PIMEP

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO



VICUÑA
Construyendo futuro

Contenido

1. DIAGNÓSTICO PIIMEP VICUÑA 9
1.1 INTRODUCCIÓN 9
1.1.1 Objetivos 9
1.2 ANTECEDENTES GENERALES 11
1.2.1 Antecedentes Geográficos 11
1.2.2 Antecedentes Demográficos 22
1.2.3 Hallazgos Antecedentes Generales 28
1.3 Análisis de Instrumentos de Ordenamiento y Planificación Territorial 29
1.3.1 Instrumentos de Planificación Territorial de Alcance Nacional 29
1.3.2 Planificación Territorial desde la Perspectiva Regional 31
1.3.3 Herramientas Normativas y Estratégicas para el Desarrollo Comunal 36
1.3.4 Hallazgos Normativa e instrumentos de planificación territorial 51
1.4 MOVILIDAD Y TRANSPORTE 53
1.4.1 Oferta de transporte 53
1.4.2 Demanda de transporte 81
1.4.3 Hallazgos Movilidad y Transporte 91
1.5 ÁREAS VERDES Y ESPACIO PÚBLICO 93
1.5.1 Tipología de áreas verdes 94
1.5.2 Dotación de áreas verdes 94
1.5.3 Estado de conservación de áreas verdes 96
1.5.4 Actividades en el espacio público 132
1.5.5 Seguridad pública 133
1.5.6 Hallazgos Áreas Verdes y Espacio Público 137
1.6 MORFOLOGÍA URBANA 139
1.6.1 Equipamiento y Servicios 139
1.6.2 Hallazgos Morfología Urbana 149
1.7 PATRIMONIO Y SEMIOLOGÍA 151
1.7.1 Patrimonio cultural 151
1.7.2 Monumentos Históricos 155
1.7.3 Hallazgos Patrimonio y Semiología 157
1.8 DIAGNÓSTICO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA 158
1.8.1 Proceso de Participación Ciudadana en Vicuña 158
1.8.2 Metodología de Participación Ciudadana 158
1.8.3 Resultados generales del proceso participativo 160
1.8.4 Resultados específicos del proceso participativo 161
1.9 HALLAZGOS Y CONCLUSIONES 165
1.9.1 Análisis FODA integrado 165
1.9.2 Conclusiones 169
2. IMAGEN OBJETIVO 173

2.1 INTRODUCCIÓN 173
2.2 ELEMENTOS DIAGNÓSTICOS PARA CONSIDERAR EN LA IMAGEN OBJETIVO....173
2.3 IMAGEN OBJETIVO 174
2.4 VINCULACIÓN CON LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN....174
2.4.1 Vínculo PIIMEP con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)....174
2.4.2 Ámbitos Temáticos de la Política Nacional de Desarrollo Urbano 175
2.4.3 Lineamientos Estratégicos Regionales (ERD)....175
2.4.4 Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI) 176
2.4.5 Plan Regulador Comunal de Vicuña....176
2.4.6 Elementos relacionados con el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 177
2.5 LINEAMIENTOS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 177
2.6 CARTERA DE INVERSIONES 179
2.6.1 Definición y localización de proyectos PIIMEP de Vicuña 180
3. PRIORIZACIÓN PLAN DE INVERSIONES....201
3.1 Enfoque Metodológico 201
3.2 Plan de Inversión 201
3.3 Proceso de Participación Técnica y Ciudadana 202
3.3.1 Resultados Proceso Participativo 202
3.3.2 Priorización participativa 203
3.4 Consideraciones finales y Síntesis 209
4 Sistema de Control y seguimiento....216
4.1 Seguimiento de las iniciativas de proyecto....216
4.2 Visualización de proyectos 217
5 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 218
5.1 Antecedentes Generales 218
5.2 Normativa e Instrumentos de Planificación Territorial 218
5.3 Movilidad y Transporte....218
5.4 Áreas verdes y Espacio Público 218
5.5 Morfología Urbana 218
5.6 Patrimonio y Semiología 219

Índice de Tablas

Tabla N°1: Unidades Vecinales comuna de Vicuña. 12
Tabla N°2: Superficie de usos de suelo en la comuna de Vicuña 14
Tabla N°3: Capacidad de uso de suelo (%) comuna de Vicuña 15
Tabla N°4: Principales cinco elementos por tipo de red hidrográfica comuna de Vicuña 17
Tabla N°5: Principales hallazgos de Antecedentes Generales 28
Tabla N°6: Objetivos estratégicos ERD 32
Tabla N°7: Lineamientos estratégicos, objetivos generales y específicos PRDU 2023 Coquimbo 34
Tabla N°8: Zonificación del territorio Provincia del Elqui (PRI) 35
Tabla N°9: Zonificación detallada de PRC-2021 Vicuña 37
Tabla N°10: Red vial estructurante comuna de Vicuña por localidad – Ordenanza Plan Regulador Vicuña 42
Tabla N°11: Lineamientos Estratégicos del PLADECO Vicuña 2021-2025 50
Tabla N°12: Principales hallazgos de la Normativa e instrumentos de planificación territorial 51
Tabla N°13: Red Vial Estructurante - Centro urbano ciudad de Vicuña, San isidro y Calingasta 54
Tabla N°14: Red vial estructurante Diaguitas 57
Tabla N°15: Red vial estructurante Rivadavia 58
Tabla N°16: Red vial estructurante El Molle 60
Tabla N°17: Red vial estructurante Nueva Talcuna - Marquesa 62
Tabla N°18: Resumen del estado de la vialidad estructurante Vicuña - San Isidro - Calingasta 65
Tabla N°19: Proyectos de ciclovías comuna de Vicuña 77
Tabla N°20: Evolución del parque vehicular de la Región de Coquimbo según tipo de motor periodo 2019-2023 82
Tabla N°21: Vehículos en circulación por tipo de transporte 2019-2023 83
Tabla N°22: Principales vias con Siniestros individuales comuna de Vicuña 2023 90
Tabla N° 23: Principales hallazgos de Movilidad y Transporte 91
Tabla N°24: Tipología de Áreas verdes en la comuna de Vicuña 94
Tabla N°25: Dotación de áreas verdes en la comuna de Vicuña 94
Tabla N°26: Plazoleta Sin Nombre- ID 01 97
Tabla N°27: Rotonda Av. Las Delicias ID 02 98
Tabla N°28: Bandejón Av. Las Delicias 1 ID 03 98
Tabla N°29: Bandejón Av. Las Delicias 2 ID 04 98
Tabla N°30: Bandejón Av. Las Delicias 3 ID 05 98
Tabla N°31: Bandejón Av. Las Delicias 4 ID 06 98
Tabla N°32: Bandejón Av. Las Delicias 5 ID 07 99
Tabla N°33: Bandejón Av. Las Delicias 6 ID 08 99
Tabla N°34: Bandejón Av. Las Delicias 7 ID 09 100
Tabla N°35: Rotonda Pino Av. Las Delicias ID 10 100
Tabla N°36: Plazoleta Sin nombre ID 11 100
Tabla N°37: Plazoleta Sin Nombre ID 12 101
Tabla N°38: Plaza Mistraliana ID 13 101
Tabla N°39: Plaza Aguas del Elqui ID 14 102
Tabla N°40: Plazoleta Deportiva Villa Esperanza ID 15 103
Tabla N°41: Plazoleta Juan Pablo 1 ID 16 104
Tabla N°42: Plazoleta Juan Pablo 2 ID 17 105

Tabla N°43: Plazoleta Juan Pablo 3 ID 18 106
Tabla N°44: Plazoleta Los Andenes 1 ID 19 107
Tabla N°45: Plazoleta Deportiva Población Andenes ID 20 108
Tabla N°46: Plazoleta JJVV Manuel Rodríguez ID 21 109
Tabla N°47: Plazoleta Gabriela Mistral 1 ID 22 110
Tabla N°48: Plazoleta Gabriela Mistral 2 ID 23 111
Tabla N°49: Plazoleta Sin nombre ID 24 112
Tabla N°50: Plaza Hierro Viejo ID 25 112
Tabla N°51: Plazoleta Sin nombre ID 26 113
Tabla N°52: Plazoleta Deportiva Sin nombre ID 27 114
Tabla N°53: Plazoleta Sin nombre ID 28 115
Tabla N°54: Plazoleta Sin nombre ID 29 116
Tabla N°55: Plaza de San Isidro ID 30 116
Tabla N°56: Plazoleta acceso Vicuña 2 ID 31 117
Tabla N°57: Plaza acceso a Vicuña 1 ID 32 118
Tabla N°58: Plazoleta Lircay 1 ID 33 119
Tabla N°59: Plazoleta Lircay 2 ID 34 120
Tabla N°60: Plazoleta Deportiva Lircay 3 ID 35 121
Tabla N°61: Skatepark Lircay ID XX 122
Tabla N°62: Plazoleta Lircay 4 ID 37 123
Tabla N°63: Skatepark de Calingasta ID 38 124
Tabla N°64: Plazoleta Deportiva Sin nombre ID 39 124
Tabla N°65: Bandejón Sargento Aldea ID 40 125
Tabla N°66: Bandejón Maipú ID 41 125
Tabla N°67: Plazoleta Lircay 6 ID 42 126
Tabla N°68: Plazoleta Lircay 7 ID 43 126
Tabla N°69: Plazoleta Sin nombre ID 44 126
Tabla N°70: Plazoleta sin nombre ID 45 126
Tabla N°71: Plazoleta Sin nombre ID 46 126
Tabla N°72: Plazoleta Sin nombre ID 47 127
Tabla N°73: Plazoleta Deportiva Joaquín Vicuña ID 48 127
Tabla N°74: Plazoleta Rivadavia ID 49 127
Tabla N°75: Plaza Diaguitas ID 50 128
Tabla N°76: Plazoleta Población Diaguitas ID 51 129
Tabla N°77: Plazoleta Sin nombre ID 52 129
Tabla N°78: Plazoleta Hermanos Cabellos de Villaseca ID 53 130
Tabla N°79: Plazoleta Cabo de Hornos ID 54 130
Tabla N°80: Plazoleta Acceso Marquesa ID 55 131
Tabla N°81: Plazoleta Sin nombre ID 56 131
Tabla N°82: Plazoleta Sin nombre ID 57 131
Tabla N°83: Plazoleta Sin nombre ID 58 131
Tabla N°84: Plazoleta Sin nombre ID 59 131
Tabla N°85: Ferias Libres comuna de Vicuña 133
Tabla N°86: Carros por Cuerpo provincia del Elqui 136

Tabla N°87: Detalle carros Cuerpo de Bomberos Vicuña 137
Tabla N°88: Principales hallazgos de Movilidad y Transporte 137
Tabla N°89: Establecimientos de Salud por tipo comuna de Vicuña 140
Tabla N°90: Establecimientos Educacionales comuna de Vicuña (Sin Jardines Infantiles). 142
Tabla N°91: Educación Parvularia, comuna de Vicuña 143
Tabla N°92: Infraestructura Deportiva Comuna de Vicuña por Tipología. 146
Tabla N°93: Principales hallazgos de Morfología Urbana 150
Tabla N°94: Áreas de Protección de recursos de valor patrimonial cultural 151
Tabla N°95: Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) de Vicuña 152
Tabla N°96. Hallazgos Patrimonio y Semilogía 157
Tabla N°97: Matriz FODA de los principales hallazgos identificados en todos los ámbitos del desarrollo de la comuna de Vicuña 165
Tabla N°98: Objetivos estratégicos PIIMEP Vicuña 178
Tabla N°99: Iniciativas de Inversión PIIMEP de Vicuña 179
Tabla N°100: Asistencia según tipo de taller y género del participante 203
Tabla N°101: Priorización proyecto N°1 203
Tabla N°102: Priorización proyecto N°2 204
Tabla N°103: Priorización proyecto N°3 204
Tabla N°104: Priorización proyecto N°4 204
Tabla N°105: Priorización proyecto N°5 204
Tabla N°106: Priorización proyecto N°6 205
Tabla N°107: Priorización proyecto N°7 205
Tabla N°108: Priorización proyecto N°8 205
Tabla N°109: Priorización proyecto N°9 206
Tabla N°110: Priorización proyecto N°10 206
Tabla N°111: Proceso de validación de Cartera de Proyectos de Movilidad PIIMEP Vicuña 207
Tabla N°112: Proceso de validación de Cartera de Proyectos de Espacio Público PIIMEP Vicuña 208

ÍNDICE DE PROYECTOS

Proyecto N°1: Potenciar las capacidades técnicas en los equipos municipales (SECPLAN-DOM-DIDECO) que le permitan el correcto desarrollo de estudios ligados a iniciativas de proyectos PIIMEP 180

Proyecto N°2: Promoción del uso plazas, parques, plazoletas y espacios naturales de Vicuña como zonas de recreación, que incentiven la vida sana, la actividad física, el esparcimiento, el deporte, y que aporten a la salud integral de su población.....181

Proyecto N°3: Construir, mantener y/o mejorar equipamientos deportivos públicos de uso diverso y de libre acceso 182

Proyecto N°4: Fomentar el mantenimiento de la vialidad interurbana 183

Proyecto N°5: Proyecto de construcción de infraestructura ciclo inclusiva que conecte las áreas urbanas de Vicuña, y, que, según la normativa vigente, incluyan campañas de educación en convivencia vial e impulsar infraestructura para bicicletas como bici estacionamientos.....184

Proyecto N°6: Programa de mejoramiento de aceras céntricas urbanas y sectores donde presentan una baja calidad, asegurando accesibilidad universal y seguridad.....185

Proyecto N°7: Programa de mejoramiento y construcción de pavimentación de calzadas 186

Proyecto N°8: Reconfiguración de la ribera del Río Elqui para construcción de área verde (parque) en zonas urbanas, mitigando posibles impactos ante riesgo de desastres.....187

Proyecto N°9: Elaboración de Ordenanza de mobiliario urbano y especies vegetales (tipos de árboles/arbustos, poda, riego, etc.) con énfasis en la identidad territorial de Vicuña.....188

Proyecto N°10: Programa de mejoramiento y construcción de áreas verdes comunales de Vicuña 189

Proyecto N°11: Estudio, Diseño y Construcción del Parque Cerro La Virgen 190

Proyecto N°12: Estudio, Diseño y Construcción del Parque Villaseca 191

Proyecto N°13: Elaboración de estudio para la adquisición de terrenos y así, construir infraestructura pública 192

Proyecto N°14: Instalación de reductores de velocidad, para así, regular la velocidad vehicular en áreas residenciales y zonas de alta velocidad, mediante la implementación y mantenimiento de reductores de velocidad con alta reflectancia, protegiendo especialmente a peatones en zonas vulnerables.....193

Proyecto N°15: Estudio, Diseño e Implementación de refugios climáticos comunal, que contengan espacios seguros para el descanso, hidratación y confortabilidad a la comunidad 194

Proyecto N°16: Implementación de riego tecnificado en áreas verdes comunales 195

Proyecto N°17: Implementación y mejoramiento de señalética y demarcación vial, focalizándose en intersecciones relevantes 196

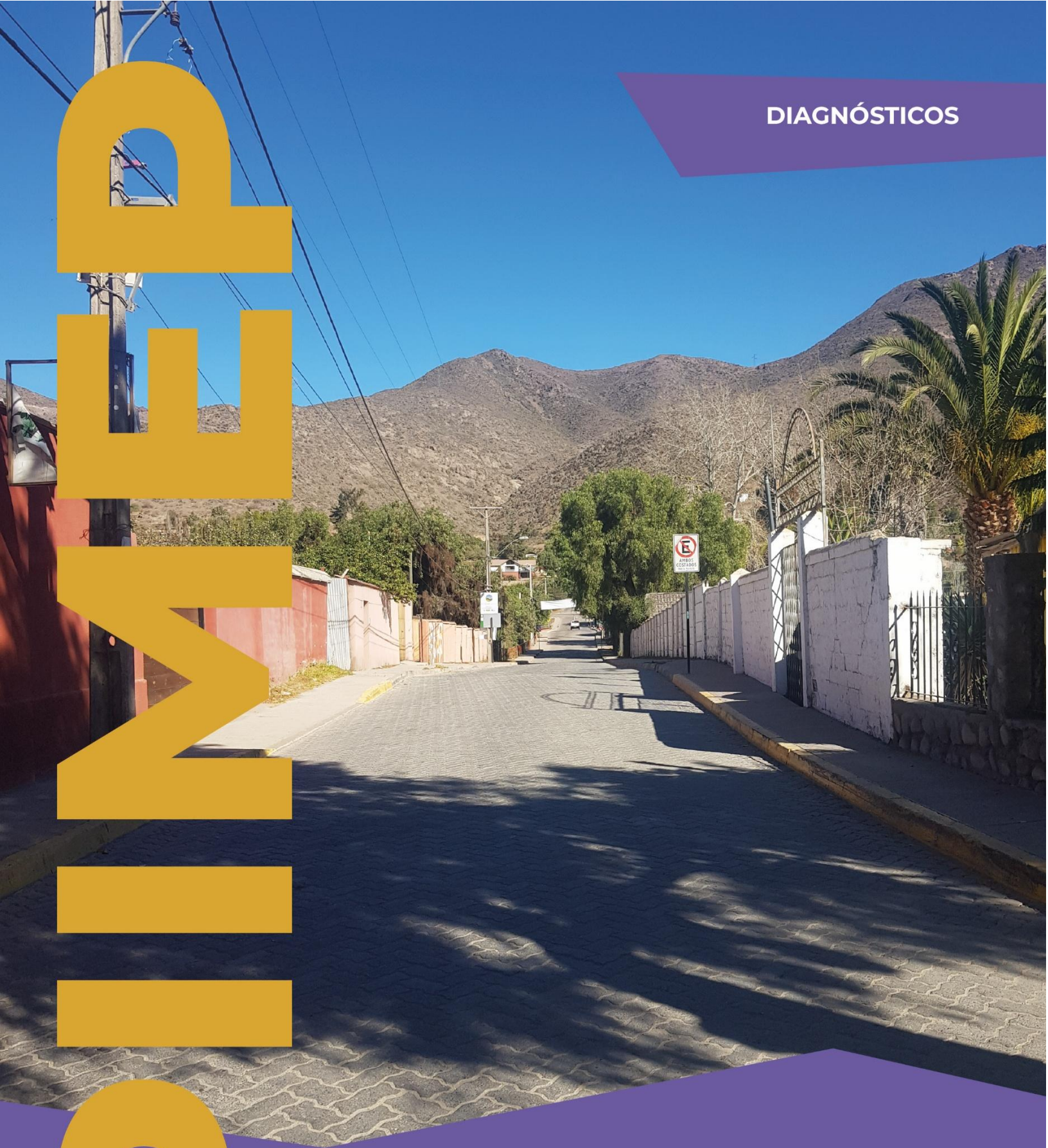
Proyecto N°18: Plan de reforestación con especies de bajo consumo hídrico para zonas urbanas de Vicuña 197

Proyecto N°19: Mejoramiento y Construcción de Alumbrado exterior con Norma Lumínica DS1 198

Proyecto N°20: Mejoramiento e instalación de mobiliario urbano en espacios públicos, tales como, bancas, basureros, alcorques, grifos, entre otros.....199

PIMEP

DIAGNÓSTICOS



VICUÑA
Construyendo futuro

1. DIAGNÓSTICO PIIMEP VICUÑA

1.1 INTRODUCCIÓN

El presente documento corresponde al Informe de la Etapa 1 de Diagnóstico para la elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de la comuna de Vicuña, licitado por la Ilustre Municipalidad de Vicuña. Este trabajo se enmarca en la implementación de la Ley N°20.958, la cual introduce modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, estableciendo un nuevo sistema de mitigación por impactos en movilidad derivados de los proyectos urbanos. En lo esencial, esta normativa crea un mecanismo que permite equiparar las obligaciones de cesión y compensación para todos los proyectos que generen crecimiento urbano. La ley establece dos herramientas centrales de compensación: Mitigaciones directas y Aportes al Espacio Público, este último mecanismo es establecido para que los aportes monetarios sólo puedan ser utilizados en proyectos contenidos en un PIIMEP vigente.

Vicuña se inserta como eje estructurante del Valle del Elqui, zona cordillerana del norte chico caracterizada por un clima semiárido con alta radiación solar, marcada escasez hídrica y gran amplitud térmica. Estas condiciones naturales han moldeado históricamente tanto la ocupación del territorio como los sistemas productivos y las formas de asentamiento, desde las prácticas agrícolas del pueblo diaguita hasta el desarrollo vitivinícola actual. El territorio comunal combina una estructura urbana fragmentada con una ciudad principal (Vicuña) y diversas localidades menores dispersas a lo largo del valle de baja densidad poblacional (Diaguitas, Rivadavia, Villaseca, Marquesa, El Molle). Esta dualidad territorial impone desafíos particulares en materia de conectividad, acceso equitativo a servicios e infraestructura, y consolidación de espacios públicos inclusivos y sostenibles.

Para efectos del presente diagnóstico, se ha considerado como base técnica la información preexistente más relevante del Plan Regulador Comunal de Vicuña (PRC 2021) y el Plan de Desarrollo Comunal de Vicuña, además de otros estudios desarrollados por entidades públicas y/o privadas.

El diagnóstico desarrollado en este informe contempla una visión integral de los aspectos claves de la comuna Vicuña centrándose en las áreas urbanas de Vicuña-San Isidro-Calingasta, Diaguitas, Rivadavia, Villaseca, Marquesa-Nueva Talcuna y El Molle. La información documentada se base en la siguiente estructura:

- Antecedentes Generales
- Normativa e instrumentos de planificación territorial
- Movilidad y transporte
- Áreas verdes y espacios públicos
- Morfología urbana
- Patrimonio y semiología
- Participación ciudadana
- Hallazgos y conclusiones

1.1.1 Objetivos

1.1.1.1 Objetivos generales

El ámbito de acción se encuentra acotado en estos objetivos generales

- Mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad
- Mejorar la calidad de espacios públicos, la cohesión social y la sustentabilidad urbana

1.1.1.2 Objetivos específicos

El PIIMEP aplica a los proyectos ubicados dentro de los límites urbanos y a los situados fuera de ellos autorizados conforme lo dispuesto en esta ley:

- Generar un diagnóstico para aspectos urbanos determinantes para la movilidad y los espacios públicos, con la finalidad desde la base técnica del PIIMEP.
- Recoger intenciones, deseos y aspiraciones comunales para obtener o complementar una visión que plasme el destino que se quiere dar a la comuna en relación a movilidad y espacio público.
- Analizar, priorizar y preparar una cartera de inversión de proyectos, obras, medidas y estudios de infraestructura de movilidad y espacio público relevantes para la comuna.
- Elaborar un plano o cartografía según las escalas espaciales de localización en el cual estén identificados y ubicados los proyectos, obras, medidas y estudios identificados en PIIMEP.

- Elaborar un procedimiento que permitan controlar el avance en la ejecución de los proyectos, obras y medidas que conforman el PIIMEP en un período de tiempo, revisar el nivel de avance de cada uno de ellos, y permitir ajustes, reconsideraciones, incorporaciones de nuevos antecedentes y adherir nuevos proyectos al Plan.
- Elaborar y presentar la memoria con los respectivos planos PIIMEP ante el Concejo Municipal para su aprobación en la Etapa III.

1.2 ANTECEDENTES GENERALES

El presente capítulo desarrolla una caracterización integral de la comuna de Vicuña, considerando su extensión territorial y atributos demográficos. Inicialmente, se describen los principales componentes geográficos, entre ellos la estructura administrativa, la morfología del relieve, la red hidrográfica, las condiciones climáticas, la biodiversidad y la clasificación de los suelos según su aptitud de uso y capacidad productiva.

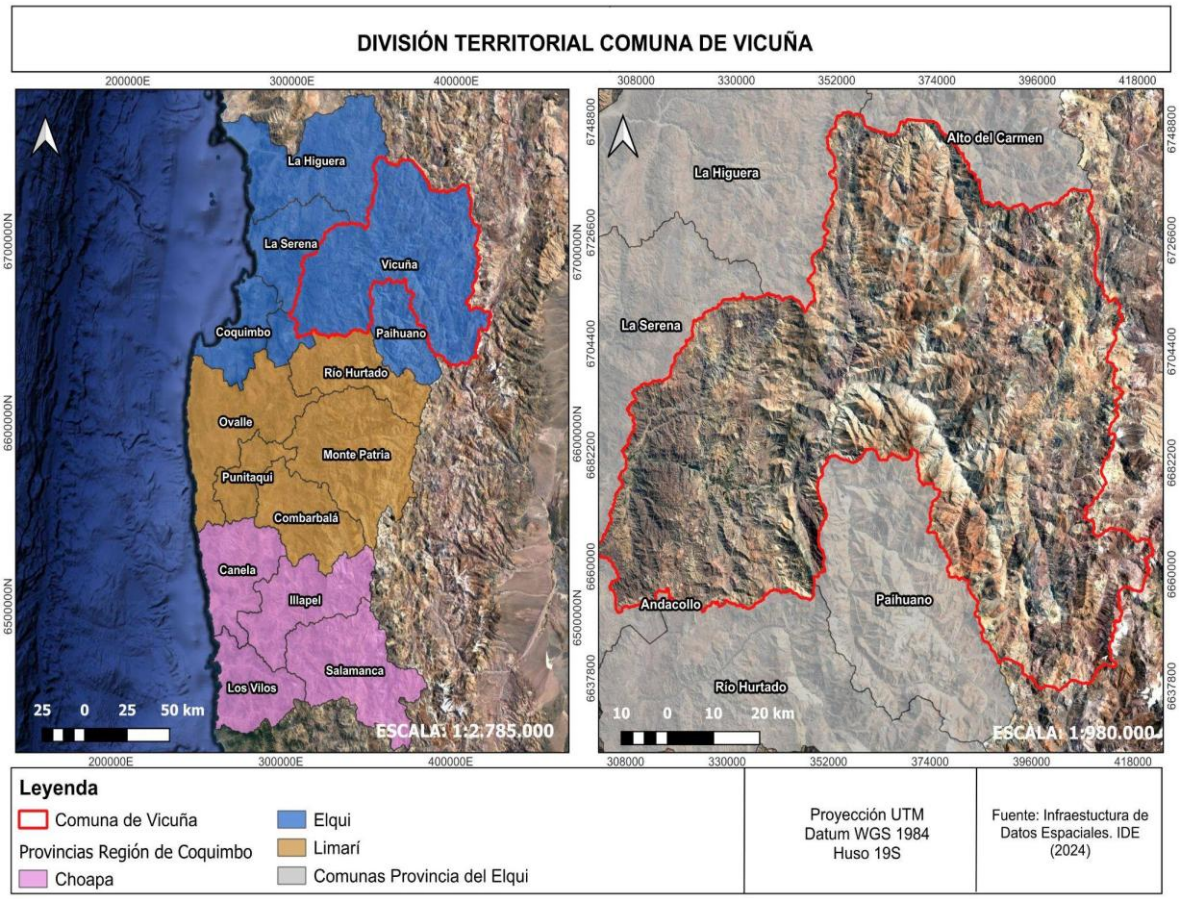
Posteriormente, se analiza la dinámica demográfica de la comuna, abordando la distribución poblacional según variables etarias y de género, su evolución histórica y las proyecciones futuras. Asimismo, se examina la incidencia de grupos poblacionales específicos, destacando la comunidad migrante y la población flotante, cuyo impacto incide en las dimensiones social y económica locales. De igual modo, se identifica la proporción de habitantes pertenecientes a pueblos originarios, reconociendo su aporte a la diversidad cultural y social del territorio.

1.2.1 Antecedentes Geográficos

La comuna de Vicuña forma parte de la provincia de Elqui, en la región de Coquimbo. Es una zona de fuerte carácter vitivinícola y turístico, integrando el Valle de Elqui, reconocido tanto por su producción de pisco como por su importancia astronómica y cultural. Limita al norte con las comunas de Alto del Carmen y La Higuera, al sur con la comuna de Paihuano y Rio Hurtado, al oriente con la República Argentina y al poniente con La Serena y Coquimbo, conformando un territorio de marcada identidad rural y cultural. Su superficie total es de 4.107,7 km², con una distribución poblacional concentrada en su núcleo urbano y diversos sectores rurales de baja densidad. Se ubica a 62 kilómetros de la capital regional, La Serena, y a aproximadamente 500 kilómetros de Santiago, conectándose principalmente a través de la Ruta Internacional CH-41 que es la encargada de articular el Valle de Elqui.

A continuación, se presentan las características territoriales de la comuna de Vicuña en cuanto a su División Política Administrativa a nivel regional, provincial y comunal.

Mapa N°1: División Política Administrativa comuna de Vicuña.

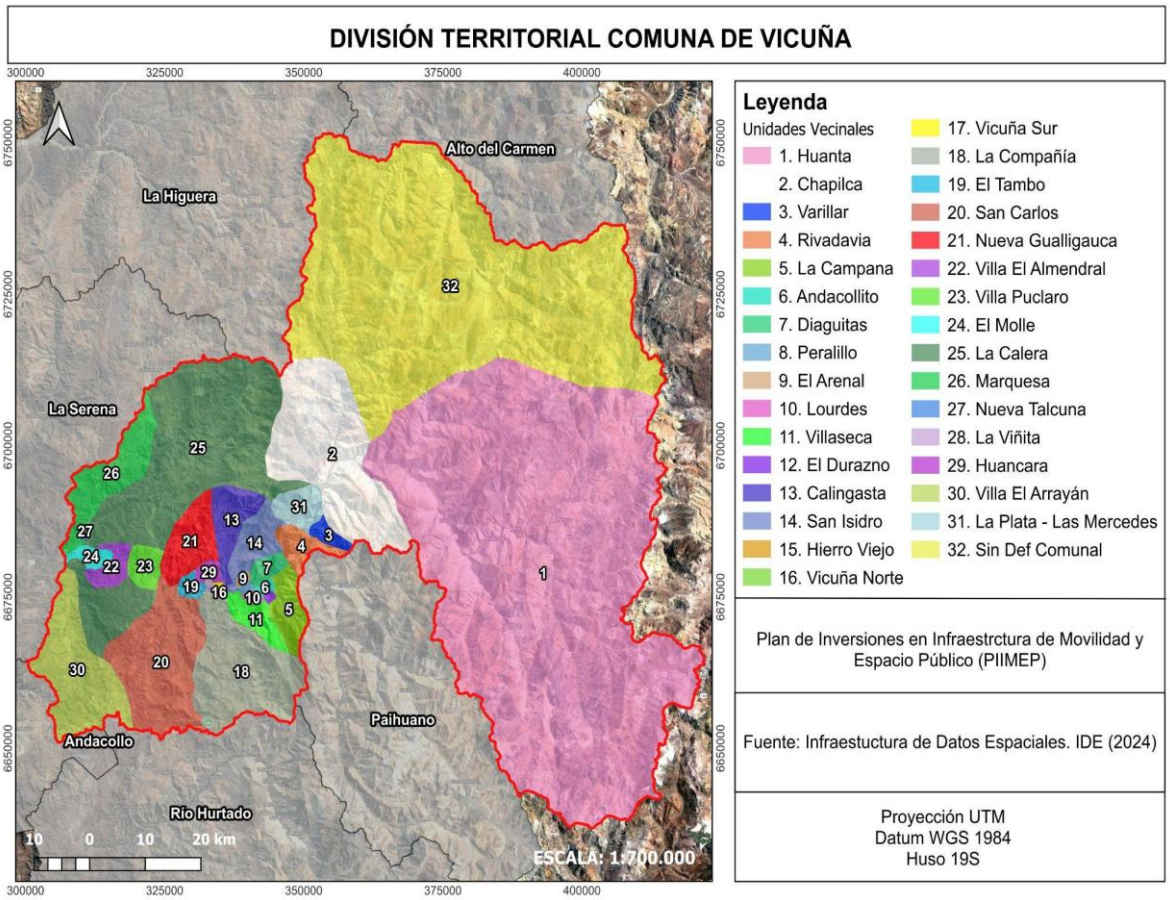


Fuente: Mapocho Consultores en base a División Político-Administrativa, IDE, 2024.

1.2.1.1 División territorial

En el contexto de la planificación territorial comunal, se ha implementado una subdivisión espacial basada en unidades vecinales. Estas corresponden a divisiones territoriales establecidas conforme a la Ley N° 19.418, que regula a las Juntas de Vecinos y otras organizaciones comunitarias, bajo la tutela del Ministerio Secretaría General de Gobierno. Su finalidad principal es promover la descentralización de la gestión municipal, fomentar la participación activa de la ciudadanía y fortalecer la organización comunitaria en el ámbito barrial. A continuación, se expone gráficamente la delimitación de las 32 unidades vecinales que integran la comuna de Vicuña, evidenciando la estructura de este instrumento clave para la organización del territorio local.

Mapa N°2: Unidades Vecinales comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Unidades Vecinales, IDE, 2024.

Tabla N°1: Unidades Vecinales comuna de Vicuña.

N°UV	Unidad Vecinal	N° Total de Personas	Superficie (km2)	Densidad Pobl (hab/km2)
UV1	Huanta	122	2854,3	0,04
UV2	Chapilca	305	445,8	0,6
UV3	Varillar	215	19,7	10,9
UV4	Rivadavia	868	44,1	19,6
UV5	La Campana	240	64,7	3,7
UV6	Andacollito	525	67,9	7,7
UV7	Diaguitas	1063	23,1	46
UV8	Peralillo	488	3,9	125,1
UV9	El Arenal	271	4,3	63
UV10	Lourdes	122	6,1	20
UV11	Villaseca	580	46,7	12,4

N°UV	Unidad Vecinal	N° Total de Personas	Superficie (km2)	Densidad Pobl (hab/km2)
UV12	El Durazno	284	3,2	88,7
UV13	Calingasta	2354	77,2	30,4
UV14	San Isidro	736	70,8	10,3
UV15	Hierro Viejo	958	0,6	1596
UV16	Vicuña Norte	6782	1,8	3767
UV17	Vicuña Sur	4871	1,9	2563
UV18	La Compañía	422	288,5	1,4
UV19	El Tambo	902	15	60,1
UV20	San Carlos	128	299	0,4
UV21	Nueva Gualligauca	410	96,2	4,2
UV22	Villa El Almendral	155	37,2	4,1
UV23	Villa Puclaro	246	37,8	6,5
UV24	El Molle	571	21,4	26,6
UV25	La Calera	546	739,2	0,7
UV26	Marquesa	662	143,8	4,6
UV27	Nueva Talcuna	967	3,2	302,1
UV28	La Viñita	495	3,2	154,6
UV29	Huancara	73	14,3	5,1
UV30	Villa El Arrayán	303	244,2	1,2
UV31	La Plata - Las Mercedes	37	50,3	0,7
UV32	Sin Definición Comunal[1]	0[2]	1912,2	-

Fuente: Mapocho Consultores en base a Unidades Vecinales, IDE, 2024 y RSH 2025.

La comuna de Vicuña presenta una marcada desigualdad en la distribución espacial de su población, concentrándose mayoritariamente en las unidades vecinales urbanas ubicadas en el centro comunal. Las UV16 (Vicuña Norte) y UV17 (Vicuña Sur) albergan en conjunto más de 11.600 habitantes en apenas 3,7 km², alcanzando densidades superiores a los 2.500 hab/km², lo que refleja una estructura urbana compacta y consolidada. A estas se suman sectores como Hierro Viejo (UV15), con 1.596 hab/km², consolidando el núcleo urbano de Vicuña como el principal polo de residencia, servicios y actividad económica.

En contraste, gran parte del territorio comunal corresponde a unidades vecinales rurales de baja densidad, como Huanta (UV1) y San Carlos (UV20), con más de 2800 y 290 km² respectivamente, pero densidades menores a 0,5 hab/km². Estas zonas presentan un patrón de asentamiento disperso, asociado a actividades agropecuarias o zonas naturales sin urbanización. La amplitud territorial y escasa población en estas unidades sugiere desafíos importantes en cuanto a cobertura de servicios básicos, accesibilidad y conectividad.

Entre ambos extremos, destacan sectores de densidad intermedia como Peralillo (UV8) o El Durazno (UV12), que, pese a su pequeña superficie, registran densidades superiores a 80 hab/km², configurándose como centros poblados rurales consolidados. Estas unidades cumplen un rol relevante en la descentralización de la ocupación comunal y podrían ser clave en estrategias de desarrollo equilibrado del territorio.

1.2.1.2 Suelo

La cobertura del suelo representa la forma en que se ocupa físicamente el territorio, considerando elementos naturales y antrópicos observables en la superficie terrestre. Esta información es clave para comprender la configuración actual del paisaje; identificar patrones de uso del espacio; y apoyar procesos de planificación territorial y de gestión ambiental. En Chile, uno de los principales referentes en esta materia es el Catastro de Vegetación Nativa y Uso del Suelo desarrollado por la Corporación Nacional Forestal (CONAF)[3], el cual entrega una clasificación estandarizada de las coberturas presentes a escala comunal, regional y nacional.

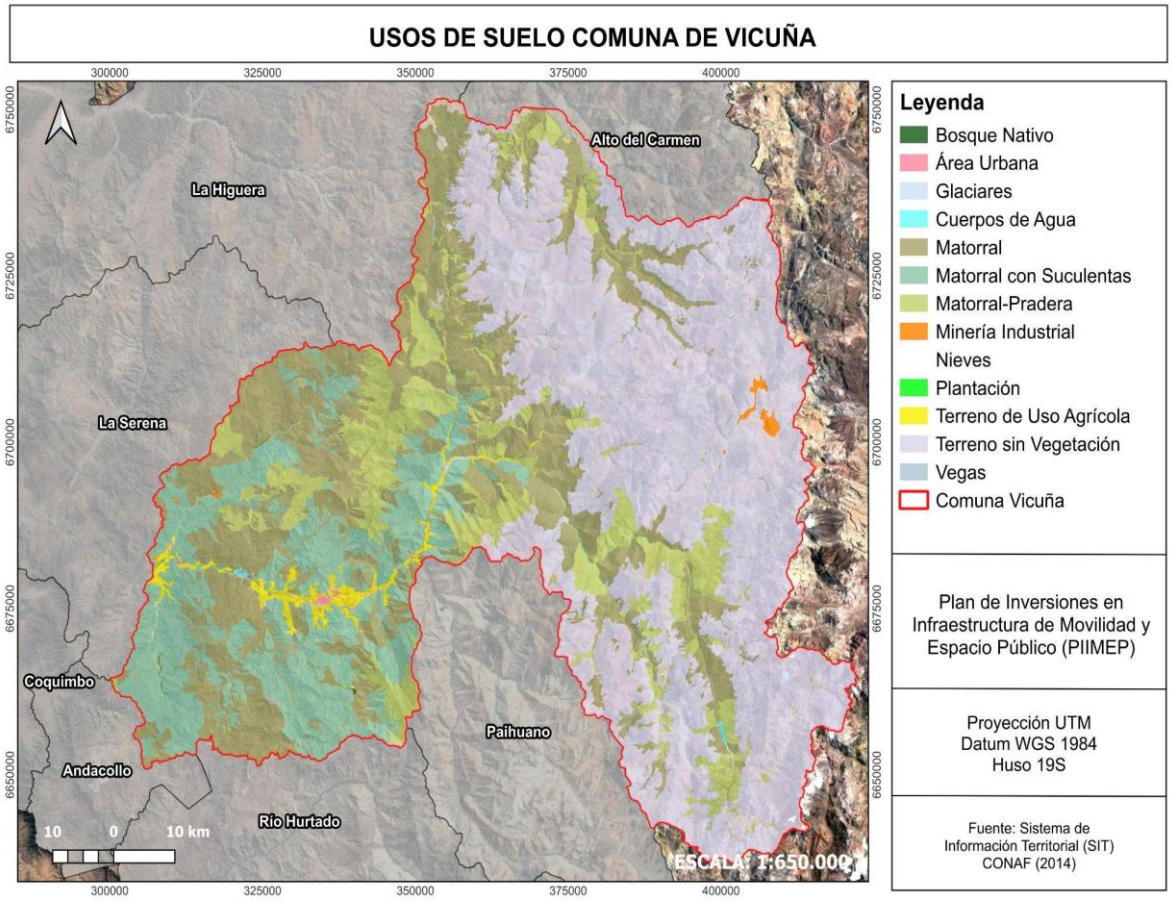
A continuación, se presenta la cobertura del suelo de la comuna de Vicuña, con base en dicha cartografía, lo que permite visualizar y analizar la distribución espacial de las distintas unidades de ocupación del territorio comunal.

[1] En este caso, la Consultora se remite al uso de datos provenientes de fuentes oficiales (MINVU y Registro Social de Hogares), las cuales detallan que en la UV32 habitan "cero personas", lo cual es modificable en el futuro de ser corregida la información por parte del municipio.

[2] Ídem.

[3] El Catastro de Recursos Vegetacionales realizado por CONAF más reciente para la región de Coquimbo corresponde al año 2014.

Mapa N°3: Usos de Suelo comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Catastro Vegetacional y Uso de Suelo, Región de Coquimbo, 2014, (SIT-CONAF).

El primer análisis corresponde a la distribución espacial de cada uso de suelo en el territorio comunal. Debido a su ubicación espacial dentro del Valle del Elqui, gran parte de la comuna de Vicuña se ubica en zonas de altura precordillerana, por lo que existen grandes paños de Terrenos sin Vegetación, específicamente en el sector oeste de la comuna, convirtiéndose así en el uso de suelo de mayor extensión. También destacan las coberturas vegetacionales xerofíticas y esclerófilas propias de las condiciones climáticas de las zonas precordilleranas y cordilleranas del norte chico, de las cuales, la de mayor extensión corresponde a Matorral (colliguay, varilla, pingo pingo, entre otros). Le sigue la cobertura de Matorral con Suculentas (carbonillo, incienso, palo negro, huañil, entre otros) y la de Matorral-Pradera (coirón, guindo santo, alfilerillo, entre otros). Una extensión importante también corresponde al destinado a Usos Agrícolas, actividad que está localizada principalmente a las orillas del río Elqui, en donde a su vez se encuentran centros poblados de la comuna.

A continuación, en la siguiente tabla, se procede a detallar la superficie de cada cobertura vegetacional y de uso de suelo presente en la comuna de Vicuña medida en hectáreas.

Tabla N°2: Superficie de usos de suelo en la comuna de Vicuña

Uso	Hectáreas
Bosque Nativo	84,2
Áreas Urbanas	735
Glaciares	173,2
Matorral	223091,2
Matorral con Suculentas	123994,3
Matorral Arborescente	187,4
Matorral Pradera	98067,3
Minería Industrial	1870

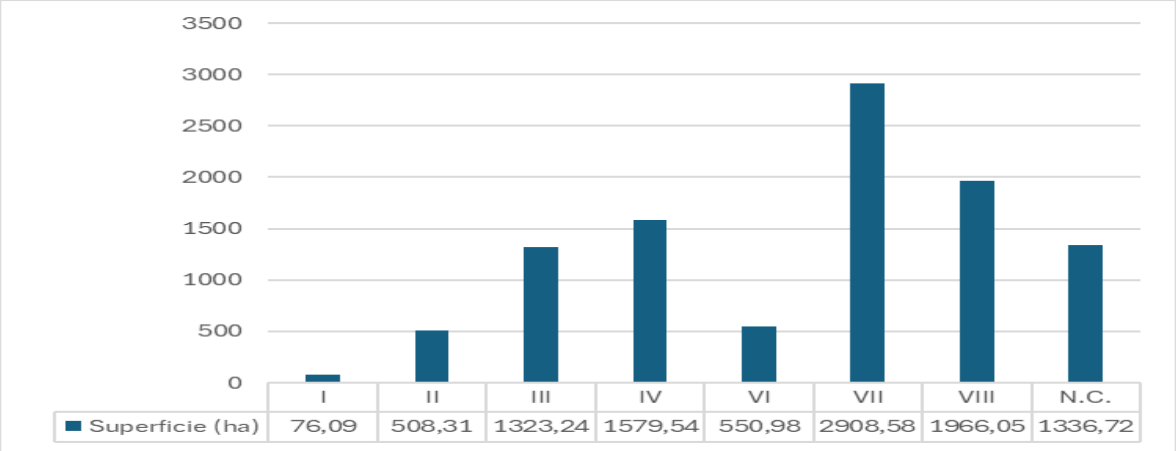
Uso	Hectáreas
Nieves	175,1
Plantación	17,1
Terreno de Uso Agrícola	14181,6
Terrenos sin Vegetación	417085,9
Vegas	1834,5

Fuente: Mapocho Consultores en base a Catastro Vegetacional y Uso de Suelo, Región de Coquimbo, 2014, (SIT-CONAF).

En cuanto al análisis cuantitativo de la superficie de cada cobertura, la comuna de Vicuña presenta una marcada predominancia de terrenos sin cobertura vegetal significativa, evidenciada por las 417.085,9 hectáreas clasificadas como Terrenos sin Vegetación, que representan por sí solas más del 50% del territorio comunal. Le siguen en importancia las categorías vegetacionales de Matorral (223.091,2 ha) y Matorral con Suculentas (123.994,3 ha), que en conjunto suman más de 347 mil hectáreas, configurando un paisaje mayoritariamente de carácter semiárido o xerofítico. Al incorporar además Matorral Pradera (98.067,3 ha), se constata que la vegetación tipo matorral en sus distintas variantes cubre una proporción sustancial del área comunal. Los usos productivos, como Terreno de Uso Agrícola (14.181,6 ha) y Minería Industrial (1.870 ha), tienen una presencia moderada, aunque el área agrícola alcanza alrededor de diez veces más superficie que la destinada a explotación minera. Aunque minoritarias en superficie, las Zonas de interés ecológico, como Vegas (1.834,5 ha), Glaciares (173,2 ha) y Nieves (175,1 ha), representan elementos clave para la conservación hídrica y de la biodiversidad en una comuna donde predominan condiciones de aridez.

La Capacidad de Uso de los Suelos (CUS) corresponde a una herramienta técnica que clasifica los terrenos en función de sus condiciones edáficas y climáticas. Este sistema busca orientar el uso más adecuado del suelo, evaluando su aptitud para distintos tipos de cultivo típicos de la zona[4], así como también los riesgos y limitaciones que puedan dificultar su aprovechamiento. La clasificación se divide en ocho categorías, indicadas con números romanos del I al VIII, en las que se incrementa el nivel de restricciones al uso agrícola desde la clase I, que presenta condiciones óptimas, hasta la clase VIII, donde las limitaciones son tan severas que impiden el uso agrícola tradicional. A continuación, se presenta la distribución de la CUS en el territorio comunal de Vicuña[5].

Gráfico N°1: Capacidad de uso de suelo (hectáreas) comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Reporte de Datos Estadísticos, SIMEF.

Tabla N°3: Capacidad de uso de suelo (%) comuna de Vicuña

Clase	Superficie (ha)
Clase I (0,7%)	Suelos con pocas limitaciones, ideales para cultivos intensivos. Son planos, fértiles y de fácil manejo.
Clase II (4,9%)	Suelos con limitaciones menores, adecuados para cultivos variados con ciertas prácticas de manejo.
Clase III (12,9%)	Suelos con limitaciones moderadas, que restringen los cultivos y exigen técnicas de conservación.
Clase IV (15,4%)	Suelos con limitaciones severas, adecuados para cultivos específicos, praderas o frutales.
Clase V (s.i.)	Suelos limitados a pastizales o praderas naturales, con escaso riesgo de erosión, pero otras restricciones importantes.
Clase VI (5,3%)	Suelos inadecuados para cultivos, aptos solo para pastizales y explotación forestal.

[4] Zelada A. y Maquire P. 2005. Capacidad del Uso del Suelo. Expediente Comunal.

[5] Centro de información de Recursos Naturales. 2014. Capacidad de uso de los suelos.

Clase	Superficie (ha)
Clase VII (28,3%)	Suelos con limitaciones muy severas, útiles principalmente para pastoreo o forestación. Con pendientes muy pronunciados. Suelo delgado, piedras, humedad, sales o sodio.
Clase VIII (19,1%)	Sin valor agrícola, ganadero o forestal. Limitado a recreación o conservación.
No clasificados (N.C. 13%)	Usos diversos no específicos.

Fuente: Mapocho Consultores en base a Reporte de datos estadísticos, SIMEF.

La clasificación de la Capacidad de Uso de los Suelos (CUS) evidencia una fuerte influencia de las condiciones ambientales propias del territorio: alta aridez, pendientes pronunciadas y suelos con restricciones físicas y químicas. Esta clasificación técnica, que ordena los suelos en ocho clases según su aptitud para usos agrícolas, forestales o ganaderos, muestra que una porción muy reducida del territorio presenta condiciones óptimas para la agricultura intensiva. Solo el 0,7% de los suelos pertenece a la clase I, caracterizada por su fertilidad, facilidad de manejo y ausencia de limitaciones, y un 4,9% corresponde a suelos clase II, que, aunque presentan algunas restricciones menores, aún permiten una amplia gama de cultivos si se aplican prácticas adecuadas.

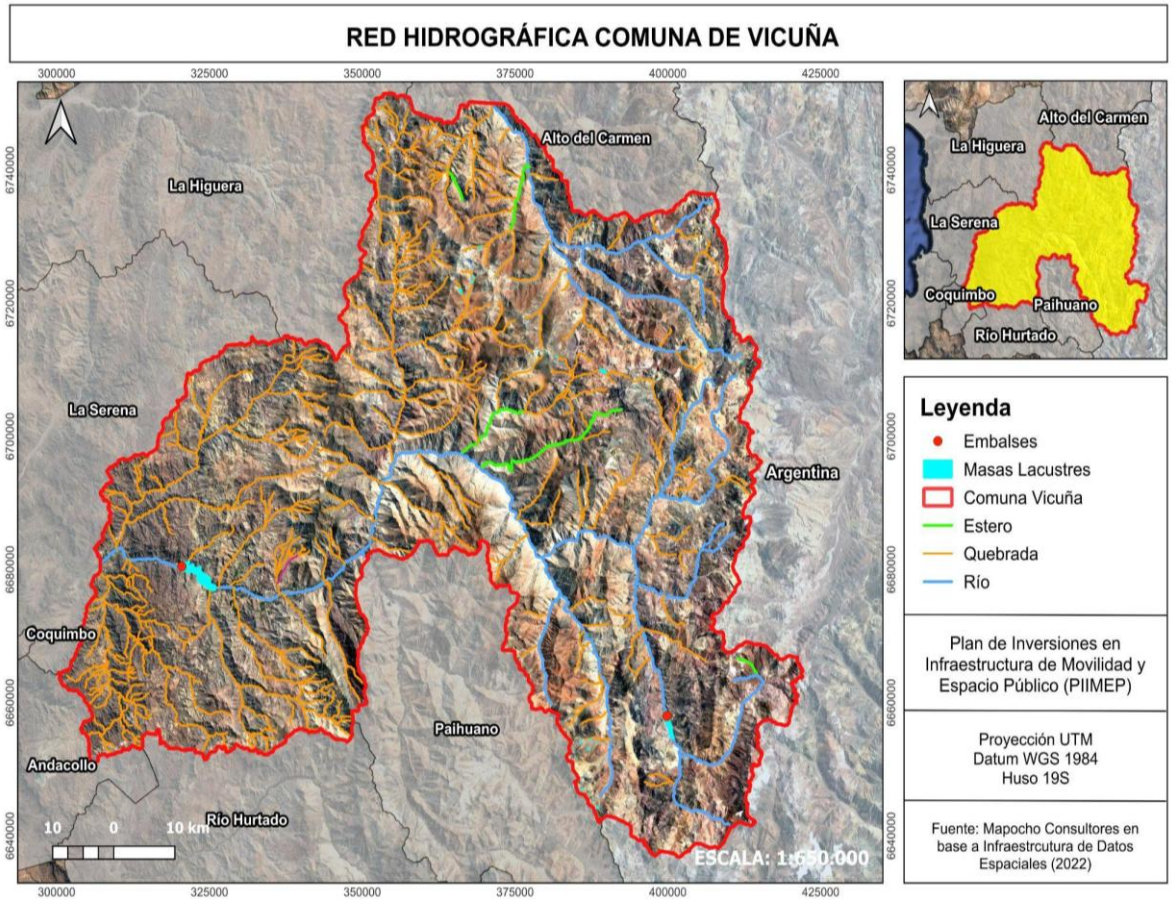
Un 12,9% del territorio se encuentra bajo la clase III y un 15,4% en la clase IV, donde ya se observan limitaciones más notorias que exigen técnicas de manejo y conservación, como control de erosión o rotación de cultivos. Estas clases todavía permiten un uso agrícola, aunque más restringido, especialmente enfocado a cultivos permanentes o especies adaptadas. A partir de la clase V sin información precisa en este caso y especialmente en las clases VI (5,3%) y VII (28,3%), los suelos dejan de ser apropiados para cultivos y se orientan casi exclusivamente a usos como pastoreo extensivo, praderas naturales o forestación con especies resistentes. La clase VII (28,3%), la más predominante en Vicuña, agrupa terrenos con múltiples limitaciones, como pendiente elevada, baja profundidad del suelo, alta presencia de piedras o salinidad, factores muy comunes en zonas de cordillera y precordillera.

Por último, destaca que un 19,1% del suelo comunal se clasifica como clase VIII, es decir, terrenos sin aptitud agrícola, ganadera ni forestal, recomendados solo para conservación ambiental o fines recreativos, lo cual es coherente con la presencia de áreas naturales protegidas y ecosistemas frágiles en esta zona del norte chico. Un 13% adicional del territorio permanece sin clasificar, posiblemente asociado a superficies urbanizadas, infraestructura, cuerpos de agua o áreas sin información disponible. En conjunto, esta distribución revela un marcado predominio de suelos con limitaciones severas, reflejando los desafíos estructurales para la producción agrícola en esta comuna, así como la necesidad de estrategias de uso sustentable, conservación del recurso suelo y planificación territorial ajustada a las capacidades reales del medio.

1.2.1.3 Hidrografía

La red hidrográfica de la comuna de Vicuña comprende el conjunto de cuerpos de agua superficiales y subterráneos que configuran su régimen hídrico y condicionan tanto los procesos naturales como las actividades humanas en el territorio. Esta red está compuesta por ríos, quebradas, esteros y cursos intermitentes que, en un contexto de aridez como el del Valle del Elqui, adquieren una relevancia estratégica para la biodiversidad, el paisaje y, especialmente, para el desarrollo de la agricultura, principal actividad económica de la zona. En una comuna de vocación agroproductiva como Vicuña, la red hidrográfica no solo regula la disponibilidad de agua, sino que también influye directamente en la planificación territorial, la localización de asentamientos y la dinámica socioeconómica. En el siguiente mapa se presenta una síntesis de los principales elementos que conforman la red hidrográfica de Vicuña.

Mapa N°4: Red Hidrográfica comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Infraestructura de Datos Espaciales, 2022.

El río Elqui es el afluente principal de esta red y es el encargado de moldear el paisaje principal en la comuna. Este tiene su nacimiento cerca de la localidad de Rivadavia a través de las cabeceras: Río Turbio, desde la alta cordillera sobre los 4000 m.s.n.m. y del Río Claro que nace en Estero Derecho en la comuna de Paihuano. La cuenca del río Elqui (Código 043 del Banco Nacional de Aguas) es de carácter exorreica y es la que tributa principalmente los sedimentos hacía el océano, siendo la comuna de Vicuña la que contempla la mayor superficie sobre dicha comuna.

A continuación, se detallan los principales elementos[6] de la red hidrográfica de la comuna de Vicuña.

Tabla N°4: Principales cinco elementos por tipo de red hidrográfica comuna de Vicuña

Tipo Drenaje	Nombre	Longitud (km)
Esteros	Estero Los Tilos	31,8
	Estero Guanta	14,7
	Estero El Empalme	4,3
	Estero Las Quebraditas	5,7
	Estero Matancilla	11,8
Quebradas	Quebrada Calvarito	79,5
	Quebrada Las Canas	44,3
	Quebrada Potrerillo	39,2
	Quebrada Del Pangue	17,4
	Quebrada Tapalca	21,3

[6] A modo de acotar la información, se detallan los 5 elementos de mayor longitud de cada categoría (esteros, quebradas y ríos).

Tipo Drenaje	Nombre	Longitud (km)
Ríos	Rio Turbio	73,2
	Rio Elqui	53,9
	Rio Ingaguas	45,9
	Río del Medio	38,4
	Río del Toro	34,3

Fuente: Mapocho Consultores en base a Infraestructura de Datos Espaciales, 2022.

La red de esteros, con un total de 68 km de longitud, se compone principalmente de cursos de agua de carácter estacional o intermitente, que drenan sectores intermedios del relieve. Dentro de esta categoría, el Estero Los Tilos destaca con 31,8 km, evidenciando una marcada relevancia territorial. Le siguen el Estero Guanta (14,7 km) y el Estero Matancilla (11,8 km), que también muestran extensiones considerables. Estos esteros suelen tener una función importante en la captación de aguas superficiales, especialmente en épocas de crecidas o lluvias concentradas, contribuyendo a la recarga de napas o a la conducción hacia sistemas mayores.

En cuanto a las quebradas, el total comunal alcanza los 2.042 km, reflejando la fuerte presencia de drenajes asociados a sectores de ladera, topografía abrupta y de piedemonte. Se trata de cauces generalmente secos, pero que cumplen un rol central en la evacuación de aguas durante lluvias intensas o eventos de aluvión. La Quebrada Calvarito (79,5 km) representa uno de los cursos más extensos y posiblemente estructurantes dentro de esta red. También son destacables la Quebrada Las Canas (44,3 km) y Potrerillo (39,2 km), que por su longitud y ubicación pueden estar asociadas a áreas de riesgo o de captación de caudales significativos.

Por su parte, los ríos de Vicuña suman un total de 530 km, representando los drenajes de mayor continuidad y permanencia. El Río Turbio (73,2 km) es el más extenso de los identificados, seguido por el Río Elqui (53,9 km), que además de su longitud, posee un rol estratégico para el abastecimiento hídrico de la comuna y el valle. Otros cursos relevantes son el Río Ingaguas (45,9 km) y el Río del Medio (38,4 km), los cuales estructuran territorios agrícolas y sectores poblados a lo largo de sus márgenes. En conjunto, estos ríos conforman el sistema de base para la gestión del recurso hídrico y la planificación territorial, particularmente en el contexto de escasez hídrica y alta demanda productiva.

También cabe destacar la presencia de dos embalses en la comuna: los embalses La Laguna en la alta cordillera cerca de los 3200 m.s.n.m. y el embalse Puclaro, ubicado entre las localidades de Vicuña y el Molle camino a La Serena. El embalse Puclaro fue construido a finales de la década de 1990 con el propósito de servir de reservorio de agua para las plantaciones vinícolas, llegando a acumular sobre los 200 hm3. Su ubicación colindante a la Ruta CH-41 ha transformado a este sitio en un atractivo turístico para la comuna gracias al acceso a las vistas sobre el dique que soporta los reservorios de agua. El embalse La Laguna puede contener hasta 36 hm3, y si bien su tamaño es hasta 5 veces menor a su homólogo recién mencionado, es el embalse la Laguna fue el que cerró el año 2024() con un mayor porcentaje de superficie con un 38% del total, a comparación del embalse Puclaro, que obtuvo un 16%.

1.2.1.4 Geomorfología

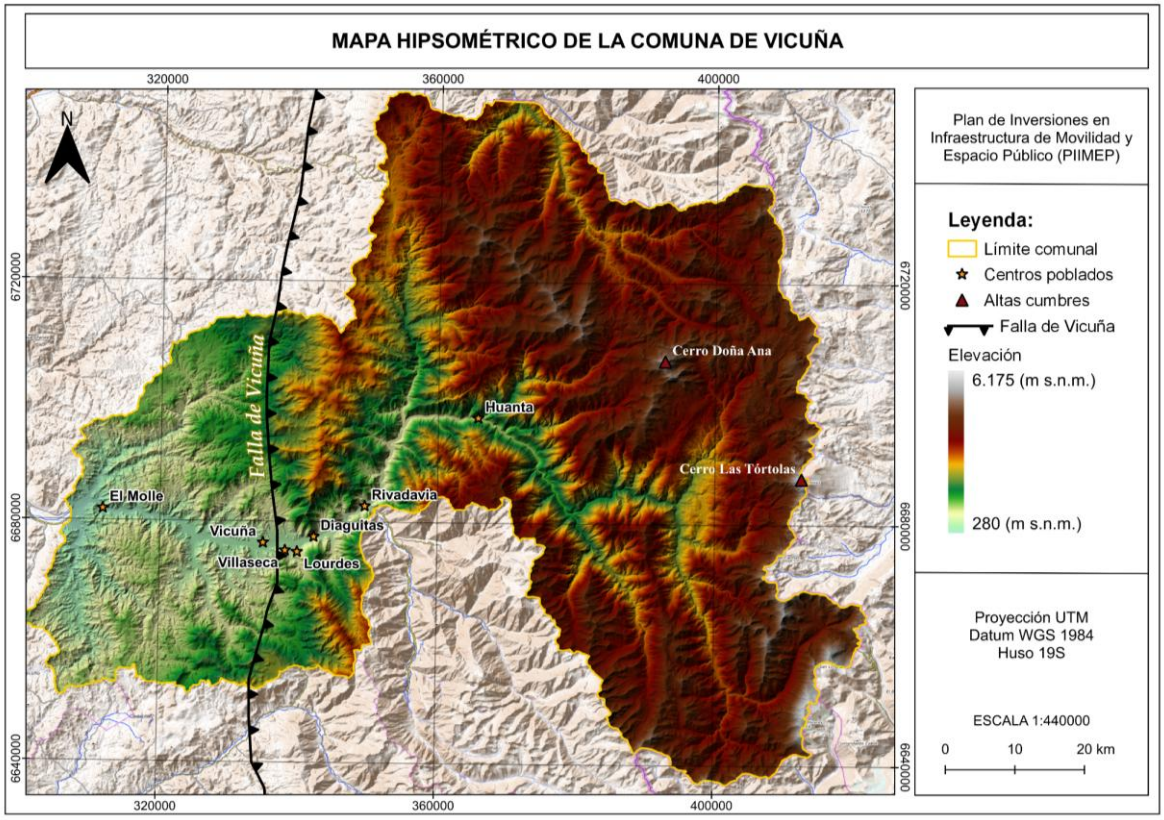
La comuna de Vicuña se extiende principalmente sobre el sistema montañoso de los Andes Centrales del sur, la cual se caracteriza por un relieve extremadamente abrupto y ancho, con montañas escarpadas y valles profundos. En estos paisajes abundan abanicos aluviales que se superponen a las terrazas fluviales de los ríos Elqui y Turbio, mezclando los sedimentos de la acción fluvial con la aluvial en los ríos principales.

En su límite oriental, en la frontera con Argentina, se encuentra el cerro Las Tórtolas, que con sus ~6.332 m.s.n.m. constituye la cumbre más alta de la comuna, seguida del Cerro Doña Ana de ~5.690 m.s.n.m. Hacía el occidente, al este de la ciudad de Vicuña se encuentra la falla inversa de Vicuña[7], siendo este accidente geográfico el que divide el paisaje topográfico de la comuna, hacía el oeste se encuentran relieves bajos y pocos inclinados que van descendiendo hasta la desembocadura del río Elqui en La Serena, mientras que al este de la falla de Vicuña, nos encontramos con las elevaciones de gran altitud propias de la Cordillera de los Andes.

En el siguiente mapa se presentan algunas de las geoformas recién descritas superpuestas sobre un Modelo Digital de Elevación que indica la altitud de la comuna de Vicuña.

[7] Dediós P. 1967. Cuadrángulo Vicuña, Provincia de Coquimbo.

Mapa N°5: Mapa hipsométrico de la comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base al Modelo Digital de Elevación del satélite Alos Palsar.

Según un estudio científico realizado en colaboración con científicos del CEAZA (Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas)[8], los valles formados por el río Elqui, Turbio y Claro se han identificado depósitos de abanicos aluviales formados en distintos periodos del Cuaternario tardío (últimos ~40.000 años), producto de flujos sedimentarios desde quebradas que tributan hacía los ríos principales. Estos eventos se encuentran relacionados con fluctuaciones climáticas, como aumentos en la precipitación o eventos de lluvias extremas, que favorecieron la acumulación de sedimentos, alcanzando incluso a bloquear el curso del río.

También se indica que a pesar de que la capacidad de transformar el paisaje a través de la actividad tectónica reciente es menor, la comuna se sitúa en una zona montañosa de origen andino se encuentra activa, lo que ha facilitado procesos de remoción en masa. Finalmente, se señala que debido a la baja cobertura vegetal ha favorecido la erosión y movilización de sedimentos durante lluvias intensas.

1.2.1.5 Biodiversidad, flora y fauna

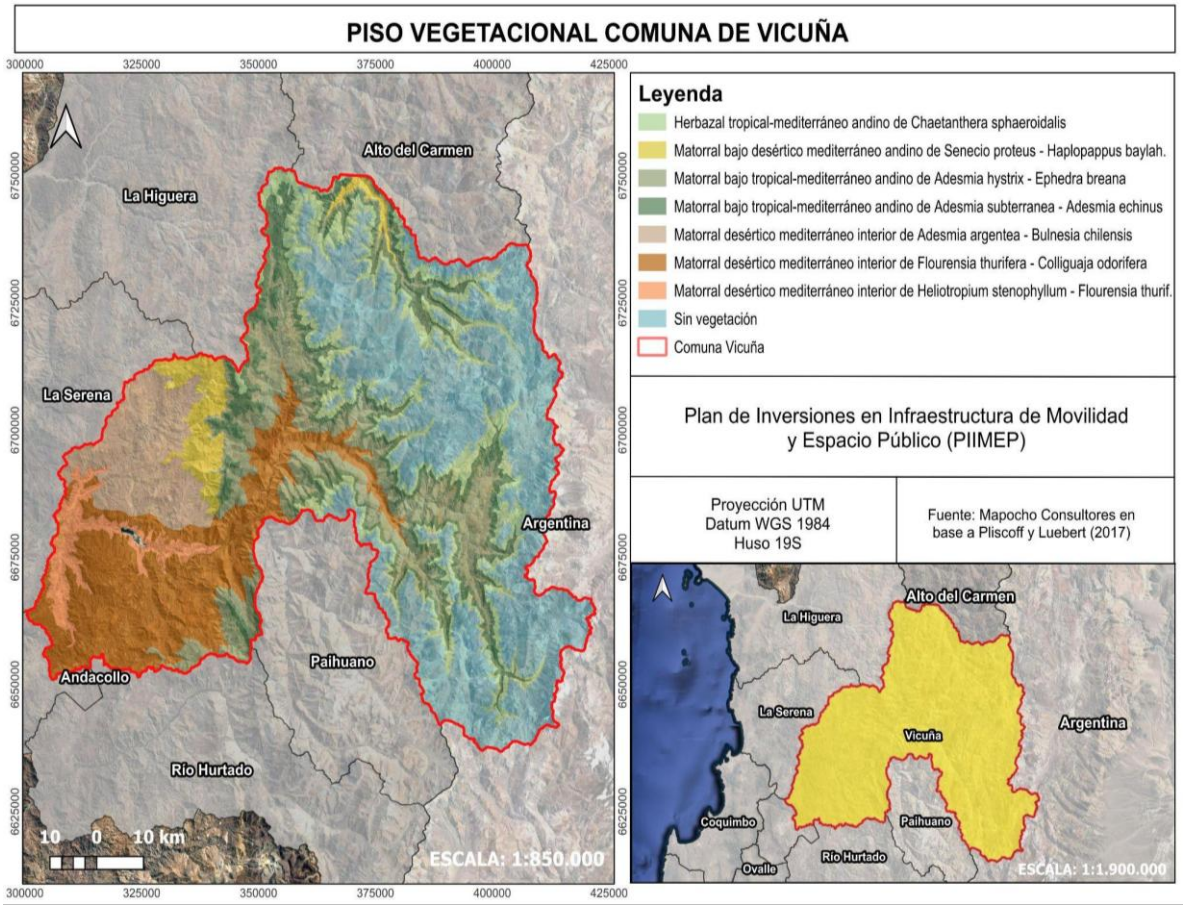
La comuna de Vicuña, ubicada en el Valle de Elqui, se caracteriza por una notable diversidad biológica influida por su ubicación geográfica, amplitud altitudinal y condiciones climáticas propias del norte semiárido de Chile. El territorio combina ambientes de valle, quebradas, laderas y sectores cordilleranos, lo que permite la existencia de distintos tipos de flora y fauna adaptados a un entorno mayoritariamente árido.

En términos de vegetación, predominan formaciones propias del matorral desértico mediterráneo y pisos tropicales andinos, que albergan especies vegetales adaptadas a la escasez hídrica y a suelos de baja fertilidad. En cuanto a la fauna, Vicuña constituye un hábitat importante para diversas especies nativas, incluyendo reptiles, aves y pequeños mamíferos. Estas especies se distribuyen de forma diferencial según las condiciones ecológicas de cada sector, con una mayor presencia en quebradas, vegas y zonas riparias, que actúan como refugios naturales. Muchas de estas especies cumplen funciones clave en el equilibrio ecológico del territorio y poseen un alto valor para la conservación de la biodiversidad regional.

En la siguiente cartografía se presenta la distribución espacial de los principales pisos vegetacionales existentes en la comuna de Vicuña, los cuales forman la base ecológica para el desarrollo de la flora y fauna silvestre.

[8] Antinao J. 2025. Late Quaternary alluvial fan stratigraphy and chronology, Elqui, Turbio and Claro valleys, semiarid Andes of Chile.

Mapa N°6: Piso Vegetacional comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Infraestructura de Datos Espaciales y Pliscoff y Luebert. 2017.

En Vicuña, los pisos vegetacionales responden a la compleja interacción entre altitud, pendiente y disponibilidad hídrica, lo que da lugar a una amplia diversidad de formaciones adaptadas a condiciones de aridez y marcada estacionalidad. A nivel territorial, se observa una distribución diferenciada de estas unidades a lo largo de la comuna, desde las zonas precordilleranas del oeste hasta los ambientes altoandinos del este.

La unidad más extensa corresponde al matorral desértico mediterráneo interior de Flourensia thurifera (uña de gato) – Colliguaja odorifera (colliguay), que ocupa 1.264 km² y se concentra principalmente en el sector suroccidental de la comuna, en áreas con pendiente moderada y suelos rocosos. Esta cobertura domina la transición entre la zona de La Serena y Andacollo con el valle interior.

En la zona centro-oriental de la comuna se desarrollan dos importantes formaciones: el matorral bajo tropical-mediterráneo andino de Adesmia hystrix (varilla) – Ephedra breana (pingo-pingo), que abarca 986 km², y el matorral bajo tropical-mediterráneo andino de Adesmia subterranea (huarhuar) – Adesmia echinus (almizclillo) (814 km²), ambas presentes en laderas intermedias y zonas de transición altitudinal, donde predominan especies arbustivas de porte bajo.

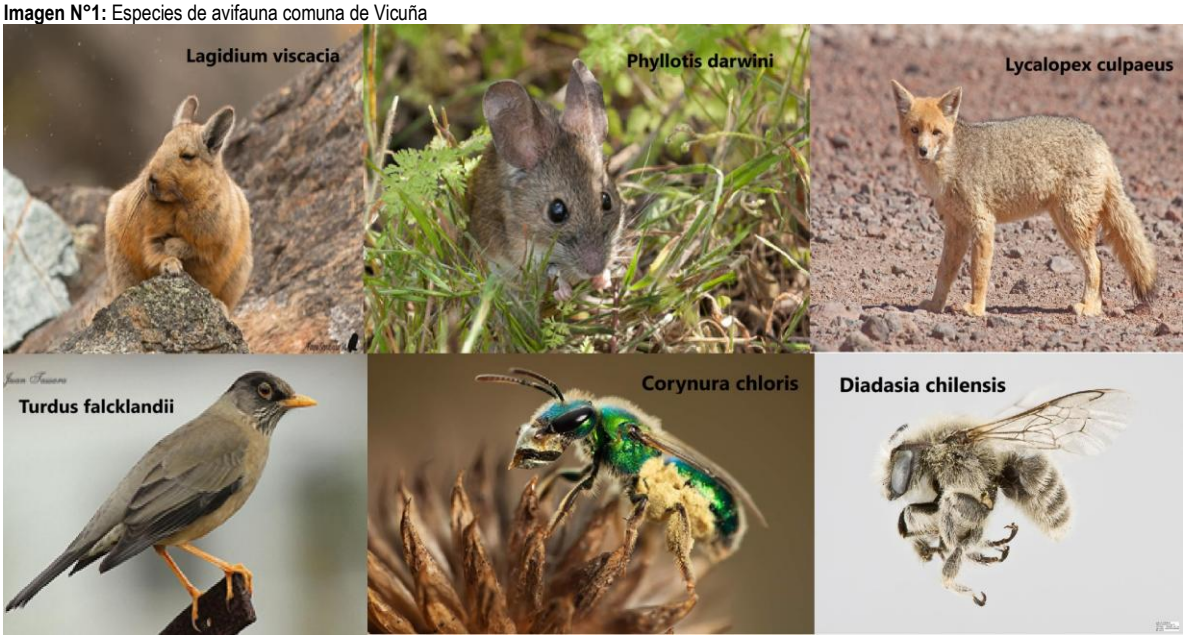
En los sectores más elevados del este comunal, cercanos al límite con Argentina, predomina el herbazal tropical-mediterráneo andino de Chaetanthera sphaeroidalis (flor de la puna) (856 km²), adaptado a ambientes altoandinos con suelos delgados y temperaturas extremas. Junto a él, en altitudes similares, pero con menor cobertura, se encuentra el matorral bajo desértico mediterráneo andino de Senecio proteus (chachacoma) – Haplopappus baylahuen (bailahuén) (254 km²), que ocupa sectores expuestos con alta radiación solar.

En zonas bajas del norte comunal, próximas al límite con La Higuera y La Serena, se identifica el matorral desértico mediterráneo interior de Adesmia argentea (pañil) – Bulnesia chilensis (guayacán) con 570 km², representando una transición entre formaciones costeras y del interior. Más acotadas en superficie, pero relevantes ecológicamente, son las áreas del matorral desértico mediterráneo interior de Heliotropium stenophyllum (hierba del paño) – Flourensia thurifera (uña de gato) (240 km²), presentes en sectores fragmentados del sur de la comuna.

En contraste, la categoría de sin vegetación abarca 2.582 km², el mayor porcentaje comunal, y se distribuye ampliamente en sectores cordilleranos, cumbres áridas y quebradas profundas, donde las condiciones extremas de pendiente, sustrato y clima impiden el desarrollo de cobertura vegetal permanente.

La fauna que habita estos ecosistemas es diversa y común a los pisos vegetacionales mencionados anteriormente, con la presencia de diversas especies de avifauna tales como: *Lagidium viscacia* o Vizcacha austral, *Lycalopex culpaeus* o Zorro culpeo, *Phyllotis darwini* o ratón orejudo de Darwin, *Rhodopis vesper* o Picaflor del norte, *Turdus falcklandii o* Zorzal Patagónico, *Glaucidium nanum* o Chuncho, *Cyanoliseus patagonus bloxami* o Loro tricahue, endémico y única representante en Chile del loro barranquero. Se han observado también diversas especies de insectos, tales como: *Corynura chloris* o Abeja Joya, *Diadasia chilensis* o abeja de chimenea chilena.

Imagen N°1: Especies de avifauna comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Sistema de Información de Monitoreo de la Biodiversidad, Ministerio del Medio Ambiente, s/f.

1.2.1.6 Climatología

Debido a la gran extensión territorial, las diferencias altitudinales, y la configuración de los relieves de montaña presentes en la comuna de Vicuña, utilizamos los datos de precipitación y temperatura de la estación meteorológica de Vicuña (30.05°S – 70.71°O) y los de precipitación del Embalse Laguna (30.20°S – 70.04°O), con el objetivo de capturar la variabilidad climática presente en el territorio. La estación de Vicuña de la Dirección General de Aguas (DGA) se encuentra a 730 m de altitud y cuenta con una serie de datos históricos desde el año 1971 hasta el 2019, mientras que la estación del Embalse Laguna (DGA) está a 3160 m s.n.m. con disponibilidad de datos desde el año 1964 hasta la actualidad. Para construir las climatologías se uso la totalidad de los datos para las dos series de tiempo, lo cual nos entregará información robusta para entender la situación climática de la comuna a rasgos generales. Para la temperatura sólo se usaron los datos de Vicuña debido a la poca presencia de datos de este tipo en la comuna.

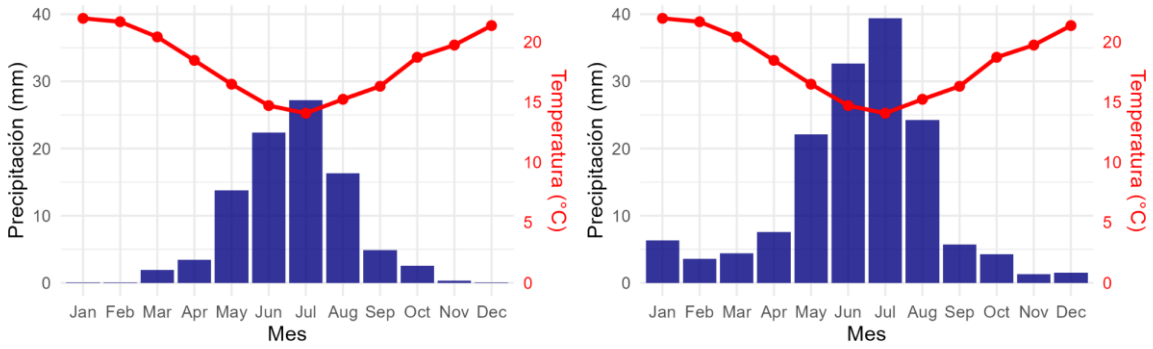
El promedio de precipitación anual para el periodo histórico de la estación de Vicuña es de 7,7 mm, que equivale a los valores típicos de precipitación para el clima semiárido en el que se encuentra inserto la comuna. En el gráfico también se puede destacar la presencia de una estación seca prolongada, que va principalmente desde noviembre hasta febrero, con un leve alzamiento en las precipitaciones en marzo. Los meses de mayor abundancia de precipitaciones son los meses de invierno, principalmente los meses de junio y julio donde las precipitaciones promedian sobre los 20 mm.

Los años con mayor cantidad de precipitaciones acumuladas fueron los años 2002 (298,2 mm), 1997 (269,5 mm), 1984 (258,5 mm), 2017 (220,2 mm), 1987 (198,1 mm), 1991 (196,1 mm) y 2015 (193,9 mm). La mayoría de estos eventos de altas precipitaciones se encuentran relacionados con la presencia del fenómeno atmosférico del Niño-Oscilación del Sur (ENOS) en su fase positiva (El Niño) y a diferentes intensidades. Sin embargo, el evento del año 1984 se encuentra con meses en fase negativa del ENOS (La Niña), además de algunos meses en fase neutral. Debido a esta discrepancia no se puede asegurar que un evento de El Niño proyecte lluvias en la comuna de forma segura, pero de todas formas de los fenómenos atmosféricos de mesoescala es el que tenga mayor relación con eventos de lluvias extremas en la comuna. Por otra parte, los años de precipitación acumulada más secos fueron 1995 (1,3 mm), 2019 (1,9 mm), 1979 (4,7 mm) o 2012 (11,9 mm). Estos presentan estados del ENOS con variabilidad tanto positiva, neutral, como también negativa, por lo que los eventos de sequía poseen una relación directa con este fenómeno.

Para la estación meteorológica del Embalse Laguna la precipitación promedio anual alcanza los 12,8 mm, lo que evidencia un aumento de al menos 5 mm en comparación con la estación ubicada cuenca abajo. También se puede observar la presencia de lluvias estivales, que pueden deberse a efectos de un microclima de alta montaña o de la presencia de efectos del monzón sudamericano. De todas formas, las lluvias de invierno predominan sobre el resto de los meses del año al igual que la estación de Vicuña, alcanzando casi los 40 mm en el mes de julio.

En el siguiente gráfico se observan las climatologías de la estación de Vicuña y de Embalse Laguna

Gráfico N°2: Climogramas de las estaciones meteorológicas de Vicuña y Embalse Laguna.



Fuente: Mapocho Consultores en base a los datos de las estaciones meteorológicas de Vicuña (1971-2019) y Embalse La Laguna (1964-2024). A la izquierda se encuentra el gráfico de la Estación ubicada en Vicuña y a la derecha la del Embalse La Laguna. Datos obtenidos de las estaciones de la Dirección General de Aguas extraídas desde el explorador climático del CR2.

De acuerdo con los datos del Atlas de Riesgo Climático (ARClim), se proyecta un fuerte aumento en la inseguridad hídrica doméstica, tanto en sectores rurales (índice 0.7932) como urbanos (0.6453), lo que evidencia un desafío crítico para garantizar el acceso al agua potable. Además, se anticipa un leve aumento en la ocurrencia de sequías hidrológicas, lo que podría afectar la recarga de acuíferos y la disponibilidad de recursos para consumo humano y agrícola.

En el ámbito de la agricultura, si bien el riesgo de pérdida de uva pisquera por sequías y olas de calor se considera bajo (índice 0.416), este cultivo enfrenta presiones adicionales por la reducción en las precipitaciones y el aumento de temperaturas. En cuanto a la salud humana, el impacto de las olas de calor se evalúa como moderado, al igual que la pérdida de agua potable en Servicios Sanitarios Rurales debido al déficit de lluvias (0.3743).

1.2.2 Antecedentes Demográficos

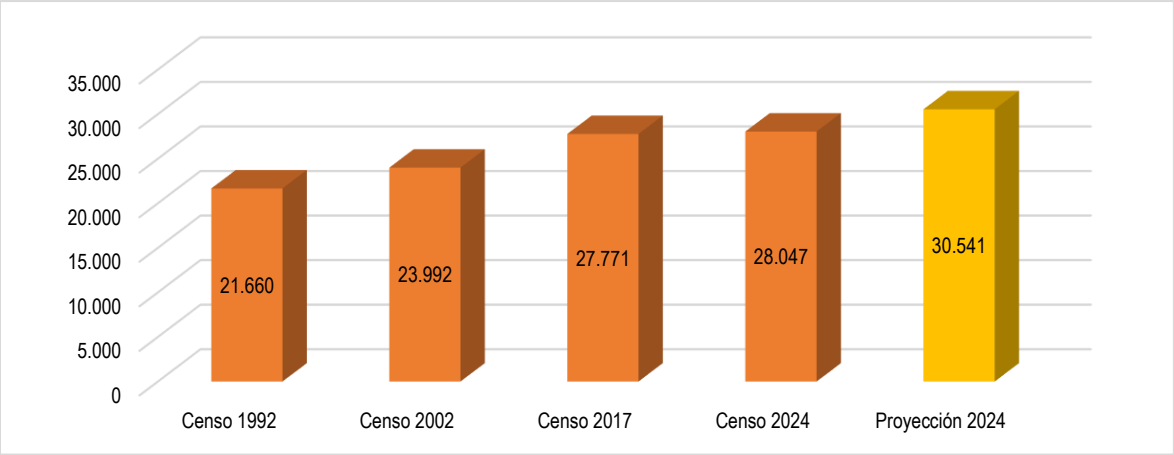
1.2.2.1 Análisis demográfico

Según los primeros resultados recopilados del Censo de 2024, la comuna de Vicuña registró una población flotante de 28.047 habitantes, que, en comparación a los datos del Censo de 2017, hubo un aumento del 0,98% en la población total, lo que equivale a una tasa anual de crecimiento de 0,14%. En el periodo anterior, entre los Censos 2002 y 2017, la población comunal creció a una tasa anual del 0,98%, lo que representó un incremento total del 15,76%. Finalmente, entre los Censos 1992 y 2002 la población comunal creció a una tasa anual del 1,03%.

Cabe destacar que las proyecciones de población realizadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) estimaban que para 2024 la comuna alcanzaría los 30.541 habitantes, lo que implicaba un aumento del 9,97% respecto a 2017, con una tasa de crecimiento anual proyectada de 1,36%. Sin embargo, en los resultados del Censo 2024 dicho crecimiento no fue reflejado, demostrando una tendencia al decrecimiento poblacional en la comuna.

A continuación, se presentan los datos de los Censos sumado a los datos que fueron proyectados para el año 2024 en la comuna de Vicuña:

Gráfico N°3: Población flotante en la comuna de Vicuña entre los años 1992-2024.

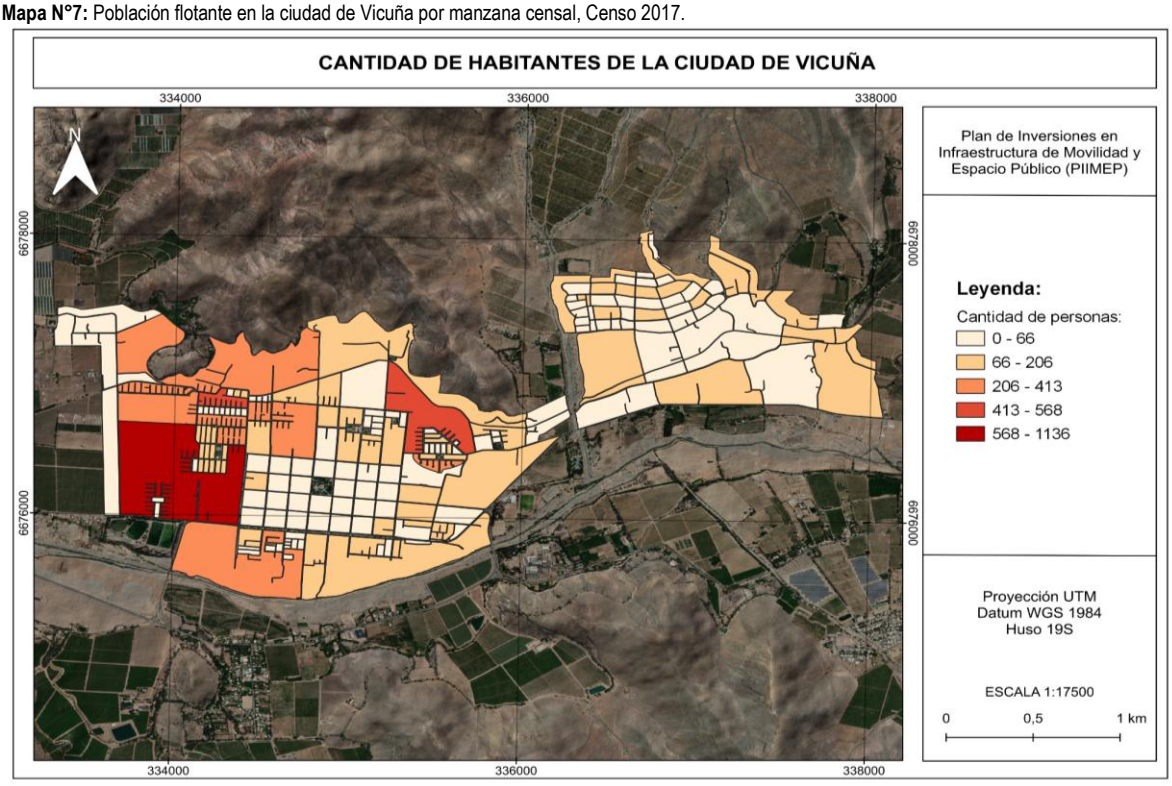


Fuente: Mapocho Consultores en base a los datos del Instituto Nacional de Estadísticas.

En el mapa que se presenta a continuación, se muestra la distribución de la población por manzana censal en la ciudad de Vicuña, de acuerdo con los datos del Censo 2017. Se observa que la mayor concentración de habitantes se localiza en el sector occidental de la ciudad, donde una manzana supera los 1.000 residentes. Este alto número se explica principalmente por el gran tamaño de dicha manzana y la elevada cantidad de viviendas que la componen, lo que la diferencia significativamente del resto del área urbana. También se destaca una manzana censal al norte de la ciudad que ocuparía el segundo escalafón de tamaño poblacional de entre 413 a 568 personas.

En contraste, el centro de la ciudad presenta una menor densidad poblacional, con manzanas que en su mayoría registran entre 0 y 66 habitantes. Por su parte, el sector oriental, correspondiente a la localidad de Calingasta, muestra una distribución poblacional más homogénea, sin concentraciones excesivas ni grandes variaciones en la cantidad de habitantes por manzana.

Mapa N°7: Población flotante en la ciudad de Vicuña por manzana censal, Censo 2017.



Fuente: Mapocho Consultores en base a los datos del Instituto Nacional de Estadísticas.

1.2.2.2 Estructura urbana-rural

La densidad poblacional en la comuna de Vicuña para el 2024 es de 3,69 hab/km2, un valor característico para comunas con una alta ruralidad y dispersión de habitantes. Sin embargo, estos datos deben analizarse con las transformaciones de los datos históricos de esta comuna.

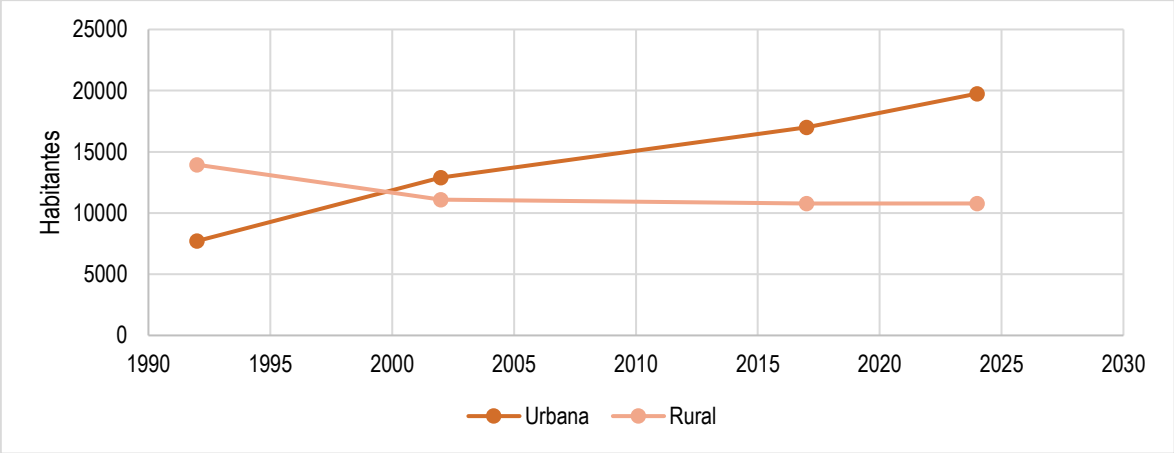
Del total de la población censada en la comuna de Vicuña durante el año 2017, la población urbana registrada correspondió a un 61,2% y la población rural del 38,8% restante. La relación entre ambos grupos humanos en el tiempo está marcada por las tendencias globales al crecimiento del sector urbano. Desde el año 2002 se observan diferentes pulsos de crecimiento del sector mencionado. En el año 1992 la población registrada en el área urbana fue de 7.716 habitantes, y en el transcurso de la década hasta el Censo 2002, la cantidad de habitantes incrementó hasta en un 40%, con 12.910 habitantes en el sector urbano. Este incremento significó un punto de inflexión en la distribución de la población urbana-rural de la comuna de Vicuña, ya que hasta el año 1992 la población rural ocupaba un 64,39% del total comunal, pasando a ser el grupo minoritario diez años después con un 46,20%.

Este cambio fue producido tanto por el crecimiento de la población urbana como así también de la disminución de la población rural, lo que sugiere que fue un proceso migratorio interno en la comuna desde zonas rurales hacía áreas de concentración urbana. Sin embargo, en los datos del Censo 2017 si bien se observa un aumento en la población urbana de un 24%, la población rural se mantuvo en una cantidad ya estable en comparación con el Censo 2002, con una disminución de tan sólo el -3%. Cabe destacar que la población rural de la Región de Coquimbo para el Censo 2017 fue de un 18,8%, menos de la mitad de la población de la comuna de Vicuña (38,8%).

Las proyecciones para el año 2024 del INE, indican una continuidad en el incremento de la población en el sector urbano, pero con una variación cercana al 0% en la población rural, consolidando así, la tendencia a la urbanización, pero conservando el tamaño de la población rural.

Los datos de población urbana y rural de la comuna de Vicuña se presentan en el siguiente gráfico:

Gráfico N°4: Tendencias en la proporción urbana-rural de la comuna de Vicuña entre los años 1992-2024.

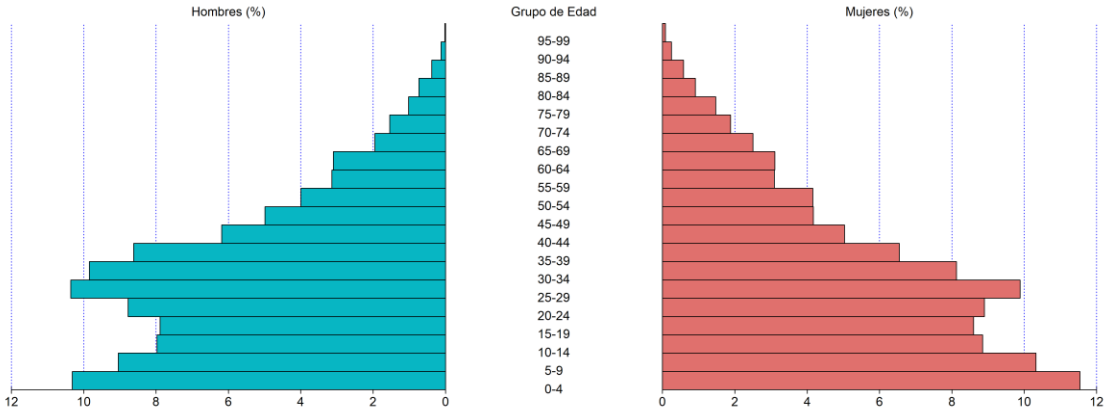


Fuente: Mapocho Consultores en base a los datos del Instituto Nacional de Estadísticas.

1.2.2.3 Población por edad y sexo

La estructura de la distribución etaria y por sexo de la población entre los años 1992 y 2024 refleja una transición demográfica relevante. En el año 1992, la pirámide poblacional representaba un perfil de crecimiento típico de sociedades con alta natalidad y mortalidad. Que es explicada principalmente por grupos predominantes de niños y jóvenes de menos de 15 años, que representaban un 28,9% del total de la población, y de una baja proporción de adultos mayores (de 65 años y más) constituyendo apenas un 6,7%. Esta distribución refleja una población principalmente joven, con una alta renovación generacional y es reflejada en el siguiente gráfico:

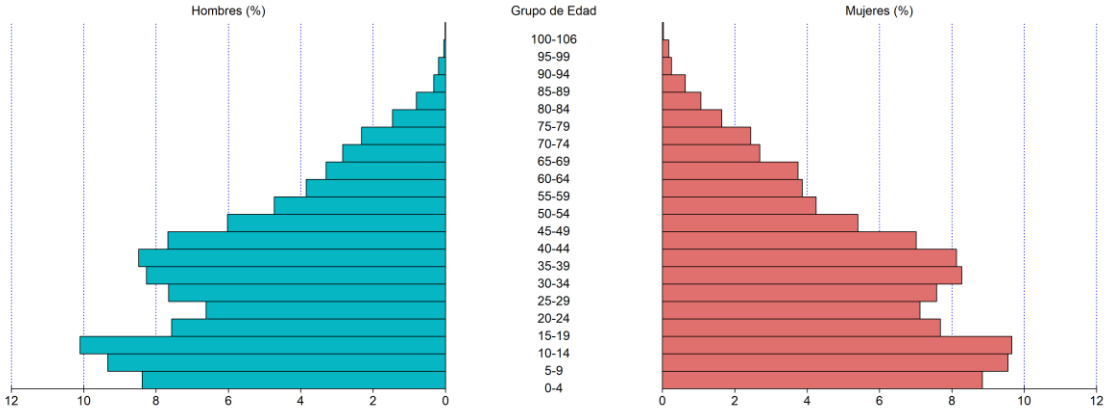
Gráfico N°5: Pirámide poblacional de la Comuna de Vicuña, 1992.



Fuente: Mapocho Consultores en base a los datos del Censo 1992, del Instituto Nacional de Estadísticas.

Para el año 2002, la pirámide poblacional se encuentra en proceso de transformación al tipo estacionaria. Esta transición se puede deber tanto a la declinación en las tasas de natalidad como a un aumento en la esperanza de vida debido a mejoras en el acceso a servicios básicos, educación y salud. Aunque, si bien las proporciones de la población joven y de adultos mayores se mantiene en comparación al Censo anterior (27,8% y 8,5% respectivamente), se observa un proceso de envejecimiento y concentraciones en los grupos centrales de edad, en el siguiente gráfico se expone lo recién mencionado:

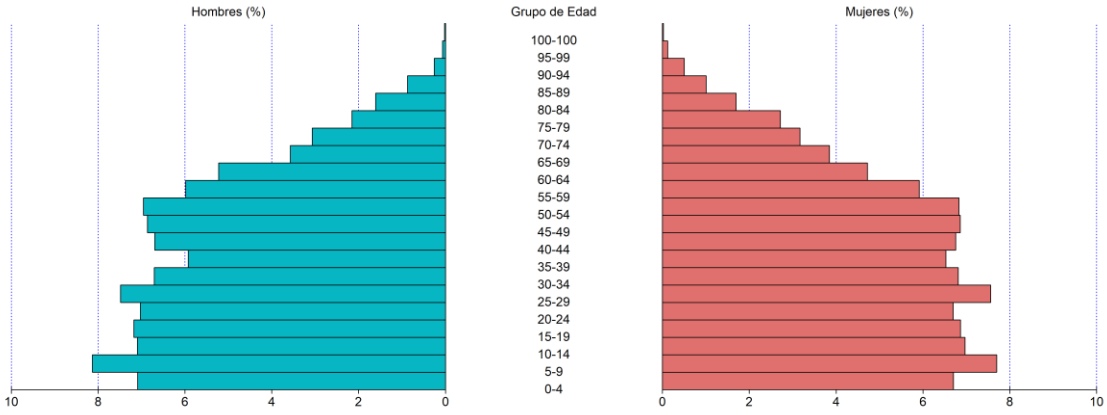
Gráfico N°6: Pirámide poblacional de la Comuna de Vicuña, 2002.



Fuente: Mapocho Consultores en base a los datos del Censo 2002, del Instituto Nacional de Estadísticas.

En la pirámide del Censo 2017, la población adopta una forma claramente estacionaria, que es caracterizada por una estructura rectangular equilibrada a lo largo de los tramos etarios quinquenales de eje vertical, desde los 0 a los 59 años con una variación redondeada del 6-8% entre rangos de edad. Esta forma piramidal representa un crecimiento poblacional más lento y estable con una mayor proporción a la población adulta y un ritmo moderado de reemplazo generacional. La pirámide poblacional de este censo se presenta en el siguiente gráfico:

Gráfico N°7: Pirámide poblacional de la Comuna de Vicuña, 2017.

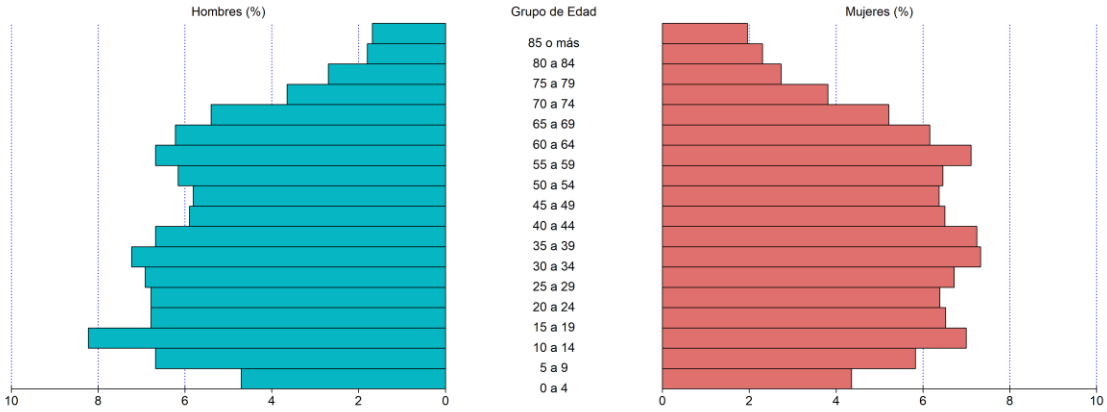


Fuente: Mapocho Consultores en base a los datos del Censo 2017, del Instituto Nacional de Estadísticas.

Según los datos del Censo 2024 la estructura poblacional es expresada una pirámide poblacional regresiva, la cual podemos denotar al observar las edades más bajas con menor cantidad de población respecto a las edades intermedias y en paralelo un aumento de los tramos etarios de tercera edad. Lo que simboliza un posible decrecimiento poblacional en la comuna, lo cual es coherente con la tasa anual de crecimiento del 0,14% según los datos ya mencionados anteriormente. La estructura etaria de la población de Vicuña para el Censo de 2024 es presentada en la siguiente figura:

Gráfico N°8: Pirámide poblacional de la Comuna de Vicuña, 2024.

6



Fuente: Mapocho Consultores en base a los datos del Censo 2024, del Instituto Nacional de Estadísticas.

En cuanto a la distribución por sexo, las diferencias no se encuentran marcadas por los tramos etarios en ninguna de las 3 pirámides poblacionales, sin embargo, estas si son evidenciadas en los totales. En el año 1992, los hombres representaban un 53,3% de la población en la comuna y las mujeres el 46,7%. Para el 2002, la brecha fue reducida a un 51,2% para hombres y 48,8% para mujeres. Finalmente, en el año 2017, el balance se invirtió, donde las mujeres alcanzaron el 50,3%, y un 49,7% para los hombres. Según las proyecciones hechas por el INE para el año 2024, la tendencia se mantendría alcanzando un 51% para la población femenina y un 49% para los hombres.

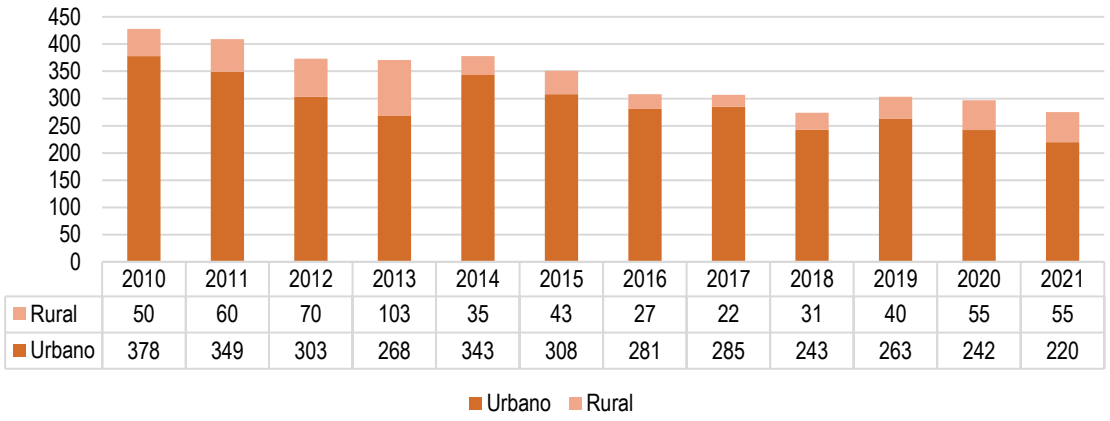
El índice de envejecimiento se calcula mediante la relación entre la cantidad de personas adultas mayores (mayores de 65 años) y la cantidad de niños y jóvenes (menores de 14 años). Este índice está diseñado para evaluar la dinámica de la transferencia intergeneracional dentro de una población indicada. En la comuna de Vicuña, el índice de envejecimiento fue de 23% en el Censo 1992, lo que indica que, por cada 100 niños y jóvenes, había 23 adultos mayores, evidenciando una base poblacional más joven como es indicado en la pirámide poblacional. En el Censo de 2002, el índice aumentó a 30%, y para 2017 superó el 57%, lo que refleja un envejecimiento considerable de la población, ya que cada 100 personas menores de 14 años había 57 adultos mayores, casi el doble del Censo 2002. Según los datos preliminares del Censo 2024, la tasa de envejecimiento calculada es de un 85% mostrando un principio de inversión claro en la renovación de generaciones en la comuna.

En lo que se refiere a la tasa de dependencia, esta mide la proporción de personas de edad económicamente inactiva en relación con la población económicamente activa. Entre los Censos de 1992 y 2002, la tasa aumentó de 55% a 57%. Sin embargo, en 2017 se

registró una disminución en la tendencia con un 51%, lo que implica que cada 100 personas activas económicamente, había 51 personas dependientes. Esta tendencia se mantuvo según los datos preliminares del Censo 2024 con un 52%.

En el gráfico que se muestra a continuación nos enseña la evolución de la cantidad de nacimientos en Vicuña entre el año 2010 y 2021, distinguiendo entre áreas urbanas y rurales en la comuna. Se observa una marcada tendencia decreciente en la natalidad urbana, con una reducción del 41% al pasar de 378 nacimientos en 2010 a 220 en 2021. Este decrecimiento acelerado fue acentuado en el periodo 2010-2013, con una reducción del 29%, seguido de una leve recuperación en 2014 y un posterior declive sostenido en el tiempo. Por otro lado, la natalidad rural presenta fluctuaciones interanuales sin una tendencia definida, registrándose el máximo valor en 2013 con 103 nacimientos, lo que evidencia comportamientos demográficos diferenciados entre ambos contextos geográficos.

Gráfico N°9: Total de nacimientos en territorios urbanos y rurales, comuna de Vicuña.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Rural	50	60	70	103	35	43	27	22	31	40	55	55
Urbano	378	349	303	268	343	308	281	285	243	263	242	220

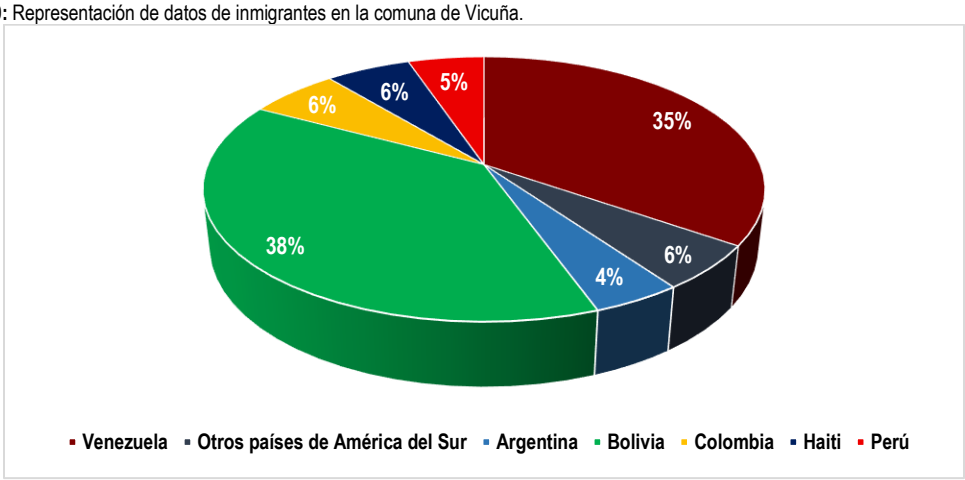
Fuente: Mapocho Consultores en base a los primeros resultados Censo 2024, del Instituto Nacional de Estadísticas.

1.2.2.4 Migración

En el apartado de migración, los primeros resultados del Censo 2024 en la comuna de Vicuña documentaron 3.169 habitantes que hace 5 años no eran residentes de la comuna y provenían de otra. Del total, 127 personas eran habitantes de Santiago, siendo esta comuna la de mayor cantidad, seguido de Ovalle con 52 habitantes y, Villa Alemana y Quilpué con 23 cada uno. Un indicador de crecimiento real es la migración neta, la cual es calculada entre los valores de emigración e inmigración de la comuna, según los datos del mismo Censo, de Vicuña han emigrado 1.989 personas, casi la mitad de la porción inmigrante.

En la comuna de Vicuña, los datos de inmigración internacional indicados por el Censo 2024, señala de un total de 1.239 migrantes internacional, la mayor porción de inmigrantes proviene de ciudadanos bolivianos con un total de 448 personas, constituyéndose como el grupo extranjero más numeroso de la comuna. Le sigue la población proveniente de Venezuela, con 405 personas. En grupos ya menores, se registra la presencia de 72 personas de origen colombiano, 68 personas de Haití, 61 personas de Perú y de Argentina 51 personas. El total de inmigrantes internacional sólo aporta a un 2,78% del total regional de 44.578 personas según el Censo 2024 que es presentado a continuación:

Gráfico N°10: Representación de datos de inmigrantes en la comuna de Vicuña.



Fuente: Mapocho Consultores en base a los primeros resultados Censo 2024, del Instituto Nacional de Estadísticas.

1.2.3 Hallazgos Antecedentes Generales

En esta sección se incluye una tabla que sintetiza los principales hallazgos derivados del análisis de los Antecedentes Generales de la comuna de Vicuña. Esta matriz servirá como base para el capítulo 1.9 de Conclusiones, en el que se desarrollará un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas). La información obtenida se emplea posteriormente para identificar las Potencialidades y los Factores Críticos de la comuna de Vicuña.

Tabla N°5: Principales hallazgos de Antecedentes Generales

Hallazgo	Descripción	Clasificación
Vicuña es la comuna con mayor superficie de la región	Amplia superficie comunal que permite diversidad de usos del suelo y actividades económicas. Además, existe presencia de numerosos asentamientos rurales que reflejan identidad territorial y cultural.	Fortaleza
Alta dispersión poblacional	El territorio comunal es amplio e irregular, lo que favorece la alta dispersión poblacional y dificulta la cobertura eficiente de servicios básicos e infraestructura por parte del municipio al tener que desplazarse mayores distancias.	Debilidad
Predominio de zonas sin vegetación y riesgo ecológico asociado	Más del 50% del territorio corresponde a terrenos sin vegetación (417.085,9 ha), lo que refleja alta fragilidad ambiental relacionada a fenómenos de erosión y degradación del suelo precordillerano.	Debilidad
La mitad de la cobertura de suelo comunal es inviable para uso agrícola	El 52,7% del territorio corresponde a suelos con severas o muy severas limitaciones (Clases VI: 5,3%, VII: 28,3% y VIII: 19,1%), inadecuados para agricultura y altamente vulnerables a la erosión y degradación si no se manejan adecuadamente.	Debilidad
Disponibilidad de agua	A través de sus embalses Puclaro y Laguna, la comuna cuenta con dos reservorios de agua que han permitido un desarrollo extendido de la producción agrícola a pesar de encontrarse en un clima árido	Fortaleza
Cambio climático	Según proyecciones observadas en el sitio del Atlas de Riesgos Climáticos del Ministerio de Medio Ambiente se observa que se puede ver afectada la disponibilidad hídrica, lo que podría aumentar los procesos de desertificación	Amenaza
Estabilidad de edad	Las pirámides poblacionales indican una estabilidad en la edad de la población, lo que indica una población sana (condiciones que aumentan la expectativa de vida) y tasas de natalidad controladas	Fortaleza
Declive demográfico	Se demuestra una disminución en los hijos nacidos en la comuna pasando de 378 (año 2010) nacimientos a 220 (año 2021).	Amenaza
Envejecimiento	La tasa de crecimiento poblacional entre los Censos 2017 y 2024 fue de 0,14%, muy por debajo de la tasa proyectada (1,36%) y de incluso, del promedio de la propia comuna desde el año 1992 a 2024 (0,86%), lo que sumado a lo señalado en la pirámide poblacional denota un envejecimiento en la población, que puede llevar una situación de menos población económicamente activa.	Amenaza

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.3 Análisis de Instrumentos de Ordenamiento y Planificación Territorial

En este capítulo se analizan los Instrumentos de Planificación con incidencia en la comuna de Vicuña, con el objetivo de identificar los objetivos estratégicos y las restricciones que podrían influir en el diseño del Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP). Este análisis busca orientar tanto la priorización de proyectos dentro de la cartera del PIIMEP como la formulación de lineamientos para futuras obras, medidas o iniciativas en la comuna.

La planificación del territorio se sustenta en dos tipos de herramientas complementarias:

- Instrumentos estratégicos: de carácter orientativo, que establecen directrices para el desarrollo a mediano y largo plazo.
- Instrumentos normativos: definidos por el Decreto con Fuerza de Ley N°458 de 1975 (Ley General de Urbanismo y Construcciones), que regulan los usos de suelo, condiciones de edificación y aspectos técnicos vinculados a la planificación territorial, y que se complementan con la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), la cual establece las disposiciones técnicas y procedimentales necesarias para la aplicación práctica de la ley, asegurando la coherencia normativa entre los instrumentos de planificación territorial y las condiciones constructivas a nivel comunal. Este marco legal y programático servirá como base para alinear las propuestas del PIIMEP con las políticas públicas vigentes, garantizando coherencia técnica y jurídica en su implementación.

A continuación, se revisan, en orden jerárquico, los principales instrumentos de planificación a nivel nacional, regional y comunal, para evidenciar cómo cada uno contribuye y se articula dentro del marco general de políticas territoriales. En primer lugar, se analizan las normas y ordenanzas de alcance nacional, que establecen el marco legal y metodológico obligatorio; luego, se evalúan las estrategias y planes de desarrollo regional, que adaptan y profundizan estos lineamientos a las particularidades de la Región de Coquimbo; y, finalmente, se examinan los instrumentos comunales de Vicuña, donde se concretan las disposiciones superiores en proyectos y regulaciones de detalle. Este enfoque permite visualizar con claridad las relaciones de dependencia y complementariedad entre los distintos niveles de planificación, garantizando la coherencia y la efectividad de las propuestas territoriales contenidas en el presente instrumento.

1.3.1 Instrumentos de Planificación Territorial de Alcance Nacional

A continuación, se presentan los principales instrumentos normativos y de planificación que orientan la elaboración de los Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) en la región de Coquimbo y, en particular, en la comuna de Vicuña. Cada instrumento define objetivos, lineamientos y competencias que alimentan la priorización de proyectos de movilidad, conectividad y calidad de los espacios públicos, asegurando que los recursos aportados por la densificación urbana contribuyan a una visión integrada y sustentable del desarrollo urbano y territorial.

Estos instrumentos nacionales constituyen el marco de referencia para la elaboración de instrumentos comunales (PRC, PLADECO) y regionales (PRI, ERD), y deben articularse con los planes locales de Vicuña y Coquimbo para asegurar coherencia normativa, estratégica y operativa.

1.3.1.1 Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC)

La Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) es la norma básica que regula la planificación territorial y la construcción en Chile. Esta ley define los objetivos generales de ordenamiento territorial, los instrumentos de planificación (planes reguladores comunales, intercomunales, y regionales) y los estándares urbanos y de edificación. La LGUC establece principios de desarrollo urbano sustentable, orientados a mejorar la calidad de vida en las ciudades y a garantizar la seguridad estructural y habitacional. En línea con esos principios, la LGUC exige a los municipios elaborar y mantener actualizados sus instrumentos de planificación territorial (artículos 32 y siguientes), coordinando acciones entre municipios, vecinos y el Gobierno Regional.

La OGUC (Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones) complementa a la LGUC con normas técnicas de edificación y zonificación. En conjunto, LGUC y OGUC determinan cómo se distribuyen los usos de suelo (residencial, comercio, industria, zonas verdes, etc.), establecen condiciones de densidad (altura y densidad de viviendas), definen estándares de red vial y espacios públicos, y regulan la eliminación de barreras arquitectónicas y la accesibilidad universal en las ciudades. En particular, la OGUC específica exigencias para aceras accesibles, provisión de estacionamientos, conexiones peatonales y normas de seguridad pública en el espacio urbano.

En el contexto del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), la LGUC y la OGUC proveen el marco jurídico fundamental. La reciente actualización de la LGUC (Ley N°20.958) exige a cada municipalidad elaborar un plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público con cartera de proyectos priorizados para mejorar la conectividad, accesibilidad y calidad de los espacios urbanos. Este mandato legal directamente sustenta el PIIMEP, cada comuna debe definir sus proyectos de infraestructura vial, peatonal y de espacios públicos dentro de ese plan, contando con asistencia técnica de los ministerios de Vivienda y de Transportes.

Además, la LGUC y OGUC condicionan el PIIMEP de forma indirecta mediante la planificación territorial. Los planes reguladores comunales (PRC) y plan intercomunal (PRI) (que nacen de la LGUC) establecen, por ejemplo, límites urbanos, corredores de transporte, ubicación de parques y áreas de conservación ambiental. Todo proyecto de obra pública vinculado al PIIMEP debe respetar esos instrumentos. De hecho, el Plan Regulador Intercomunal de la Provincia de Elqui (que incluye a Vicuña) se elaboró de acuerdo al artículo 35 de la LGUC y define ámbitos de planificación urbana conectando el subcentro Vicuña–Paihuano con la conurbación La Serena–Coquimbo. El PIIMEP de Vicuña, en consecuencia, debe alinearse con la visión territorial del PRI Elqui, integrando obras que favorezcan la conectividad intercomunal y respetando las zonas protegidas y vías expresas establecidas por la OGUC y el PRI[9].

En conformidad a lo establecido en el artículo 176° de la LGUC y el artículo 2.8.1. de la OGUC, para administrar los recursos recaudados por concepto de aportes, cada municipio del país deberá formular un Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), con el fin de definir una cartera de proyectos y materializarlos a partir de los recursos obtenidos de la aplicación de esta ley.

1.3.1.2 Ley de Aportes al Espacio Público

La Ley N° 20.958, conocida como la Ley de Aportes al Espacio Público, fue promulgada en octubre de 2016, se publicó en el Diario Oficial el 15 de noviembre de 2016, mientras que sus reglamentos asociados, los decretos supremos N° 14 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y N° 30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el 22 de febrero de 2018 y el 17 de mayo de 2019, respectivamente.

Esta legislación establece un sistema mediante el cual los proyectos inmobiliarios que generan crecimiento urbano por densificación deben contribuir al mejoramiento del entorno urbano, ya sea mediante cesiones de terrenos o aportes monetarios. Estos recursos están destinados a financiar obras que mejoren la conectividad, accesibilidad, movilidad y calidad de los espacios públicos, promoviendo así ciudades más equilibradas y sustentables.

A través de esta ley se incorpora en la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) el Título V, denominado "De las Mitigaciones y Aportes al Espacio Público", en los que se establecen las obligaciones que nacen a propósito del impacto que genera el desarrollo de proyectos inmobiliarios en la ciudad, es decir, realizar mitigaciones directas y/o aportes al espacio público.

Con el fin de administrar y canalizar adecuadamente estos recursos, la ley obliga a cada municipio a elaborar un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP). Este plan debe contener una cartera priorizada de proyectos, obras y medidas orientadas a mejorar la infraestructura urbana. El PIIMEP se convierte así en una herramienta para planificar y ejecutar inversiones que respondan a las necesidades de la comunidad, asegurando que los aportes realizados por los desarrolladores inmobiliarios se traduzcan en beneficios concretos para la ciudad.

Los recursos que obtendrán los municipios a través de la ley estarán resguardados en una cuenta específica y separada del resto del presupuesto municipal, destinados a mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad; así como la calidad de los espacios públicos y sustentabilidad urbana, gracias a una Cartera de Proyectos propuesta por la Comisión Técnica Municipal conformada por la Asesoría Urbana, Secretaría Comunal de Planificación, Dirección de Obras Municipales, Dirección de Tránsito y Transporte Público; y Dirección de Medio Ambiente, Aseo, Ornato y Operaciones, la cual se traduce en el Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), este plan será sometido a consulta pública, previo al procedimiento de aprobación y publicación en el Diario Oficial.

Estas obras están orientadas a mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de los espacios públicos y la integración social y sustentabilidad urbana. Las obras anteriores se refieren a inversión en:

- Movilidad: Aceras y circulaciones peatonales, pasos para peatones, calzadas, ciclovías, paraderos de buses, estacionamientos de bicicletas, entre otros.
- Espacios Públicos: Áreas verdes, luminarias y alumbrado público, soterramiento de redes, prevención y mitigación de riesgos de desastres, señalética, áreas de juegos infantiles, baños públicos, mobiliario urbano (bancos, escaños), basureros o contenedores de basura, quioscos, pérgolas, entre otros.

1.3.1.3 Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU)

El D.S. N° 78, de 4 de marzo de 2014. Aprueba la política nacional de desarrollo urbano y crea Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Esta política define los principios orientadores para la evolución de las ciudades bajo un enfoque de desarrollo sustentable, centrado en la calidad de vida de las personas. Posee como objetivo central el generar condiciones para una mejor calidad de vida de las personas y reconoce 13 principios rectores, los de gradualidad, descentralización, equidad, integración social, participación, identidad, compromiso, calidad, eficiencia, adaptabilidad, resiliencia y seguridad;

Formula objetivos generales dentro de cinco ámbitos temáticos, los cuales corresponde a:

- Integración Social
- Desarrollo Económico
- Equilibrio Ambiental
- Identidad y Patrimonio

[9] Biblioteca del Congreso Nacional BCN

- Institucionalidad y Gobernanza

Este instrumento establece ámbitos de acción, los cuales se reflejan en los PIIMEP para garantizar que las inversiones de los aportes al espacio público respondan a los lineamientos nacionales de ordenamiento urbano.

1.3.1.4 Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PANCC)

El Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) constituye el instrumento rector para enfrentar los efectos del cambio climático en Chile a largo plazo. Definido en el Ministerio del Medio Ambiente, este plan entrega el marco conceptual y los lineamientos para la adaptación en todo el territorio nacional. Dentro de sus planes sectoriales, el PNACC incluye uno dedicado a las ciudades (aprobado en 2018), así como planes específicos para servicios de infraestructura. El PNACC enfatiza la necesidad de integrar la planificación urbana con la resiliencia frente a eventos climáticos extremos (inundaciones, olas de calor, sequías). Su versión final fue publicada en marzo de 2015 por el Ministerio del Medio Ambiente.

Este instrumento permite identificar vulnerabilidades sectoriales y regionales, y propone líneas de acción para planificación territorial y la adaptación al cambio climático hasta 2030, impulsando la integración de medidas de adaptación y mitigación en la planificación de infraestructura de movilidad y espacios públicos, buscando reducir la vulnerabilidad urbana ante eventos extremos

Para las ciudades, uno de los ejes clave es la infraestructura y construcción sostenible. El Plan de Adaptación para Ciudades 2018-2022 destaca explícitamente que la inversión pública en infraestructura y espacio público es fundamental para construir ciudades mejor adaptadas al cambio climático. En particular, señala que el espacio público actúa como soporte de las ciudades y puede incrementar la resiliencia urbana. El plan recomienda avanzar hacia una concepción del espacio público como soporte de la adaptación climática urbana.

En relación con el PIIMEP, el PNACC aporta criterios de diseño y priorización. Al elaborar el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, las municipalidades deben considerar medidas que contribuyan a la mitigación y adaptación climática. Esto incluye, por ejemplo, construir calzadas y aceras con superficies que reduzcan el calor (materiales permeables o claros), instalar iluminación eficiente o integrar áreas verdes que controlan inundaciones pluviales. Además, el PIIMEP puede contribuir a la adaptación al promover modos de transporte más sostenibles (como ciclovías o caminos peatonales). En suma, los lineamientos del Plan de Adaptación ubican a la infraestructura vial y al espacio público dentro de los instrumentos principales para fortalecer la capacidad de las ciudades ante el cambio climático.

En síntesis, el PNACC provee un marco temático y estrategia para que el PIIMEP considere los riesgos asociados al cambio climático en Vicuña. El plan insta a que la planificación urbana contemple tanto la reducción de vulnerabilidades como la mitigación en el uso del espacio urbano.

1.3.2 Planificación Territorial desde la Perspectiva Regional

En la escala regional, los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) tienen como propósito principal orientar el desarrollo equilibrado de las distintas unidades territoriales que componen una región. Estos instrumentos permiten articular políticas sectoriales, resguardar los valores ambientales y culturales, y coordinar el crecimiento urbano y rural en coherencia con una visión de largo plazo. Son esenciales para abordar problemáticas que excedan los límites comunales, tales como la gestión integrada de cuencas hidrográficas, los corredores de conectividad ecológica, la localización de infraestructura estratégica o la prevención de riesgos naturales.

Uno de los instrumentos más relevantes en esta escala es el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT), que entrega lineamientos para el uso del suelo y la localización de actividades productivas, habitacionales, de conservación y servicios a nivel regional. También destacan los Planes Regionales de Desarrollo Urbano (PRDU), que establecen estrategias para el crecimiento urbano sostenible y equilibrado en ciudades intermedias o metropolitanas, y que buscan asegurar acceso equitativo a bienes públicos como transporte, áreas verdes y equipamiento.

Además, los Planes de Adaptación al Cambio Climático Regional y las Estrategias Regionales de Desarrollo (ERD) tienen un papel clave en integrar la variable climática y socioeconómica en la planificación territorial, fomentando modelos de desarrollo resilientes, con foco en la eficiencia del uso de recursos, la inclusión social y la protección de ecosistemas estratégicos.

La articulación entre estos instrumentos permite que la escala regional funcione como un nivel de intermediación entre las políticas nacionales y la planificación comunal, garantizando una mirada integral del territorio. Así, se evita la fragmentación de esfuerzos y se promueve una planificación más efectiva, transversal y sostenible, en concordancia con los objetivos de desarrollo regional.

1.3.2.1 Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) Coquimbo 2030

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) es el instrumento rector de planificación del Gobierno Regional de Coquimbo. En ella se define la visión de largo plazo y los principales énfasis para el desarrollo integral de la región. Es “un conjunto estructurado y coherente de proposiciones, destinado a negociar, coordinar e impulsar acciones públicas y privadas que se consideran indispensables para el

desarrollo de una Región"[10]. Este instrumento es elaborado por el Gobierno Regional (GORE), debiendo aplicar las políticas definidas en el marco de esta estrategia[11].

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) 2030 de la Región de Coquimbo establece una hoja de ruta para avanzar hacia un desarrollo sostenible, equitativo y resiliente al 2030. Su enfoque central es el Bienestar Humano Territorial, integrando aspectos sociales, económicos, ambientales y culturales. Se construyó mediante un proceso participativo con más de 3.000 aportes ciudadanos, priorizando cinco enfoques transversales:

1. Desarrollo sostenible
2. Perspectiva de género
3. Participación ciudadana
4. Interculturalidad
5. Enfoque prospectivo

La visión al 2030 busca una región con seguridad hídrica, equidad territorial, conectividad, economía diversificada, protección ambiental, identidad cultural fortalecida y gobernanza efectiva. Incluye siete lineamientos estratégicos, cada uno con objetivos y acciones concretas:

Tabla N°6: Objetivos estratégicos ERD

Lineamiento Estratégico	Descripción
1. Seguridad Hídrica	Gestionar integralmente el agua para consumo humano, ecosistemas y actividades productivas. Acciones: infraestructura hídrica, eficiencia en uso, reúso de aguas, gobernanza por cuencas.
2. Bienestar Socio territorial	Reducir desigualdades en acceso a servicios básicos, vivienda, educación y salud. Incluye equidad urbano-rural, seguridad ciudadana y espacios públicos inclusivos.
3. Conectividad y Movilidad Regional	Mejorar la infraestructura vial, digital y transporte público. Promover movilidad sustentable y accesibilidad territorial.
4. Desarrollo Económico Sustentable y Capital Humano	Fomentar empleo formal, turismo sostenible, minería responsable, agricultura adaptativa, innovación y emprendimiento.
5. Biodiversidad, Calidad Ambiental y Preparación ante el Riesgo	Proteger ecosistemas, gestionar residuos, transición a energías renovables, y fortalecer resiliencia ante desastres y cambio climático.
6. Cultura, Patrimonio e Identidad Local	Preservar patrimonio material e inmaterial, revitalizar prácticas ancestrales y promover la participación de pueblos originarios.
7. Gobernanza y Participación Ciudadana	Fortalecer descentralización, transparencia, participación ciudadana y cooperación interregional/internacional.

Fuente: Mapocho Consultores en base a ERD 2030 Coquimbo.

La Seguridad Hídrica (1) se posiciona como una prioridad transversal en el contexto regional, dada la alta vulnerabilidad hídrica de Coquimbo. Este lineamiento promueve una gestión integral del agua, articulando infraestructura, eficiencia de uso, reúso y gobernanza por cuencas, lo que implica la coordinación entre múltiples actores públicos y privados. Su implementación es clave no solo para garantizar el consumo humano, sino también para sostener actividades económicas estratégicas como la agricultura y el turismo.

El lineamiento de Bienestar Socio Territorial (2) reconoce las desigualdades históricas entre lo urbano y lo rural, planteando la necesidad de mejorar el acceso equitativo a servicios esenciales como salud, educación, vivienda y espacios públicos. Este enfoque territorialmente sensible refuerza la idea de un desarrollo inclusivo, que no deje atrás a comunidades rurales, localidades aisladas o sectores vulnerables.

En cuanto a la Conectividad y Movilidad Regional (3), se plantea un avance estructural en infraestructura vial y digital, junto con un impulso a la movilidad sustentable. Esto responde tanto a la necesidad de mejorar el acceso físico entre localidades como a cerrar brechas en conectividad digital, especialmente relevante en un contexto de transformación tecnológica y teletrabajo creciente.

El lineamiento de Desarrollo Económico Sustentable y Capital Humano (4) plantea una diversificación económica basada en sostenibilidad, empleo formal e innovación. Incluye sectores clave como el turismo transformacional, la minería responsable, la agricultura adaptativa y el emprendimiento, integrando criterios ambientales y sociales a la matriz productiva regional.

Por su parte, Biodiversidad, Calidad Ambiental y Preparación ante el Riesgo (5) incorpora la gestión de residuos, la transición energética y la protección de ecosistemas, junto con medidas para la resiliencia frente a desastres y cambio climático. Este lineamiento fortalece el enfoque preventivo del desarrollo, abordando riesgos ambientales y promoviendo soluciones basadas en la naturaleza.

El eje de Cultura, Patrimonio e Identidad Local (6) promueve el rescate y la valorización del patrimonio material e inmaterial, así como la revitalización de prácticas ancestrales y la participación activa de pueblos originarios. Este objetivo contribuye a consolidar una identidad territorial diversa, enriquecida por su historia, su paisaje y su gente.

Finalmente, el lineamiento de Gobernanza y Participación Ciudadana (7) plantea una mejora en los mecanismos de descentralización, transparencia y colaboración institucional. Esto es esencial para lograr una implementación efectiva de la ERD, asegurando la inclusión de actores locales en la toma de decisiones y la articulación con iniciativas interregionales o internacionales.

[10] Manual Guía Para La Participación Ciudadana en la Elaboración de la Estrategia Regional de Desarrollo

[11] Art. 20, Ley 19.175 Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional

1.3.2.2 Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT)

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) es un instrumento de planificación estratégica de carácter indicativo, que define cómo se organiza, utiliza y gestiona el territorio de una región, integrando aspectos ambientales, sociales, económicos y culturales.

Actualmente, la Región de Coquimbo se encuentra en proceso de elaboración del nuevo Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT). Este instrumento busca establecer un marco de referencia espacial y estratégico para el desarrollo sustentable de la región, articulando políticas públicas sectoriales con una visión territorial integrada. En su formulación, el PROT debe alinearse con los principios, objetivos y metas definidos en la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) 2030, asegurando coherencia entre la planificación territorial de largo plazo y las inversiones en infraestructura, servicios y conservación.

Entre sus principales lineamientos estratégicos destacan aquellos definidos por la Comisión de Ordenamiento Territorial, Planificación e Infraestructura del Consejo Regional, orientados a consolidar una estructura territorial resiliente, equitativa y conectada.

Entre sus principales lineamientos estratégicos, destacan:

- El fortalecimiento de la infraestructura vial, mediante convenios de programación con Vialidad, priorizando rutas intercomunales y la conservación de caminos rurales.
- La ejecución de obras hidráulicas orientadas a la gestión del recurso hídrico y la seguridad ante eventos extremos.
- La inversión en vialidad urbana, en coordinación con el MINVU, abordando tanto construcción como conservación de vías en zonas urbanas consolidadas o en expansión.
- La actualización y fortalecimiento de los instrumentos de planificación territorial, incluyendo Planes Reguladores Comunales, Intercomunales y el mismo PROT.
- La consolidación de corredores de integración regional, nacional e internacional, como el Túnel Internacional Agua Negra.
- La ampliación de las redes de telecomunicaciones, con foco en internet y conectividad móvil para zonas rurales y aisladas.
- El mejoramiento del sistema de transporte, incluyendo transporte público, subsidios, terminales y eventualmente infraestructura portuaria.
- La protección y puesta en valor del patrimonio regional, como la Ruta Patrimonial Camino Gabriela Mistral.
- La inversión sostenida en la gestión del recurso hídrico, con énfasis en la protección de la calidad del agua y la garantía de suministro.

Estos lineamientos orientan un marco de referencia para instrumentos de escala local, como los Planes Reguladores Comunales (PRC) y los Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), que deberán articularse con esta visión regional para asegurar un desarrollo territorial armónico, resiliente e inclusivo.

1.3.2.3 Plan Regional de Desarrollo Urbano de Coquimbo (PRDU)

La Política Regional de Desarrollo Urbano de la Región de Coquimbo 2030 busca promover un desarrollo urbano sostenible, equilibrado y centrado en las personas, abordando desafíos como la escasez hídrica, crecimiento demográfico acelerado, concentración territorial y desigualdades socioeconómicas.

- **Visión**

"La Región de Coquimbo posee un desarrollo armónico y equitativo centrado en las personas, entregando una alta calidad de vida a sus habitantes, quienes viven en centros poblados interrelacionados, en cohesión con su territorio costero y cuencas de Elqui, Limarí y Choapa, y en equilibrio con sus riquezas territoriales: mar, valles transversales y cielos limpios. Con acceso a bienes y servicios públicos de calidad, impulsados por una institucionalidad pública bien articulada que genera consensos con la sociedad civil y el sector privado para aumentar los niveles de bienestar[12]".

Se estructura en cinco pilares:

- Desarrollo urbano sustentable: Fomento de ciudades compactas, movilidad eficiente, espacios públicos de calidad y gestión de residuos.
- Innovación urbana: Impulso a soluciones creativas en lo social, económico y ambiental.
- Desarrollo endógeno: Potenciar economías locales, identidad territorial y patrimonio.
- Planificación y gestión urbana: Actualización de instrumentos normativos y coordinación de inversiones.
- Institucionalidad y gobernanza: Fortalecer la articulación interinstitucional y participación ciudadana.
- La política prioriza la mitigación de riesgos ambientales, la regeneración de centros históricos, la equidad en el acceso a servicios y la descentralización, con acciones concretas alineadas a la Nueva Agenda Urbana de la ONU.

[12] Plan Regional de Desarrollo Urbano de Coquimbo (PRDU), 2030

A continuación, se detallan los objetivos vinculados a cada lineamiento estratégico:

Tabla N°7: Lineamientos estratégicos, objetivos generales y específicos PRDU 2023 Coquimbo

Lineamiento Estratégico	Objetivo General	Objetivos Específicos
1. Desarrollo Urbano Sustentable	Fomentar un desarrollo urbano equilibrado, eficiente y resiliente, priorizando la calidad de vida y el uso sostenible de recursos.	Uso eficiente del suelo urbano: Promover ciudades compactas y densificación armónica.
		Movilidad integrada: Implementar sistemas de transporte público accesible y ciclovías.
		Espacios públicos inclusivos: Recuperar plazas y parques adaptados al clima e identidad local.
		Gestión de residuos: Diseñar sistemas regionales de manejo integral (Elqui, Limarí, Choapa).
		Mitigación de riesgos: Actualizar planes comunales de prevención ante desastres naturales y antrópicos.
2. Innovación Urbana	Promover soluciones creativas y tecnológicas para desafíos sociales, económicos y ambientales.	Innovación social: Financiar proyectos colaborativos mediante fondos FIC.
		Innovación económica: Fortalecer industrias creativas (artesanía, turismo cultural).
		Innovación ambiental: Desarrollar tecnologías para eficiencia hídrica y energías renovables.
3. Desarrollo Endógeno	Impulsar economías locales, competitividad territorial y preservación de identidades culturales.	Competitividad territorial: Estudiar potenciales productivos en ciudades intermedias (Vicuña, Ovalle, Illapel).
		Patrimonio e identidad: Restaurar edificios históricos y difundir patrimonio intangible (tradiciones, oficios).
		Cohesión social: Mejorar acceso a equipamientos en zonas rurales y periurbanas.
4. Planificación y Gestión Urbana	Modernizar instrumentos de planificación y coordinar inversiones para la coherencia territorial.	Actualización normativa: Revisar y ajustar planes reguladores comunales e intercomunales.
		Inversión estratégica: Priorizar proyectos en convenios de programación (ej: regeneración de centros históricos).
		Gestión metropolitana: Implementar Plan de Acción CES (Ciudades Emergentes y Sostenibles) en La Serena-Coquimbo.
5. Institucionalidad y Gobernanza	Fortalecer la articulación interinstitucional y la participación ciudadana en la toma de decisiones.	Coordinación regional: Crear el Directorio Urbano Regional para articular actores públicos, privados y académicos.
		Participación ciudadana: Organizar el Foro Urbano Anual y plataformas digitales para consultas.
		Transparencia: Disponer repositorio web con estudios urbanos y avances de proyectos.

Fuente: Mapocho Consultores en base a PRDU 2030 Coquimbo.

En la práctica, este Plan Regional de Desarrollo Urbano propone ejes estratégicos tales como fortalecer la gestión integrada del territorio (incluyendo la movilidad), promover la equidad en la provisión de equipamientos urbanos, y fomentar la participación ciudadana en la planificación urbana. Además, señala la importancia de planificar los sistemas de movilidad metropolitana (redes de transporte público y corredores viales) en colaboración con los municipios.

1.3.2.4 Plan de Acción Regional para el Cambio Climático de Coquimbo (PARCC)

El PARCC define el contexto climático, la vulnerabilidad regional, el inventario de emisiones y la priorización de medidas de mitigación y adaptación para la región de Coquimbo[13]. Este instrumento se encuentra en proceso de elaboración por el GORE de Coquimbo.

[13] PARCC - GORE Coquimbo.

El Plan de Acción Regional de Cambio Climático (PARCC) de la Región de Coquimbo es el instrumento de planificación climática a nivel regional establecido por la Ley Marco de Cambio Climático (Ley N°21.075). Cada PARCC contiene diagnósticos y acciones específicas de mitigación y adaptación al cambio climático para el territorio regional.

De acuerdo con el Gobierno Regional, los PARCC deben incluir, entre otros elementos:

- Contexto del cambio climático, sus proyecciones y sus potenciales impactos en la región;
- Caracterización de la vulnerabilidad al cambio climático en la región;
- Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero y forzantes climáticos de vida corta, tales como carbono negro, dióxido de azufre y compuestos orgánicos volátiles, a nivel regional, que permita enfocar las medidas de mitigación;
- Medidas de mitigación y adaptación propuestas en los planes sectoriales respectivos, considerando sus efectos en las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero y vulnerabilidad a los efectos adversos del cambio climático a nivel regional;
- Medidas relativas a los medios de implementación, incluyendo identificación de fuentes de financiamiento a nivel regional;
- Identificación y priorización de medidas de mitigación y adaptación para la región, las que deberán contar con financiamiento regional y apoyar el cumplimiento de los objetivos de la Estrategia Climática de Largo Plazo y los Planes Sectoriales de Mitigación y Adaptación;
- Las medidas que incluya el plan deberán describirse detalladamente, con indicación de plazos de implementación y asignación de responsabilidades, y
- Indicadores de monitoreo, reporte y verificación de cumplimiento de las medidas del plan a que se hace referencia en el literal f), en relación con el cumplimiento de las metas sectoriales establecidas en la Estrategia Climática de Largo Plazo, con una frecuencia anual.

Este plan guía la inclusión de acciones climáticas en los PIIMEP, promoviendo infraestructura de movilidad y espacios públicos resilientes que contribuyan a la reducción de emisiones y al aumento de la capacidad de respuesta frente al cambio climático.

1.3.2.5 Plan Regulador Intercomunal de Elqui (PRI Elqui)

Plan Regulador Intercomunal se desarrolla en el contexto territorial de la Provincia del Elqui, la cual se extiende hacia el sector norte de la Región, cubriendo una superficie aproximada de 17.00Km2, incorporando las comunas de La Higuera, Andacollo, La Serena, Coquimbo, Vicuña y Paihuano. Promulgado en abril de 2019 mediante Resolución N° 01 del Gobierno Regional, Es el instrumento de planificación territorial intercomunal que regula el uso del suelo y la expansión urbana en la conurbación Vicuña-Paihuano y La Serena-Coquimbo, así como en las localidades intermedias del valle.

El Plan Regulador Intercomunal de la Provincia del Elqui estructura el territorio en torno a tres focos principales que articulan su desarrollo. La conurbación La Serena-Coquimbo emerge como el núcleo urbano dominante, concentrando el 80% de la población provincial y funciones estratégicas como la administración regional, el comercio a gran escala y la actividad portuaria. Este eje se complementa con el valle del Río Elqui, subcentro liderado por Vicuña, donde se despliegan actividades agrícolas especializadas (destacando la producción pisquera) y un turismo vinculado a la astronomía, potenciado por la claridad de sus cielos. Paralelamente, el borde costero configura un tercer polo dinamizador, con localidades como Tongoy y Guanaqueros, que combinan turismo estival, pesca artesanal y áreas protegidas como la Reserva Nacional Pingüino de Humboldt, generando una tensión entre aprovechamiento económico y conservación ambiental.

Según su Memoria Explicativa, el objetivo general del PRI Elqui es “obtener un instrumento de planificación que oriente el desarrollo de los centros urbanos y del territorio de las comunas de la provincia del Elqui, en compatibilidad con el Medio Ambiente”. Esto significa que el PRI define las áreas urbanas consolidadas y las zonas de expansión permitidas, establece redes de conectividad vial a nivel intercomunal, y delimita reservas de suelo para servicios (equipamientos, áreas verdes, infraestructura) en función de proyecciones de crecimiento poblacional. El PRI también identifica zonas de protección ambiental y vial entre las que se encuentra, trazar el eje estratégico de un corredor vial a través del valle de Elqui para mejorar la conexión Vicuña–Paihuano–La Serena. Todo ello busca asegurar que el desarrollo urbano intercomunal sea compatible con los proyectos económicos regionales y con la conservación del recurso ambiental.

A Continuación, se presentan las principales zonificaciones identificadas en el PRI de la Provincia del Elqui.

Tabla N°8: Zonificación del territorio Provincia del Elqui (PRI)

Zona	Descripción	Normas Clave
Área Urbana (AU)	Zonas consolidadas en ciudades principales (La Serena, Coquimbo, Vicuña).	Densidades altas (hasta 250 viv/ha), usos mixtos (residencial, comercial).
Zonas de Extensión Urbana (ZEU)	8 subtipos para expansión controlada (ej: ZEU-1 a ZEU-8).	Densidades variables (10–250 viv/ha), restricciones de subdivisión predial.
Área Rural (AR)	5 subtipos: apoyo a centros urbanos, borde costero, alto valor ecológico, entre otros.	Usos agropecuarios, prohibición de subdivisiones menores a 5 ha.
Zonas Productivas (ZP)	Actividades inofensivas, molestas o peligrosas (minería, industrias).	Distancias mínimas de 200 m de áreas residenciales, normas de mitigación.
Áreas de Protección (APVN)	Recursos naturales (humedales, quebradas) y patrimonio cultural (monumentos).	Prohibición de urbanización, usos compatibles con conservación.

Zonas No Edificables	Áreas de riesgo (inundación, remoción en masa) o protección ambiental.	Restricción total a la edificación.

Fuente: Mapocho Consultores en base al PRI El Elqui.

El PRI Elqui regula el desarrollo físico intercomunal de La Serena, Coquimbo, Vicuña, Paihuano y Andacollo conforme a la LGUC y su Ordenanza, definiendo pautas de zonificación y uso de suelo. La zonificación propuesta opera como herramienta clave para ordenar estos espacios. Las Áreas Urbanas (AU) en ciudades consolidadas permiten densidades de hasta 250 viviendas por hectárea, fomentando usos mixtos que integran residencia, comercio y servicios. En contraste, las ocho Zonas de Extensión Urbana (ZEU) establecen criterios diferenciados para la expansión controlada, variando desde la ZEU-1 (con 140 viv/ha y enfoque en conectividad vial) hasta la ZEU-8, destinada a usos industriales con subdivisiones mínimas de 10.000 m². En el ámbito rural, cinco subtipos de Áreas Rurales (AR) priorizan actividades agropecuarias, prohibiendo subdivisiones menores a 5 hectáreas para evitar la fragmentación de suelos productivos, mientras que las Zonas de Protección (APVN) resguardan humedales, quebradas con vegetación endémica (como el lucumillo) y sitios arqueológicos, restringiendo usos incompatibles con su preservación.

En cuanto al PIIMEP, el PRI Elqui establece las áreas de expansión urbana y los corredores viales de carácter regional. Los proyectos de infraestructura de movilidad local (nuevas calles, ciclovías, intervenciones en plazas) deben respetar la zonificación y las vías principales definidas por el PRI. Además, al incluir proyectos intercomunales claves (como el "Eje estratégico Paso Agua Negra")[14], el planeamiento sugiere que los municipios orienten parte de sus inversiones de movilidad en relación con dichos proyectos macro. En resumen, el PRI Elqui proporciona el marco de actuación territorial dentro del cual los planes comunales de movilidad y espacio público deben inscribirse, garantizando coherencia entre los planes locales y el ordenamiento intercomunal.

1.3.3 Herramientas Normativas y Estratégicas para el Desarrollo Comunal

En la gestión comunal, los Instrumentos de Planificación Territorial tienen un rol determinante en la regulación directa del uso del suelo y en la orientación del desarrollo urbano. Son herramientas jurídicas y técnicas que definen las zonas urbanas y rurales, establecen usos permitidos del suelo, densidades habitacionales, alturas máximas de edificación, sistemas viales, áreas verdes y equipamientos, entre otros aspectos que inciden en la calidad de vida de la población.

El principal instrumento a nivel comunal es el Plan Regulador Comunal (PRC), el cual es elaborado por cada municipalidad con base en las orientaciones generales definidas por la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y su ordenanza (OGUC). Este plan regula el crecimiento urbano, asigna usos específicos al suelo, y establece normas claras para el desarrollo inmobiliario y la localización de servicios. De este modo, contribuye a prevenir conflictos de uso, proteger zonas de valor natural o patrimonial, y ordenar el crecimiento de manera sustentable.

En comunas con una dimensión rural predominante, también se pueden desarrollar Planes Reguladores Seccionales o Planes de Desarrollo Comunal (PLADECO), los cuales integran una mirada más estratégica y participativa, articulando metas de desarrollo social, económico, cultural y ambiental. Estos instrumentos, aunque no todos tienen carácter normativo, son fundamentales para alinear las políticas locales con los desafíos del territorio, como la protección de recursos hídricos, la diversificación productiva o el turismo sostenible.

Adicionalmente, existen planes sectoriales comunales, como el PLADETUR (Plan de Desarrollo Turístico), los cuales permiten abordar temáticas específicas que inciden directamente en el uso y vocación del territorio. Estos planes, si bien no siempre son vinculantes desde el punto de vista normativo, aportan insumos estratégicos claves para la elaboración y actualización de los instrumentos normativos comunales.

En conjunto, estos instrumentos a escala comunal permiten a los municipios ejercer una planificación territorial más cercana a la ciudadanía, adaptada a las realidades locales, pero al mismo tiempo coordinada con las estrategias regionales y nacionales. Así, la escala comunal se convierte en un espacio privilegiado para el desarrollo de políticas públicas integradas, sostenibles y centradas en las personas.

1.3.3.1 Plan Regulador Comunal de Vicuña 2021

El Plan Regulador Comunal (PRC) de Vicuña 2021 es un instrumento fundamental para el ordenamiento territorial de la comuna, diseñado para guiar su desarrollo urbano y rural de manera equilibrada, sostenible y respetuosa con su patrimonio cultural y ambiental. Esta herramienta no solo establece normas para el uso del suelo, sino que también busca armonizar el crecimiento poblacional, la actividad económica, la protección de recursos naturales y la preservación de su identidad histórica.

Aprobado por Decreto Alcaldicio N° 5.018 del 15 de diciembre de 2020 (promulgado en el Diario Oficial el 19/02/2021)[15] Está vigente actualmente y reemplaza al antiguo PRC de 1987. Norma los usos de suelo y construcción en el sector urbano de Vicuña y sus localidades anejas (San Isidro, Calingasta, Marquesa, Nueva Talcuna, El Molle, Villaseca, Diaguitas y Rivadavia)

En él se establece la zonificación urbana y rural, las densidades de uso de suelo, las áreas de expansión urbana y las zonas protegidas (culturales, paisajísticas o ambientales) a escala local.

[14] Memoria explicativa. Plan Regulador Intercomunal (PRI) de la Provincia del Elqui
[15] Disponible en: Diario oficial.interior.gob.cl.

El nuevo PRC amplía el núcleo urbano y declara zonas urbanas adicionales, además de regular alturas y fisonomía, con miras a proteger el patrimonio local.

Establece una zonificación detallada para las áreas urbanas de Vicuña, San Isidro y las localidades de Marquesa-Nueva Talcuna, El Molle, Diaguitas y Rivadavia. Las principales zonificaciones se detallan a continuación:

Tabla N°9: Zonificación detallada de PRC-2021 Vicuña

Zona	Código	Subzona	Descripción general	Usos permitidos
Área urbana	ZM1	Zona Mixta	Combina usos residenciales, de equipamiento, comercio y actividades productivas inofensivas, con subdivisión mínima de 250 m² y alta intensidad de ocupación. Densidad Bruta Máx.) 180 (háb/há)	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; equipamiento científico, comercial, cultural, deportivo, educativo; servicios y actividades productivas inofensivas; espacio público y áreas verdes.
	ZM2	Zona Mixta de Equipamientos	Zona destinada a equipamientos diversos (salud, seguridad, servicios) y comercio de escala menor; se prohíben grandes tiendas y centros de servicio automotor. Superficie mínima de subdivisión: 1.000 m² y una densidad Bruta Máx.) 40 ((háb/há)	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; equipamiento científico, cultural, deportivo, salud, seguridad, social y servicios; comercio restringido; actividades productivas inofensivas; espacio público y áreas verdes. Educación prohibida.
	ZM3	Zona Mixta Residencial	Orientada a viviendas con integración de servicios de baja escala y comercio vecinal. Subdivisión mínima de 200 m² y una densidad Bruta Máx.) 240 (háb/há)	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; equipamiento cultural, educativo, científico, social, deportivo; comercio menor; actividades productivas inofensivas; espacio público y áreas verdes.
	ZM4	Zona Mixta de Equipamiento	Zona mixta orientada a equipamientos y comercio controlado, con presencia de residencias en menor intensidad. Subdivisión mínima: 200 m² y una densidad Bruta Máx.) 80 (háb/há)	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; comercio restringido; servicios; equipamientos diversos; actividades productivas inofensivas; espacio público y áreas verdes. Se prohíben grandes tiendas, estadios, zoológicos, cárceles y cementerios.
	ZM5	Zona Mixta en Zona Típica	Zona ubicada en sectores de valor patrimonial, como Diaguitas o El Molle, con exigencias de conservación volumétrica y usos compatibles. Subdivisión mínima: 1000 m² y una densidad Bruta Máx.) 40 (háb/há)	Vivienda; hospedaje; comercio restringido; equipamiento cultural, social, educativo, deportivo; servicios básicos; actividades productivas inofensivas; espacio público y áreas verdes.
	ZH1	Zona Habitacional Densidad Alta	Área destinada principalmente a vivienda unifamiliar y multifamiliar de densidad media, con subdivisión mínima de 200 m² y límite de altura de 7 m. Densidad Bruta Máx.) 200 (háb/há)	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; equipamiento científico; comercio (excepto estaciones de servicio automotor); culto, cultura, deporte; educación; esparcimiento; servicios y espacio público con áreas verdes.
	ZH2	Zona Habitacional Densidad Media	Área habitacional orientada a viviendas unifamiliares con algunos usos complementarios. Subdivisión mínima de 200 m². Densidad Bruta Máx. 150 (háb/há)	Vivienda; hospedaje; hogares de acogida; equipamiento cultural, educativo, científico, social, deportivo; comercio; esparcimiento (excepto zoológicos y casinos); infraestructura sanitaria (excepto rellenos y transferencia); espacio público y áreas verdes.
	ZH3	Zona Habitacional Densidad Media	Similar a ZH2, pero con menor densidad bruta permitida. Subdivisión mínima: 300 m². Densidad Bruta Máx 80 (háb/há)	Igual a ZH2, pero prohibidas las actividades productivas, y menor densidad de ocupación permitida.

	ZC	Zona de Cementerio	Zona destinada a usos funerarios. Subdivisión mínima: 2.500 m². Coeficiente de ocupación: 0,1. Coeficiente de constructibilidad 0,2. Altura máxima de edificación aislada 7 (m)	Cementerios; capillas; espacios conmemorativos; equipamiento cultural relacionado; espacio público y áreas verdes. Vivienda y actividades económicas prohibidas.
	ZIS	Zona de Infraestructura Sanitaria	Espacios reservados para infraestructura sanitaria como plantas de tratamiento. Subdivisión mínima: 2.500 m². Coeficiente de ocupación: 0,5. Coeficiente de constructibilidad 0,5. Altura máxima de edificación aislada 12 (m)	Infraestructura sanitaria (excepto rellenos y transferencia); espacio público y áreas verdes. Todos los demás usos prohibidos.
	ZE	Zona de Equipamientos Deportivos	Áreas destinadas exclusivamente a usos deportivos. Subdivisión mínima: 2.500 m².	Equipamiento deportivo (clubes, multicanchas, gimnasios); esparcimiento; hospedaje. Vivienda, comercio mayorista, industria, servicios sanitarios y otros usos prohibidos.
	ZAP	Zona de actividades Productivas	Sector reservado para cementerios y actividades afines de culto, con predios mínimos de 2 500 m² y coeficiente de ocupación 0,1.	Uso funerario (cementerios, capillas, espacios conmemorativos); espacio público y áreas verdes asociadas; equipamiento de salud limitado a servicios cementerios.
Parques y Plazas		Bien Nacional de uso Público Existente	Espacio destinado a redes y plantas de tratamiento de aguas, con predios mínimos de 2 500 m² y coeficiente de ocupación 0,5.	Infraestructura sanitaria (plantas de tratamiento, bombas, redes de alcantarillado); espacio público y áreas verdes asociadas.
	ZAV	Zona de Áreas Verdes	Parques, plazas y espacios libres de recreación municipal, con subdivisión mínima de 2 500 m² y coeficientes de ocupación bajos.	Parques; plazas; ciclovías; áreas deportivas; esparcimiento; equipamiento cultural ligero.
Áreas Restringidas al Desarrollo Urbano	AR1	Áreas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas.	Territorios propensos a avalanchas, rodados, aluviones o erosión acentuada, donde no se permite edificación.	Solo usos públicos no edificables (senderos, miradores).
	AR2	Áreas potencialmente inundables por desborde de cauces.	Sectores potencialmente inundables por desbordes de cauces no canalizados.	Espacios públicos o áreas verdes con baja intervención, obras de drenaje y mitigación flotante.
	AR3	Áreas potencialmente inundables por crecidas aluvionales.	Zonas con probabilidad de inundaciones esporádicas o erosión leve.	Vivienda con medidas de protección (cimientos adaptados); infraestructura resiliente y áreas verdes protectoras.
Áreas de Protección de recursos de valor patrimonial cultural	ZT	Zona Típica	Áreas de valor patrimonial con protección integral (p. ej. Diaguitas), según Decreto Exento N° 500/2012.	Conservación de viviendas tradicionales; turismo cultural; equipamientos comunitarios y culturales ligeros.
	ZCH1	Zona de Conservación Histórica 1	Núcleo rural tradicional con edificaciones patrimoniales delimitadas en plano ZUS-05.	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; equipamiento científico, comercial (excepto grandes tiendas), culto, cultura, deporte; educación; esparcimiento (excepto zoológicos y casinos).
	ZCH2	Zona de Conservación Histórica 2	Casco histórico urbano de Vicuña, con normativas de edificación continua y subdivisión mínima de 500 m².	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; equipamiento científico y comercial ligero; culto; cultura; deporte; educación; esparcimiento selectivo.
	ZCH3	Zona de Conservación Histórica 3	Barrio patrimonial de San Isidro, con subdivisión mínima de 200 m² y edificación continua hasta 11 m.	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; comercio ligero; culto; cultura; deporte;

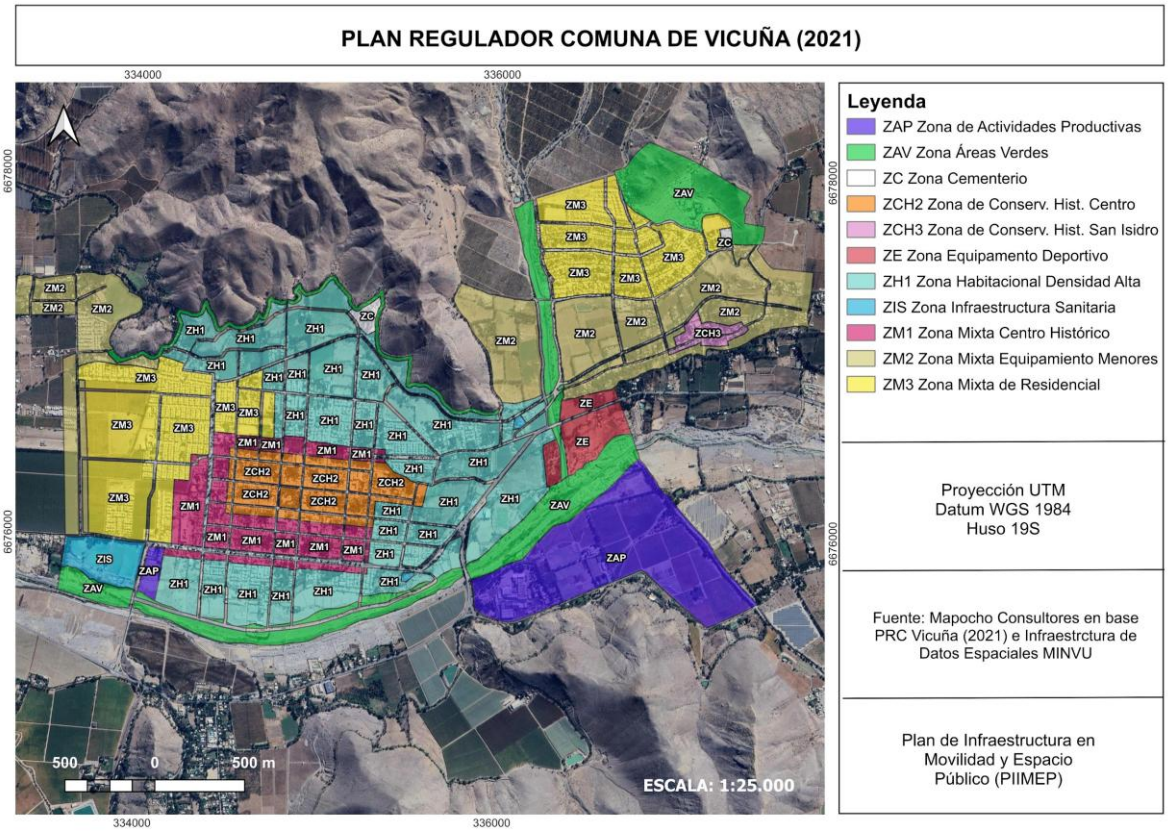
				educación; esparcimiento; espacio público y áreas verdes.
	ZCH4	Zona de Conservación Histórica 4	Sector patrimonial de Rivadavia, con predios mínimos de 250 m² y edificaciones aisladas o pareadas.	Vivienda; hogares de acogida; hospedaje; equipamiento científico y comercial pequeño; culto; cultura; deporte; esparcimiento; espacio público y áreas verdes.
	ICH	Inmueble de Conservación Histórica	Edificios y monumentos emblemáticos (iglesias, museos, estaciones), protegidos en planos ZUS-01 a ZUS-06.	Uso cultural y turístico (museos, salas de exposición); culto; equipamiento comunitario histórico.

Fuente: Mapocho Consultores en base al PRI-2021 Vicuña

El Plan Regulador Comunal de Vicuña, en su estructura de zonificación 2021, establece una organización del territorio que permite integrar usos mixtos, habitacionales, equipamientos y espacios públicos, incluyendo áreas verdes como uso compatible en la mayoría de las subzonas. La normativa define zonas específicas para infraestructura sanitaria (ZIS), cementerios (ZC) y equipamientos deportivos (ZE), delimitando actividades de soporte urbano con condiciones técnicas particulares. Las zonas habitacionales (ZH1, ZH2, ZH3) regulan densidades y subdivisiones mínimas, y las zonas mixtas (ZM1–ZM5) combinan usos residenciales, comerciales y productivos de baja intensidad. Esta zonificación proporciona un marco para la localización de funciones urbanas, considerando la estructura vial, el entorno natural y los requerimientos normativos del espacio público y de la infraestructura comunal. La información contenida en el instrumento permite ser utilizada como base para el análisis territorial, planificación ambiental y priorización de proyectos en el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP).

A continuación, se revisarán en detalle las principales localidades identificadas en el PRC Vicuña 2021:

Mapa N°8: Zonificación según PRC-2021, Localidad de Vicuña y San Isidro



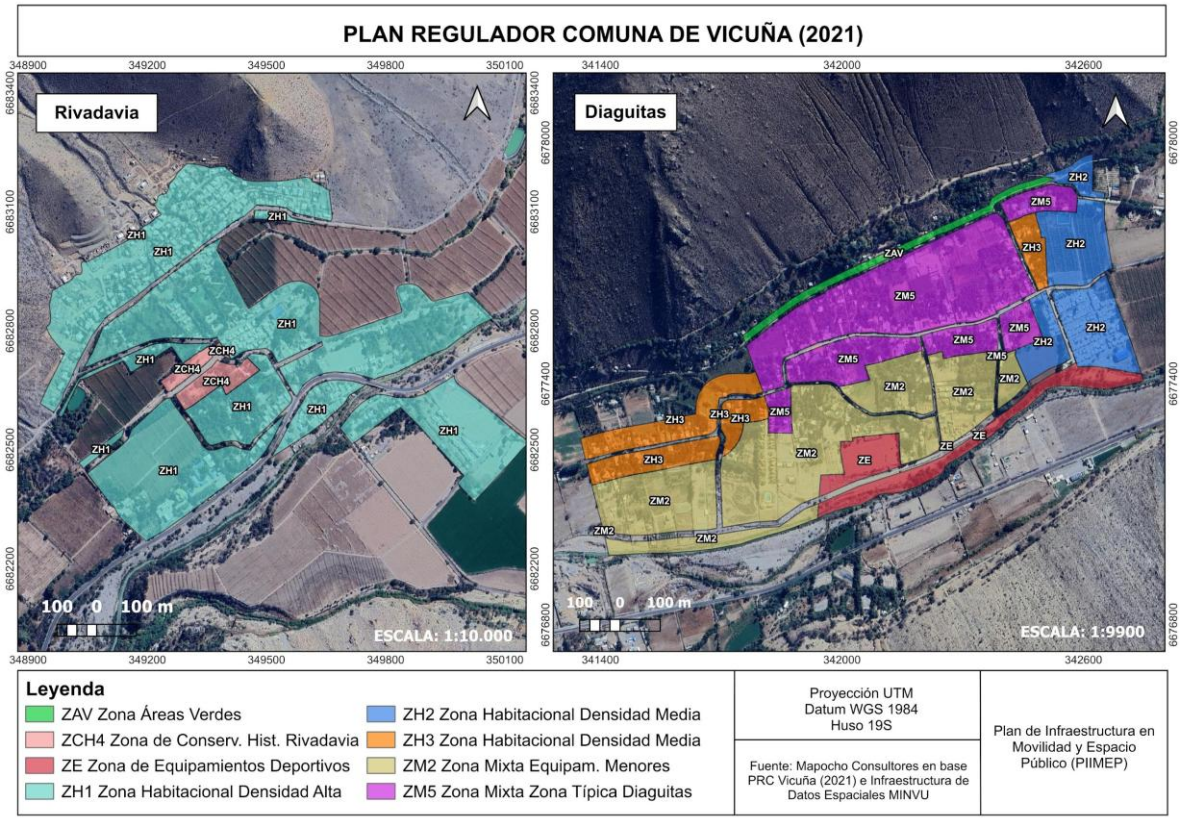
Fuente: Mapocho Consultores en base a PRC Vicuña 2021

En el núcleo urbano, el PRC asigna un rol protagónico al desarrollo residencial de alta densidad (ZH1) y a las áreas de carácter mixto (ZM1, ZM2, ZM3). Estos usos ocupan en conjunto alrededor del 40 % del suelo, reflejando la aspiración de concentrar aquí la mayor parte de la vivienda y la oferta de servicios comerciales y de equipamiento menor. Al mismo tiempo, el instrumento normativo destina

un 20% de la superficie a la Conservación Histórica (ZCH2 y ZCH3), preservando inmuebles y espacios de valor patrimonial en el centro y el sector de San Isidro.

Para garantizar la calidad de vida de los habitantes, se reserva un 15% del territorio a espacios públicos: un 10% para Áreas Verdes (ZAV), concebidas como pulmones urbanos con equipamiento recreativo, y un 5 % para Equipamientos Deportivos (ZE), destinados a fomentar la actividad física y el esparcimiento comunitario. El mapa de usos completa su estructura con un 10 % de zonas productivas (ZAP), que acogen actividades agroindustriales y económicas, y un 15% destinado a servicios específicos, que incluye infraestructura sanitaria (ZIS) y la Zona Cementerio (ZC).

Mapa N°9: Zonificación según PRC-2021. Localidad de Rivadavia y Diaguitas

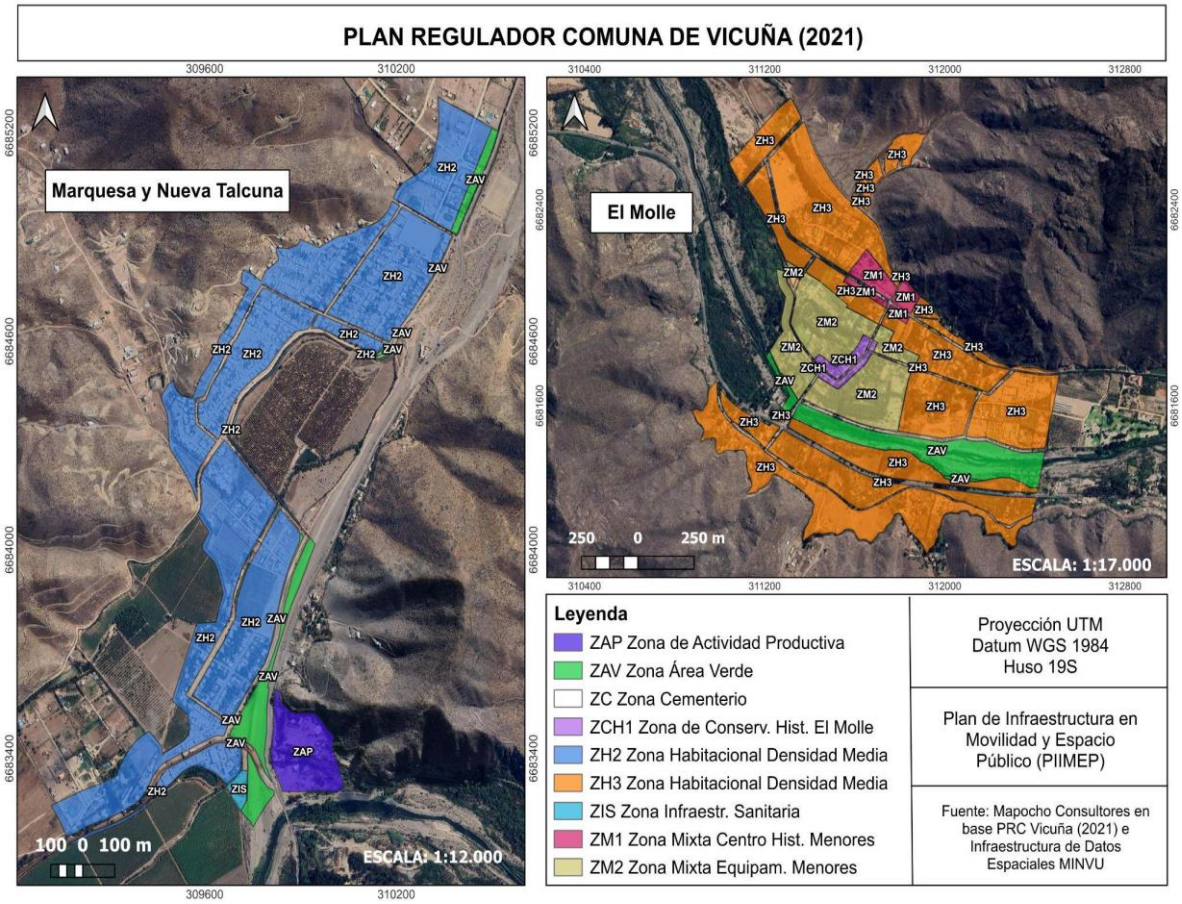


Fuente: Mapocho Consultores en base a PRC Vicuña 2020

El sector que comprende Diaguitas y Rivadavia se caracteriza por una diversidad de usos que combina vivienda, patrimonio y equipamiento.

- Rivadavia: Destaca la Zona Habitacional de Densidad Alta (ZH1), que representa aproximadamente el 70 % del suelo, consolidando un frente residencial compacto. En paralelo, la Zona de Conservación Histórica Rivadavia (ZCH4) ocupa un 10 %, resguardando construcciones de valor cultural. El espacio público se distribuye entre Áreas Verdes (ZAV, 10 %) y Equipamientos Deportivos (ZE, 10 %), contribuyendo a la cohesión social y la calidad de vida.
- Diaguitas: Predominan las Zonas Mixtas —la Zona Típica (ZM5) y la de Equipamientos Menores (ZM2)—, que en conjunto abarcan un 55 % del territorio, promoviendo un entorno donde coexisten viviendas, comercios de proximidad y servicios comunitarios. Las Zonas Habitacionales de Densidad Media (ZH2 y ZH3) cubren un 25 %, mientras que los Equipamientos Deportivos (ZE) suponen un 15 % y un corredor lineal de Áreas Verdes (ZAV) añade un 5 % de superficie destinada a recreación y conservación ambiental.

Mapa N°10: Zonificación según PRC-2021. Localidad de Marquesa y Nueva Talcuna



Fuente: Mapocho Consultores en base a PRC Vicuña 2020

En los sectores de El Molle y Nueva Talcuna–Marquesa, el PRC equilibra la conservación del legado histórico con un desarrollo residencial de escala media.

La Zona de Conservación Histórica de El Molle (ZCH1) abarca un 25 % del área, protegiendo edificaciones y trazados tradicionales que constituyen el carácter singular de este poblado. Paralelamente, las Zonas Habitacionales de Densidad Media (ZH2 y ZH3) se extienden en torno al 35 %, facilitando viviendas adaptadas a las necesidades locales sin comprometer el paisaje. El plan contempla, además, un 20 % de Zonas Mixtas (ZM1 y ZM2), donde la mezcla de usos habitacionales, pequeños comercios y equipamientos comunitarios fortalece el tejido urbano a escala humana. A su vez, asigna un 10 % a Áreas Verdes (ZAV), garantizando presencia de espacios de recreo y descanso, y un 10 % a servicios esenciales —cementerio (ZC) e infraestructura de saneamiento (ZIS)—, que aseguran la cobertura de las necesidades básicas de la población.

En el caso de las localidades de Marquesa y Nueva Talcuna, la estructura territorial de Marquesa–Talcuna presenta una clara predominancia habitacional, con la ZH2 representando el 84,4 % del área total. Las áreas verdes (ZAV) alcanzan un 7,5 %, aportando soporte ambiental y recreativo al tejido urbano, mientras que la zona productiva (ZAP) comprende un 7,3 %, destinada a actividades industriales de bajo impacto. Finalmente, la infraestructura sanitaria (ZIS) ocupa un 0,8 %, correspondiente a la planta de tratamiento de aguas servidas. En conjunto, el territorio mantiene una configuración funcional equilibrada y coherente con la escala local de ambas localidades.

1.3.3.1.1 Áreas verdes en el PRC de Vicuña (2021)

El PRC de Vicuña define las áreas verdes como una categoría funcional del uso de suelo integrada en el "sistema de espacio público", que comprende parques, plazas, plazoletas, bandejones, jardines y áreas recreativas[16]. Estas se reconocen tanto como usos permitidos dentro de casi todas las zonas del plan, como también a través de zonas específicas exclusivas para áreas verdes, denominadas ZAV (Zona de Áreas Verdes).

[16] Plan Regulador Comunal 2021 Vicuña

- **ZAV – Zona de Áreas Verdes (Uso exclusivo):**

Corresponde a zonas delimitadas expresamente en los planos del PRC para la conservación, desarrollo o creación de espacios verdes públicos. Incluyen parques, plazas, jardines comunitarios y áreas recreativas.

- **Áreas verdes como uso permitido en otras zonas:**

El PRC también permite la existencia de áreas verdes como uso permitido en casi todas las zonas urbanas y de conservación, siempre que cumplan con las condiciones establecidas en la ordenanza. A continuación, se presenta una síntesis con ejemplos por zona:

A. ZM1 – Zona Mixta: Permite áreas verdes como parte del sistema de espacio público.
B. ZH3 – Zona Habitacional de Densidad Media: Se permite la creación de plazas vecinales y micro parques.
C. ZCH2 – Zona de Conservación Histórica 2: Se incentiva la preservación de áreas verdes ornamentales.
D. ZCH1 – El Molle Dentro de esta zona patrimonial rural, el PRC incentiva la recuperación de espacios públicos tradicionales
E. AR-2 – Área de Riesgo Medio: Se autoriza la implementación de áreas verdes de baja intervención, compatibles con la función de mitigación de riesgos.

- **Consideraciones para diseño y desarrollo**

El PRC no sólo establece zonas para áreas verdes, sino que también incorpora criterios de diseño sustentable y funcionalidad social:

Accesibilidad universal: Las áreas verdes deben ser accesibles para personas con movilidad reducida.

Conectividad: Se fomenta su integración al sistema de movilidad peatonal y cicloinclusivo.

Resiliencia: En zonas de riesgo (AR-1, AR-2), deben cumplir funciones de amortiguación natural.

Identidad local: En zonas patrimoniales, se exige diseño coherente con el entorno (uso de vegetación nativa, iluminación baja en contaminación lumínica, mobiliario acorde).

1.3.3.1.2 Vialidad estructurante en el PRC de Vicuña (2021)

El PRC también define una red vial estructurante con vías colectoras y de servicio, priorizando la conectividad y el ordenamiento territorial. Estas vías se clasifican según su función y escala, garantizando un flujo eficiente entre las localidades de Vicuña, San Isidro, Calingasta, Diaguitas, Rivadavia, Villaseca, El Molle y Marquesa-Nueva Talcuna. Las vías colectoras, con anchos proyectados entre 10 y 20 metros, conectan ejes estratégicos como rutas principales y centros urbanos, mientras que las vías de servicio, con anchos entre 4 y 15 metros, facilitan el acceso a zonas residenciales y equipamientos. Proyectos de ensanche y apertura de tramos buscan optimizar la movilidad, especialmente en áreas consolidadas.

A continuación, se presenta una tabla resumen con las principales vías estructurantes del territorio comunal de Vicuña, clasificadas por localidad, conforme al Capítulo IV del Plan Regulador Comunal (PRC 2021). Estas vías se categorizan según el artículo 2.3.1 de la OGUC como vías colectoras, vías de servicio y algunas vías locales relevantes, según su función, estado actual y proyección.

Tabla N°10: Red vial estructurante comuna de Vicuña por localidad – Ordenanza Plan Regulador Vicuña

CENTRO URBANO CIUDAD DE VICUÑA, SAN ISIDRO y CALINGASTA							
NOMBRE DE LA VÍA	TIPO	TRAMO		Existente o Proyectada	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observaciones
		DESDE	HASTA				
Corinto	Colectora	Moscatel	Límite Urbano Sur, entre los puntos 30 y 31.	Existente	Var. 10 - 15		
Torontel	Colectora	Corinto	93 m al surponiente del Limite urbano oriente, entre los puntos 27 y 28	Existente	Var. 10 - 12		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
La Marquesa	Servicio	Moscatel	Los Guindos	Existente	Var. 4 - 8		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
La Marquesa	Colectora	Los Guindos	Rio La Gloria	Existente	Var. 10 - 15		
La Marquesa	Colectora	Rio La Gloria	Avda. Las Delicias Poniente	Existente	20		
Los Guindos	Colectora	La Marquesa	Ex Línea Férrea	Existente	5	10	Ensanche lado norte, Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Los Guindos	Servicio	Ex Línea Férrea	Unión Parra	Proyectada		15	Apertura

CENTRO URBANO CIUDAD DE VICUÑA, SAN ISIDRO y CALINGASTA							
NOMBRE DE LA VÍA	TIPO	TRAMO		Existente o Proyectada	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observaciones
		DESDE	HASTA				
Unión Parra	Servicio	Los Guindos	Huancara	Existente	6	15	Ensanche ambos costados
Los Guindos	Servicio	Huancara	San Martin	Proyectada		15	Apertura
Ex Línea Férrea	Colectora	La Marquesa	Guillermo Reyes	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Guillermo Reyes	Servicio	Huancara	Avda. Sargento Aldea	Existente	11		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Pedro Moral Quemada	Servicio	La Marquesa	50 m al poniente del eje de calle Lircay	Proyectada		15	Apertura
Pedro Moral Quemada	Servicio	50 m al poniente del eje de calle Lircay	Avda. Sargento Aldea	Existente	Var. 6 - 12		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Río La Gloria	Servicio	La Marquesa	73 m al poniente del eje de calle Lircay	Proyectada		15	Apertura
Río La Gloria	Colectora	73 m al poniente del eje de calle Lircay	Río Incaguaz	Existente	13		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Río La Gloria	Servicio	Río Incaguaz	Avda. Sargento Aldea	Proyectada		15	Apertura
Barrancas	Servicio	Huancara	Circunvalación Norte	Proyectada		15	Apertura
Huancara	Servicio	Barrancas	Guillermo Reyes	Existente	6		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Lircay	Colectora	Pedro Moral Quemada	Rio La Gloria	Existente	Var. 7 - 13		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Lircay	Colectora	Rio La Gloria	Chelo Pinto	Existente	15		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Lircay	Servicio	Chelo Pinto	Avda. Las Delicias Poniente	Proyectada		15	Apertura
Ruta D-465	Colectora	Avda. Las Delicias	Límite Urbano Sur, entre los puntos 1 y 2	Existente	25		
Circunvalación Norte	Servicio	Avda. Sargento Aldea	Avda. Poniente	Proyectada		15	Apertura
Independencia	Colectora	Freire	Nueva Independencia Oriente	Existente	11		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Nueva Independencia Oriente	Servicio	Independencia	Independencia	Proyectada		15	Apertura
Independencia	Servicio	Nueva Independencia Oriente	Calle Nueva	Existente	13		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Calle Nueva	Colectora	Baquedano	Riquelme	Existente	10	20	Ensanche lado Sur
Yungay	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Baquedano	Existente	10	12	Ensanche ambos lados
Gabriela Mistral	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Riquelme	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Chacabuco	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Domingo F. Sarmiento	Existente	11		Asimilada según art.

CENTRO URBANO CIUDAD DE VICUÑA, SAN ISIDRO y CALINGASTA							
NOMBRE DE LA VÍA	TIPO	TRAMO		Existente o Proyectada	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observaciones
		DESDE	HASTA				
							2.3.1 OGUC
Prolongación Chacabuco	Colectora	Domingo F. Sarmiento	Ruta 41-CH	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Libertador Bernardo O'Higgins	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Domingo F. Sarmiento	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Avda. Las Delicias Poniente	Colectora	Límite Urbano poniente, entre los puntos 33 y 34	Lircay	Existente	Var. 11 - 15		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Avda. Las Delicias	Colectora	Lircay	Avda. Sargento Aldea	Existente	13	30	Ensanche lado sur
Avda. Las Delicias	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Baquedano	Existente	30		
Hierro Viejo	Colectora	Riquelme	Ruta 41-CH	Existente	12	13	Ensanche ambos lados
Nueva Tres	Servicio	Riquelme	Ruta 41-CH	Proyectada		15	Apertura
Domingo F. Sarmiento	Colectora	Baquedano	Ruta 41-CH	Existente	Var. 12 - 42		
Costanera Rio	Colectora	Ruta D-465	Camino Interior	Proyectada		20	Apertura
Avda. Sargento Aldea	Colectora	Guillermo Reyes	Costanera Rio	Existente	Var. 15 - 25		
Freire	Colectora	Los Guindos	Yungay	Existente	Var. 6 - 11		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Freire	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	Var. 10 - 11		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Freire	Colectora	Avda. Las Delicias	Los Aromos	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Freire	Servicio	Los Aromos	Costanera Rio	Proyectada		15	Apertura
Infante	Servicio	Independencia	62 m al norte del eje de calle Yungay	Proyectada		15	Apertura
Infante	Colectora	62 m al norte del eje de calle Yungay	Yungay	Existente	9		
San Martín	Colectora	Límite Urbano norte, entre los puntos 27 y 28	Circunvalación Norte	Existente	6		
San Martín	Local	Circunvalación Norte	68 m al norte del eje de calle Independencia	Existente	6	12	Ensanche lado oriente
San Martín	Colectora	68 m al norte del eje de calle Independencia	Yungay	Existente	Var. 10 - 12		
San Martín	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	Var. 10 - 12		
San Martín	Colectora	Avda. Las Delicias	Costanera Rio	Existente	Var. 10 – 12		
Arturo Prat	Colectora	Circunvalación Norte	Yungay	Existente	Var. 6 – 14		
Arturo Prat	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	11		
Arturo Prat	Colectora	Avda. Las Delicias	Costanera Rio	Existente	Var. 10 - 12		
Carlos Condell	Colectora	Circunvalación Norte	Yungay	Existente	Var. 10 - 15		
Carlos Condell	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	10		

CENTRO URBANO CIUDAD DE VICUÑA, SAN ISIDRO y CALINGASTA							
NOMBRE DE LA VÍA	TIPO	TRAMO		Existente o Proyectada	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observaciones
		DESDE	HASTA				
Baquedano	Colectora	Independencia	Yungay	Existente	Var. 10 - 13		
Baquedano	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	Var. 9 - 10		
Baquedano	Colectora	Avda. Las Delicias	24 m al sur del eje de calle Dolores Pinto	Existente	Var. 8 - 10		
Baquedano	Servicio	24 m al sur del eje de calle Dolores Pinto	Costanera Rio	Proyectada		15	Apertura
Patasanta	Servicio	Circunvalación Norte	Independencia	Proyectada		15	Apertura
Riquelme	Colectora	Calle Nueva	Domingo F. Sarmiento	Existente	Var. 10 - 12		
Camino Interior	Servicio	Domingo F. Sarmiento	Costanera Rio	Existente	8		
Ruta 41-CH	Colectora	Límite urbano oriente, entre los puntos 6 y 7.	Ruta D-357	Existente	Var. 20 - 37		
Ruta D-357	Colectora	Ruta 41-CH	Límite Urbano oriente, entre los puntos 4 y 5.	Existente	10		
Ruta D-365	Colectora	18 de Septiembre	Hierro Viejo	Existente	Var. 13 - 15		
Camino Rural Interior	Servicio	La Quebrada	18 de Septiembre	Proyectada		18	Apertura
Avda. Leiva	Servicio	18 de Septiembre	Ruta 41-CH	Existente	15		
Avda. Poniente	Colectora	La Quebrada	18 de Septiembre	Proyectada		20	Apertura
Avda. Poniente	Colectora	18 de Septiembre	Principal San Isidro	Existente	18		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Carlos Roberto Mondaca	Servicio	La Quebrada	Benjamín Campos	Proyectada		15	Apertura
Carlos Roberto Mondaca	Servicio	Benjamín Campos	18 de Septiembre	Existente	15		
Carlos Roberto Mondaca	Servicio	18 de Septiembre	Principal San Isidro	Proyectada		15	Apertura
Libertad	Servicio	La Quebrada	Benjamín Campos	Proyectada		15	Apertura
Libertad	Servicio	Benjamín Campos	18 de Septiembre	Existente	Var. 8 - 9		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Libertad	Servicio	18 de Septiembre	Principal San Isidro	Proyectada		15	Apertura
La Totorita	Servicio	Benjamín Campos	Calle Nueva Cuatro	Existente	4		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Calle Nueva Cuatro	Local	La Totorita	Costanera	Proyectada		12	Apertura
Pampilla	Colectora	La Totorita	Pampilla	Proyectada		20	Apertura
Pampilla	Colectora	Pampilla	18 de Septiembre	Existente	13		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Ruta Mamalluca	Colectora	Límite Urbano Norte, entre puntos 16 y 17	18 de Septiembre	Existente	8		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
La Quebrada	Colectora	Camino Rural Interior	Libertad	Proyectada		20	Apertura

CENTRO URBANO CIUDAD DE VICUÑA, SAN ISIDRO y CALINGASTA							
NOMBRE DE LA VÍA	TIPO	TRAMO		Existente o Proyectada	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observaciones
		DESDE	HASTA				
Benjamín Campos	Servicio	Avda. Poniente	Padre Hurtado	Proyectada		15	
Benjamín Campos	Servicio	Padre Hurtado	La Totorita	Existente	9		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Costanera	Servicio	Avda. Poniente	Calle Nueva Cuatro	Existente	15		
18 de Septiembre	Servicio	Ruta D-365	Ruta Mamalluca	Existente	Var. 6 - 15		
Línea Férrea	Servicio	Avda. Poniente	Porvenir	Proyectada		15	Apertura
Principal San Isidro	Colectora	Hierro Viejo	Ruta Mamalluca	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
CENTRO URBANO DE DIAGUITAS							
NOMBRE DE VÍA	TIPO	TRAMO		Existente o Proyectada	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observaciones
		DESDE	HASTA				
Calle Nueva	Servicio	Calle Principal	Costanera	Proyectada		15	Apertura
Callejón Los Perales	Local	Calle Principal	Costanera	Existente	8		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
La Iglesia	Local	Calle Principal	Costanera	Existente	8		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Gustavo Cortes	Local	Principal	Costanera	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Estación	Local	Pullayes	Calle Principal	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Pullayes	Local	Limite urbano poniente, entre los puntos 10 y 11.	Limite urbano oriente, entre los puntos 5 y 6.	Existente	8		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Calle Principal	Local	Limite urbano poniente, entre los puntos 12 y 1.	Limite urbano oriente, entre los puntos 2 y 3.	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Callejón Los Perales	Local	Calle Principal	Callejón Los Perales	Existente	8		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Costanera	Servicio	Limite urbano poniente, entre los puntos 12 y 1.	Gustavo Cortes	Proyectada		15	Apertura
CENTRO URBANO DE RIVADAVIA							
Nombre De Vía	Tipo	Tramo		Existente o Proyectada	Ancho Existente (M)	Ancho Proyectado (M)	Observaciones
		DESDE	HASTA				

Ruta D-391	Servicio	Límite urbano surponiente, entre los puntos 32 y 33.	Límite urbano suroriente, entre los puntos 22 y 23.	Existente	Var. 10 - 15		
Calle Nueva Gabriela Mistral	Servicio	Ruta D-391	Manuel Rodríguez	Existente	13		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Calle Nueva Dos	Servicio	Límite urbano surponiente, entre los puntos 41 y 42.	Manuel Rodríguez	Proyectada		15	
O'Higgins	Servicio	Manuel Rodríguez	132 m al nororiente del eje de calle Manuel Rodríguez	Existentes	12		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Ruta 41-CH	Colectora	Límite urbano surponiente, entre los puntos 42 y 1.	Límite Urbano nororiente, entre los puntos 10 y 11.	Existente	20		
Costanera Sur	Local	Límite urbano surponiente, entre los puntos 2 y 3.	Ruta 41-CH	Proyectada		12	Apertura
Las Azucenas	Local	Calle Nueva Dos	Rancagua	Proyectada		12	Apertura
Rancagua	Local	Las Azucenas	Ruta 41-CH	Existente	9		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Manuel Rodríguez	Servicio	Calle Nueva Gabriela Mistral	17 m al surponiente del eje de Pje. Las Rosas	Proyectada		15	Apertura
Manuel Rodríguez	Servicio	17 m al surponiente del eje de Pje. Las Rosas	Ruta 41-CH	Existente	Var. 8 - 14		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC

CENTRO URBANO VILLASECA

NOMBRE DE VÍA	TIPO	TRAMO		Existente o Proyectada	Ancho Existente (M)	Ancho Proyectado (M)	Observaciones
		DESDE	HASTA				
Puerto Montt	Servicio	Magallanes	Chiloé	Existente	12		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Avda. Ancud	Servicio	Limite urbano norte, entre los puntos 1 y 2.	Limite urbano sur, entre los puntos 4 y 5.	Existente	12		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Callejón Cuatro Esquinas	Local	Limite urbano norte, entre los puntos 1 y 2.	Magallanes	Existente	11		
Lenox	Local	Magallanes	Tierra del Fuego	Existente	11		
Magallanes	Local	Puerto Montt	Lenox	Existente	Var. 10 - 12		
Chiloé	Local	Puerto Montt	117 m al norponiente del eje de Avda. Ancud	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC

Tierra del Fuego	Local	117 m al norponiente del eje de Avda. Ancud	Avda. Ancud	Proyectada		12	Apertura
Tierra del Fuego	Local	Avda. Ancud	Lenox	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC

CENTRO URBANO EL MOLLE							
NOMBRE DE VÍA	**TIPO**	**TRAMO**		**Existente o Proyectada**	**Ancho Existente (M)**	**Ancho Proyectado (M)**	**Observaciones**
		DESDE	**HASTA**				
Sin Nombre 1	Servicio	Ruta D-309	Calle Dr. Schwenn	Proyectada		15	Apertura
Calle Interior Norte	Colectora	Limite urbano nororiente, entre los puntos 4 y 5.	Ruta D-309	Existente	20		
Calle Nueva Uno	Servicio	Camino Interior El Molle	Calle Dr. Schwenn	Proyectada		15	Apertura
Calle Del Puente	Colectora	Balmaceda	Ruta D-273	Existentes	Var. 12 - 30		
Balmaceda	Servicio	Ruta D-309	Calle Dr. Schwenn	Existente	8		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Teniente Merino Sur	Colectora	Teniente Merino	Costanera	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Calle Nueva Dos	Servicio	Ruta D-309	Teniente Merino	Proyectada		15	Apertura
Calle Tres	Servicio	Limite urbano norponiente, entre los puntos 5 y 6.	Calle Interior Norte	Existente	Var. 10 - 22		
Calle Dos	Servicio	Limite urbano norponiente, entre los puntos 5 y 6.	Calle Interior Norte	Existente	Var. 10 - 20		
Ruta D-309	Servicio	Limite urbano norponiente, entre los puntos 7 y 8.	Balmaceda	Existente	10	15	Ensanche ambos costados
Camino Interior El Molle	Servicio	Calle Sin Nombre 1	148 m al norponiente del eje de calle Balmaceda	Proyectada		15	Apertura
Camino Interior El Molle	Servicio	148 m al norponiente del eje de calle Balmaceda	Limite urbano oriente, entre los puntos 18 y 1.	Existente	Var. 6 - 14		
Calle Nueva Tres	Local	Camino Interior El Molle	Calle Nueva Tres	Existente	4		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Calle Nueva Tres	Servicio	Calle Nueva Tres	110 m al sur oriente de Calle Nueva Tres	Proyectada		11	
Calle Dr. Schwenn	Colectora	Calle Sin Nombre 1	80 m al norponiente del eje de Calle Nueva Uno	Proyectada		20	Apertura
Calle Dr. Schwenn	Servicio	Calle Dr. Schwenn a 80 m al norponiente del eje de Calle Nueva Uno	Calle Del Puente	Existente	Var. 6 - 9		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Teniente Merino	Servicio	Balmaceda	Calle Nueva Dos	Existente	9		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC

Costanera	Servicio	Calle Del Puente	Limite Urbano Oriente, entre los puntos 18 y 1.	Proyectada		15	Apertura
Ruta 41-CH	Colectora	Limite urbano poniente, entre los puntos 13 y 14.	Limite urbano oriente, entre los puntos 17 y 18.	Existente	20		
Ruta D-273	Servicio	Limite urbano nororiente, entre los puntos 14 y 15.	236 m al norponiente del eje de calle Del Puente	Proyectada		15	Apertura
Ruta D-273	Servicio	236 m al norponiente del eje de calle Del Puente	Limite urbano oriente, entre los puntos 17 y 18.	Existente	Var. 4 - 15		
Calle Uno	Servicio	Limite Urbano norponiente, entre los puntos 5 y 6	Camino Interior Norte	Existente	Var. 10 - 24		
Calle Cuatro	Local	46 m al suroriente del Limite Urbano entre los puntos 5 y 6	Camino Interior Norte	Existente	Var. 10 - 22		

CENTRO URBANO MARQUESA – NUEVA TALCUNA

NOMBRE DE VÍA	TIPO	TRAMO		Existente o Proyectada	Ancho Existente (M)	Ancho Proyectado (M)	Observaciones
		Desde	Hasta				
Estadio	Servicio	Límite urbano norponiente, entre los puntos 2 y 3.	Los Aromos	Existente	11		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Transversal Uno	Local	Avda. La Viñita	Los Álamos 1	Proyectada		12	Apertura
Los Nogales	Servicio	Avda. Las Palmeras	Los Álamos 1	Existente	11		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Calle Ex Línea Férrea	Colectora	Límite urbano surponiente, entre los puntos 22 y 23.	Ruta D-215	Existente		20	Ensanche lado norte
Ruta D-215	Colectora	Límite urbano norte, entre los puntos 29 y 30.	Límite urbano sur, entre los puntos 26 y 27.	Existente	Var. 20 - 30		
Calle Tres	Colectora	Calle Ex Línea Férrea	Límite norte de zona ZIS	Proyectada		20	Apertura
Los Álamos 1	Servicio	Transversal Uno	Psje Las Rosas	Proyectada		15	Apertura
Los Álamos 1	Servicio	Psje Las Rosas	Calle Ex Línea Férrea	Existente	7	15	Ensanche lado oriente
Avda. Las Palmeras	Servicio	Transversal Uno	Psje. Las Rosas	Proyectada		15	Apertura
Avda. Las Palmeras	Servicio	Psje. Las Rosas	Los Nogales	Existente	18		
Avda. La Viñita	Servicio	Los Algarrobos	Límite urbano surponiente entre los puntos 12 y 13.	Existente	Var. 15 - 20		
Cerro Alegre	Servicio	Los Acacios	Avda. La Viñita	Existente	10		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Los Algarrobos	Servicio	Estadio	Los Acacios	Existente	Var. 4 - 9		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC
Los Algarrobos	Servicio	Los Acacios	Avda. La Viñita	Existente	Var. 4 - 9		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC

Los Aromos	Servicio	Estadio	Los Acacios	Existente	15		
Ruta D-215	Colectora	Límite urbano norte entre los puntos 1 y 2.	Estadio	Existente	15		Asimilada según art. 2.3.1 OGUC

Fuente: Mapocho Consultores en base a Ordenanza Plan Regulador.

1.3.3.2 Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2021–2025

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) es el principal instrumento de planificación y gestión de la organización municipal. Su propósito es contribuir a una administración eficiente de la comuna y promover iniciativas de estudios, programas y proyectos destinados a impulsar el progreso económico, social y cultural de sus habitantes[17]. En este, se debe plasmar la visión futura de la comuna, mediante una estrategia, objetivos y un plan de acción mediante un trabajo colaborativo entre el municipio y la comunidad.

De acuerdo con la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, donde indica que corresponde a las municipalidades, "elaborar, aprobar y modificar el plan comunal de desarrollo cuya aplicación deberá armonizar con los planes regionales y nacionales[18]". Por lo que, los municipios deben elaborar su PLADECO en concordancia con los instrumentos de planificación urbana.,

Este instrumento establece un diagnóstico de los ámbitos institucional, económico, social, medioambiental, territorial, educativo y de salud. A partir de este diagnóstico, se define una imagen-objetivo compuesta por visión, misión, lineamientos y objetivos estratégicos, junto a un programa detallado de inversiones para cada ámbito. El instrumento finiquita un horizonte de cuatro años, articulando los sueños y necesidades de la comunidad con un plan operativo de proyectos e indicadores para su seguimiento"[19].

La visión se formula en tiempo presente como si los objetivos ya estuvieran alcanzados. Basándose en la síntesis de talleres y el sueño comunitario, se expresa de la siguiente manera:

Visión 2021-2025

"*Vicuña opta por un desarrollo sustentable, basado en el respeto de su patrimonio cultural y natural, donde la calidad de vida de sus habitantes refleja un territorio construido desde la participación, inclusión e integración, y en el que lo urbano y lo rural interactúan en equilibrio".*

Misión 2021-2025

"La misión define el propósito diario de la Municipalidad, articulando sus valores y enfoques de gestión: *El Municipio trabaja por el bienestar de sus habitantes promoviendo la sustentabilidad, la identidad cultural, el emprendimiento y el desarrollo del turismo, entregando servicios sociales de calidad mediante una gestión innovadora y participativa".*

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) de Vicuña se estructura en torno a una visión integral que articula el crecimiento sostenible, la preservación cultural y la equidad social. A continuación, se presenta un resumen organizado de los lineamientos estratégicos y sus objetivos principales del ámbito territorial.

Tabla N°11: Lineamientos Estratégicos del PLADECO Vicuña 2021-2025

Lineamiento	Objetivo estratégico
4.1 Generar un ordenamiento territorial sustentable	Promover el desarrollo de cada centro, localidad y entidad poblada incorporando infraestructura y equipamiento de calidad.
4.1.1 Planificar el territorio con enfoque de sustentabilidad	Generar una planificación que incorpore criterios medioambientales en todas las iniciativas.
4.2 Desarrollo de infraestructura pública de calidad	Implementar infraestructura y equipamiento de alto estándar en todo el territorio comunal.
4.2.1 Potenciar la infraestructura y equipamiento público	Ejecutar y mejorar obras y equipamientos comunales.
4.2.2 Mejorar la calidad de los espacios públicos	Evaluar y elevar estándares de plazas, parques y espacios de encuentro.
4.2.3 Desarrollar el saneamiento sanitario	Sanear y actualizar la infraestructura y equipamiento sanitario en sectores deficitarios.
4.3 Gestionar movilidad eficiente y sustentable para el habitante	Desarrollar sistemas de movilidad que combinen eficiencia operativa y bajo impacto ambiental.
4.3.1 Desarrollar vías de movilidad sustentable	Definir rutas y corredores para modos de transporte de bajo impacto.
4.3.2 Reforzar la seguridad de las vías de transporte comunal	Mejorar las condiciones de seguridad vial en toda la comuna.
4.3.3 Optimizar la conectividad comunal	Adecuar y equipar las vías locales para una circulación fluida y segura.

Fuente: Mapocho Consultores en base al Punto 11.4 "Desarrollo Territorial", PLADECO 2021-2025.

[17] Manual de Plan de Desarrollo Comunal, Ministerio del Interior.

[18] Ley N°18.695, art.3, literal a)

[19] Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) Vicuña 2021-2025

Imagen Objetivo:

"Vicuña genera un desarrollo territorial en equilibrio con su condición urbana y rural, modernizando su infraestructura y generando una mejor conectividad dentro del sistema local del valle y la región de Coquimbo".

El ámbito territorial del PLADECO 2021-2025 de Vicuña se articula en tres grandes líneas:

1. Instrumentos y diagnóstico: Se sistematiza la información sobre la estructura del territorio (suelos, relieve, clima, vegetación y red hidrográfica) y se revisan los principales instrumentos de planificación vigentes (PLADECO anterior, ZOIT, Plan Regulador Comunal), evaluando cómo orientan el desarrollo urbano y rural de la comuna.
2. Infraestructura y equipamiento: Se analiza el estado de la infraestructura comunal (agua potable, alcantarillado, comunicaciones, energía y transporte) junto al equipamiento público (deportivo, salud, cultura, áreas verdes, educación). Este diagnóstico identifica brechas en la cobertura y calidad de servicios, así como las oportunidades para mejorar la accesibilidad y la conexión entre localidades.
3. Lineamientos de desarrollo: A partir del diagnóstico y de la visión participativa, el capítulo 11.4 "Desarrollo Territorial" define una imagen-objetivo que busca un equilibrio entre lo urbano y lo rural, la modernización de la infraestructura y una conectividad mejorada tanto dentro del valle como con el resto de la región de Coquimbo. Sobre esta base, se plantean lineamientos estratégicos para ordenar el territorio de manera sostenible, potenciar la infraestructura y los espacios públicos, y gestionar la movilidad de forma eficiente y sustentable.

En el capítulo dedicado a Movilidad y Transporte (página 49), se profundizará en estos lineamientos, detallando estudios de flujos, diagnósticos de seguridad vial, propuestas de corredores peatonales y ciclovías, y la priorización de proyectos a integrar en el PIIMEP.

1.3.4 Hallazgos Normativa e instrumentos de planificación territorial

En esta sección se incluye una tabla que sintetiza los principales hallazgos derivados del análisis de la Normativa e instrumentos de planificación territorial de la comuna de Vicuña. Esta matriz servirá como base para el capítulo 1.9 de Conclusiones, en el que se desarrollará un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas). La información obtenida se emplea posteriormente para identificar las Potencialidades y los Factores Críticos de la comuna de Vicuña.

Tabla N°12: Principales hallazgos de la Normativa e instrumentos de planificación territorial

Hallazgo	Descripción ampliada	Clasificación
Ausencia de PROT Vigente	El Plan Regional de Ordenamiento Territorial 2025-2029 aún no cuenta con su versión definitiva, lo que impide que sus directrices (como zonificación metropolitana, corredores de desarrollo o áreas de restricción) se incorporen formalmente en los proyectos comunales. Esto genera incertidumbre sobre los límites de expansión urbana, los corredores viales y las áreas de protección ambiental que el PIIMEP debe respetar o potenciar.	Debilidad
Integración efectiva entre PRI Elqui y PRC Vicuña	El Plan Regulador Intercomunal (PRI Elqui) y el Plan Regulador Comunal (PRC 2021) comparten criterios de corredores intercomunales y zonificación que han sido adoptados de manera coherente. Esto facilita que los proyectos se diseñen en sintonía con ejes viales principales y áreas estratégicas de crecimiento establecidas a nivel supramunicipal, asegurando continuidad territorial y evitando solapamientos normativos.	Fortaleza
Alineación ERD 2030 – PLADECO Vicuña	La Estrategia Regional de Desarrollo 2030 (ERD) enfatiza la seguridad hídrica, la equidad urbano-rural y la movilidad sustentable. Estos mismos ejes aparecen como prioridades en el PLADECO 2021-2025 de Vicuña, lo que crea sinergias para que incorporen en sus proyectos sistemas de drenaje urbano, caminos de bajo impacto y accesibilidad universal, además de optimizar el uso de recursos hídricos en parques y vías.	Oportunidad
Protección patrimonial en zonas históricas (ZCH)	El PRC identifica zonas de conservación histórica (ZCH1-ZCH4) y conserva inmuebles de valor (ICH). Esto abre la posibilidad de desarrollar paseos patrimoniales, señalética temática y restauración de entornos públicos en las plazas y calles de estos sectores, reforzando su atractivo turístico y cultural mientras se respeta la volumetría y texturas tradicionales.	Fortaleza
Fragmentación entre planes sectoriales	Existen más de cinco planes sectoriales (turismo, cambio climático, movilidad, cultura, desarrollo rural) que funcionan de forma paralela y con metodologías diversas. La falta de un mecanismo de articulación centralizada puede provocar duplicidad de esfuerzos, contradicción de prioridades o vacíos en la cobertura de necesidades.	Debilidad
Financiamiento PIIMEP vinculado a densificación	Los recursos para el PIIMEP dependen de los aportes de proyectos inmobiliarios generados por la Ley de Aportes al Espacio Público	Amenaza

Hallazgo	Descripción ampliada	Clasificación
	(densificación). En periodos de baja construcción, la recaudación disminuye y pone en riesgo la continuidad de inversiones en espacio público y movilidad, generando fluctuaciones en la programación de obras.	
Acceso a fondos climáticos para infraestructura resiliente	El Plan Nacional y Regional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC, PARCC) dispone de líneas de financiamiento específicas para obras de drenaje pluvial, pavimentos permeables y sistemas verdes. La comuna puede canalizar estos fondos para integrar infraestructura resiliente en sus proyectos, mejorando su sostenibilidad y reduciendo costos a largo plazo.	Oportunidad
Falta de red ciclística integrada	El PRC y el PLADECO mencionan desarrollo de movilidad activa, pero no definen corredores de ciclovías de alcance comunal. Se puede aprovechar este vacío para diseñar y financiar una red primaria de ciclovías conectadas entre localidades, plazas y centros de trabajo, incrementando la sustentabilidad de los desplazamientos urbanos y rurales.	Oportunidad
Zonas de riesgo sin planes de mitigación específicos	Las áreas de riesgo AR-1 y AR-2 delimitan franjas no edificables junto a quebradas y cauces, pero no existen proyectos municipales de infraestructura de contención, revegetación o parques lineales que aprovechen estas zonas como espacios seguros de esparcimiento. Ello deja sin uso potencial franjas que podrían integrarse como corredores verdes de mitigación.	Amenaza
Emergencia de alianzas público-privadas	La ERD fomenta la gobernanza colaborativa y el PLADECO identifica actores turísticos y agroindustriales. Vicuña puede formalizar convenios con el sector privado (hotelería, viñas, turismo astronómico) para cofinanciar proyectos, especialmente en zonas de alto flujo turístico o patrimonial, optimizando recursos y asegurando mantenimiento a largo plazo.	Oportunidad

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.4 MOVILIDAD Y TRANSPORTE

El siguiente apartado presenta un diagnóstico orientado al análisis de los factores urbanos clave que inciden en la movilidad y el transporte en la comuna de Vicuña, a partir del levantamiento y procesamiento de información secundaria relevante. El propósito consiste en ofrecer una caracterización sólida del territorio comunal y establecer lineamientos que permitan fundamentar el desarrollo del PIIMEP.

Dado que Vicuña es una de las comunas más extensas de la Región de Coquimbo y posee una marcada dispersión en la localización de sus centros poblados, se vuelve especialmente importante la estructuración de una red vial articulada. Por ello, y a modo de organización, el análisis se enfocará, en primer lugar, en la oferta de transporte, abordando la vialidad estructurante existente, el estado de calles y veredas, la presencia de infraestructura ciclo-inclusiva, los servicios de transporte público, el transporte de carga y las iniciativas de inversión destinadas a mejorar la conectividad comunal.

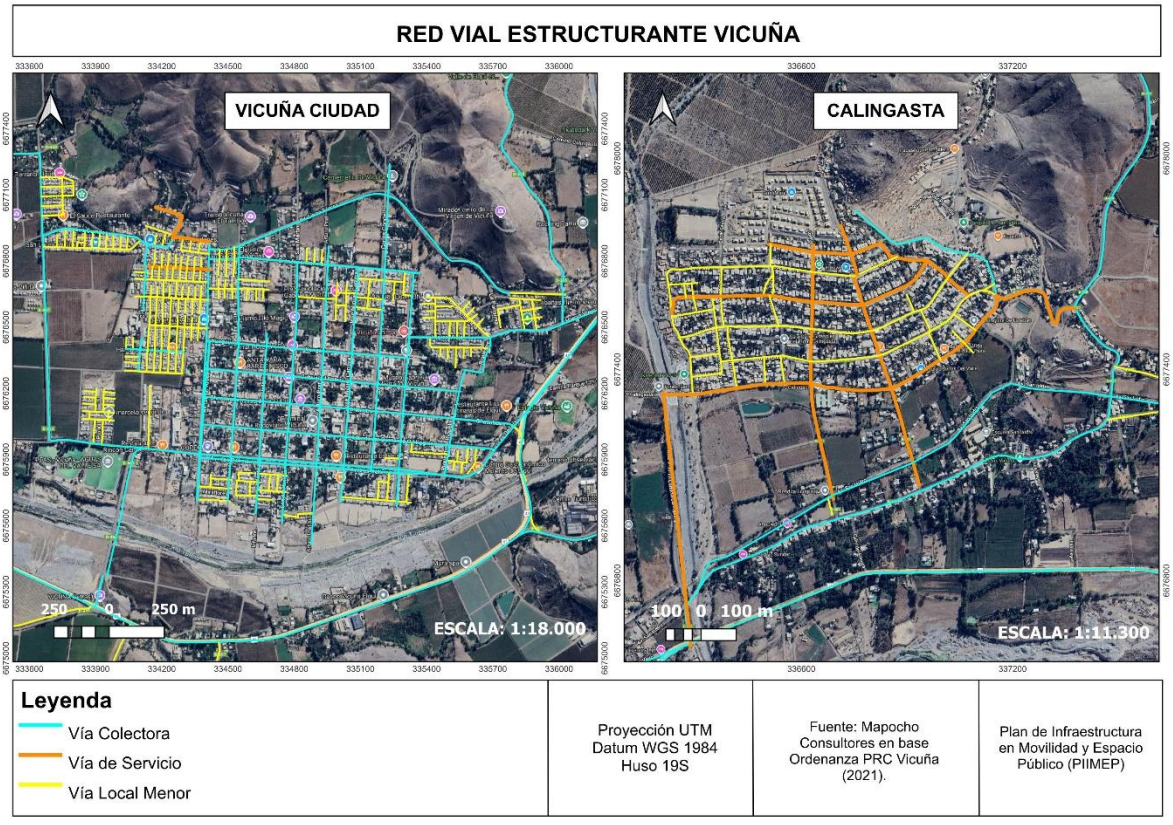
En segundo término, se revisarán las principales demandas de transporte, considerando variables como el parque vehicular registrado en la comuna, las intersecciones clave dentro del territorio, flujos vehiculares en ejes de alto tráfico, la distribución de polos generadores de viaje y la ocurrencia de accidentes de tránsito. Todo ello permitirá comprender las particularidades del territorio vicuñense y las dificultades logísticas derivadas de su configuración espacial.

1.4.1 Oferta de transporte

1.4.1.1 Vialidad estructurante

La red vial de una comuna constituye un elemento clave para su desarrollo económico, al facilitar tanto el transporte de bienes como el acceso de personas, lo que impulsa la actividad local. En el caso de Vicuña, su infraestructura de transporte se compone de un sistema mixto de rutas principales y caminos secundarios que, en conjunto, configuran la red de conectividad territorial. Estas vías, que enlazan sectores urbanos y rurales ampliamente dispersos dentro de una extensa superficie comunal, conforman el entramado que sostiene la movilidad cotidiana de la población. A continuación, se representa en la siguiente cartografía, la red vial estructurante de la comuna de Vicuña.

Mapa N°11: Red Vial Estructurante comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Vectorial, Biblioteca del Congreso Nacional y Plan Regulador Comunal de Vicuña (2021).

Para complementar el análisis de la red vial de Vicuña, se presenta una revisión de la clasificación de los tipos de vías según su función, tamaño e importancia dentro del territorio. Esta categorización define las vías urbanas de uso público intercomunales y comunales

destinadas a la circulación vehicular. De acuerdo con su función principal, condiciones fundamentales y estándares de diseño, estas se clasifican en expresa, troncal, colectora, de servicio y local. Los criterios para su definición se detallan a continuación.

Vía Expresa: Su rol principal es establecer las relaciones intercomunales entre las diferentes áreas urbanas a nivel regional. Sus calzadas permiten desplazamientos a grandes distancias, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 8 km. Velocidad de Diseño entre 80 y 100 km/h. Tiene gran capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares, mayor a 4.000 vehículos/hora considerando ambos sentidos[20].

Vía Troncal: Su rol principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna. Sus calzadas permiten desplazamientos a grandes distancias, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 6 km. Velocidad de Diseño entre 50 y 80 km/h. Tiene alta capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares, mayor a 2.000 vehículos/hora, considerando ambos sentidos[21].

Vía Colectora: Su rol principal es de corredor de distribución entre la residencia y los centros de empleo y de servicios, y de repartición y/o captación hacia o desde la trama vial de nivel inferior. Sus calzadas atienden desplazamientos a distancia media, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 3 km. Velocidad de Diseño entre 40 y 50 km/h. Tiene capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares mayor a 1.500 vehículos/hora, considerando ambos sentidos[22].

Vía Local: Su rol es establecer las relaciones entre las vías Troncales, Colectoras y de Servicios y de acceso a la vivienda. Su calzada atiende desplazamientos a cortas distancias. Ausencia de continuidad funcional para servicios de transporte. Velocidad de Diseño entre 20 y 30 km/h. Tiene capacidad media o baja de desplazamientos de flujos vehiculares[23].

Vía de Servicio: De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), las vías de servicio son aquellas que permiten el acceso a propiedades o edificaciones localizadas a lo largo de vías troncales o colectoras, sirviendo como vías complementarias que distribuyen el tránsito local sin interferir directamente con los flujos principales de circulación. Estas vías pueden actuar como calles paralelas a ejes de mayor jerarquía, facilitando la seguridad vial y la conectividad interna en áreas urbanas consolidadas o en expansión.

Tabla N°13: Red Vial Estructurante - Centro urbano ciudad de Vicuña, San isidro y Calingasta

Nombre	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (m)
Categoría OGUC: Colectora					
Corinto	Colectora	Moscatel	Límite Urbano Sur, entre los puntos 30 y 31	Existente	Var. 10 - 15
Torontel	Colectora	Corinto	93 m al surponiente del Límite urbano oriente, entre los puntos 27 y 28	Existente	Var. 10 - 12
La Marquesa	Colectora	Los Guindos	Rio La Gloria	Existente	Var. 10 - 15
La Marquesa	Colectora	Rio La Gloria	Avda. Las Delicias Poniente	Existente	20
Los Guindos	Colectora	La Marquesa	Ex Línea Férrea	Existente	5
Ex Línea Férrea	Colectora	La Marquesa	Guillermo Reyes	Existente	10
Río La Gloria	Colectora	73 m al poniente del eje de calle Lircay	Río Incaguaz	Existente	13
Lircay	Colectora	Pedro Moral Quemada	Rio La Gloria	Existente	Var. 7 - 13
Lircay	Colectora	Rio La Gloria	Chelo Pinto	Existente	15
Ruta D-465	Colectora	Avda. Las Delicias	Límite Urbano Sur, entre los puntos 1 y 2	Existente	25
Independencia	Colectora	Freire	Nueva Independencia Oriente	Existente	11
Calle Nueva	Colectora	Baquedano	Riquelme	Existente	10
Yungay	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Baquedano	Existente	10
Gabriela Mistral	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Riquelme	Existente	10
Chacabuco	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Domingo F. Sarmiento	Existente	11
Prolongación Chacabuco	Colectora	Domingo F. Sarmiento	Ruta 41-CH	Existente	10
Libertador Bernardo O'Higgins	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Domingo F. Sarmiento	Existente	10
Avda. Las Delicias Poniente	Colectora	Límite Urbano poniente, entre los puntos 33 y 34	Lircay	Existente	Var. 11 - 15
Avda. Las Delicias	Colectora	Lircay	Avda. Sargento Aldea	Existente	13
Avda. Las Delicias	Colectora	Avda. Sargento Aldea	Baquedano	Existente	30
Hierro Viejo	Colectora	Riquelme	Ruta 41-CH	Existente	12
Domingo F. Sarmiento	Colectora	Baquedano	Ruta 41-CH	Existente	Var. 12 - 42
Costanera Rio	Colectora	Ruta D-465	Camino Interior	Proyectada	-
Avda. Sargento Aldea	Colectora	Guillermo Reyes	Costanera Rio	Existente	Var. 15 - 25

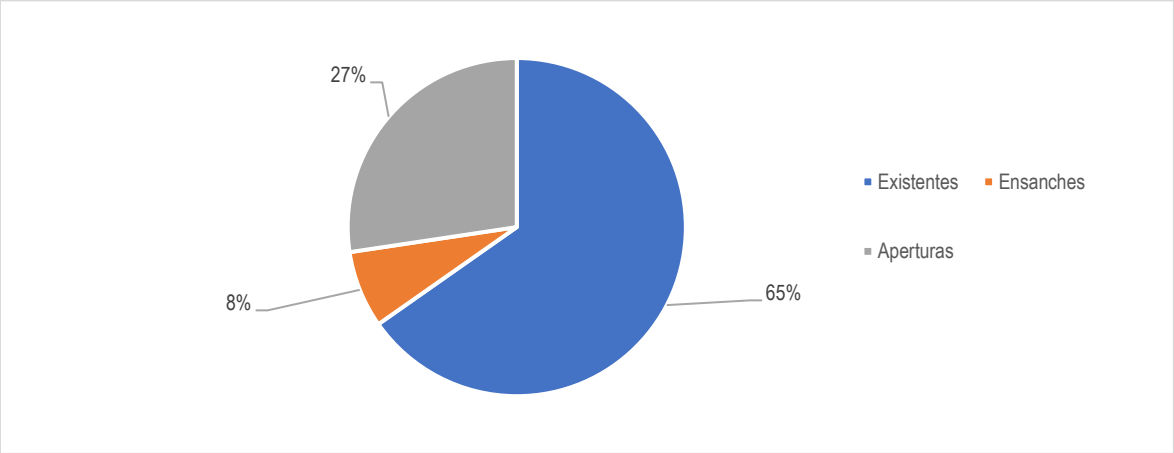
[20] Artículo 2.3.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC).
[21] Ídem.
[22] Ídem.
[23] Ídem.

Nombre	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (m)
Freire	Colectora	Los Guindos	Yungay	Existente	Var. 6 - 11
Freire	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	Var. 10 - 11
Freire	Colectora	Avda. Las Delicias	Los Aromos	Existente	10
Infante	Colectora	62 m al norte del eje de calle Yungay	Yungay	Existente	9
San Martín	Colectora	Límite Urbano norte, entre los puntos 27 y 28	Circunvalación Norte	Existente	6
San Martín	Colectora	68 m al norte del eje de calle Independencia	Yungay	Existente	Var. 10 - 12
San Martín	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	Var. 10 - 12
San Martín	Colectora	Avda. Las Delicias	Costanera Rio	Existente	Var. 10 – 12
Arturo Prat	Colectora	Circunvalación Norte	Yungay	Existente	Var. 6 – 14
Arturo Prat	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	11
Arturo Prat	Colectora	Avda. Las Delicias	Costanera Rio	Existente	Var. 10 - 12
Carlos Condell	Colectora	Circunvalación Norte	Yungay	Existente	Var. 10 - 15
Carlos Condell	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	10
Baquedano	Colectora	Independencia	Yungay	Existente	Var. 10 - 13
Baquedano	Colectora	Yungay	Avda. Las Delicias	Existente	Var. 9 - 10
Baquedano	Colectora	Avda. Las Delicias	24 m al sur del eje de calle Dolores Pinto	Existente	Var. 8 - 10
Riquelme	Colectora	Calle Nueva	Domingo F. Sarmiento	Existente	Var. 10 - 12
Ruta 41-CH	Colectora	Límite urbano oriente, entre los puntos 6 y 7.	Ruta D-357	Existente	Var. 20 - 37
Ruta D-357	Colectora	Ruta 41-CH	Límite Urbano oriente, entre los puntos 4 y 5.	Existente	10
Ruta D-365	Colectora	18 de Septiembre	Hierro Viejo	Existente	Var. 13 - 15
Avda. Poniente	Colectora	La Quebrada	18 de Septiembre	Proyectada	-
Avda. Poniente	Colectora	18 de Septiembre	Principal San Isidro	Existente	18
Pampilla	Colectora	La Totorita	Pampilla	Proyectada	-
Pampilla	Colectora	Pampilla	18 de Septiembre	Existente	13
Ruta Mamalluca	Colectora	Límite Urbano Norte, entre puntos 16 y 17	18 de Septiembre	Existente	8
La Quebrada	Colectora	Camino Rural Interior	Libertad	Proyectada	-
Principal San Isidro	Colectora	Hierro Viejo	Ruta Mamalluca	Existente	10
Categoría OGUC: Servicio					
La Marquesa	Servicio	Moscatel	Los Guindos	Existente	Var. 4 - 8
Los Guindos	Servicio	Ex Línea Férrea	Unión Parra	Proyectada	-
Unión Parra	Servicio	Los Guindos	Huancara	Existente	6
Los Guindos	Servicio	Huancara	San Martin	Proyectada	-
Guillermo Reyes	Servicio	Huancara	Avda. Sargento Aldea	Existente	11
Pedro Moral Quemada	Servicio	La Marquesa	50 m al poniente del eje de calle Lircay	Proyectada	-
Pedro Moral Quemada	Servicio	50 m al poniente del eje de calle Lircay	Avda. Sargento Aldea	Existente	Var. 6 - 12
Río La Gloria	Servicio	La Marquesa	73 m al poniente del eje de calle Lircay	Proyectada	-
Río La Gloria	Servicio	Río Incaguaz	Avda. Sargento Aldea	Proyectada	-
Barrancas	Servicio	Huancara	Circunvalación Norte	Proyectada	-
Huancara	Servicio	Barrancas	Guillermo Reyes	Existente	6
Lircay	Servicio	Chelo Pinto	Avda. Las Delicias Poniente	Proyectada	-
Circunvalación Norte	Servicio	Avda. Sargento Aldea	Avda. Poniente	Proyectada	-
Nueva Independencia Oriente	Servicio	Independencia	Independencia	Proyectada	-
Independencia	Servicio	Nueva Independencia Oriente	Calle Nueva	Existente	13
Nueva Tres	Servicio	Riquelme	Ruta 41-CH	Proyectada	-
Freire	Servicio	Los Aromos	Costanera Rio	Proyectada	-
Infante	Servicio	Independencia	62 m al norte del eje de calle Yungay	Proyectada	-
Baquedano	Servicio	24 m al sur del eje de calle Dolores Pinto	Costanera Rio	Proyectada	-
Patasanta	Servicio	Circunvalación Norte	Independencia	Proyectada	-
Camino Interior	Servicio	Domingo F. Sarmiento	Costanera Rio	Existente	8
Camino Rural Interior	Servicio	La Quebrada	18 de Septiembre	Proyectada	-
Avda. Leiva	Servicio	18 de Septiembre	Ruta 41-CH	Existente	15
Carlos Roberto Mondaca	Servicio	La Quebrada	Benjamín Campos	Proyectada	-

Nombre	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (m)
Carlos Roberto Mondaca	Servicio	Benjamín Campos	18 de Septiembre	Existente	15
Carlos Roberto Mondaca	Servicio	18 de Septiembre	Principal San Isidro	Proyectada	-
Libertad	Servicio	La Quebrada	Benjamín Campos	Proyectada	-
Libertad	Servicio	Benjamín Campos	18 de Septiembre	Existente	Var. 8 - 9
Libertad	Servicio	18 de Septiembre	Principal San Isidro	Proyectada	-
La Totorita	Servicio	Benjamín Campos	Calle Nueva Cuatro	Existente	4
Benjamín Campos	Servicio	Avda. Poniente	Padre Hurtado	Proyectada	-
Benjamín Campos	Servicio	Padre Hurtado	La Totorita	Existente	9
Costanera	Servicio	Avda. Poniente	Calle Nueva Cuatro	Existente	15
18 de Septiembre	Servicio	Ruta D-365	Ruta Mamalluca	Existente	Var. 6 - 15
Línea Férrea	Servicio	Avda. Poniente	Porvenir	Proyectada	-
Categoría OGUC: Local					
San Martín	Local	Circunvalación Norte	68 m al norte del eje de calle Independencia	Existente	6
Calle Nueva Cuatro	Local	La Totorita	Costanera	Proyectada	-

Fuente: Mapocho Consultores en base a Plan Regulador Comunal de Vicuña 2021.

Gráfico N°11: Porcentaje de vías existentes, proyectadas y con ensanche Vicuña Ciudad, San Isidro y Calingasta



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña (2021).

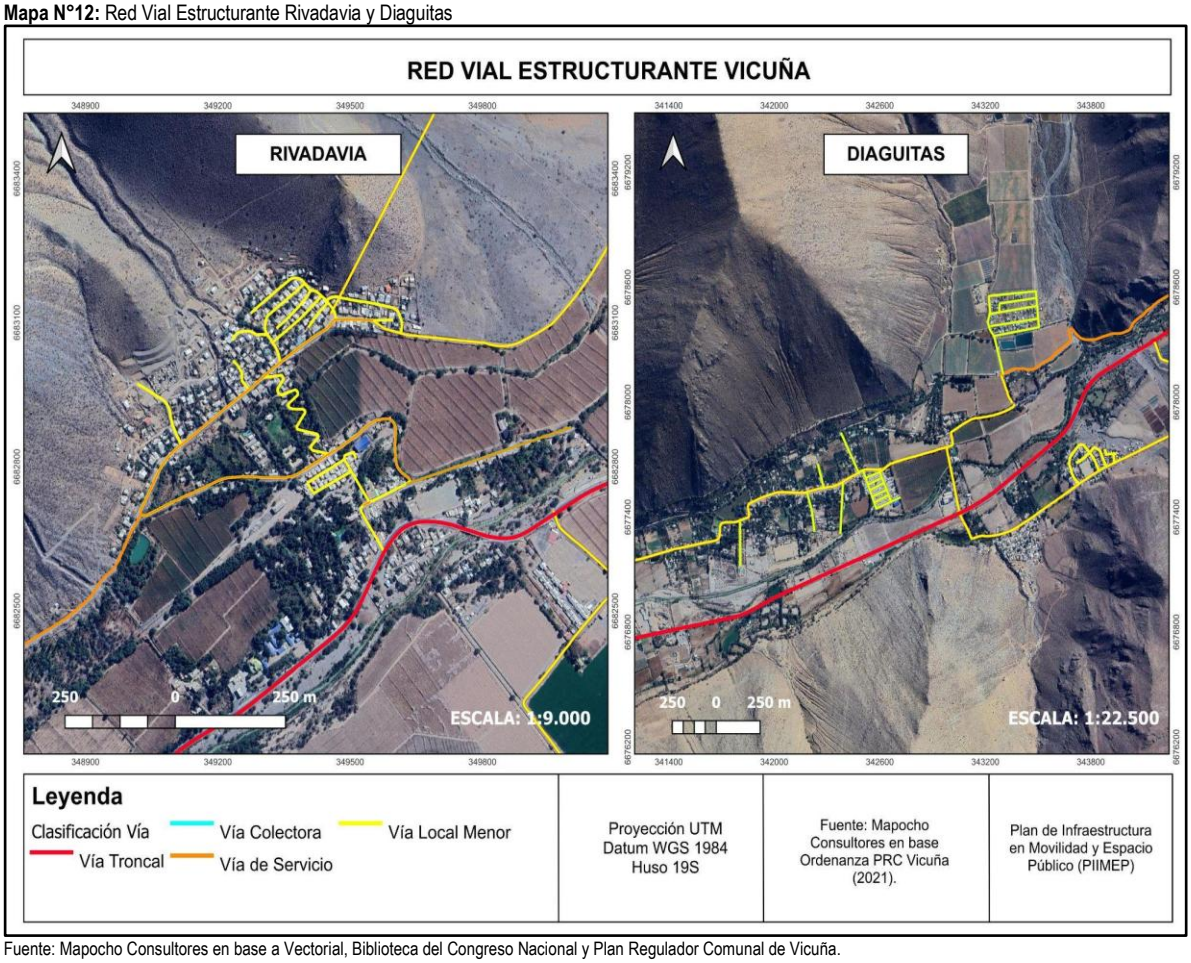
Según la Ordenanza del PRC de la comuna, la red vial estructurante que abarca la ciudad de Vicuña y las localidades de Calingasta y San Isidro está compuesta por un total de 95 ejes principales, clasificados según su Estado en 62 vías existentes, 7 en proceso de ensanche y 26 proyectadas como aperturas, lo que permite caracterizar de manera integral el sistema de movilidad comunal en su núcleo urbano y zonas de expansión inmediata.

Del total, el 65 % corresponde a infraestructura existente, con predominio de vías colectoras que presentan anchos variables entre 10 y 15 metros. Una proporción importante de estos ejes se encuentra asimilada normativamente según el artículo 2.3.1 de la OGUC, lo que les otorga el carácter de vialidad estructurante sin necesidad de intervenciones mayores. En la ciudad de Vicuña destacan corredores como Avda. Las Delicias, Sargento Aldea, San Martín, Baquedano y Freire, los cuales organizan el flujo longitudinal y transversal de la trama urbana.

Las 7 vías con ensanche definido (7 % del total) se localizan en sectores consolidados de alto uso vehicular. Estas intervenciones consideran incrementos relevantes de sección, como en Avda. Las Delicias (de 13 a 30 metros) y Calle Nueva (de 10 a 20 metros), lo que permitirá elevar su capacidad y resolver puntos críticos de saturación. Otros casos como Hierro Viejo, San Martín (tramo norte) o Unión Parra contemplan ampliaciones más acotadas, pero necesarias para estandarizar la red.

Las 26 aperturas proyectadas representan el 27 % de la red total y responden a una planificación que busca estructurar áreas urbanas en expansión o con potencial de consolidación. Estas vías presentan en su mayoría anchos proyectados de 15 o 20 metros, lo que las posiciona como futuras colectoras o vías de servicio. Se concentran en sectores como el borde poniente de Vicuña (Avda. Poniente, Costanera Río, La Quebrada), el trazado de Circunvalación Norte, y la zona sur de San Isidro, donde se habilitan conexiones clave para futuras subdivisiones y equipamiento.

Mapa N°12: Red Vial Estructurante Rivadavia y Diaguitas



Fuente: Mapocho Consultores en base a Vectorial, Biblioteca del Congreso Nacional y Plan Regulador Comunal de Vicuña.

A Continuación, se presenta una tabla con la principal red vial estructurante de Diaguitas.

Tabla N°14: Red vial estructurante Diaguitas

Nombre de Vía	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observación
Categoría OGUC: Servicio							
Calle Nueva	Servicio	Calle Principal	Costanera	Proyectada		15	Apertura
Costanera	Servicio	Limite urbano poniente, entre los puntos 12 y 1	Gustavo Cortes	Proyectada		15	Apertura
Categoría OGUC: Local							
Callejón Los Perales	Local	Calle Principal	Costanera	Existente	8		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
La Iglesia	Local	Calle Principal	Costanera	Existente	8		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Gustavo Cortes	Local	Principal	Costanera	Existente	10		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC

Nombre de Vía	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observación
Estación	Local	Pullayes	Calle Principal	Existente	10		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Pullayes	Local	Limite urbano poniente, entre los puntos 10 y 11	Limite urbano oriente, entre los puntos 5 y 6	Existente	8		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Calle Principal	Local	Limite urbano poniente, entre los puntos 12 y 1	Limite urbano oriente, entre los puntos 2 y 3	Existente	10		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Callejón Los Perales	Local	Calle Principal	Callejón Los Perales	Existente	8		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC

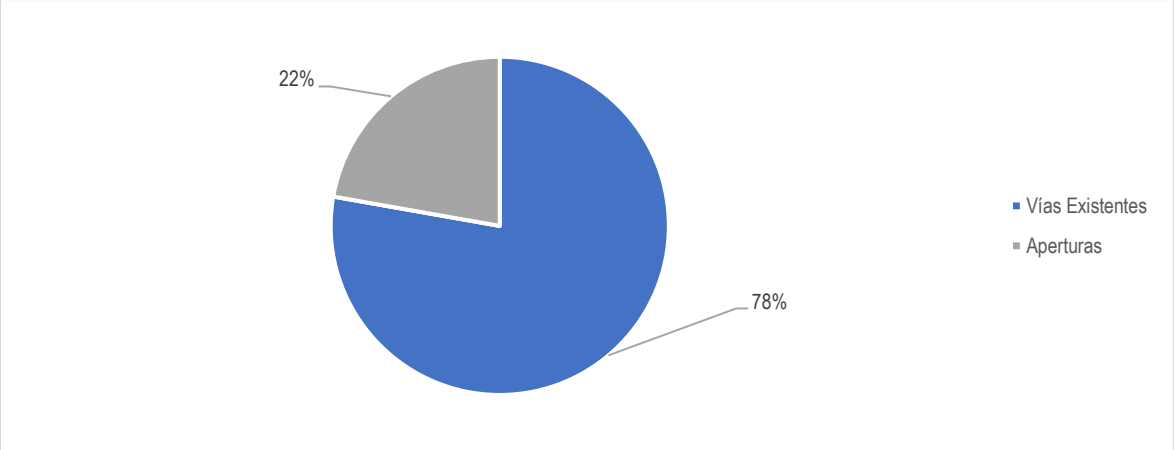
Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña

La red vial principal de la localidad de Diaguitas, según lo definido en el Plan Regulador Comunal (PRC), está conformada por un total de 9 vías, de las cuales 7 se encuentran en estado existente y 2 corresponden a aperturas proyectadas. Esto representa un 78 % de infraestructura ya consolidada y un 22 % planificada para ejecución futura, como se muestra en el gráfico de torta adjunto.

Las vías existentes son en su mayoría de tipo local, con anchos que oscilan entre los 8 y 10 metros, y todas ellas se encuentran asimiladas a la normativa vigente bajo el artículo 2.3.1 de la OGUC, lo que indica que cumplen con los criterios de vialidad estructurante sin necesidad de obras de rectificación. Ejemplos de estas son Callejón Los Perales, La Iglesia, Gustavo Cortés, Estación, Pullayes, y Calle Principal, que permiten la conexión interna dentro de la localidad y vinculan los sectores residenciales con el eje principal de circulación.

Por otro lado, las vías proyectadas, Calle Nueva y Costanera, tienen un ancho normado de 15 metros y están definidas como vías de servicio, orientadas a mejorar la conectividad perimetral y futura expansión de la localidad. Estas aperturas responden a la necesidad de dotar a Diaguitas de infraestructura vial suficiente para absorber crecimiento urbano y permitir un trazado más continuo y articulado hacia los límites urbanos.

Gráfico N°12: Porcentaje de vías existentes, proyectadas y con ensanche, Diaguitas



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña

Tabla N°15: Red vial estructurante Rivadavia

Nombre Vía	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (m)	Ancho Proyectado (m)	Observaciones
Categoría OGUC: Colectora							
Ruta 41-CH	Colectora	Límite urbano surponiente, entre los puntos 42 y 1	Límite Urbano nororiente, entre los puntos 10 y 11	Existente	20		
Categoría OGUC: Servicio							

Ruta D-391	Servicio	Límite urbano surponiente, entre los puntos 32 y 33	Límite urbano suroriente, entre los puntos 22 y 23	Existente	Var. 10 - 15		
Calle Nueva Gabriela Mistral	Servicio	Ruta D-391	Manuel Rodríguez	Existente	13		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Calle Nueva Dos	Servicio	Límite urbano surponiente, entre los puntos 41 y 42	Manuel Rodríguez	Proyectada		15	
O'Higgins	Servicio	Manuel Rodríguez	132 m al nororiente del eje de calle Manuel Rodríguez	Existentes	12		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Manuel Rodríguez	Servicio	Calle Nueva Gabriela Mistral	17 m al surponiente del eje de Pje. Las Rosas	Proyectada		15	Apertura
Manuel Rodríguez	Servicio	17 m al surponiente del eje de Pje. La Rosas	Ruta 41-CH	Existente	Var. 8 - 14		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Categoría OGUC: Local							
Costanera Sur	Local	Límite urbano surponiente, entre los puntos 2 y 3	Ruta 41-CH	Proyectada		12	Apertura
Las Azucenas	Local	Calle Nueva Dos	Rancagua	Proyectada		12	Apertura
Rancagua	Local	Las Azucenas	Ruta 41-CH	Existente	9		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC

Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña

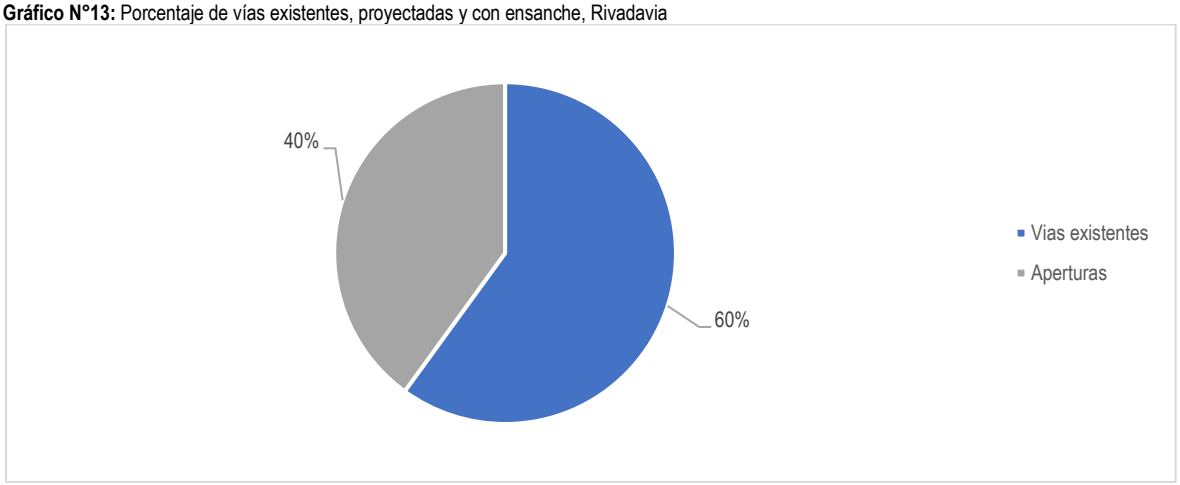
La red vial principal de la localidad de Rivadavia, según lo definido en el Plan Regulador Comunal, está conformada por 10 vías, de las cuales 6 son existentes y 4 corresponden a aperturas proyectadas**.** Esto equivale a un 60 % de infraestructura consolidada y un 40 % en proceso de planificación, como se muestra en el gráfico de distribución.

Entre estas vías se incluyen vías de tipo servicio, locales y una vía colectora (Ruta 41-CH), de conformidad con las categorías OGUC señaladas en la Tabla N°15.

Las vías existentes presentan anchos que oscilan entre 9 y 20 metros, incluyendo tramos con secciones variables (ej. Ruta D-391 y Manuel Rodríguez con rangos entre 8 y 15 metros). Destacan las vías de tipo Servicio, Ruta D-391, Calle Nueva Gabriela Mistral, O'Higgins y Rancagua, que cumplen funciones de conectividad interna y conexión con la Ruta 41-CH, principal eje estructurante regional. Esta última también se encuentra dentro del catastro y presenta un ancho de 20 metros, funcionando como colectora y corredor de mayor jerarquía.

Por otro lado, las vías proyectadas contemplan anchos de 12 a 15 metros, adecuados para funciones de servicio o acceso local. Se trata de trazados como Costanera Sur, Las Azucenas y el tramo sur de Manuel Rodríguez.

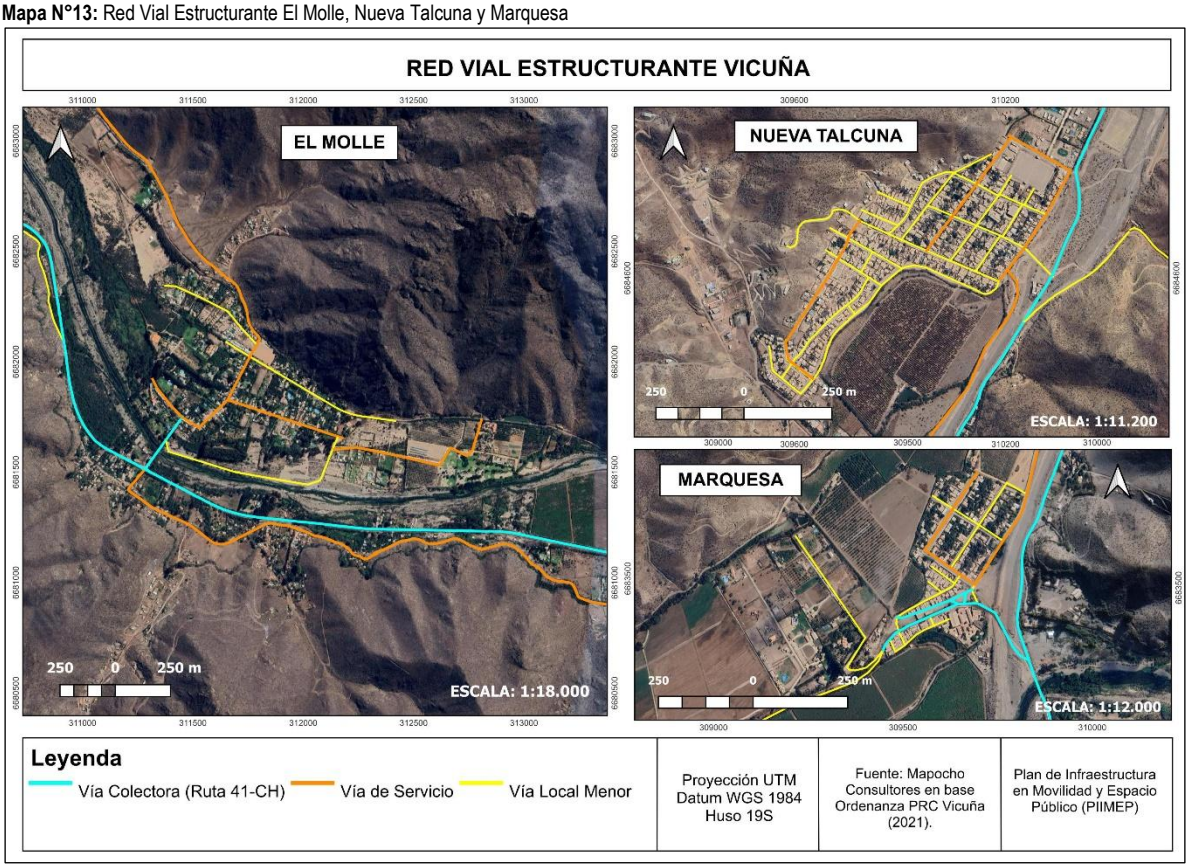
Gráfico N°13: Porcentaje de vías existentes, proyectadas y con ensanche, Rivadavia



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña 2021

A continuación, se ilustran las principales redes viales estructurantes de El Molle, Nueva Talcuna y Marquesa.

Mapa N°13: Red Vial Estructurante El Molle, Nueva Talcuna y Marquesa



Fuente: Mapocho Consultores en base a Vectorial, Biblioteca del Congreso Nacional y Plan Regulador Comunal de Vicuña.

Tabla N°16: Red vial estructurante El Molle

Nombre de Vía	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (M)	Ancho Proyectado (M)	Observación
Categoría OGUC: Colectora							
Calle Interior Norte	Colectora	Límite urbano nororiente, entre los puntos 4 y 5.	Ruta D-309	Existente	20		
Calle Del Puente	Colectora	Balmaceda	Ruta D-273	Existente	Var. 12 - 30		
Teniente Merino Sur	Colectora	Teniente Merino	Costanera	Existente	10		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Calle Dr. Schwenn	Colectora	Calle Sin Nombre 1	80 m al norponiente del eje de Calle Nueva Uno	Proyectada		20	Apertura
Ruta 41-CH	Colectora	Límite urbano poniente, entre los puntos 13 y 14.	Limite urbano oriente, entre los puntos 17 y 18.	Existente	20		
Categoría OGUC: Servicio							
Sin Nombre 1	Servicio	Ruta D-309	Calle Dr. Schwenn	Proyectada		15	Apertura
Calle Nueva Uno	Servicio	Camino Interior El Molle	Calle Dr. Schwenn	Proyectada		15	Apertura

Balmaceda	Servicio	Ruta D-309	Calle Dr. Schwenn	Existente	8		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Calle Nueva Dos	Servicio	Ruta D-309	Teniente Merino	Proyectada		15	Apertura
Calle Tres	Servicio	Límite urbano norponiente, entre los puntos 5 y 6.	Calle Interior Norte	Existente	Var. 10 - 22		
Calle Dos	Servicio	Límite urbano norponiente, entre los puntos 5 y 6.	Calle Interior Norte	Existente	Var. 10 - 20		
Ruta D-309	Servicio	Límite urbano norponiente, entre los puntos 7 y 8.	Balmaceda	Existente	10	15	Ensanche ambos costados
Camino Interior El Molle	Servicio	Calle Sin Nombre 1	148 m al norponiente del eje de calle Balmaceda	Proyectada		15	Apertura
Camino Interior El Molle	Servicio	148 m al norponiente del eje de calle Balmaceda	Limite urbano oriente, entre los puntos 18 y 1.	Existente	Var. 6 - 14		
Calle Nueva Tres	Servicio	Calle Nueva Tres	110 m al sur oriente de Calle Nueva Tres	Proyectada		11	
Calle Dr. Schwenn	Servicio	Calle Dr. Schwenn a 80 m al norponiente del eje de Calle Nueva Uno	Calle Del Puente	Existente	Var. 6 - 9		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Teniente Merino	Servicio	Balmaceda	Calle Nueva Dos	Existente	9		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Costanera	Servicio	Calle Del Puente	Limite Urbano Oriente, entre los puntos 18 y 1.	Proyectada		15	Apertura
Ruta D-273	Servicio	Límite urbano nororiente, entre los puntos 14 y 15	236 m al nor poniente del eje de calle Del Puente	Proyectada		15	Apertura
Ruta D-273	Servicio	236 m al norponiente del eje de calle Del Puente	Limite urbano oriente, entre los puntos 17 y 18	Existente	Var. 4 - 15		
Calle Uno	Servicio	Límite Urbano norponiente, entre los puntos 5 y 6	Camino Interior Norte	Existente	Var. 10 - 24		
Categoría OGUC: Local							
Calle Nueva Tres	Local	Camino Interior El Molle	Calle Nueva Tres	Existente	4		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Calle Cuatro	Local	46 m al suroriente del Límite Urbano entre los puntos 5 y 6	Camino Interior Norte	Existente	Var. 10 - 22		

Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña 2021.

La red vial estructurante de la localidad de El Molle, conforme a lo establecido en el Plan Regulador Comunal de Vicuña, está conformada por un total de 23 ejes viales, clasificados en 5 vías colectoras, 16 vías de servicio y 2 vías locales, de acuerdo con las categorías definidas en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Esta red constituye la base de la conectividad interna y externa del núcleo urbano, articulando las zonas consolidadas con los sectores de expansión hacia los límites oriente y poniente.

Del total de ejes viales identificados, 15 corresponden a vías existentes (65 %) y 8 a aperturas proyectadas (35 %). Este escenario evidencia un nivel de consolidación vial intermedio, con predominio de infraestructura existente y una planificación orientada a fortalecer la conectividad transversal y la integración de nuevas áreas urbanas.

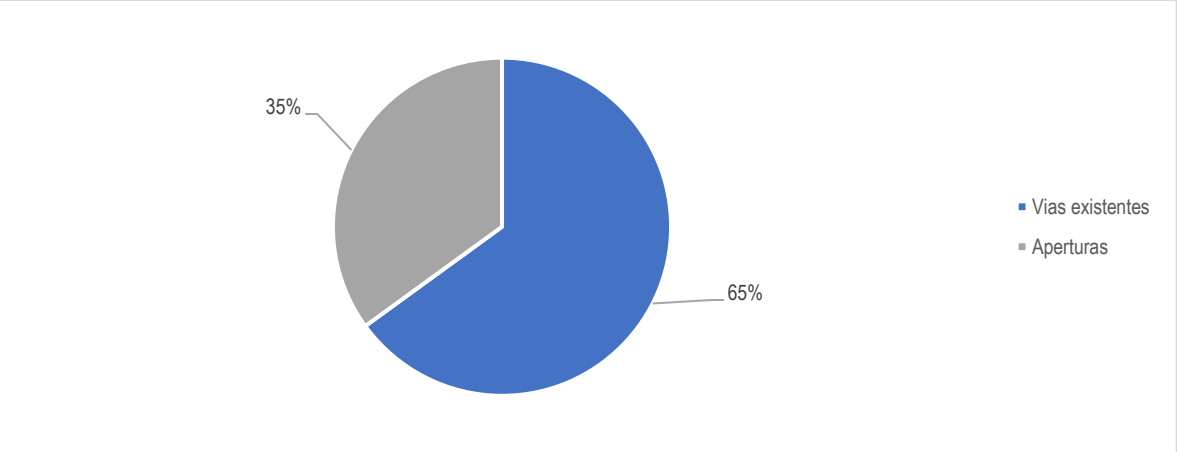
Las vías colectoras representan los principales corredores de tránsito comunal y regional, destacando la Ruta 41-CH, Calle del Puente y Calle Interior Norte, que presentan anchos variables entre 10 y 30 metros. Estas vías canalizan los flujos vehiculares de mayor jerarquía, conectando la localidad con los ejes estructurantes del territorio comunal y regional.

Las vías de servicio, que constituyen la mayor proporción de la red (16 ejes), cumplen funciones de distribución interna y acceso local. Presentan anchos existentes entre 6 y 24 metros, con proyecciones normadas de hasta 15 metros en los tramos de apertura. Sobresalen Balmaceda, Teniente Merino, Calle Uno y Camino Interior El Molle, las cuales estructuran la movilidad interna y conectan los sectores residenciales con las colectoras principales.

Las vías proyectadas (entre ellas Calle Nueva Uno, Calle Nueva Dos, Costanera, Camino Interior El Molle, Sin Nombre 1 y los tramos planificados de la Ruta D-273) contemplan anchos de 11 a 20 metros y buscan reforzar la conectividad este-oeste, facilitando la expansión del área urbana y la integración de nuevos suelos habitacionales.

Por su parte, las vías locales (Calle Nueva Tres y Calle Cuatro) cumplen funciones complementarias de acceso a predios interiores, con anchos reducidos entre 4 y 22 metros, consolidando la estructura vial de menor jerarquía dentro del tejido urbano.

Gráfico N°14: Porcentaje de vías existentes, proyectadas y con ensanche, El Molle



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña 2021

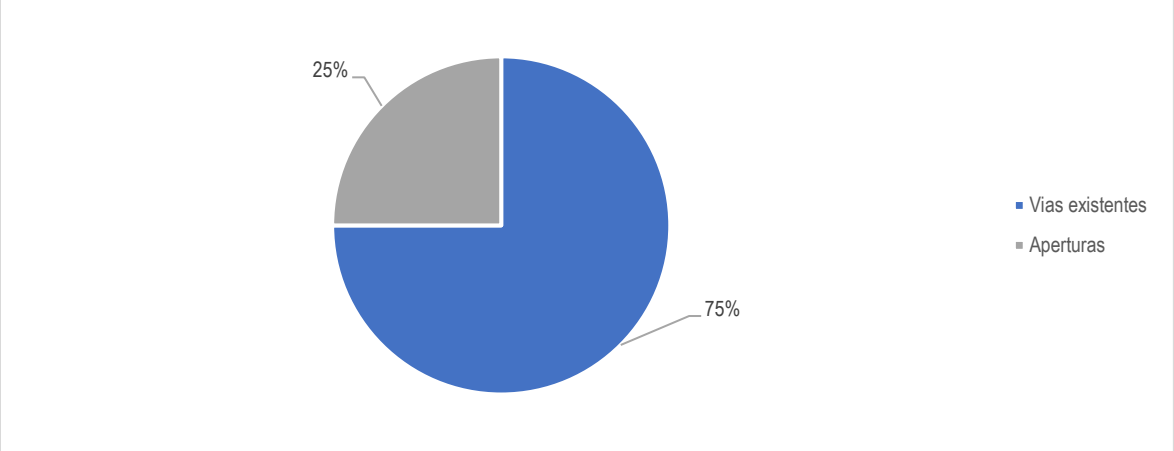
Tabla N°17: Red vial estructurante Nueva Talcuna - Marquesa

Nombre De Vía	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (M)	Ancho Proyectado (M)	Observación
Categoría OGUC: Colectora							
Calle Ex Línea Férrea	Colectora	Límite urbano surponiente, entre los puntos 22 y 23	Ruta D-215	Existente		20	Ensanche lado norte
Ruta D-215	Colectora	Límite urbano norte, entre los puntos 29 y 30	Límite urbano sur, entre los puntos 26 y 27	Existente	Var. 20 - 30		
Calle Tres	Colectora	Calle Ex Línea Férrea	Límite norte de zona ZIS	Proyectada		20	Apertura
Ruta D-215	Colectora	Límite urbano norte entre los puntos 1 y 2	Estadio	Existente	15		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Categoría OGUC: Servicio							
Estadio	Servicio	Límite urbano norponiente, entre los puntos 2 y 3	Los Aromos	Existente	11		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Los Nogales	Servicio	Avda. Las Palmeras	Los Álamos 1	Existente	11		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Los Álamos 1	Servicio	Transversal Uno	Psje Las Rosas	Proyectada		15	Apertura

Nombre De Vía	Tipo	Desde	Hasta	Estado	Ancho Existente (M)	Ancho Proyectado (M)	Observación
Los Álamos 1	Servicio	Psje Las Rosas	Calle Ex Línea Férrea	Existente	7	15	Ensanche lado oriente
Avda. Las Palmeras	Servicio	Transversal Uno	Psje. Las Rosas	Proyectada		15	Apertura
Avda. Las Palmeras	Servicio	Psje. Las Rosas	Los Nogales	Existente	18		
Avda. La Viñita	Servicio	Los Algarrobos	Límite urbano surponiente entre los puntos 12 y 13	Existente	Var. 15 - 20		
Cerro Alegre	Servicio	Los Acacios	Avda. La Viñita	Existente	10		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Los Algarrobos	Servicio	Estadio	Los Acacios	Existente	Var. 4 - 9		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Los Algarrobos	Servicio	Los Acacios	Avda. La Viñita	Existente	Var. 4 - 9		Asimilada según el art. 2.3.1 OGUC
Los Aromos	Servicio	Estadio	Los Acacios	Existente	15		
Categoría OGUC: Local							
Transversal Uno	Local	Avda. La Viñita	Los Álamos 1	Proyectada		12	Apertura

Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña.

Gráfico N°15: Porcentaje de vías existentes, proyectadas y con ensanche, Nueva Talcuna - Marquesa



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información de la Ordenanza del PRC Vicuña

La red vial principal de las localidades de Nueva Talcuna y Marquesa, según lo establecido en el Plan Regulador Comunal de Vicuña, está compuesta por un total de 16 ejes viales, clasificados en 4 vías colectoras, 11 vías de servicio y 1 vía local, de acuerdo con las categorías establecidas por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

Del total de vías, 12 corresponden a tramos existentes (75 %) y 4 proyectadas (25 %), sin registrarse ejes en proceso de ensanche generalizado, aunque algunos presentan ampliaciones puntuales de sección, como se detalla en las observaciones del cuadro.

Las vías colectoras comprenden los ejes de mayor jerarquía dentro de la red estructurante, canalizando el tránsito entre los sectores urbanos y las rutas intercomunales. Destacan la Ruta D-215 (principal corredor longitudinal con secciones entre 15 y 30 metros) y la Calle Ex Línea Férrea, con proyección de 20 metros y un tramo en proceso de ensanche hacia el lado norte. Estas vías aseguran la conectividad externa y el enlace con el sistema vial regional, sirviendo además como soporte para las actividades productivas y de equipamiento local.

Las vías de servicio, que representan la mayor proporción de la red (11 ejes), cumplen funciones de distribución interna, acceso a viviendas y conexión entre las colectoras. Presentan anchos variables entre 4 y 20 metros, con predominio de calzadas entre 10 y 15

metros. Entre ellas, se destacan Avenida La Viñita, Los Nogales y Los Aromos, que estructuran la circulación interna de los barrios, además de Los Álamos 1 y Avenida Las Palmeras, que contemplan tramos proyectados para mejorar la conectividad transversal. Nueve de estas vías se encuentran asimiladas según el artículo 2.3.1 de la OGUC, lo que les otorga reconocimiento normativo como parte del sistema vial urbano.

Por su parte, la vía local corresponde a Transversal Uno, proyectada con un ancho de 12 metros. Este eje busca reforzar la accesibilidad entre los sectores interiores y las vías principales, actuando como conexión complementaria entre las zonas de Nueva Talcuna y Marquesa.

En síntesis, la red evidencia un predominio de vías de servicio consolidadas (69 % del total), que garantizan la movilidad interna y el acceso a predios, junto con una estructura colectora que sostiene la articulación general del sistema vial local y su vinculación con el territorio comunal.

1.4.1.2 Estado de la vialidad estructurante: Calles

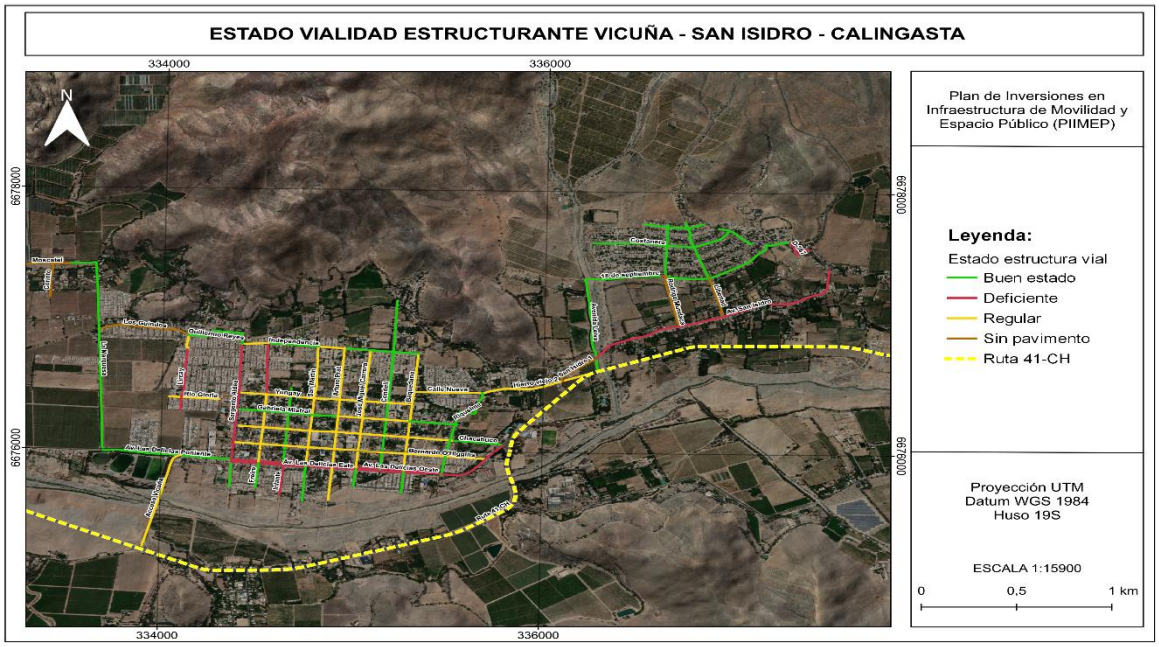
En este apartado, se revisará y analizará el estado de la vialidad estructurante en sentido a las calles de ocupación vehicular. En ella se considera información extraída desde instrumentos de planificación territorial e información levantada en terreno. A partir de la observación de las vías estructuras del área urbana de la comuna de Vicuña, se clasificó su estado según el nivel de conservación del pavimento en las siguientes categorías:

1. **Buen estado**, tramo con superficie continua y uniforme, sin daños visibles o con desgaste mínimo que no afecta la circulación.
2. **Regular**, tramo con superficie moderadamente deteriorada, presentando grietas, desniveles, baches pequeños o reparaciones puntuales que alteran levemente la homogeneidad.
3. **Deficiente**, tramo con superficie muy deteriorada, con baches frecuentes, roturas extensas o parches de gran tamaño que dificultan el tránsito.
4. **Sin Pavimento**, tramo sin recubrimiento asfaltado o de hormigón.

- **Vicuña – San Isidro – Calingasta**

El catastro en terreno efectuado en la ciudad de Vicuña y los alrededores de San Isidro y Calingasta incluyó 38 calles de la vía estructurante principal (29 de Vicuña y 9 de San Isidro-Calingasta), de las cuales algunas fueron divididas en tramos entrecortados debido a la heterogeneidad en sus estados, lo que resultó en un total de 59 observaciones. De la longitud total de las calles evaluadas, un 41.1% (11.841,29 m) corresponden a vías estructurantes en Buen Estado, le siguen las calles en estado Regular con un 36% (10.406,63 m), mientras que los tramos en estado Deficiente y Sin pavimento contemplan un 21.9% (6.337,57 m) y 6.9% (1.998,39 m) respectivamente. En el siguiente mapa podemos observar el estado de la vía estructurante catastrada en terreno de las localidades de Vicuña, San Isidro y Calingasta.

Mapa N°14: Estado vialidad estructurante Vicuña - San Isidro - Calingasta.



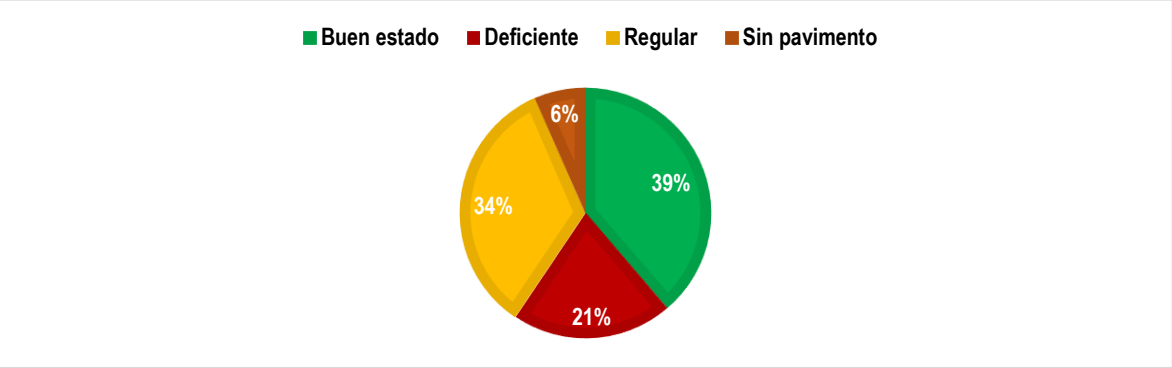
Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Tabla N°18: Resumen del estado de la vialidad estructurante Vicuña - San Isidro - Calingasta

Estado	Longitud (m)	% Longitud total
Buen estado	11.841,294	38,73%
Regular	10.406,633	34,03%
Deficiente	6.337,579	20,73%
Sin pavimentar	1.998,390	6,54%
Total	30.583,89	100%

Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Gráfico N°16: Resumen del estado de la Vialidad estructurante Vicuña - San Isidro - Calingasta.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

- Calles en estado Deficiente: se concentran principalmente en avenidas como Las Delicias (2.191 metros en ambos sentidos) la calle Principal San Isidro (1.507 metros) y Sargento Aldea (902 metros entre Av. Las Delicias y Guillermo Reyes, Fotografía N°1), que presentan grietas continuas, desniveles pronunciados y baches de diversos tamaños. También se incluyen calle Lircay (sector oeste), calle Infante (al sur de Av. Las Delicias), la subida Caracol (D-367), que además de ser empinada carece de barreras y se presentan agujeros; y calle Independencia por calle cerro Tórtola y calle Yungay, donde la pavimentación está inconclusa.
- Calles sin pavimentar: se identifican dos sectores. El primero, en el oeste de la ciudad, incluye las calles Los Guindos, Corinto y Moscatel; y el segundo, en Calingasta, donde Rodrigo Mondaca y Libertad (695 metros sin pavimentar entre ambas) conectan 18 de Septiembre con Calle Principal San Isidro.
- Calles en estado Regular: corresponden mayoritariamente al plano damero de Vicuña, donde se observan baches, grietas en distintas direcciones y lomos de toro desgastados. Aunque son vías transitables, se recomienda mantenerlas en observación, ya que el alto flujo vehicular podría acelerar su deterioro y dificultar futuras reparaciones.
- Calles en Buen Estado: destacan camino La Marquesa (1.436 metros) y Avenida Leiva (775 metros), ambas vías de conexión entre sectores distantes. En Calingasta, se agrupan además varias calles en buenas condiciones, siendo Costanera la de mayor extensión (756 metros). Esta última presenta baches menores en intersecciones (calles Las Tórtolas y Rodrigo Mondaca), insuficientes para reclasificarla como Regular dada a la buena conservación general de la vía.

Fotografías N°1: Calles Mondaca (a la izquierda) y Libertad (a la derecha), camino a Camino Principal San Isidro.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a la imagen de Street Views de Google (abril 2025).

Fotografías N°2: Estado vialidad estructurante en Vicuña - San Isidro - Calingasta.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: calle Sargento Aldea; Fotografía 2: Av. Las Delicias; Fotografía 3: calle Freire (entre calle Independencia y calle Yungay).

- **Rivadavia**

En la localidad de Rivadavia se realizó el catastro en tres vías principales (Mapa N°15): la primera es la calle Bernardo O'Higgins, dividida en dos tramos, el primero corresponde al acceso al poblado desde la Ruta 41-CH hasta la intersección con calle Nueva Gabriela Mistral, con una longitud de 222 metros y en Buen estado de pavimentación; el segundo tramo, Sin pavimentar, alcanza aproximadamente los 388 metros (Fotografías N°2). La segunda vía es calle Nueva Gabriela Mistral, con una extensión de 759 metros, ubicada en una pendiente con un trazado curvo y completamente pavimentada en buen estado. La tercera vía corresponde a la calle Camilo Enrique (Fotografías N°2), la de mayor longitud con 804 metros, de los cuales 614 metros se encuentran en Buen estado, siendo este el tramo principal donde se ubica las viviendas observables en terreno; hacia el noreste, al final del área poblada, se desprende un camino sin pavimentar que corre en paralelo a la Ruta 41-CH en el fondo del valle, mientras que en dirección suroeste presenta un tramo en estado Deficiente que sirve de transición hacia otra ruta sin pavimentar que conduce a Diaguitas.

En el siguiente mapa podemos observar el estado de la vía estructurante catastrada en terreno de las localidades de Rivadavia:

Mapa N°15: Estado vialidad estructurante Rivadavia



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

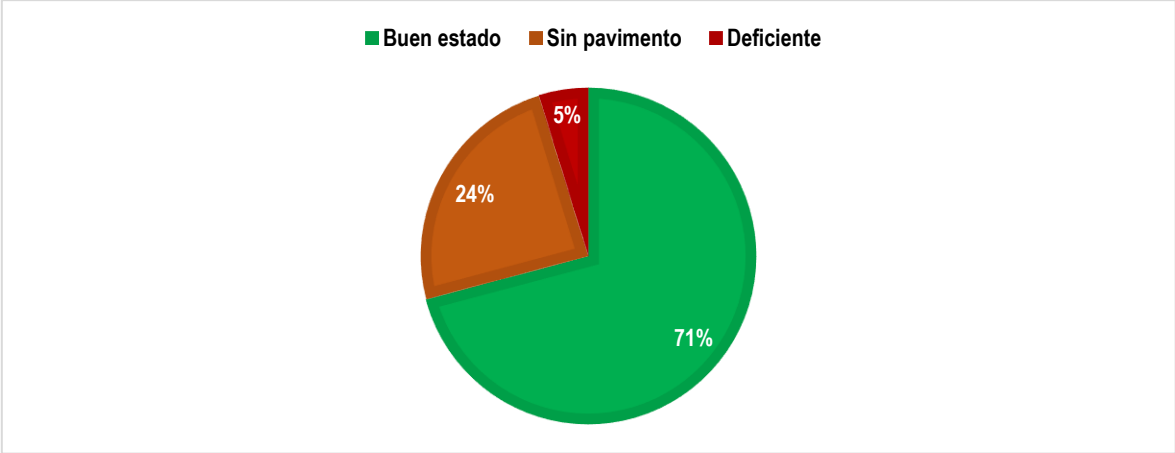
Fotografías N°3: Estado vialidad estructurante en Rivadavia.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Calle Bernardo O'Higgins; Fotografía 2: Calle Camilo Enrique.

En general, del total de 2.253,551 metros catastrados en Rivadavia, el 70,87% corresponde a vías en buen estado, lo que representa un total de 1597 metros. Por otro lado, se encuentran 549,137 metros sin pavimentar, lo que son equivalentes al 24,37%, mientras que 107,411 metros (4,77%) presentan un estado deficiente. Estos resultados reflejan una condición general favorable de la infraestructura vial, aunque se evidencian condiciones típicas rurales con tramos en los extremos de las vías sin pavimentación, según lo observado en el gráfico que podemos ver a continuación.

Gráfico N°17: Resumen del estado de la Vialidad estructurante Rivadavia.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

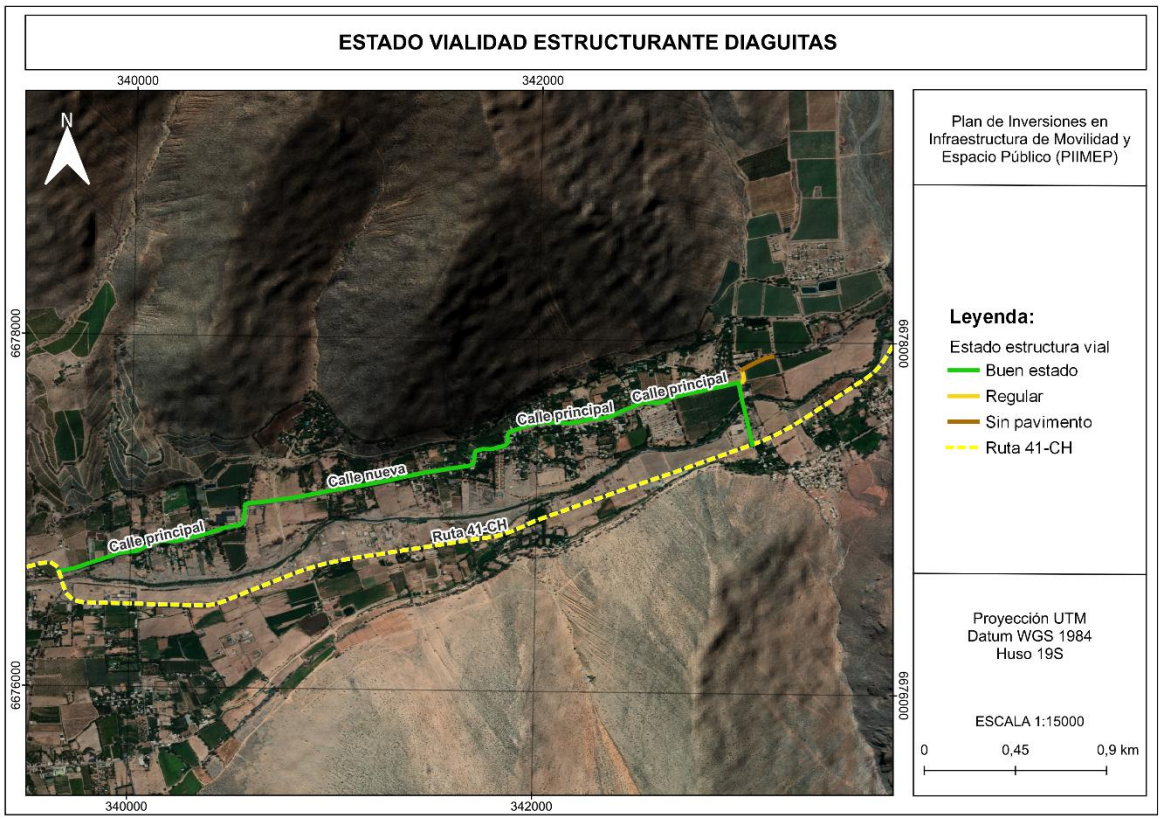
- **Diaguitas**

La vía estructurante de Diaguitas se compone principalmente de un único eje vial, el cual se encuentra subdividido en distintos tramos definidos por curvas (Mapa N°16). El primer tramo corresponde al acceso desde la Ruta 41-CH (tramo más cercano a Vicuña), con una longitud de 1.064 metros y en buen estado. El segundo tramo, Calle Nueva, es el de mayor extensión con 1.464 metros. Su condición general también está en Buen estado, aunque se caracteriza por modificaciones en su traza y pavimento, realizadas para permitir el paso de aguas provenientes de la quebrada que se activa durante eventos de lluvia desde el cerro Mamalluca en dirección norte-sur (Fotografías N°3). El tercer tramo corresponde a la Calle Principal con 586 metros de longitud (Fotografías N°3). Esta vía articula la Zona Típica de Diaguitas y cuenta con pavimento de adoquines, presentando en general un Buen estado, salvo por un parche en el cruce con la Plaza de Diaguitas, al pasar el sector de la Plaza de Diaguitas, retorna el asfalto por otros 596 metros en Buen estado. Al final de esta calle se ubica la intersección con el segundo acceso a Diaguitas (Ruta 41-CH más próxima a Rivadavia), estando también en buen estado. En la otra dirección de la intersección se encuentra la continuación a la Calle Principal, la Ruta D-375, que presenta una curva de 91 metros en estado Regular, seguida por un tramo Sin pavimentar de 167 metros, que continúa dirección hacía el cerro.

En resumen, la vía estructurante de Diaguitas se encuentra en su mayoría en buen estado, con un total de 4.069 metros (94,01%). La Ruta D-375 destaca como el tramo en condiciones menos favorables con 167,934 metros Sin Pavimento (3,88%), mientras que en estado Regular se registraron 91 metros (2,11%). A continuación, se presenta un gráfico con los datos recién expuestos.

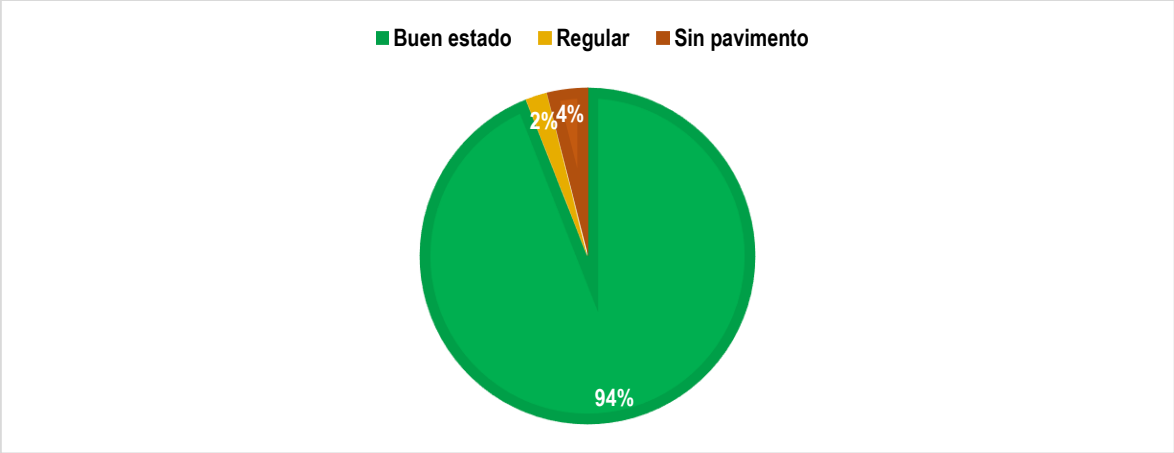
A Continuación, se presenta el Estado vialidad estructurante Diaguitas:

Mapa N°16: Estado vialidad estructurante Diaguitas.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Gráfico N°18: Resumen del estado de la Vialidad estructurante Diaguitas.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Fotografías N°4: Estado vialidad estructurante en Diaguitas.

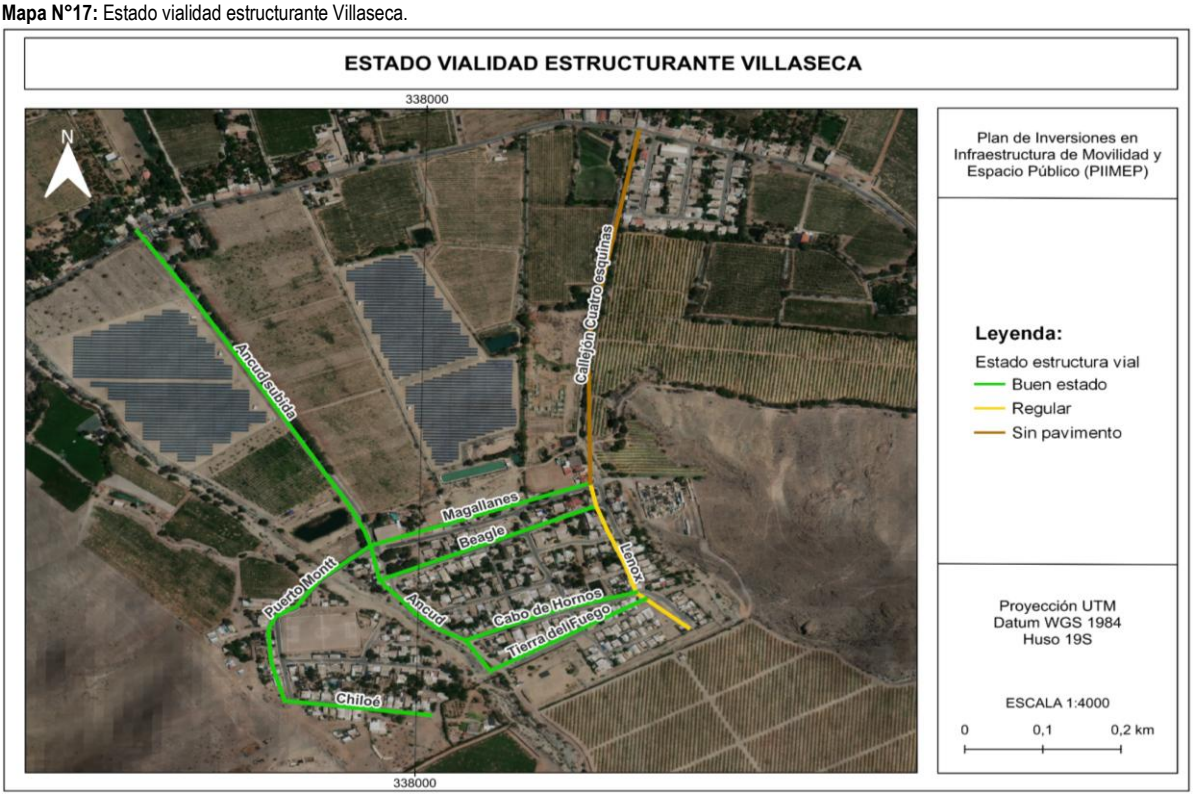


Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Paso de quebrada en Calle Nueva; Fotografía 2: Calle Principal.

- **Villaseca**

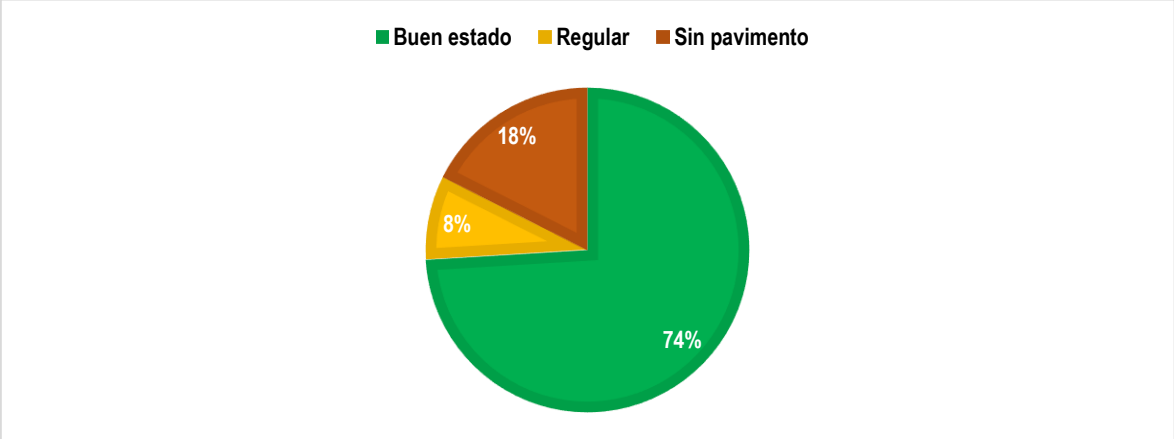
En Villaseca, la mayoría de las vías estructurantes se encuentran en buen estado, con una longitud de 2.411 metros, lo que representa el 74,03% del total. Además, existen 273 metros en estado regular (8,40%) y 572 metros sin pavimentar (17,5%) (Mapa N°17). Esta última categoría corresponde exclusivamente a la vía Cuatro Esquinas (Fotografías N°5), la cual, junto con calle Ancud (Fotografías N°4), conforma una de las dos únicas rutas de acceso y salida de la localidad. Por lo tanto, mejorar este tramo podría tener un impacto significativo en la eficiencia del tránsito vehicular. Otro aspecto relevante es la existencia de un puente en calle Magallanes (Fotografías N°4), el cual fue construido para permitir el paso de la quebrada Los Loros durante eventos de precipitación, asegurando así la conectividad en condiciones climáticas adversas. En el siguiente gráfico podemos ver cómo se encuentra distribuido porcentualmente el estado de las calles en la localidad de Rivadavia. En la siguiente cartografía podemos observar el estado de la vía estructurante catastrada en Villaseca:

Mapa N°17: Estado vialidad estructurante Villaseca.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Gráfico N°19: Resumen del estado de la Vialidad estructurante Villaseca.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Se ilustra a continuación el estado de la vialidad estructurante de Villaseca.

Fotografías N°5: Estado vialidad estructurante en Villaseca.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Acceso Ancud; Fotografía 2: Puente paso Quebrada, Calle Magallanes; Fotografía 3: Acceso Cuatro esquinas.

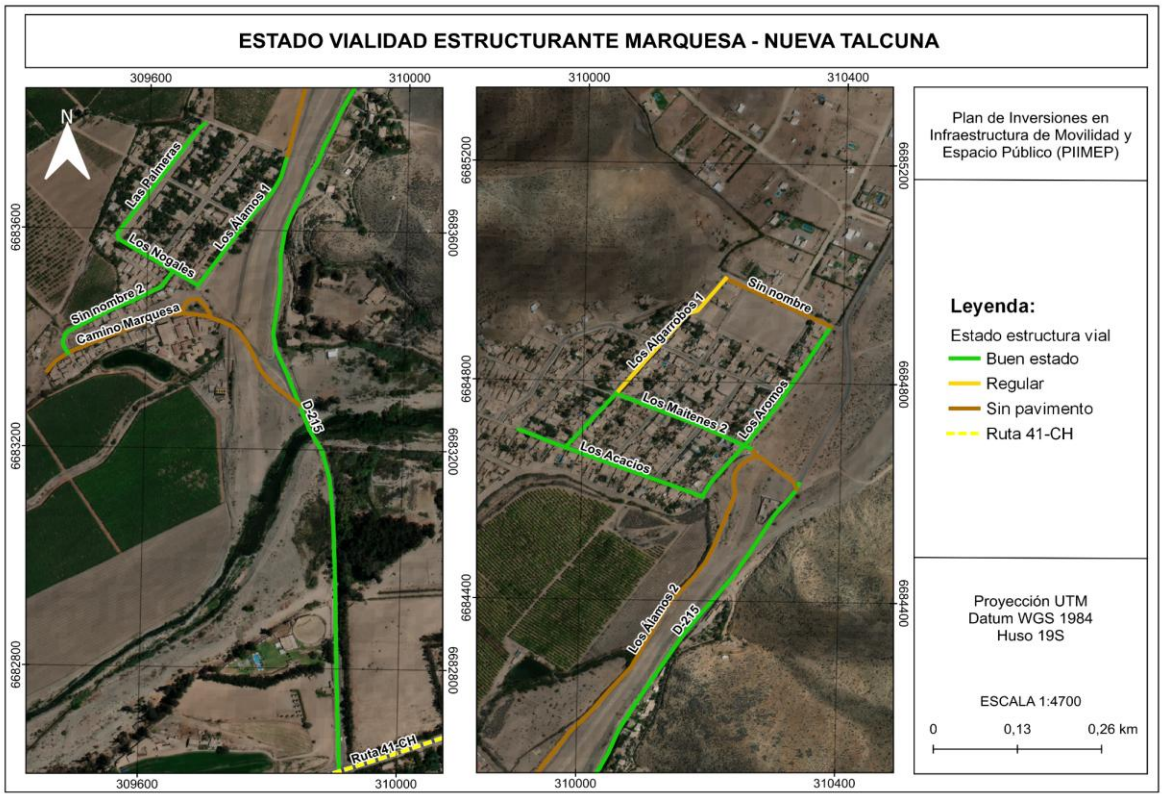
- **Marquesa – Nueva Talcuna**

La Ruta D-215 actúa como el eje estructurante que conecta las localidades de Marquesa y Nueva Talcuna. La información de esta vía fue levantada desde su inicio en la Ruta 41-CH hasta el acceso a Nueva Talcuna, abarcando un tramo de 2.148 metros, clasificado en su totalidad como en buen estado. En la localidad de Marquesa, se castraron 2.558 metros de vías, de los cuales, 921 metros corresponden a pavimento en buen estado como las calles Los Nogales y las Palmeras (Fotografías N°5), y 1.630 metros a vías sin pavimentar. Dentro de estos últimos, destaca un tramo de 1.055 metros que corresponde a la continuación de la calle Los Álamos (identificada como Camino Marquesa en Google Maps) (Fotografía N°5), la cual circula en paralelo a la Ruta D-215 en dirección hacía Nueva Talcuna. Por su parte, en Nueva Talcuna se registraron 1.598 metros de vías, de los cuales 910 metros se encuentran en buen estado, 289 metros no presentan pavimentación. De este segmento sin ningún tipo de pavimento, se destaca el acceso desde la Ruta D-215 con 104 metros de longitud. Además, se identificó un tramo de la calle Los Algarrobos en estado Regular de 272 metros, cuyo pavimento presenta un desgaste observable.

En conjunto, entre Marquesa y Nueva Talcuna, se registraron 4.105 metros en buen estado (65,13%), 272 metros en estado regular (4,33%), y 1.926 metros sin pavimentar (30,56%), el estado de las calles de Marquesa y Nueva Talcuna se puede observar en el siguiente gráfico: El siguiente gráfico representa el estado de la vía estructurante de Marquesa y Nueva Talcuna.

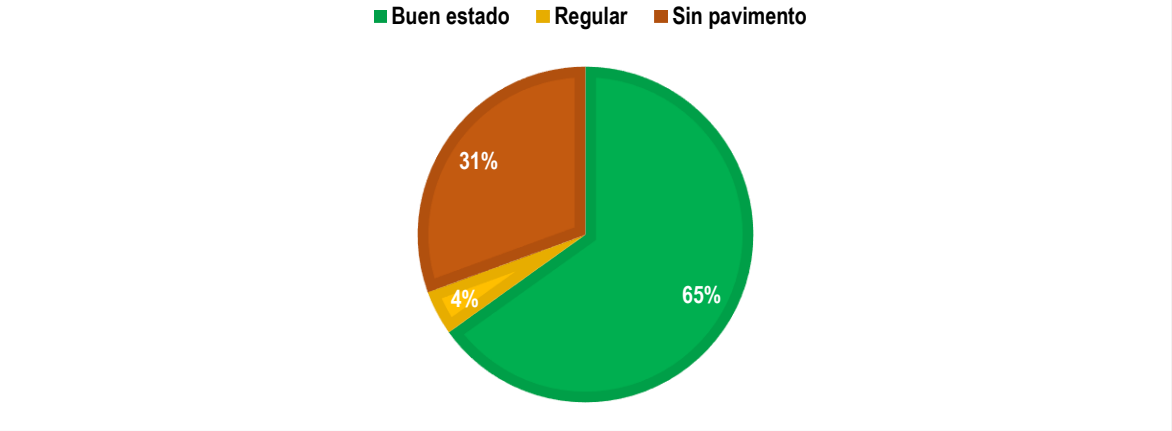
En el siguiente mapa se observa el estado de la vía estructurante catastrada en terreno de las localidades de Marquesa – Nueva Talcuna:

Mapa N°18: Estado vialidad estructurante Marquesa - Nueva Talcuna.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Gráfico N°20: Resumen del estado de la Vialidad estructurante Marquesa-Nueva Talcuna.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Fotografías N°6: Estado vialidad estructurante en Marquesa - Nueva Talcuna.



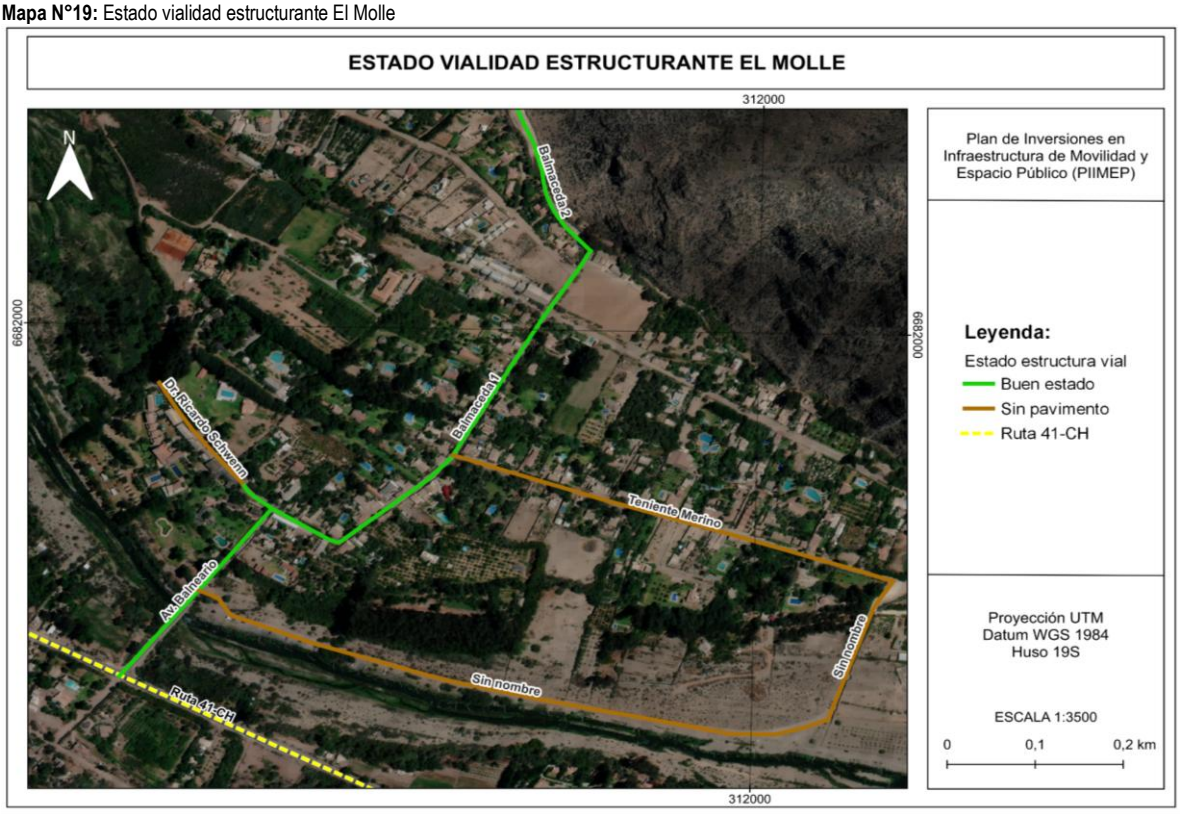
Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Los Álamos camino a Nueva Talcuna; Fotografía 2: Los Algarrobos, Calle Magallanes; Fotografía 3: Los Nogales.

- **El Molle**

En El Molle se registraron aproximadamente 2.896 metros de vías estructurantes, siendo la única localidad donde la mayoría de la infraestructura vial se encuentra sin pavimentar, con un total de 1.659 metros (57,29%). El resto, 1.236 metros (42,71%), corresponde a tramos en buen estado, entre los que destaca el acceso principal desde la Ruta 41-CH, identificado como Avenida Balneario. La continuación de esta vía está conformada por las calles Dr. Ricardo Schwenn y Balmaceda, las cuales también presentan buenas condiciones de pavimentación. En el siguiente gráfico se representa lo señalado en consideración del estado de las vías estructurantes de El Molle catastradas, mostrando el estado dual en que se encuentran:

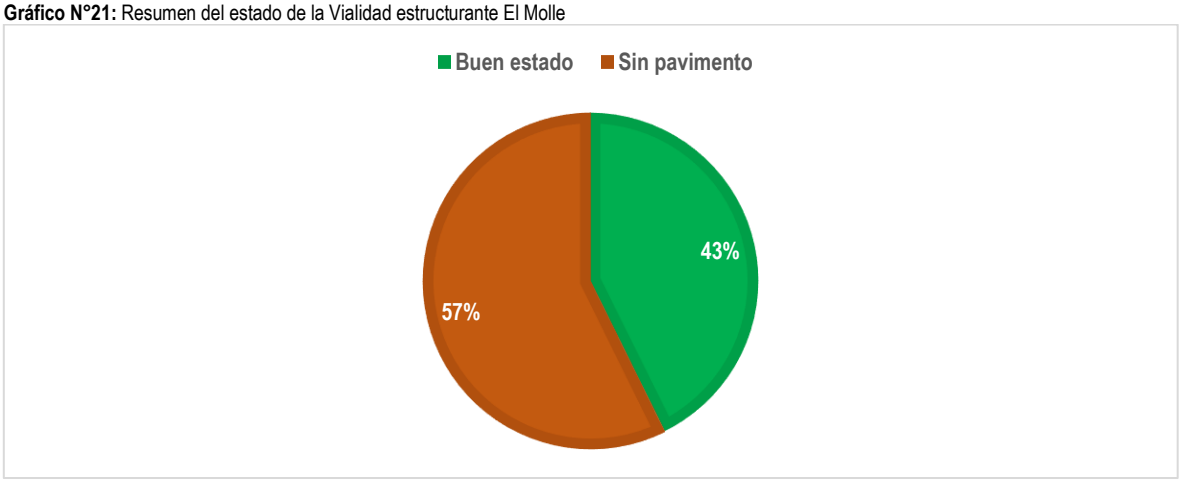
En el siguiente mapa se presenta la espacialización del estado de la vía estructurante de El Molle:

Mapa N°19: Estado vialidad estructurante El Molle



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Gráfico N°21: Resumen del estado de la Vialidad estructurante El Molle



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Fotografías N°7: Estado vialidad estructurante en El Molle



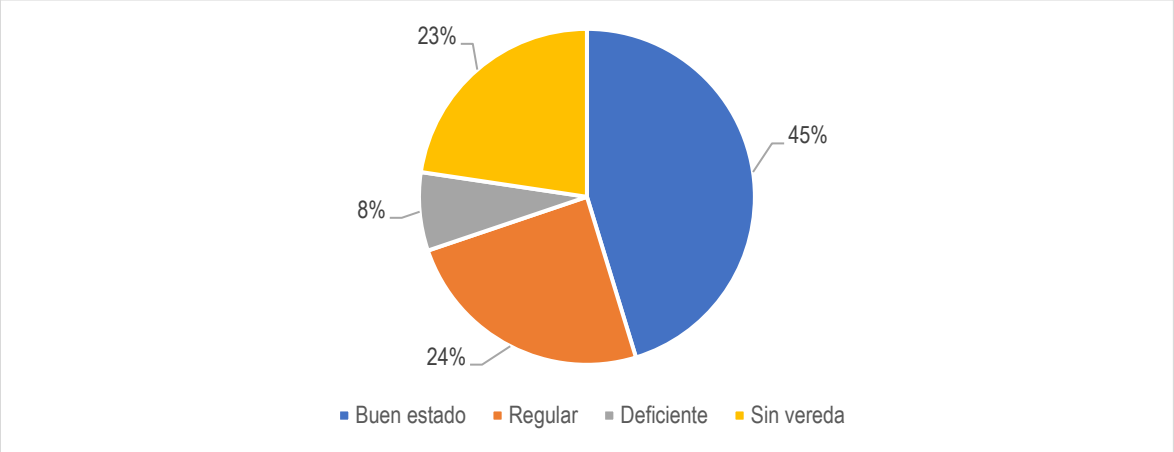
Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Acceso a El Molle a través de Av. Balneario; Fotografía 2: "Balmaceda 2"; Fotografía 3: Calle Teniente Merino.

1.4.1.3 Estado de la vialidad estructurante: Veredas

En este apartado, se revisará y analizará el estado de la vialidad estructurante en sentido a las veredas de uso peatonal. En ella se considera información extraída desde instrumentos de planificación territorial e información levantada en terreno.

En la comuna de Vicuña, el estado general de las veredas evidencia importantes contrastes. De un total de 60 registros válidos, el 40,0% se encuentran en buen estado, lo que refleja avances en infraestructura peatonal en varios sectores. Sin embargo, un 21,7% presenta condiciones regulares, mientras que un 31,7% carece directamente de veredas, lo que representa una barrera significativa para la movilidad, especialmente en zonas periféricas o rurales. Asimismo, un 6,7% de las veredas están en estado Deficiente, muchas veces con grietas, desniveles o falta de accesos inclusivos. El estado de las veredas de El Molle es representado en el siguiente gráfico:

Gráfico N°22: Estado veredas de vías estructurantes comuna de Vicuña.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

El estado general de las veredas en Vicuña - San Isidro - Calingasta, refleja una heterogeneidad significativa tanto en cobertura como en condiciones de transitabilidad. Aunque un número considerable de calles se encuentra con veredas en Buen estado, como algunos tramos de Gabriela Mistral, Infante, Independencia, Riquelme, Calle Nueva, Mondaca, Benjamín Campos y Costanera, se observa una presencia extendida de veredas en estado regular o deficiente, lo que afecta la continuidad peatonal y la accesibilidad universal. Las calles Bernardo O'Higgins, Chacabuco, Yungay, Freire y San Martín presentan desniveles, grietas y huecos producto tanto del desgaste como de intervenciones mal terminadas, como la planificación no terminada del arbolado urbano en Chacabuco (entre Baquedano y Riquelme). Algunas veredas como Sargento Aldea y Lircay se encuentran en estado Deficiente, debido a pavimentos fracturados, cambios abruptos de altura, entre otros, lo que provoca un riesgo para el tránsito peatonal de movilidad reducida. En sectores como Avenida San Isidro y 19 de Septiembre de San Isidro y Calingasta respectivamente, se ausenta la vereda en uno de sus costados, combinado con un estado regular del otro, lo que plantea un desafío para la conectividad peatonal de estos sectores. También se identifican calles sin vereda alguna, como Moscatel, Corinto y sectores de La Marquesa. También se destaca una alta frecuencia de esquinas con acceso universal en Av. las Delicias y en casi la mayoría de las calles que componen el plano damero de Vicuña exceptuando algunas intersecciones de calle Freire, como por ejemplo con Bernardo O'Higgins y Yungay.

En Rivadavia la calle Bernardo O'Higgins cuenta con veredas en estado Regular, caracterizadas por tramos intermitentes con pavimentación desigual en ambos costados, aunque cabe destacar que el sector norte presenta mucho más recorrido sin vereda alguna, aunque también sin viviendas. Por su parte, la calle Gabriela Mistral que se presenta en subida, no sólo carece de espacios adecuados para el tránsito peatonal, sino que también se observan canales de riego al descubierto, lo que representa un riesgo potencial ante posibles accidentes. Finalmente, en Camilo Enrique no existen veredas.

En Diaguitas, el estado general de las veredas evidencia importantes deficiencias en continuidad, conservación y accesibilidad. En el Acceso Diaguitas 1 (más cercano a Vicuña), aunque se observa la existencia de tramos sin vereda pavimentada, sí es posible transitar por aquellas veredas. Sin embargo, en Calle Nueva el estado de la vereda es más crítica, debido a daños estructurales debido a la activación de la quebrada, lo que imposibilita el desplazamiento continuo por la vereda, además se observa una total ausencia de accesos para personas de movilidad reducida. En la vereda norte además de los daños producidos por la activación de la quebrada se observan grietas y acumulación de tierra en algunos tramos, en tanto, la vereda sur aparece de forma discontinua y en mal estado de forma intermitente. En la Calle Principal, tanto el tramo central como su tramo final carecen de accesos en las esquinas y muestran veredas desgastadas o directamente ausentes, dificultando seriamente la circulación peatonal. Finalmente, el Acceso Diaguitas 2 (más cercano a Rivadavia) y el tramo D-375 no cuentan con veredas, lo que dificulta el tránsito peatonal hacía la salida de la localidad. Esta situación limita la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie, especialmente para personas mayores o con discapacidad.

En Villaseca las calles se encuentran en buen estado general y dos carecen de pavimentación. En términos generales, las veredas pavimentadas se distribuyen de forma continua a lo largo de calles como Ancud, Magallanes y Puerto Montt, destacando en esta última la implementación de un punto de reciclaje, lo que sugiere una cierta planificación urbana. No obstante, incluso en calles con pavimentación, se observaron limitaciones de espacio, como en Subida Ancud, donde la vereda es notoriamente angosta. Por otro lado, calles como Linux y Cuatro Esquinas no cuentan con veredas pavimentadas, lo que podría afectar la accesibilidad peatonal en esos sectores. En conjunto, si bien la cobertura de veredas en buen estado es mayoritaria, persisten brechas asociadas al ancho y la continuidad, especialmente en vías secundarias.

En Marquesa y Nueva Talcuna, la situación de las veredas refleja una presencia mayoritaria de infraestructura peatonal en buen estado, particularmente en calles residenciales como Las Palmeras, Los Nogales, Los Acacios y Los Algarrobos, donde las veredas presentan mejores condiciones. Sin embargo, no toda la localidad cuenta con esta uniformidad: por ejemplo, en Los Álamos, aunque la vereda oeste se encuentra en buen estado, la vereda del lado este presenta deficiencias. En el camino de Los Álamos que conecta Marquesa con Nueva Talcuna, se observa una discontinuidad en las veredas, condicionando todo este tramo a una ausencia de veredas.

En El Molle se evaluó el estado de las veredas en al menos siete tramos de calles, revelando una situación mixta en cuanto a la infraestructura peatonal. Sólo tres calles cuentan con veredas en buen estado, destacando la calle Av. Balneario, que funciona como vía de acceso principal, y Dr. Ricardo Schwenn V. esta última calle, hacía al oeste de la intersección con Av. El Balneario presenta un buen estado en la vereda sur, sin embargo, en la vereda norte carece de pavimentación. La calle Balmaceda presenta veredas en estado regular, con grietas y levantamientos abruptos que podrían representar un riesgo, especialmente para personas con movilidad reducida. El resto de las calles, como Teniente Merino y algunas vías sin nombre, no cuentan con veredas pavimentadas, lo que refleja una cobertura irregular de infraestructura peatonal en la localidad.

En los siguientes conjuntos de Fotografías se expone la calidad de algunas veredas en la comuna de Vicuña.

Fotografías N°8: Estado de las veredas en la comuna de Vicuña.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Quebrada en Calle Nueva (Diaguitas); Fotografía 2: Punto de reciclaje (Villaseca); Fotografía 3: Vereda oeste sin completar. Acceso a Vicuña Avenida Las Delicias Poniente (Vicuña).



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Puente acceso a Vicuña (Vicuña); Fotografía 2: Esquina sin acceso universal entre Bernardo O'Higgins y Freire (Vicuña); Fotografía 3: Vereda en Chacabuco en Buen estado (Vicuña).

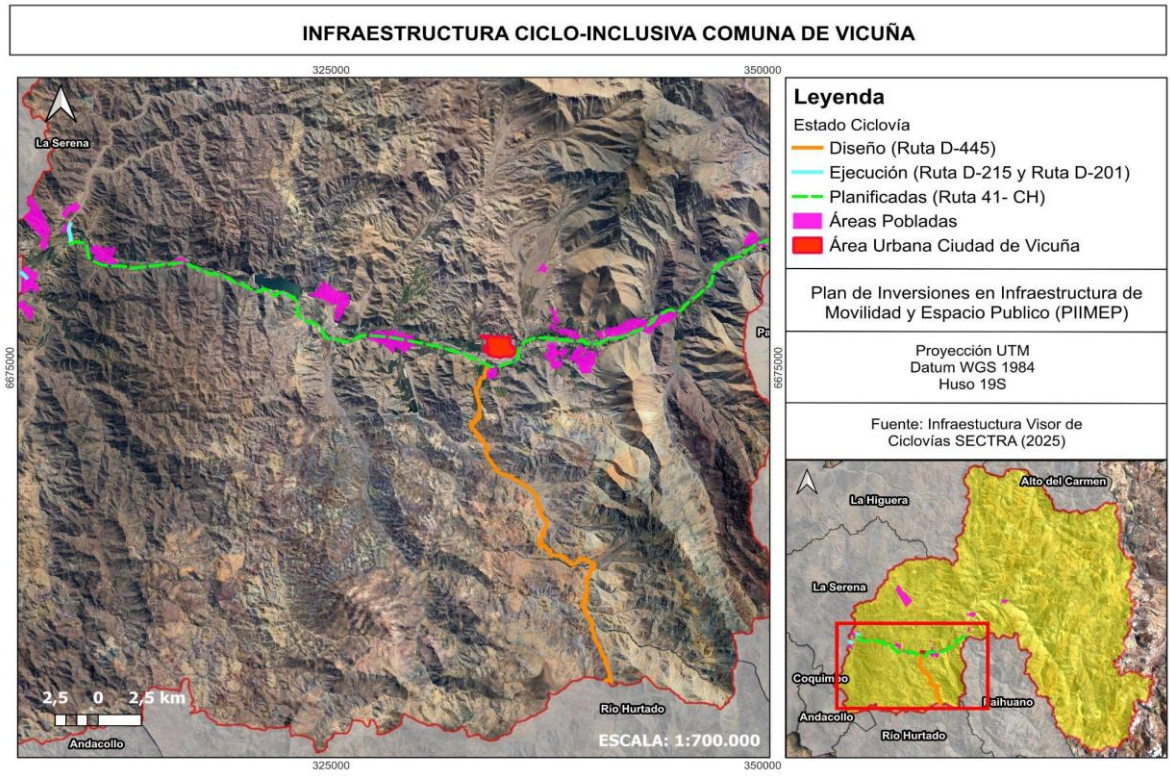


Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Desgaste y resquebrajaduras en calle Freire (Vicuña); Fotografía 2: Vereda en estado Deficiente de la calle Infante, al sur de Av. Las Delicias (Vicuña); Fotografía 3: Vereda en estado Deficiente en calle Balmaceda (El Molle).

1.4.1.4 Infraestructura ciclo inclusiva

Las ciclovías corresponden a vías destinadas exclusivamente al tránsito de bicicletas y otros ciclos, reguladas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, entidad encargada de definir sus criterios de diseño, operación y seguridad mediante normativas específicas[24]. Estas infraestructuras juegan un rol clave en la movilidad urbana, al ofrecer una opción de transporte eficiente, saludable y al alcance de la ciudadanía. Su implementación ayuda a reducir la congestión vehicular y las emisiones de gases contaminantes, aportando a la sostenibilidad urbana. Además, promueven una cultura de desplazamiento más responsable y contribuyen a mejorar la calidad del aire[25]. En este contexto, el siguiente mapa muestra la distribución espacial de los proyectos de ciclovías en la comuna de Vicuña.

Mapa N°20: Estado Ciclovías comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Visor de Ciclovías. 2025. SECTRA.

[24] Biblioteca del Congreso Nacional, 2020. Ley Fácil: Ciclovías.
[25] Ídem.

Según el catastro de ciclovías elaborado por SECTRA[26], en la comuna de Vicuña se identifican cuatro proyectos de infraestructura vial que consideran la incorporación de elementos ciclo-inclusivos como parte integral de su diseño. Estas iniciativas, si bien tienen como eje principal el mejoramiento de la conectividad vehicular, también contemplan la habilitación de espacios seguros para el tránsito de bicicletas, en concordancia con los lineamientos del Plan de Convivencia Vial y la Ley N°21.080. Esto refleja un enfoque de movilidad más inclusivo y sustentable, en el cual la infraestructura para modos no motorizados se incorpora progresivamente a los corredores estructurantes del territorio comunal.

En este contexto, a continuación, se detallan las principales características técnicas de cada una de las ciclovías existentes y proyectadas dentro de la comuna. La información incluye su localización específica según el eje vial correspondiente, el tipo de financiamiento con que fueron o serán ejecutadas, el marco normativo que regula su implementación, el periodo de ejecución de las obras, así como la longitud de cada tramo. Esta sistematización permite dimensionar el avance de la infraestructura ciclista en Vicuña y su integración con la red vial mayor, evidenciando una estrategia gradual pero consistente hacia una movilidad urbana más equitativa y segura.

Tabla N°19: Proyectos de ciclovías comuna de Vicuña

Eje Via	Inicio	Fin	Etapa	Nombre PRO	Cartera	Longitud (km)
D-445	Km 0	Km 28,6	Diseño	Est. Ing. Mej. Ruta D-445 2024-2026	MOP	28,6
D-215	Km 0	Km 1,2	Ejecución	Obra Construcción Puente Marquesa 2023-2025	MOP	1,2
Ruta 41 CH	Km 32,8	Km 80,8	Planificadas	Pref. Conectividad Integral Rivadavia - Vicuña 2024-2026	MOP	48
D-201	Km 30,1	Km 30,55	Ejecución	Obra Const. Puente Pelicana 2024-2026	MOP	0,352

Fuente: Mapocho Consultores en base a Visor de Ciclovías. 2025. SECTRA.

La comuna de Vicuña ha comenzado a consolidar una red de ciclovías como parte de una estrategia más amplia de movilidad sustentable y convivencia vial. Diversos proyectos impulsados por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), aunque centrados principalmente en infraestructura vial, sientan las bases para la futura integración de infraestructura ciclista en el territorio. Un ejemplo de ello es el estudio de mejoramiento de la Ruta D-445, con una extensión de 28,6 km, que se encuentra en etapa de diseño para el periodo 2024-2026.

Asimismo, la ejecución de obras como la construcción del Puente Marquesa en la Ruta D-215 (1,2 km) y del Puente Pelicana en la Ruta D-201 (0,352 km), ambos en curso, también pueden ser consideradas como instancias clave para asegurar espacios de circulación exclusiva o compartida para bicicletas. A nivel de planificación, destaca el proyecto de conectividad integral entre Rivadavia y Vicuña a través de la Ruta 41 CH, que contempla 48 km de intervención vial, y que puede ser determinante en el desarrollo de un "anillo ciclista" o corredores cicloviales interconectados.

1.4.1.4 Infraestructura de transporte público (paraderos)

Levantar información sobre los paraderos de transporte público en la comuna de Vicuña es esencial para comprender y mejorar las condiciones reales de movilidad de sus habitantes. Este tipo de diagnóstico permite identificar brechas de infraestructura, evaluar la accesibilidad y seguridad de los puntos de espera, y planificar intervenciones que respondan a las necesidades de sus habitantes. Especialmente relevante en territorios con alta dispersión geográfica y demanda estacional, como ocurre en Vicuña. Es por esto que se levantó información en terreno de los paraderos de transporte público en el territorio en su condición interurbana, ya que esta es la forma en la que se conectan las localidades a lo largo de la comuna y a escala de Vicuña como ciudad en su rol como eje urbano de la comuna.

- **Paraderos Ruta 41-CH**

En la primera escala de análisis, se capturaron 25 paraderos a lo largo de la Ruta 41-CH desde el acceso a Marquesa y Nueva Talcuna hasta el acceso a Vicuña, y 11 paraderos desde Vicuña hasta el acceso principal a Rivadavia. En el primer tramo se registraron 25 paraderos, de los cuales, 22 corresponden a paraderos de tipo Refugio (Fotografías N°9), estos se caracterizan por tener techo y paredes robustas que aíslan a las ráfagas de viento y refuerzan de mejor forma la protección ante el sol; 2 paraderos fueron catastrados como tipo Techado (Fotografías N°10), los cuales el tejado es su única forma de protección ante las escasas lluvias y los rayos del sol; y finalmente, se encontró un paradero definido como “Simple” a causa de tener un sólo asiento, sin ningún tipo de protección. En el segundo tramo, de Vicuña hasta Rivadavia se encontraron 11 paraderos, 9 de tipo Refugio y 2 como Techado.

[26] Enero, 2025.

Fotografías N°9: Paraderos tipo Refugio Ruta 41-CH en la comuna de Vicuña.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Paradero El Tambo camino a Vicuña (Tramo Marquesa-Vicuña); Fotografía 2: Paradero en salida Diaguitas camino a Vicuña (Tramo Vicuña-Rivadavia).

Fotografías N°10: Paraderos tipo Techado Ruta 41-CH en la comuna de Vicuña.

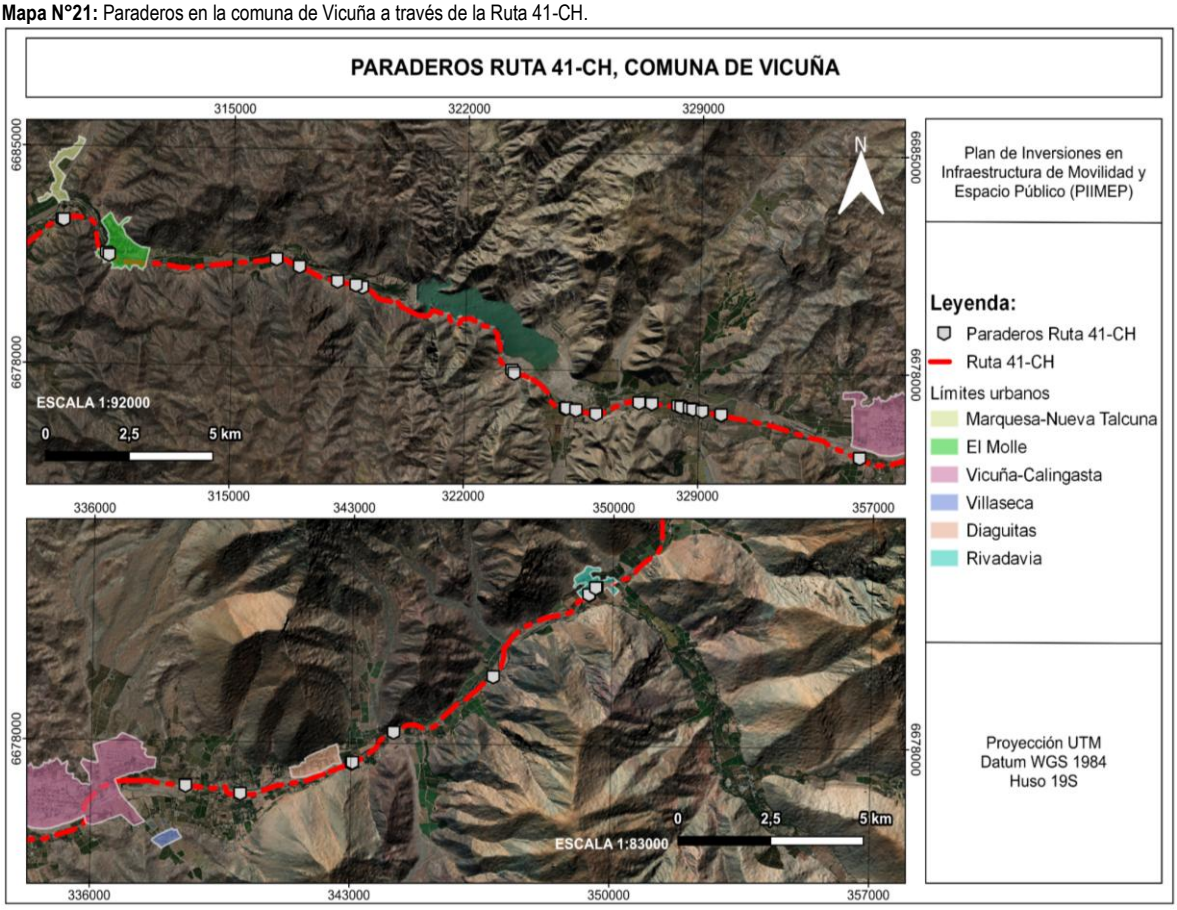


Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Paradero en salida Diaguitas camino a Rivadavia (Tramo Vicuña-Rivadavia); Fotografía 2: Paradero en Escuela Ríos del Elqui de Rivadavia camino a Vicuña (Tramo Vicuña-Rivadavia).

Cabe señalar que 34 de los 36 paraderos observados en la Ruta 41-CH cuentan con bahía de detención lo cual es importante para mejorar la seguridad vial y de los pasajeros, como también el flujo vehicular. Así mismo, se observó que no todas las ubicaciones con paraderos cuentan con este tipo de infraestructura para ambos sentidos, dejando algunos puntos con paradas en una sola dirección, con bahías de detención en ambos sentidos, o en algunos casos, con sólo una bahía de detención en donde se encuentra la parada.

La cartografía con los paraderos extendidos por la Ruta 41-CH se presenta a continuación:

Mapa N°21: Paraderos en la comuna de Vicuña a través de la Ruta 41-CH.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

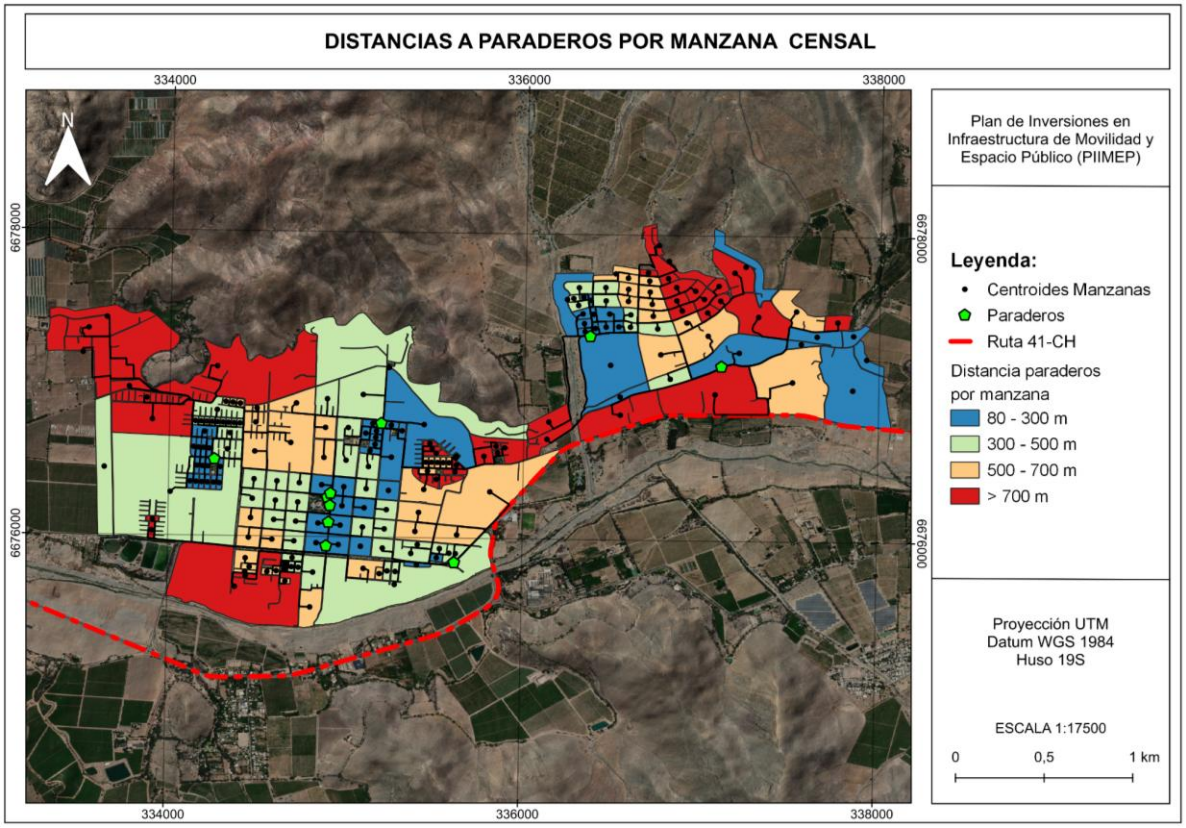
- **Paraderos Vicuña**

Con el objetivo de identificar las zonas de la ciudad que presentan una cobertura óptima de paraderos de transporte público, se llevó a cabo un análisis de redes espaciales. Este análisis se basó en los centroides de las manzanas censales y en la capa de ejes viales proporcionados por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), además de una capa de paraderos catastrados en terreno (se recomienda, para mayor precisión, el uso de datos georreferenciados oficiales).

El algoritmo utilizado calcula la distancia desde cada manzana censal hacía los paraderos más cercanos, utilizando la red vial como medio de desplazamiento. Esta distancia considera la suma del trayecto desde el centroide de la manzana hasta la red vial para homogeneizar las distancias subestimadas de la naturaleza de esta capa de información, la ruta más corta dentro de la red vial, y el tramo desde el eje hasta el paradero. Para cada manzana censal se seleccionó únicamente la ruta con menor distancia total, representando así la distancia al paradero más cercano en términos de accesibilidad real.

Los resultados muestran que las mayores distancias a paraderos se concentran en el sector noroeste de la comuna, con valores que superan los 700 metros. En contraste, el plano damero central de la ciudad presenta una alta densidad de paraderos, lo que se traduce en distancias que generalmente no superan los 500 metros. En el sector de Calingasta, se observa una disminución en la accesibilidad hacia el noreste, explicada por la presencia de únicamente dos paraderos en todo el sector, lo que deja a una gran cantidad de manzanas sin cobertura cercana. El mapa que resalta lo recién señalado se presenta a continuación:

Mapa N°22: Accesibilidad de paraderos en la zona urbana de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

1.4.1.5 Servicios de transporte público

Dada la alta ruralidad de la comuna y la dispersión espacial de sus localidades, resulta oportuno analizar la red de transporte desde una perspectiva transversal, considerando tanto la movilidad interna del núcleo urbano principal como la conectividad entre localidades y su vínculo con los nodos mayores.

El transporte interurbano se organiza principalmente a lo largo de la Ruta 41-CH, mediante paraderos distribuidos en distintas localidades del territorio comunal (ver Sección 1.4.1.5). Este sistema se basa en dos flotas de microbuses que operan entre La Serena y Vicuña, con algunos viajes que se extienden hasta Pisco Elqui, en la comuna de Paihuano. Este último trayecto, de menor frecuencia, conecta Vicuña con localidades como Diaguitas, Campanita y Rivadavia, siendo esta última la parada final dentro de la comuna de Vicuña antes del ingreso a Paihuano. Adicionalmente, existe una línea de taxis colectivos que cubre exclusivamente el trayecto entre La Serena y Vicuña, por lo que los microbuses constituyen el único medio de transporte público que recorre longitudinalmente la comuna.

También se identifican servicios de transporte municipal que conectan Vicuña con localidades ubicadas más allá de Rivadavia, a lo largo de la Ruta 41-CH, extendiéndose hasta el sector de Huanta, en dirección al Paso de Aguas Negras.

En el área urbana de la comuna de Vicuña, se ha identificado que uno de los principales medios de transporte utilizados por la población para desplazamientos locales corresponde al servicio de taxis colectivos. Estos servicios permiten la conexión entre la zona central de la ciudad y los sectores residenciales aledaños, siendo la Plaza de Armas el nodo estructurante de origen y destino más relevante dentro del sistema.

Durante el levantamiento en terreno, se observó un patrón de movilidad centrado en trayectos desde la plaza hacia sectores como Calingasta, El Tambo y otras áreas urbanizadas del entorno inmediato. Una de las líneas de radiotaxis es la denominada “Valle del Sol”, la cual opera desde un paradero ubicado en la Plaza de Armas hacia el sector occidental de Vicuña. Complementariamente, existe un segundo punto de origen importante en Calingasta, desde donde también salen de taxis colectivos hacia diversos sectores del radio urbano.

En este contexto, el sistema de taxis colectivos cumple un rol fundamental en la articulación de la movilidad cotidiana de la población, en un escenario donde no existe una red de transporte público mayor estructurada dentro del casco urbano, sin embargo, cabe destacar que hay mucho desplazamiento peatonal entre el centro del área urbana hacía los alrededores.

Fotografías N°11: Paradas de transporte en Vicuña.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Paradero Línea Valle del Sol en Plaza de Armas de Vicuña; Fotografía 2: Paradero Línea Valle del Sol sector occidental de Vicuña; Paradero 3: Paradero hacía sectores Calingasta, El Tambo y San Isidro desde Vicuña.

1.4.1.6 Operaciones de transporte de carga

La comuna de Vicuña cuenta con una localización estratégica en materia de transporte de carga debido a la presencia de la Ruta 41-CH, eje estructurante que cruza longitudinalmente el territorio comunal. Esta ruta no sólo conecta el transporte de personas entre La Serena con las localidades de Vicuña, sino que forma parte del corredor internacional que une el Paso Fronterizo de Aguas Negras, la provincia de San Juan, Argentina, con el terminal portuario multipropósito de Coquimbo, habilitado para el comercio marítimo internacional.

Este corredor facilita el flujo de carga tanto nacional como transfronteriza, y representa un componente logístico clave para la comuna. Entre las actividades se destaca una intensa actividad agrícola orientada principalmente a la fruticultura y vitivinicultura, cuyos productos requieren del transporte especializado para la exportación y distribución regional y nacional.

Adicionalmente, el territorio tiene un historial en materia de actividad minera. Entre 1979 y 2002 operó en la comuna la emblemática faena aurífera “El Indio”, ubicada en la cordillera cercana a la frontera con Argentina, que impulsó un importante flujo de transporte de carga pesada durante su período de explotación. Aunque esta faena cerró el 2002, actualmente se encuentran al menos tres faenas de extracción del cobre al norte del sector Marquesa (Mina Florida, Mina Coca Cola y Mina Tambor)[27], además de haberse aprobado en 2024 un permiso ambiental para la instalación de 116 puntos de perforación para la exploración minera a cargo de la empresa Barrick Gold[28]. Este nuevo proyecto podría implicar un aumento de flujo de transporte de maquinaria pesada y material minero, por su parte en el Norte de la provincia de San Juan se prevé la instalación de faenas mineras que podrían ver el transporte de carga En tránsito (transfronterizo) como una alternativa para la exportación de su carga debido a la lejanía de sus puertos nacionales en el Océano Atlántico.

Pese al dinamismo de estas actividades económicas, no se observó en terreno una saturación de la Ruta 41-CH en su paso por la comuna. Esto se debe en parte a que el trazado de la ruta bordea las principales localidades urbanas de la comuna, evitando interferencias directas con zonas residenciales o comerciales, permitiendo un tránsito fluido de vehículos de carga sin afectar la calidad de vida urbana.

1.4.2 Demanda de transporte

1.4.2.1 Parque vehicular

El parque vehicular constituye un indicador para comprender el desarrollo urbano, la movilidad y la demanda de infraestructura vial en un territorio. Este concepto hace referencia al total de vehículos motorizados registrados y en circulación dentro de una unidad geográfica determinada, incluyendo automóviles particulares, vehículos de transporte público, camiones, motocicletas, entre otros.

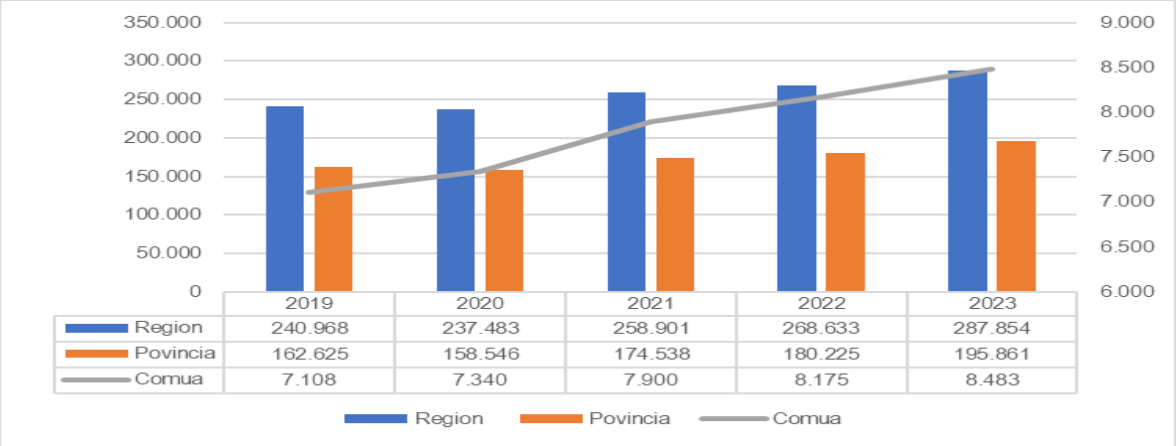
El análisis del parque vehicular permite observar tendencias en el crecimiento del uso del transporte motorizado, lo cual tiene implicancias directas en áreas como la planificación territorial, la gestión ambiental, la seguridad vial y la calidad del aire. Un aumento sostenido del parque vehicular puede reflejar tanto un mayor acceso al transporte privado como desafíos asociados a la congestión, el uso del espacio público y las emisiones contaminantes.

[27] Anuario de la Minería de Chile, SERNAGEOMIN, 2023.

[28] Barrick Chile, https://www.barrickchile.cl/campanario/.

A Continuación, se analiza la evolución del parque vehicular en tres niveles territoriales: Región, Provincia y Comuna, durante el período 2019-2023. Los datos, proporcionados por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), permiten observar las variaciones porcentuales interanuales y la tendencia general de crecimiento del parque vehicular en cada territorio. A través de esta revisión, se busca identificar las principales tendencias de crecimiento y sus posibles implicancias para la gestión pública y la sostenibilidad del sistema de transporte.

Gráfico N°23: Evolución del parque vehicular según unidad territorial para el periodo 2019- 2023



	2019	2020	2021	2022	2023
Region	240.968	237.483	258.901	268.633	287.854
Povincia	162.625	158.546	174.538	180.225	195.861
Comua	7.108	7.340	7.900	8.175	8.483

Fuente: Mapocho Consultores (2024) en base al Informe del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2023)[29].

El parque vehicular regional muestra una recuperación y crecimiento sostenido tras una leve disminución en 2020. Entre 2019 y 2023, el aumento acumulado alcanza un 19,4%, pasando de 240.968 a 287.854 vehículos. Solo entre 2022 y 2023, el incremento es de 7,16%, lo que evidencia una expansión significativa del parque vehicular regional en el último año.

A nivel provincial, el crecimiento del parque vehicular es aún más pronunciado. Entre 2019 y 2023, se observa un aumento acumulado de 20,4%, pasando de 162.625 a 195.861 vehículos. La variación interanual entre 2022 y 2023 es de 8,68%, la más alta entre las tres unidades territoriales, lo que indica una aceleración del crecimiento vehicular en la Provincia.

La comuna presenta un crecimiento más moderado, aunque constante. El parque vehicular aumentó de 7.108 en 2019 a 8.483 en 2023, lo que representa un incremento acumulado de 19,3% en el período analizado. La variación interanual entre 2022 y 2023 es de 3,77%, manteniéndose como el territorio con menor ritmo de crecimiento relativo, aunque con una tendencia estable y ascendente.

El tipo de motorización de los vehículos constituye un factor relevante para el análisis del parque vehicular, ya que refleja tanto las preferencias de los usuarios como los avances en materia de eficiencia energética y políticas de sustentabilidad. En la Región de Coquimbo, el periodo 2019-2023 evidencia una evolución diferenciada entre los distintos tipos de motores (bencineros, diésel, gas y eléctricos), lo que permite observar tendencias clave en la transición hacia tecnologías más limpias. A continuación, se presentan los datos de la evolución del parque vehicular para la región de Coquimbo según tipo de motor.

Tabla N°20: Evolución del parque vehicular de la Región de Coquimbo según tipo de motor periodo 2019-2023

Región de coquimbo	2019	2020	2021	2022	2023	Var% interanual (2022-2023)
Bencinero	172.460	169.418	183.724	190.903	203.858	6,79%
Diésel	64.274	64.121	70.500	72.890	78.737	8,02%
Gas /2	43	37	94	27	21	-22,22%
Eléctrico /3	95	80	131	211	471	123,22%
Total	236.872	233.656	254.449	264.031	283.087	7,22%

Fuente: Mapocho Consultores (2024) en base al Informe del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2023)[30].

Los vehículos con motor bencinero continúan siendo los predominantes en la Región de Coquimbo, representando más del 70% del total del parque vehicular en 2023. Entre 2022 y 2023, se registra un aumento del 6,79%, alcanzando un total de 203.858 unidades. Esta cifra consolida una tendencia de crecimiento sostenido desde 2019, tras una leve baja registrada en 2020. Entre 2019 y 2023, el parque vehicular total de la Región de Coquimbo aumentará de 236.872 a 283.087 unidades, lo que representa un crecimiento acumulado de 19,48%.

El parque vehicular diésel también mantiene una tendencia positiva, con un incremento del 8,02% en el último año, llegando a 78.737 unidades en 2023. Este tipo de motorización mantiene su participación en sectores como el transporte de carga o vehículos de trabajo, donde aún presenta ventajas operativas.

[29] Idem
[30] INE. Permisos de circulación, 2024. Recuperado de https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion

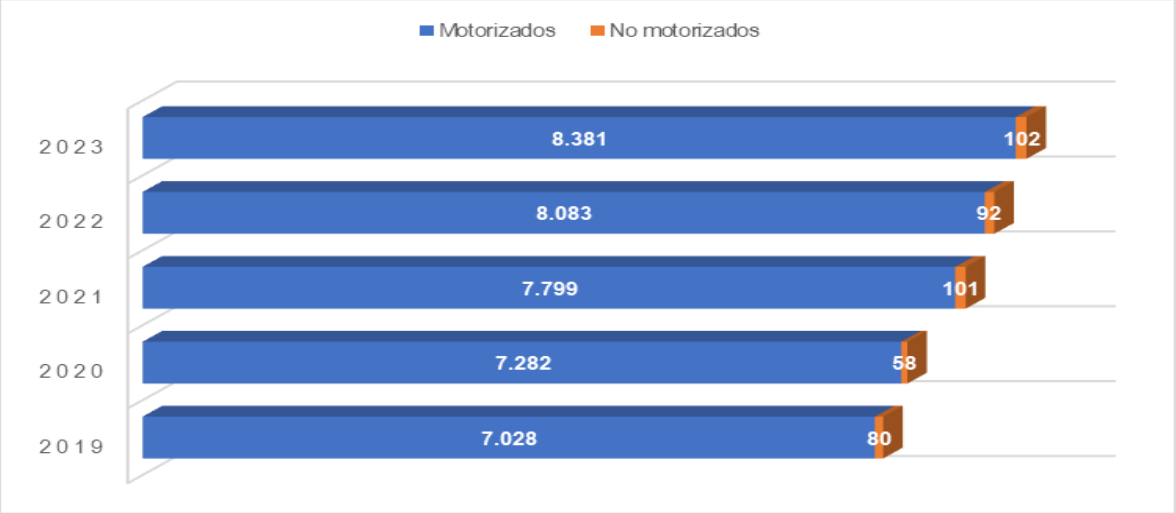
El número de vehículos a gas presenta una fuerte disminución, con una baja interanual del -22,22% entre 2022 y 2023. En términos absolutos, esta categoría representa solo 21 unidades en 2023, lo que evidencia una clara pérdida de relevancia en el parque vehicular regional.

Los vehículos eléctricos, aunque todavía representan una proporción muy reducida del total, muestran el mayor dinamismo. En 2023 se contabilizan 471 unidades, lo que representa un aumento del 123,22% respecto a 2022. Esta cifra refleja una creciente incorporación de tecnologías limpias, en línea con las metas de descarbonización y movilidad sustentable.

El total del parque vehicular en la Región de Coquimbo asciende a 283.087 unidades en 2023, lo que implica un crecimiento general del 7,22% respecto al año anterior. Esta expansión está impulsada principalmente por el aumento en los vehículos bencineros y diésel, aunque comienza a observarse una tendencia emergente en la electromovilidad.

El seguimiento del parque vehicular a nivel comunal permite identificar cambios en la movilidad local y dimensionar la evolución del uso de distintos tipos de transporte. En este caso, se analiza el parque vehicular de la comuna de Vicuña para el periodo 2019–2023, desglosado en vehículos motorizados y no motorizados. La información incluye el total de unidades registradas cada año, así como la variación porcentual interanual entre 2022 y 2023, lo que permite observar las tendencias recientes en la composición y el crecimiento del parque vehicular comunal.

Gráfico N°24: Parque vehicular de la comuna de Vicuña periodo 2019-2023



Fuente: Mapocho Consultores (2024) en base al Informe del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2023).

Entre los años 2019 y 2023, el parque vehicular total de la comuna de Vicuña presenta un crecimiento sostenido, pasando de 7.108 a 8.483 unidades, lo que representa un incremento acumulado del 19,3%. Este aumento está impulsado principalmente por los vehículos motorizados, que en 2023 alcanzan las 8.381 unidades, con una variación interanual del 3,69% respecto a 2022. Por su parte, aunque los vehículos no motorizados representan una proporción menor del total, muestran una variación interanual más alta, con un crecimiento del 10,87% entre 2022 y 2023, al pasar de 92 a 102 unidades. A lo largo del periodo, se observa una tendencia general al alza tanto en el parque motorizado como en el no motorizado, con mayor estabilidad en el primero y variaciones más marcadas en el segundo, lo que permite identificar un patrón de crecimiento continuo en la demanda de vehículos en la comuna.

El desglose por tipo de transporte ofrece una visión detallada de la composición y evolución del parque vehicular en la comuna de Vicuña durante el periodo 2019–2023. Al segmentar los datos en vehículos “Particular y otros”, “Colectivo” y “Transporte de carga”, se identifican las dinámicas específicas de cada categoría y su contribución al crecimiento total del parque vehicular.

Tabla N°21: Vehículos en circulación por tipo de transporte 2019-2023

Tipo de transporte	Año	2019	2020	2021	2022	2023	Var% interanual (2022-2023)
Particular y otros	Automóvil	3.968	4.271	4.595	4.810	4.998	3,91%
	Furgón	169	161	147	175	185	5,71%
	Minibús	182	161	227	155	174	12,26%
	Camioneta	1.855	1.834	1.956	2039	2.073	1,67%
	Motocicleta y similares	218	199	225	242	258	6,61%
	Otros con motor	3	4	3	3	2	-33,33%

Tipo de transporte	Año	2019	2020	2021	2022	2023	Var% interanual (2022-2023)
	Otros sin motor	46	29	57	56	55	-1,79%
Total		6.441	6.659	7.210	7.480	7.745	3,54%
Colectivo	Taxi básico	57	56	69	58	57	-1,72%
	Taxi colectivo	98	98	109	106	109	2,83%
	Taxi turismo	8	9	12	12	14	16,67%
	Minibús, Transporte colectivo	129	132	80	114	106	-7,02%
	Bus Transporte colectivo	64	81	83	88	88	0,00%
Total		356	376	353	378	374	-1,06%
Transporte de carga	Camión simple	242	233	237	220	257	16,82%
	Tractocamión	9	10	18	24	23	-4,17%
	Tractor Agrícola	18	21	31	26	25	-3,85%
	Otros con motor	8	12	7	11	12	9,09%
	Remolque y semirremolque	34	29	44	36	47	30,56%
Total		311	305	337	317	364	14,83%
Total general		7.108	7.340	7.900	8.175	8.483	3,77%

Fuente: Mapocho Consultores (2024) en base al Informe del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2023)[31].

El parque vehicular de Vicuña muestra una tendencia general al alza entre 2019 y 2023, con un crecimiento total del 3,77% en el último año. En el segmento "Particular y otros" predomina el incremento, impulsado principalmente por la evolución de automóviles, furgones, minibuses y motocicletas, mientras que las categorías "Otros con motor" y "Otros sin motor" experimentan descensos. El transporte "Colectivo" presenta fluctuaciones moderadas: aunque algunos modos como taxi turismo registran aumentos, otros como taxi básico y minibús colectivo caen, resultando en una ligera contracción global de –1,06%. Por su parte, el "Transporte de carga" registra una expansión notable (+14,83%), gracias al crecimiento de camiones simples, remolques y otros vehículos de carga, pese a retrocesos en tracto camiones y tractores agrícolas. En conjunto, estos movimientos reflejan una evolución heterogénea según tipo de transporte, aunque con una orientación predominante hacia la ampliación del parque vehicular.

1.4.2.2 Intersecciones relevantes

En el marco del desarrollo del diagnóstico del Plan Integral de Movilidad y Espacios Públicos (PIIMEP) de la comuna de Vicuña, se ha llevado a cabo un análisis de las intersecciones más relevantes dentro de la comuna a través de un levantamiento de información en terreno. Los nodos seleccionados para este análisis son de alta relevancia, ya que representan intersecciones clave que conectan diversas rutas y mejoran la accesibilidad hacia otros sectores. Estos puntos no solo son vitales para el tránsito vehicular, sino que también influyen significativamente en la eficiencia del transporte y en la seguridad vial.

El Plan Regulador Comunal de Vicuña y su red vial estructurante destacan varios nodos clave que articulan el flujo vehicular y peatonal en la comuna. Estos puntos críticos favorecen la conectividad entre el centro urbano, las localidades rurales y los sectores patrimoniales, así como el acceso a equipamientos culturales y turísticos.

Los nodos analizados son los siguientes:

- **Ciudad de Vicuña, San Isidro y Calingasta**

Intersección Av. Las Delicias / Ruta 41-CH: Esta intersección vincula una vía colectora urbana (Av. Las Delicias) con la principal arteria intercomunal de la región (Ruta 41-CH, Troncal), configurando un nodo estratégico de acceso y salida desde el área urbana hacia La Serena y Paihuano.

Intersección Gabriela Mistral / San Martín: Nodo central del casco histórico de Vicuña, donde confluyen dos vías colectoras. Regula el tránsito peatonal y vehicular en la Zona de Conservación Histórica 2 (ZCH2), próximo a equipamientos patrimoniales y administrativos.

Intersección Chacabuco / Arturo Prat: Ambos ejes son vías colectoras del centro de Vicuña. Esta intersección facilita la circulación entre la zona cívica, el área comercial central y el perímetro de la Circunvalación Norte, siendo Arturo Prat la calle en la que se encuentra el hospital comunal. Mientras que Chacabuco conecta el ingreso vehicular desde la Ruta 41-CH.

[31] Informe del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2023)

Intersección Av. Las Delicias / Av. Sargento Aldea: Cruce entre ambas vías colectoras (Las Delicias) (Sargento Aldea). Canaliza el acceso hacia barrios residenciales y equipamientos educativos, con flujos mixtos de vehículos particulares y escolares.

Intersección Ruta 41-CH / Ruta D-465 y Ruta D-239: Nodo intercomunal que enlaza la Ruta 41-CH (Troncal) con la Ruta D-465 (colectora) y la Ruta D-239 (servicio). Articula los flujos de transporte regional con la Circunvalación Norte y los accesos a Calingasta y sectores agrícolas del valle.

Intersección Guillermo Reyes / Av. Sargento Aldea: Punto donde convergen la calle Guillermo Reyes (colectora) y la avenida Sargento Aldea (colectora). Es clave para el ingreso al centro patrimonial y a los inmuebles de conservación histórica ICH 8 y 9, ambos equipamientos educativos.

- **Localidad Calingasta**

Intersección Ruta 41-CH / Ruta D-287: Este cruce corresponde a un nodo de carácter intercomunal, donde la Ruta 41-CH (Troncal principal de alcance regional) se conecta con la Ruta D-287 (Colectora), facilitando el acceso a sectores rurales del valle medio del Elqui.

Intersección Ruta D-359 con Ruta D-367: Intersección entre Ruta D-359 (Colectora) y Ruta D-367 (Servicio) ambas estructuran el sistema de conectividad local en áreas rurales de Vicuña. Esta intersección cumple una función importante en la articulación entre sectores de uso agrícola y áreas de expansión habitacional, facilitando el tránsito de vehículos menores y maquinaria agrícola.

- **Localidad de Diaguitas**

Intersección Ruta 41-CH / Ruta D-333: Corresponde a la entrada principal a la localidad de Diaguitas desde la Ruta 41-CH (Troncal), vinculando esta arteria regional con la vía local menor D-333, que atraviesa el núcleo urbano.

Intersección Callejón La Quebrada / Camino a Diaguitas: Cruce entre dos vías locales. Este nodo conecta sectores residenciales de Diaguitas con la vía principal de acceso, siendo especialmente importante para el turismo hacia la Iglesia de Diaguitas (ICH 14).

Intersección Calle Principal / Ruta D-391: Nodo estructurante local donde la vía principal urbana conecta con la Ruta D-391 (servicio), articulando la infraestructura comunitaria con la Zona de Conservación Histórica 4 (ZCH4).

- **Localidad de Rivadavia**

Intersección Ruta 41-CH / Ruta D-369: Punto de enlace entre la vía troncal regional y la Ruta D-369 (local), que conecta con sectores agrícolas y rurales de Rivadavia.

Intersección Camino Henríquez / Av. Gabriela Mistral: Cruce entre vías colectoras y la avenida Gabriela Mistral, que regula el ingreso a zonas de servicios y comercio menor dentro de la localidad.

Intersección Ruta 41-CH / Ruta D-485: Nodo entre vía troncal Ruta 41-CH y Ruta D-485 (Local) que permite el acceso a zonas de cultivo y caminos interiores. Se conecta directamente con parcelas agrícolas del valle de Rivadavia.

- **Localidad de El Molle**

Intersección Ruta 41-CH / Ruta D-319: Cruce estructural que articula la Ruta 41-CH (Troncal) con la Ruta D-319 (Local), dando acceso directo a la localidad de El Molle y sus zonas turísticas y vitivinícolas.

Intersección Ruta D-309 / Callejón Ferrenor: Intersección entre una vía de servicio Ruta D-309 con Callejón Ferrenor (Local) que conecta viviendas residenciales con áreas agrícolas y de expansión urbana hacia el río Elqui.

- **Localidad de Marquesa – Nueva Talcuna**

Intersección Ruta D-215 / Camino Marquesa: Nodo principal que une la Ruta D-215 (Colectora) con la Avenida Las Palmeras (Camino Marquesa). Esta intersección conecta zonas productivas con sitios de interés turístico como la ex estación FFCC Marquesa (ICH 1), articulando vocaciones industriales y patrimoniales.

Intersección Los Nogales / Los Álamos: Cruce entre dos vías de servicio con función residencial. Regula el tránsito interno de los barrios del área de Nueva Talcuna, conectando con equipamientos básicos y escuelas.

Intersección Ruta D-309 / Ruta D-215: Intersección clave dentro de la red local, donde una se une a la Ruta D-215 (Colectora) se une a dos vías de servicio que definen flujos hacia sectores productivos, habitacionales y de expansión del sector Nueva Talcuna.

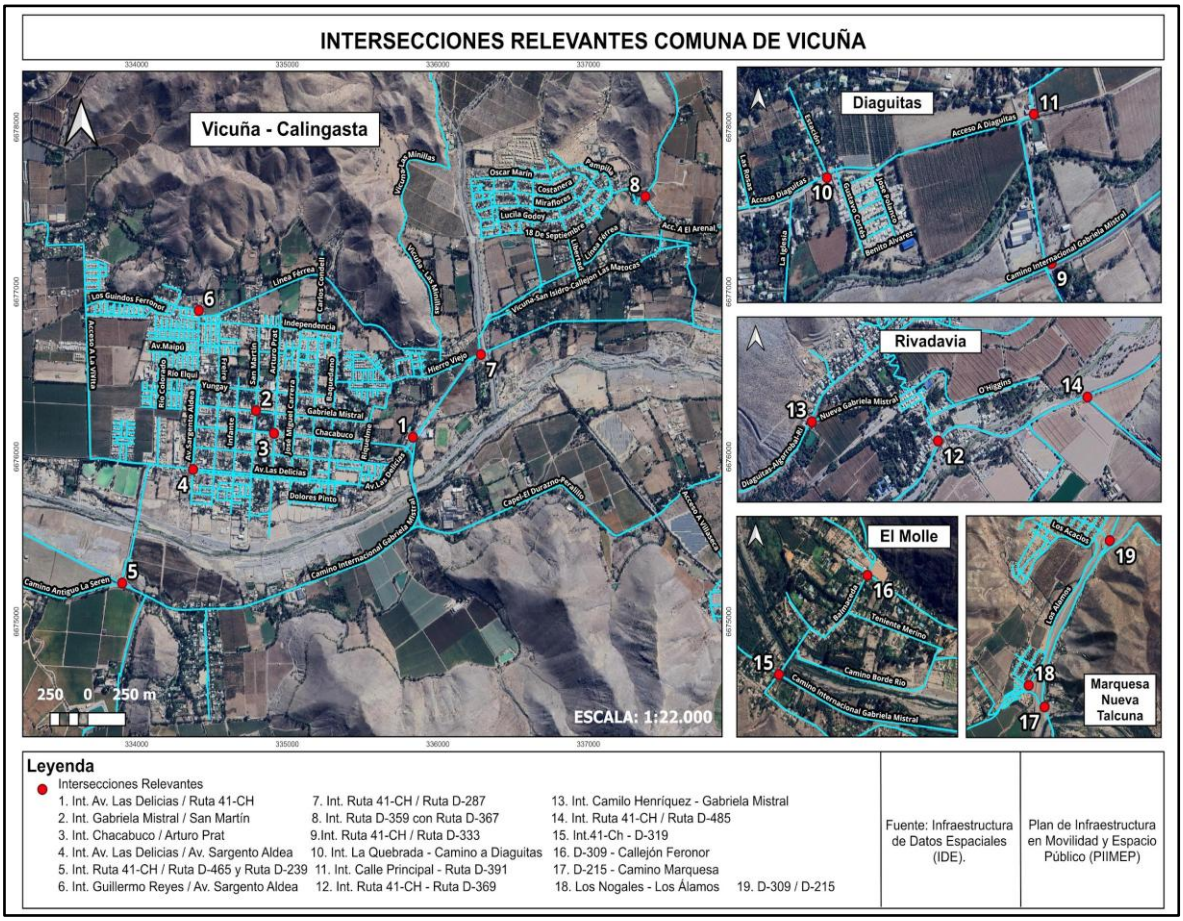
Fotografías N°12: Intersecciones relevantes Plaza de Armas de Vicuña.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía 1: Intersección Calle Chacabuco con Arturo Prat; Fotografía 2: Calle Gabriela Mistral con Arturo Prat; Fotografía 3: Calle Gabriela Mistral con San Martín; Fotografía 4: Calle Chacabuco con San Martín.

A Continuación, se ilustran las principales intersecciones identificadas en el PRC-2021.

Mapa N°23: Principales intersecciones de la comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a PRC-2021 Vicuña.

En la Ciudad de Vicuña, San Isidro y Calingasta, el PRC identifica varios nodos clave de la red vial estructurante, todos estrictamente jerarquizados según el Art. 2.3.1 de la OGUC. Por ejemplo, la intersección Av. Las Delicias / Ruta 41-CH articula el tráfico de ingreso y egreso del área urbana. En el cruce Gabriela Mistral / San Martín se vinculan dos ejes principales del centro histórico. El cruce Chacabuco / Arturo Prat conecta el casco patrimonial con la circunvalación, mientras que Av. Las Delicias (colectora) / Av. Sargento Aldea regula el flujo hacia los barrios residenciales y equipamientos educativos. Finalmente, el nudo Ruta 41-CH (colectora) / Ruta D-465 y Ruta D-239 integra las rutas intercomunales con la circunvalación norte, y la intersección Guillermo Reyes / Av. Sargento Aldea canaliza el acceso al centro patrimonial y a la escuela Lucila Godoy Alcayaga (ICH 8).

En la localidad de Diaguitas, el cruce Ruta 41-CH / Ruta D-333 constituye el enlace principal con Vicuña. La intersección Callejón La Quebrada / Camino a Diaguitas facilita el flujo turístico hacia la Iglesia de Diaguitas (ICH 14). El cruce Calle Principal / Ruta D-391 articula el trazado urbano con la Zona de Conservación Histórica 4 (ZCH4).

En Rivadavia, el cruce Ruta 41-CH / Ruta D-369 marca el punto de unión con el valle. La intersección Camino Henríquez / Av. Gabriela Mistral coordina el acceso al comercio vecinal, y el nudo Ruta 41-CH / Ruta D-485 optimiza la circulación hacia los sectores agrícolas.

En El Molle, la conexión Ruta 41-CH / Ruta D-319 regula el tránsito entre la ribera del Elqui y la localidad. El cruzamiento Ruta D-309 / Callejón Ferrenor sirve de válvula de acceso a las zonas residenciales.

Finalmente, en Marquesa–Nueva Talcuna, el cruce Ruta D-215 / Camino Marquesa enlaza áreas productivas y turísticas, destacando el acceso a la Ex-Estación FFCC Marquesa (ICH 1). Las intersecciones Los Nogales / Los Álamos y Ruta D-309 / Ruta D-215 organizan los circuitos locales de movilidad y definen el perímetro de expansión urbana.

Fotografía N°13: Intersección Ruta 41-CH - Acceso a Vicuña desde D-465.



Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno.

Fotografía N°14: Intersección Ruta 41-CH - Acceso a Vicuña Av. las Delicias.

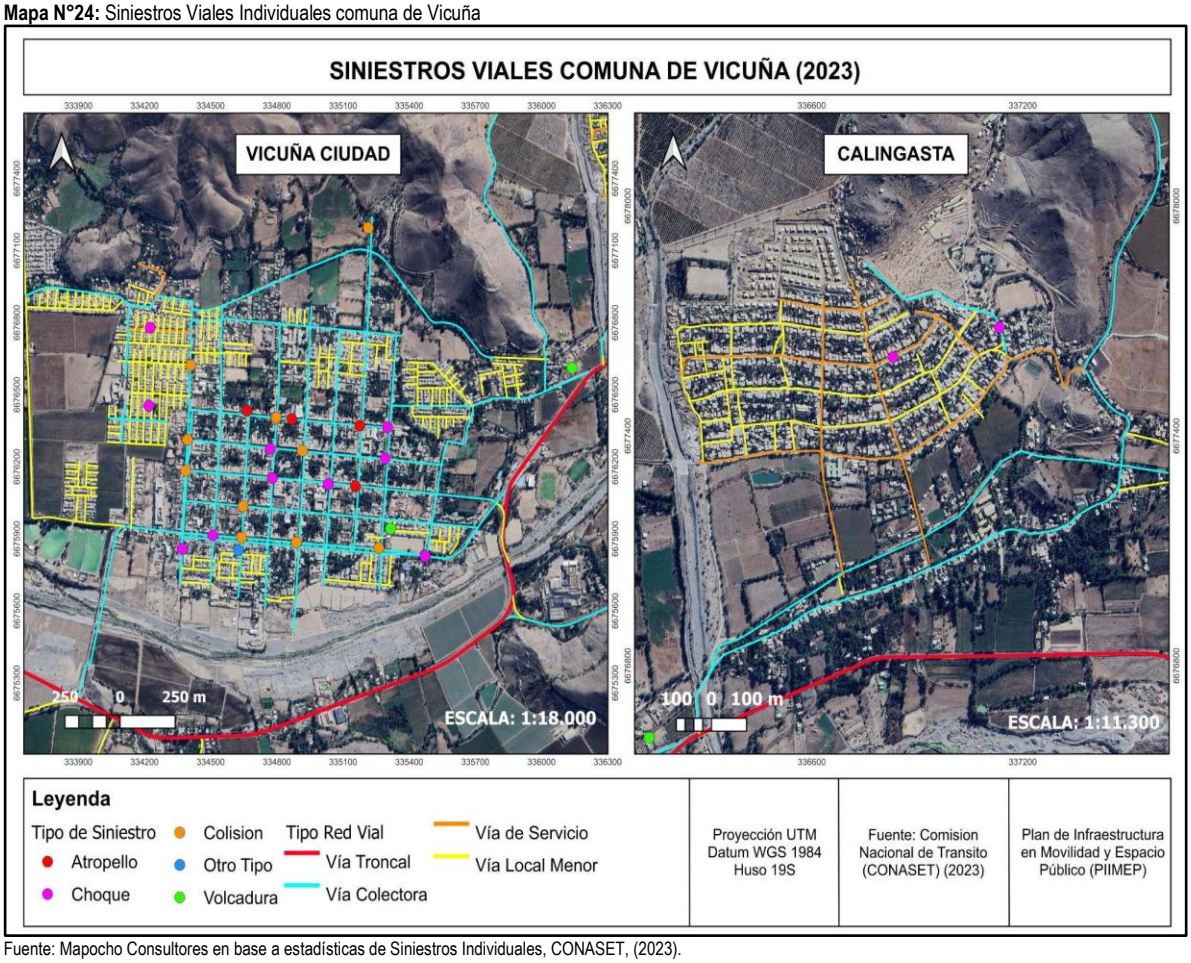


Fuente: Mapocho Consultores, en base a información levantada en terreno. Fotografía: Acceso a Vicuña hacía Av. Las Delicias.

1.4.2.3 Accidentes de tránsito

Un siniestro vial corresponde a un evento que tiene lugar en las vías de circulación, en el que suelen estar implicados vehículos motorizados, peatones, ciclistas u otros actores del tránsito. La magnitud de estos hechos puede ir desde simples daños materiales hasta consecuencias graves o fatales. Las causas que los provocan son múltiples, abarcando errores humanos, condiciones climáticas desfavorables, fallas técnicas o deficiencias en la infraestructura vial[32]. Este apartado se centra en la seguridad vial, abarcando temáticas como accidentes vehiculares, atropellos, estado de las vías, fiscalización y otros elementos asociados.

Mapa N°24: Siniestros Viales Individuales comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a estadísticas de Siniestros Individuales, CONASET, (2023).

A continuación, se presentan definiciones precisas para los principales tipos de siniestros viales reportados en Chile, aplicables al análisis en la comuna de Vicuña. Estas definiciones siguen criterios utilizados por la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET) y la Carabineros de Chile, organismos responsables de la sistematización de datos de tránsito a nivel nacional:

Colisión: Una colisión es un siniestro vial en el que dos o más vehículos se impactaron entre sí, ya sea frontal, lateral o por alcance, generando daños materiales y/o lesiones a sus ocupantes. No incluye el impacto con objetos fijos o personas[33].

Choque: El choque corresponde al impacto de un vehículo motorizado contra un objeto fijo o móvil que no sea otro vehículo, como postes, árboles, muros, barreras u otros elementos de la vía pública. Se diferencia de la colisión por no involucrar otro vehículo en movimiento[34].

Volcadura: La volcadura es un tipo de siniestro en el que un vehículo pierde la estabilidad y se gira total o parcialmente sobre uno de sus ejes (longitudinal o transversal), sin que necesariamente exista contacto con otro vehículo u objeto. Generalmente está asociada a excesiva velocidad, pérdida de control o condiciones desfavorables de la vía[35].

[32] Organización Mundial de la Salud (OMS): Informe sobre seguridad vial mundial.
[33] CONASET s.f. Glosario de Términos en Seguridad Vial.
[34] Ídem.
[35] Ídem.

Atropello: El atropello es el impacto de un vehículo motorizado contra un peatón, ciclista u otra persona que se encuentre desplazándose o cruzando la vía. Es uno de los tipos de siniestros con mayor gravedad en términos de consecuencias para las víctimas[36].

A continuación, según la información extraída de las estadísticas de siniestros individuales de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, se detallan los siniestros viales ocurridos en la comuna de Vicuña en el año 2023[37,38], estos clasificados por tipo, vía e intersección afectada y cantidad de lesionados.

Tabla N°22: Principales vias con Siniestros individuales comuna de Vicuña 2023

Tipo	Calle Uno	Calle Dos	Tipo de Vía	Lesionados
Choque	Bauer	-	Colectora	0
Colisión	Callejón Marquesa	-	Local	2
Volcadura	Camino San Isidro	-	Colectora	1
Atropello	Chacabuco	Carrera	Colectora	1
Choque	Chacabuco	San Martin	Colectora	0
Choque	Chinchilla	Sector Pampilla	Colectora	1
Colisión	Condell	Las Delicias	Colectora	0
Choque	Costanera	-	Servicio	0
Colisión	Gabriela Mistral	Arturo Prat	Colectora	0
Colisión	Infante	-	Colectora	0
Otro Tipo[39]	Infante	Tala	Colectora	0
Choque	José Manuel Balmaceda	Teniente Merino	Servicio	0
Choque	José Miguel Carrera	Chacabuco	Colectora	0
Choque	Las Américas	-	Colectora	1
Choque	Las Delicias	Arturo Prat	Colectora	1
Choque	Las Delicias	Baquedano	Colectora	1
Colisión	Las Delicias	Freire	Colectora	2
Colisión	Las Delicias	Infante	Colectora	2
Colisión	Las Delicias	Riquelme	Colectora	0
Choque	Nueva	Baquedano	Colectora	0
Choque	Pedro Moral Quemada	-	Servicio	0
Volcadura	Puente Preliterio Tomas Álvarez	-	Local	1
Choque	Rio Turbio	-	Local	0
Colisión	San Martin	Yungay	Colectora	1
Colisión	San Martin	Yungay	Colectora	4
Choque	Sargento Aldea	-	Colectora	0
Colisión	Sargento Aldea	Chacabuco	Colectora	1
Colisión	Sargento Aldea	Gabriela Mistral	Colectora	0
Colisión	Sargento Aldea	Maipú	Colectora	0
Atropello	Yungay	-	Colectora	1
Atropello	Yungay	Carlos Condell	Colectora	1
Atropello	Yungay	Carrera	Colectora	1

Fuente: Mapocho Consultores en base a estadísticas de Siniestros Individuales, CONASET, (2023).

En la comuna de Vicuña se registran 32 siniestros viales individuales, de los cuales el 37,5% corresponde a choques (12 casos), el 34,4% a colisiones (11 casos), el 15,6% a atropellos (5 casos), el 6,3% a volcaduras (2 casos) y un 3,1% a otro tipo (1 caso). Choques y colisiones juntos representan el 71,9% de los eventos, lo que indica una alta frecuencia de incidentes entre vehículos, probablemente asociados a intersecciones, exceso de velocidad o falta de regulación.

[36] Ídem.
[37] La información espacial de CONASET sobre siniestros individuales en la comuna de Vicuña abarca solo hasta el 2023.
[38] Las vías que aparecen en solitario corresponden a siniestros individuales ocurridos en una única vía y sin intersección con otra.
[39] Siniestro vial no especificado por CONASET.

En términos de consecuencias humanas, se registran un total de 24 personas lesionadas, siendo las colisiones el tipo más lesivo con 13 lesionados (54,2%), seguidas por choques y atropellos con 3 lesionados cada uno (12,5%), y las volcaduras con 2 lesionados (8,3%). El caso más grave se produjo en la intersección de San Martín con Yungay, con 4 personas lesionadas en una sola colisión.

Respecto al tipo de vía, 25 de los siniestros (78,1%) ocurren en calles clasificadas como colectoras, 4 en vías locales (12,5%), 3 en vías de servicio (9,4%). Las vías colectoras, que canalizan tránsito entre zonas residenciales y arterias principales, concentran la mayoría de los incidentes, lo que sugiere condiciones de circulación riesgosas posiblemente asociadas a falta de señalización o conflictos modales.

Las calles con mayor recurrencia de eventos son Las Delicias (6 siniestros), Sargento Aldea y Yungay (4 cada una), y San Martín (3 casos). En particular, Las Delicias registra 5 colisiones o choques con un total de 6 lesionados, consolidándose como un punto crítico en la red vial comunal. En resumen, el análisis confirma una concentración de siniestros en vías colectoras, las cuales se caracterizan por tener la mayor cantidad de flujo vehicular de la ciudad, también en ellas se concentran gran parte de los servicios locales. Sumado a la alta velocidad de uso, es necesario enfatizar las acciones preventivas de las autoridades y de carabineros en este tipo de vías.

1.4.3 Hallazgos Movilidad y Transporte

En esta sección se incluye una tabla que sintetiza los principales hallazgos derivados del análisis de los Movilidad y Transporte de la comuna de Vicuña. Esta matriz servirá como base para el capítulo 7 de Conclusiones, en el que se desarrollará un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas). La información obtenida se emplea posteriormente para identificar las Potencialidades y los Factores Críticos de la comuna de Vicuña.

Tabla N° 23: Principales hallazgos de Movilidad y Transporte

Hallazgo	Descripción	Clasificación
Vías Importantes poseen obras de Ensanche	Las 7 vías con ensanche definido (7 % del total) se localizan en sectores consolidados de alto uso vehicular. Estas intervenciones consideran incrementos relevantes de sección, como en Avda. Las Delicias (de 13 a 30 metros) y Calle Nueva (de 10 a 20 metros), lo que permitirá elevar su capacidad y resolver puntos críticos de saturación. Otros casos como Hierro Viejo, San Martín (tramo norte) o Unión Parra contemplan ampliaciones más acotadas, pero necesarias para estandarizar la red.	Fortaleza
Aperturas	Las 26 aperturas proyectadas representan el 27 % de la red total y responden a una planificación que busca estructurar áreas urbanas en expansión o con potencial de consolidación. Estas vías presentan en su mayoría anchos proyectados de 15 o 20 metros, lo que las posiciona como futuras colectoras o vías de servicio. Se concentran en sectores como el borde poniente de Vicuña (Avda. Poniente, Costanera Río, La Quebrada), el trazado de Circunvalación Norte, y la zona sur de San Isidro, donde se habilitan conexiones clave para futuras subdivisiones y equipamiento.	Fortaleza
No existen ciclovías en la comuna	En la comuna de Vicuña no existe infraestructura ciclo-inclusiva. En la actualidad existen ciclovías en estado de Diseño (Ruta 41-CH), de Planificación (Ruta D-445) y existen proyectos aún en ejecución en las rutas D-215 y D-201.	Debilidad
Paraderos de calidad en Ruta 41-CH	Vicuña al ser una comuna fragmentada en diferentes localidades, resulta importante tener una buena conexión de transporte público, que no sólo se basa en la calidad y frecuencia de los buses, sino que también en la infraestructura de espera de estos, A lo largo de la Ruta 41-CH (entre Marquesa y Rivadavia) se hallaron 36 paraderos, siendo 33 de excelente calidad, ya que cubren de inclemencias ambientales de forma apropiada y mantienen en casi su totalidad una bahía de detención para una mayor seguridad	Fortaleza
Principales vías colectoras de la ciudad concentran la mayor cantidad de siniestros viales individuales	Las vías colectoras céntricas de Vicuña concentran los principales siniestros individuales. Destacan la Avenida Las Delicias (seis siniestros), Yungay (4 siniestros), Sargento Aldea (4 siniestros) y Baquedano (3 siniestros) se constituyen como las vías con mayor ocurrencia de siniestros viales.	Debilidad
Cauces de quebradas	La comuna cuenta con una infraestructura adecuada en los cauces de sus quebradas, lo que permite un eficiente encauzamiento de las aguas durante eventos de precipitación, que causan riesgos asociados a aluviones y desbordes, reduciendo los daños	Fortaleza
Veredas en mal estado	Se encontró un 23% de veredas sin pavimento y 8% de veredas en estado deficiente, lo que abarcaría casi un tercio de las aceras catastradas de la comuna sin una pavimentación adecuada para el tránsito de personas	Debilidad
Vías principales en la localidad de Vicuña	Las avenidas principales de la comuna como Sargento Aldea y Avenida las Delicias se encuentran en mal estado, debido a baches, grietas, desniveles y desgastes.	Debilidad

Hallazgo	Descripción	Clasificación
Vías Importantes poseen obras de Ensanche	Las 7 vías con ensanche definido (7 % del total) se localizan en sectores consolidados de alto uso vehicular. Estas intervenciones consideran incrementos relevantes de sección, como en Avda. Las Delicias (de 13 a 30 metros) y Calle Nueva (de 10 a 20 metros), lo que permitirá elevar su capacidad y resolver puntos críticos de saturación. Otros casos como Hierro Viejo, San Martín (tramo norte) o Unión Parra contemplan ampliaciones más acotadas, pero necesarias para estandarizar la red.	Fortaleza
Aperturas	Las 26 aperturas proyectadas representan el 27 % de la red total y responden a una planificación que busca estructurar áreas urbanas en expansión o con potencial de consolidación. Estas vías presentan en su mayoría anchos proyectados de 15 o 20 metros, lo que las posiciona como futuras colectoras o vías de servicio. Se concentran en sectores como el borde poniente de Vicuña (Avda. Poniente, Costanera Río, La Quebrada), el trazado de Circunvalación Norte, y la zona sur de San Isidro, donde se habilitan conexiones clave para futuras subdivisiones y equipamiento.	Fortaleza
No existen ciclovías en la comuna	En la comuna de Vicuña no existe infraestructura ciclo-inclusiva. En la actualidad existen ciclovías en estado de Diseño (Ruta 41-CH), de Planificación (Ruta D-445) y existen proyectos aún en ejecución en las rutas D-215 y D-201.	Debilidad
Estado vial de Rivadavia, Diaguitas, Calingasta, Villaseca, Marquesa y Nueva Talcuna	La mayoría de las vías se presentan en Buen estado, muchas de ellas en estado reciente de pavimentación	Fortaleza
Estado vial de El Molle	Es la localidad que presenta mayor cantidad de calles catastradas en estado sin pavimentación en comparación al total comunal, denotando una gran ruralidad aún presente.	Debilidad

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.5 ÁREAS VERDES Y ESPACIO PÚBLICO

Este apartado aborda la identificación, descripción y análisis de áreas verdes y espacios públicos que se emplazan dentro de la comuna de Vicuña; determinando la tipología de área verde, la dotación, el estado actual en que se encuentran y la verificación del cumplimiento con las normativas pertinentes.

Precisamente se analizan los espacios reconocidos en los Instrumentos de Planificación Territorial - Plan Regulador Comunal Vicuña (PRC-Vicuña) según lo indicado en artículos 2.1.30 y 2.1.31 del Decreto 47 de 1992 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC). Esto es, el tipo de uso de suelo "Espacio Público" que se refiere al sistema vial, a las plazas y áreas verdes públicas, en su calidad de bienes nacionales de uso público[40] y al tipo de uso de suelo "Área Verde" definida en los Instrumentos de Planificación Territorial que se refieren a los parques, plazas y áreas libres destinadas a área verde, que no son Bienes Nacionales de uso público, cualquiera sea su propietario, ya sea una persona natural o jurídica, pública o privada[41].

Así mismo, se incluyen dentro del análisis aquellas áreas que, aunque no estén reconocidas por los Instrumentos de Planificación Territorial, cumplen con la función de ser un área verde. Para esto se utiliza la definición establecida por el Centro de Políticas Públicas UC: "Las áreas verdes públicas o de acceso público son espacios abiertos en zonas urbanizadas ubicados al interior de asentamientos urbanos, cumplen funciones sociales, ambientales y económicas en los territorios donde se emplazan y están caracterizados siempre por la relevancia de vegetación según la zona geográfica en que se ubica, la cual determinará el tipo de vegetación y el nivel de predominio de la misma"[42].

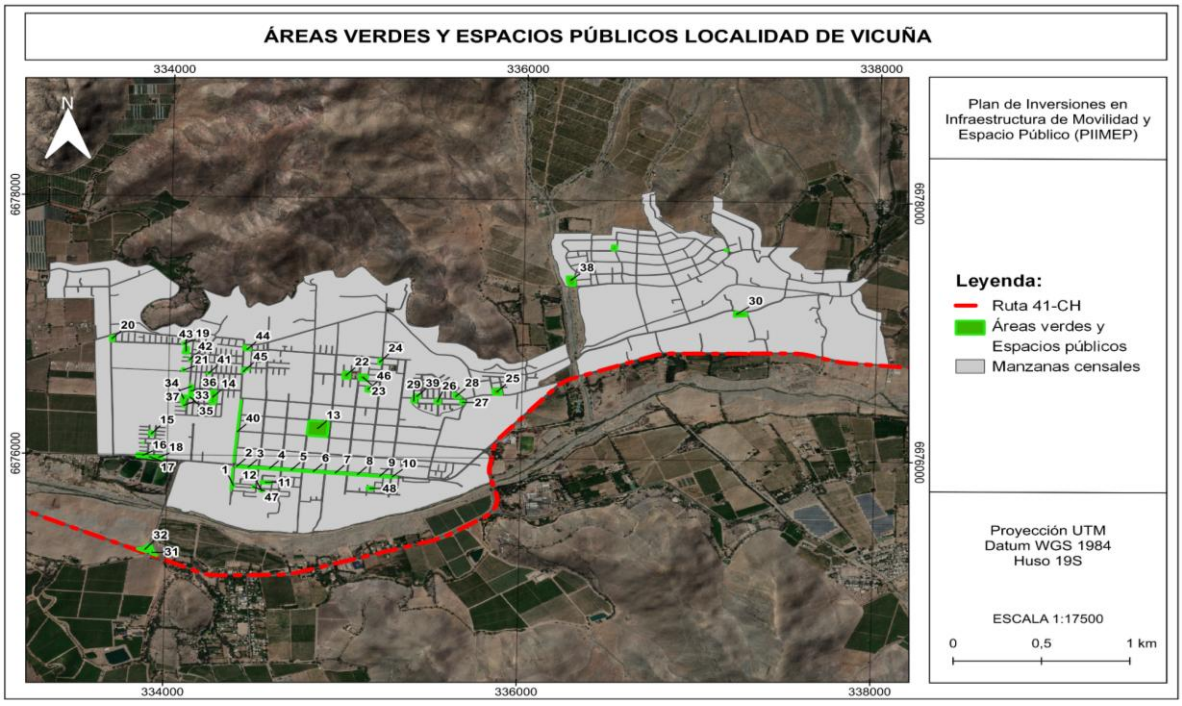
En resumen, se establecen tres criterios para la identificación de las áreas verdes de la comuna de Vicuña:

- Áreas definidas en los Instrumentos de Planificación Territorial según artículo 2.1.30 de la OGUC.
- Áreas definidas en los Instrumentos de Planificación Territorial según artículo 2.1.31 de la OGUC.
- Áreas definidas como área verde según la definición del Centro de Políticas Públicas UC (aunque no estén definidas en los IPT).

La identificación de la oferta de áreas verdes y espacios públicos en la comuna se realizó utilizando diversas fuentes de información. En primer lugar, se analizaron los planos del PRC-Vicuña, la fotogrametría aérea disponible y las capas vectoriales otorgadas por la Municipalidad de Vicuña. Además, esta información fue complementada con evaluaciones directas de las áreas verdes y con los datos recabados durante el catastro realizado en terreno.

En el siguiente mapa se ilustran las áreas verdes identificadas en la localidad de Vicuña.

Mapa N°25 Cartografía de las Áreas Verdes identificadas en la localidad de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores, en base al PRC -Vicuña e información catastrada en terreno.

[40] Artículo 2.1.30 del Decreto 47 de 1992 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC)
[41] Artículo 2.1.31 del Decreto 47 de 1992 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC)
[42] Mesa de Áreas Verdes Ciudad con Todos, Centro de Políticas Públicas UC, https://politicaspublicas.uc.cl/wp-content/uploads/2017/05/RESUMEN-EJECUTIVO-AREAS-VERDES.pdf

El levantamiento de información sobre áreas verdes se llevó a cabo en las seis localidades que conforman las zonas urbanas de la comuna de Vicuña: Vicuña-San Isidro-Calingasta, Rivadavia, Diaguitas, Villaseca, Marquesa-Nueva Talcuna y El Molle. En total, se identificaron 59 espacios públicos distribuidos en la comuna, con una marcada concentración en Vicuña-San Isidro-Calingasta, que concentra 48 de ellos. Las demás localidades presentan una menor cantidad: Rivadavia cuenta con 1 área, Diaguitas con 3, Villaseca con 2, Marquesa-Nueva Talcuna con 4, y El Molle con 1. Estos espacios serán caracterizados en detalle en la sección siguiente.

1.5.1 Tipología de áreas verdes

En el levantamiento realizado se identificaron 5 tipologías de áreas verdes, las cuales se definen de la siguiente manera:

- Plazoleta (Superficie menor a 2.000 m2)
- Plazoleta Deportiva (Superficie menor a 2.000 m2 que incluye área exclusiva para el deporte, por ejemplo: Multicancha)
- Plaza (Superficie entre 2.000 y 20.000 m2)
- Deportivo (Área apta solamente para actividades deportivas)
- Bandejón Central (Apto para actividades y ornamental)

A continuación, se presentan las áreas verdes presentes en la comuna de Vicuña según tipología:

Tabla N°24: Tipología de Áreas verdes en la comuna de Vicuña

Tipología		Cantidad	Porcentaje	Superficie m²	Porcentaje
Plazoleta		35	59,32%	27.110,443	40,27%
Plazoleta Deportiva		6	10,17%	3.772,115	5,60%
Plaza		5	8,47%	22.326,185	33,17%
Deportivo		2	3,39%	3.905,941	5,80%
Bandejón Central	Apto para actividades	8	13,56%	9.158,33	13,60%
	Ornamental	3	5,08%	1.049,932	1,56%

Fuente: Mapocho Consultores en base a PRC-VICUÑA y trabajos en terreno.

En la comuna se identificaron cinco tipologías principales de áreas verdes. Las plazoletas representan la tipología más abundante, con 35 unidades. Estas se encuentran distribuidas heterogéneamente en todas las localidades urbanas de la comuna, abarcando desde espacios de solo 100 m² hasta superficies cercanas a los 2.000 m² (casi plazas). Suelen tener un carácter barrial, cumpliendo funciones de esparcimiento vecinal y ofreciendo infraestructura deportiva básica en al menos 11 plazoletas, además de juegos infantiles en 19 de ellas. Por su parte, en el caso de las plazoletas deportivas, se destacan aquellas plazoletas barriales que cuentan con espacios exclusivos para la práctica deportiva, como multicanchas. Este tipo de infraestructura permite actividades como fútbol, básquetbol o voleibol. Un ejemplo destacado es la Plaza Población Andenes (ID 20), que cuenta con equipamiento adecuado para todas las disciplinas recién mencionadas. Sin embargo, en las demás plazoletas deportivas (ID 15, 27, 33, 39 y 48), el equipamiento integrado consiste principalmente en dos arcos para fútbol. Las áreas deportivas corresponden a skateparks, con superficies de 913 m² y 2.992 m², respectivamente. El más grande y representativo es el Skatepark de Calingasta (ID 38).

De las cinco plazas identificadas, cuatro se encuentran principalmente en el rango de los 2.000 a 3.000 m² de superficie, salvo la Plaza Mistraliana (ID 13), que se destaca como la más extensa de la comuna con aproximadamente 12.900 m². Estas áreas constituyen los principales espacios públicos urbanos, articulando funciones sociales, ornamentales y cívicas. Cabe destacar que solo una plaza se encuentra fuera de la localidad de Vicuña, siendo la Plaza de Diaguitas (ID 50) la única ubicada fuera del núcleo urbano principal.

De los 11 bandejones centrales identificados, destacan los 9 ubicados en la Avenida Las Delicias (ID del 2 al 10), que constituyen un corredor verde de gran relevancia para la ciudad, no solo por su extensión, sino también por su aporte a la funcionalidad del espacio público.

1.5.2 Dotación de áreas verdes

La dotación de áreas verdes se identifica a través del Plan Regulador Comunal de Vicuña, información proporcionada por la municipalidad y espacios públicos reconocidos durante el catastro en terreno.

El análisis de áreas verdes en diversas localidades revela un panorama detallado sobre el estado y la distribución de estos espacios en la comunidad. Las áreas verdes son esenciales para el bienestar de la población, proporcionando lugares de esparcimiento, ejercicio y contacto con la naturaleza. En este estudio, se evalúan tanto la superficie total de las áreas verdes como su estado de conservación, clasificándose en buen estado, regular y malo. A continuación, se presenta el catastro de áreas verdes de la comuna indicando su ubicación, superficie y clasificación según su estado.

Tabla N°25: Dotación de áreas verdes en la comuna de Vicuña

ID	Localidad urbana	Nombre	Estado
1	Vicuña	Sin nombre	Deficiente
2	Vicuña	Rotonda Av. Las Delicias	Buen estado
3	Vicuña	Bandejón Av. Las Delicias 1	Buen estado
4	Vicuña	Bandejón Av. Las Delicias 2	Buen estado

ID	Localidad urbana	Nombre	Estado
5	Vicuña	Bandejón Av. Las Delicias 3	Buen estado
6	Vicuña	Bandejón Av. Las Delicias 4	Buen estado
7	Vicuña	Bandejón Av. Las Delicias 5	Buen estado
8	Vicuña	Bandejón Av. Las Delicias 6	Buen estado
9	Vicuña	Bandejón Av. Las Delicias 7	Regular
10	Vicuña	Rotonda Pino Av. Las Delicias	Buen estado
11	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
12	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
13	Vicuña	Plaza Mistraliana	Buen estado
14	Vicuña	Plaza Aguas del Elqui	Buen estado
15	Vicuña	Plaza Villa Esperanza	Regular
16	Vicuña	Plaza Juan Pablo 1	Deficiente
17	Vicuña	Plaza Juan Pablo 2	Deficiente
18	Vicuña	Plaza Juan Pablo 3	Buen estado
19	Vicuña	Plaza Los Andenes I	Regular
20	Vicuña	Plaza Población Andenes	Buen estado
21	Vicuña	Plaza JJVV Manuel Rodríguez	Deficiente
22	Vicuña	Plaza Gabriela Mistral 1	Regular
23	Vicuña	Plaza Gabriela Mistral 2	Buen estado
24	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
25	Vicuña	Plaza Hierro Viejo	Buen estado
26	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
27	Vicuña	Sin nombre	Deficiente
28	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
29	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
30	Vicuña	Plaza de San Isidro	Buen estado
31	Vicuña	Plaza acceso a Vicuña 2	Buen estado
32	Vicuña	Plaza acceso a Vicuña 1	Regular
33	Vicuña	Plaza Lircay 1	Regular
34	Vicuña	Plaza Lircay 2	Buen estado
35	Vicuña	Plaza Lircay 3	Regular
36	Vicuña	Skatepark Lircay	Buen estado
37	Vicuña	Plaza Lircay 4	Buen estado
38	Vicuña	Skatepark Calingasta	Buen estado
39	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
40	Vicuña	Bandejón Sargento Aldea	Buen estado
41	Vicuña	Bandejón Calle Maipú	Buen estado
42	Vicuña	Plaza Lircay 5	Buen estado
43	Vicuña	Plaza Lircay 6	Buen estado
44	Vicuña	Plaza Sgto Aldea con Independencia	Regular
45	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
46	Vicuña	Sin nombre	Regular
47	Vicuña	Sin nombre	Buen estado
48	Vicuña	Plaza Joaquín Vicuña	Buen estado
49	Rivadavia	Plaza Rivadavia (Calle Camilo Enrique)	Buen estado
50	Diaguitas	Plaza Diaguitas	Buen estado
51	Diaguitas	Plaza Población Diaguitas	Buen estado
52	Diaguitas	Sin nombre	Buen estado
53	Villaseca	Plaza Hermanos Cabellos de Villaseca	Buen estado
54	Villaseca	Plaza Cabo de Hornos	Deficiente
55	Marquesa	Plaza acceso a Marquesa	Deficiente
56	Marquesa	Sin nombre	En remodelación
57	Marquesa	Sin nombre	Buen estado
58	Nueva Talcuna	Sin nombre	Niem estadp
59	El Molle	Sin nombre	Buen estado

ID	Localidad urbana	Nombre	Estado
	Total de áreas verdes comuna	67.332,94	m2
	Población Censo 2024	28.047	
	Área verde por persona	2,40	m²/ Hab

Fuente. Mapocho Consultores en base a PRC-VICUÑA y trabajos en terreno.

1.5.3 Estado de conservación de áreas verdes

En esta sección, se ofrece una ficha descriptiva de cada área verde dentro de la comuna, destacando sus atributos y evaluando su estado en términos de iluminación, equipamiento urbano, instalaciones para ejercicios, áreas de juego para niños, pavimentación, paisajismo, entre otros aspectos relevantes. Además, se incluyen breves observaciones sobre aspectos destacados del espacio público.

Así fueron definidas las categorías de las áreas verdes:

- **Buen estado**: Área verde en óptimo estado que no requiere intervención.
- **Regular**: Área verde que presenta algunas debilidades en su equipamiento, configuración o estado de mantención.
- **Deficiente**: Área verde delimitada que carece de mobiliario, arborización, tratamiento del suelo, zonificación u otros elementos que permitan reconocerla como un espacio público apropiado. Alternativamente, puede presentar un nivel de deterioro tal en su infraestructura que impide que cumpla adecuadamente su función como área verde.

Localidad de Vicuña

En el mapa a continuación se destacan las áreas verdes oficialmente reconocidas según el Plan Regulador Comunal de 2021, como también, las áreas verdes y espacios públicos identificados en terreno.

Mapa N°26: Estado Áreas verdes Localidad de Vicuña

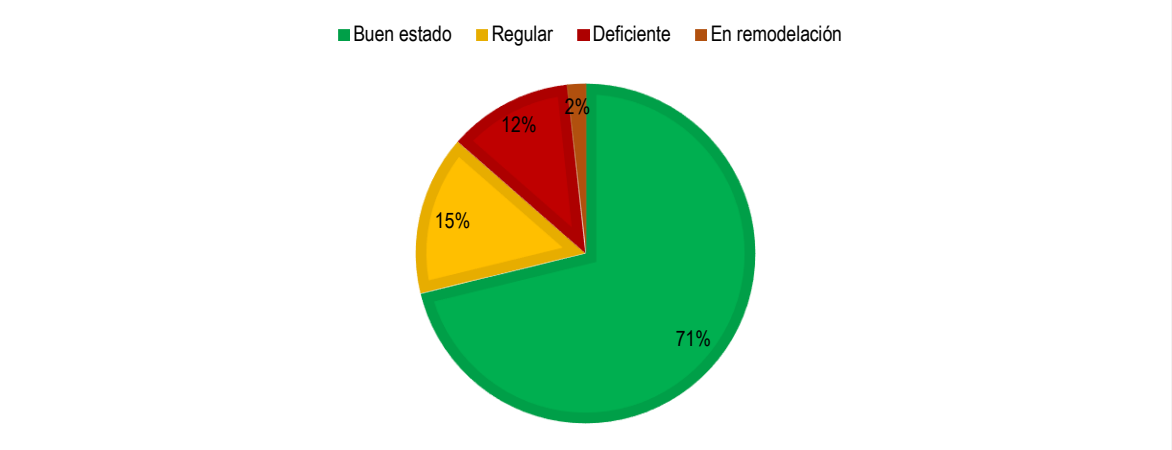


Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

El catastro de áreas verdes de la comuna de Vicuña reveló que si bien la mayoría de los espacios evaluados (71,2%) se encuentran en buen estado, existe un 28,8% que presenta condiciones regulares o derechamente deficientes, lo que plantea desafíos en términos de equidad territorial y acceso a espacios públicos de calidad. Esta situación se ve agravada por el bajo índice de superficie de área verde por habitante, que alcanza solo 2,4 m², muy por debajo del mínimo recomendado de 9 m² por la Organización Mundial de la Salud (OMS)

según indica el INE[43]. La carencia tanto en cantidad como en calidad de áreas verdes no solo limita las oportunidades de recreación, encuentro y esparcimiento, sino que también impacta directamente en la salud física y mental de la población, especialmente en contextos urbanos donde estos espacios cumplen un rol clave en la regulación climática, la cohesión social y la mejora de la calidad de vida. En el gráfico consiguiente se ve representado el estado general de las áreas verdes y espacios públicos catastrados en la comuna de Vicuña.

Gráfico N°25: Estado General de las áreas verdes en la comuna de Vicuña.



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

A Continuación, se presentan las fichas descriptivas de las áreas verdes identificadas en la comuna de Vicuña.

Tabla N°26: Plazoleta Sin Nombre- ID 01

Superficie (M2)	267	**Acc. Universal**	Sin información
Ubicación		Sargento Aldea	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	No
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	No	**Punto Limpio**	Sin información
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Deficiente
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos		En estado de abandono	
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

[43] Indicadores de calidad de plazas y parques urbanos en Chile. INE, 2019.

Tabla N°27: Rotonda Av. Las Delicias ID 02

Superficie (M2)	102	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Las Delicias con Sargento Aldea (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	No
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	No	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Ornamental
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025.			

Tabla N°28: Bandejón Av. Las Delicias 1 ID 03

Superficie (M2)	985	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025.			

Tabla N°29: Bandejón Av. Las Delicias 2 ID 04

Superficie (M2)	1.263	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025.			

Tabla N°30: Bandejón Av. Las Delicias 3 ID 05

Superficie (M2)	1.331	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°31: Bandejón Av. Las Delicias 4 ID 06

Superficie (M2)	1.382	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si

Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025.			

Tabla N°32: Bandejón Av. Las Delicias 5 ID 07

Superficie (M2)	1.416	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025.			

Tabla N°33: Bandejón Av. Las Delicias 6 ID 08

Superficie (M2)	1.351	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025.			

Tabla N°34: Bandejón Av. Las Delicias 7 ID 09

Superficie (M2)	1.319	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			

Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°35: Rotonda Pino Av. Las Delicias ID 10

Superficie (M2)	195	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	No
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Ornamental
Posibles Conflictos		Choques hacía el árbol	
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Tabla N°36: Plazoleta Sin nombre ID 11

Superficie (M2)	804	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Calle 21 de Mayo (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No

Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Tabla N°37: Plazoleta Sin Nombre ID 12

Superficie (M2)	282	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Calle Miraflores (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros, Estacionamiento preferente y para bicicletas
Vegetación General	Sin información	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Sin información	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Sin información	**Punto Limpio**	Sin información
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			

Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°38: Plaza Mistraliana ID 13

Superficie (M2)	12.928	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Entre Chacabuco y Gabriela Mistral y entre San Martín y Arturo Prat (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros, Estacionamientos para bicicletas, escenario, puestos para emprendedores, bebedores de agua, monumentos, caseta de turismo, baños, kioskos y monumentos.
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No

Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°39: Plaza Aguas del Elqui ID 14

Superficie (M2)	2.921	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Entre calles Río Elqui y Río Gloria (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°40: Plazoleta Deportiva Villa Esperanza ID 15

Superficie (M2)	695	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Entre San Víctor y San Pablo (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros y Multicancha
Vegetación General	Vegetación parcial	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento y Deportivo
Posibles Conflictos		Calidad de la Multicancha	

Imágenes





Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°41: Plazoleta Juan Pablo 1 ID 16

Superficie (M2)	1.205	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Parches de maleza	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Deficiente
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos		Falta de mantenimiento, presencia de esquinas amuralladas sin iluminación	
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°42: Plazoleta Juan Pablo 2 ID 17

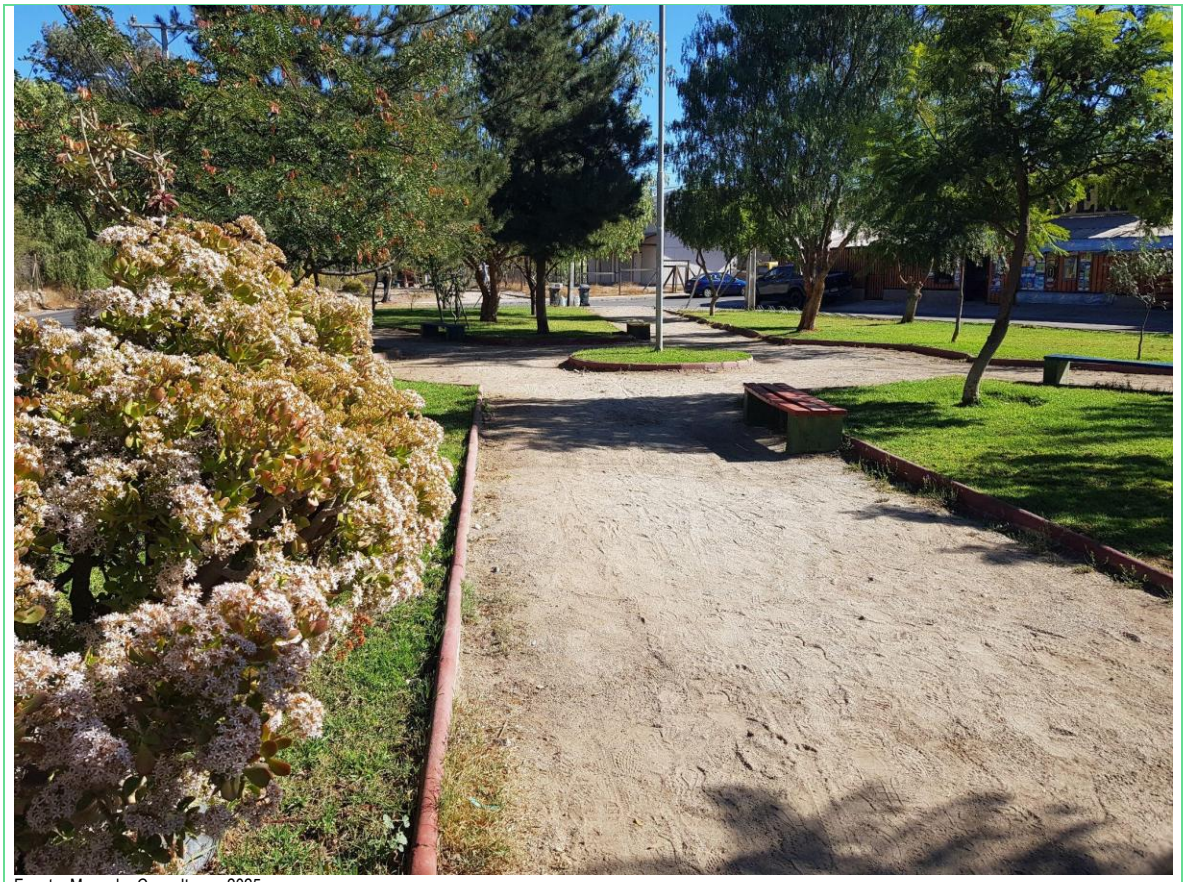
Superficie (M2)	397	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Vial	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Deficiente
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos		Microbasural en el Punto Limpio	
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°43: Plazoleta Juan Pablo 3 ID 18

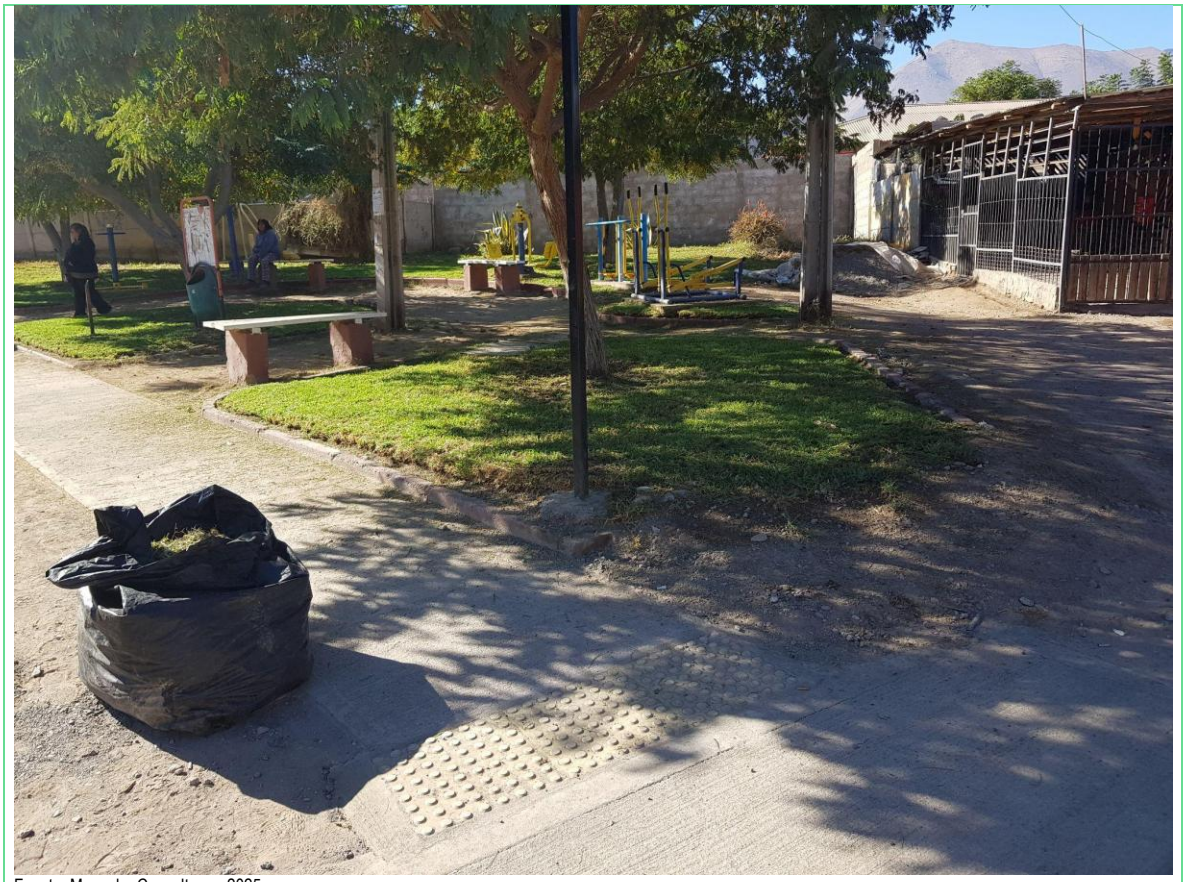
Superficie (M2)	1.087	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Las Delicias (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Si	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°44: Plazoleta Los Andenes 1 ID 19

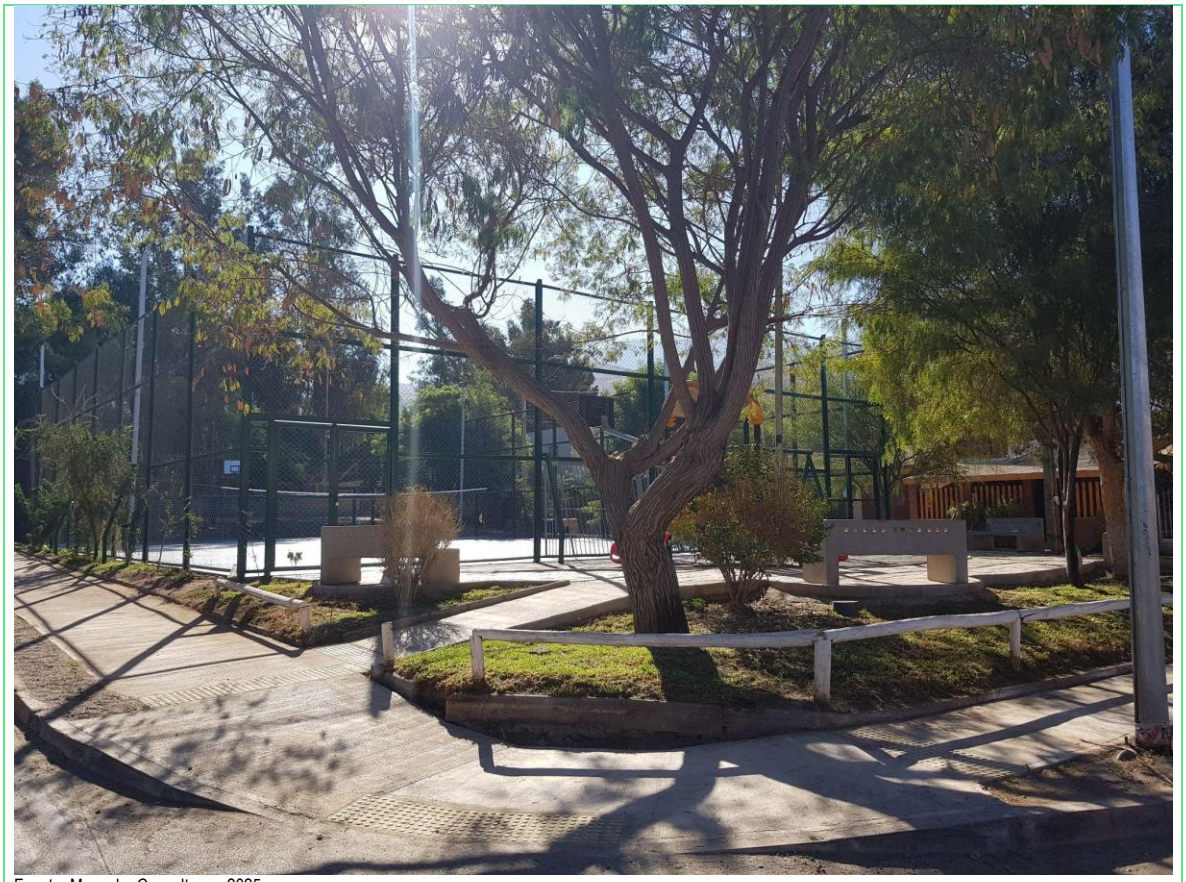
Superficie (M2)	367	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		C. Nestor Iribarren (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°45: Plazoleta Deportiva Población Andenes ID 20

Superficie (M2)	869	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Entre Los Guindos y C. Nestor Iribarren (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros y Multicancha
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento y Deportivo
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°46: Plazoleta JJVV Manuel Rodríguez ID 21

Superficie (M2)	305	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Calle Maipú (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal (Paneles solares)	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Librería itinerante
Vegetación General	Escaza	**Máquinas de Ejercicios**	SI
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Deficiente
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos		Escasa Arborización y centrada en Palmeras de lento crecimiento y poco sombreado, cobertura de tierra malgasta el estado del área de esparcimiento.	
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°47: Plazoleta Gabriela Mistral 1 ID 22

Superficie (M2)	1.941	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Entre Pedro Contreras y Sergio Pinto; y entre Pje. Idelfonso Rivera y Adolfo Bauer K. (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	SI
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°48: Plazoleta Gabriela Mistral 2 ID 23

Superficie (M2)	1.671	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. José Miguel Carrera (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Césped irregular	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°49: Plazoleta Sin nombre ID 24

Superficie (M2)	519	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Independencia (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros y Paraderos
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			

Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°50: Plaza Hierro Viejo ID 25

Superficie (M2)	2.144	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Hierro Viejo	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Si	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°51: Plazoleta Sin nombre ID 26

Superficie (M2)	1.061	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Hierro Viejo (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°52: Plazoleta Deportiva Sin nombre ID 27

Superficie (M2)	233	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Calles Riquelme con Hierro Viejo (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Deficiente
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento y Deportivo
Posibles Conflictos		Microbasural en Punto Limpio	
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°53: Plazoleta Sin nombre ID 28

Superficie (M2)	900	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Hierro Viejo (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



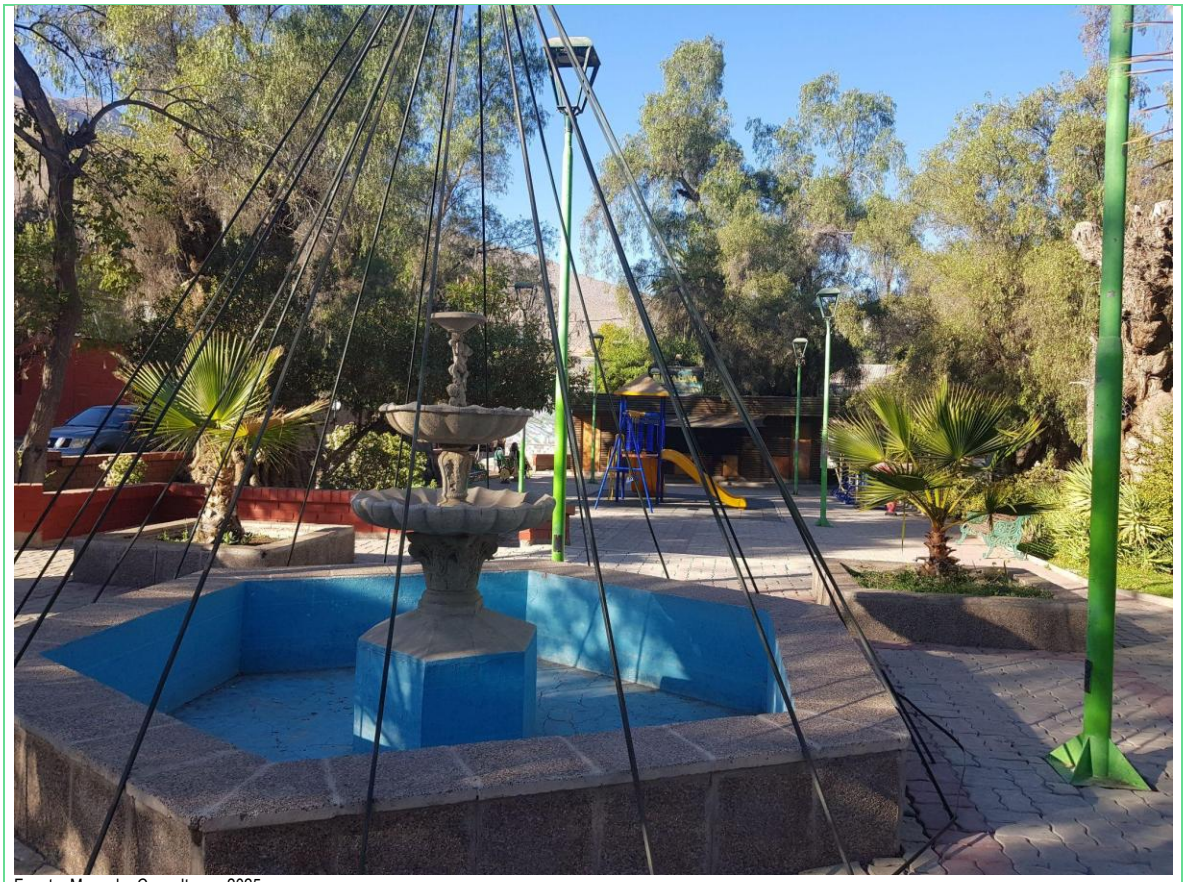
Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°54: Plazoleta Sin nombre ID 29

Superficie (M2)	784	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Hierro Viejo (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°55: Plaza de San Isidro ID 30

Superficie (M2)	2.255	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. San Isidro (San Isidro)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°56: Plazoleta acceso Vicuña 2 ID 31

Superficie (M2)	1.269	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Acceso a Vicuña (D-465)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°57: Plaza acceso a Vicuña 1 ID 32

Superficie (M2)	1.551	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Acceso a Vicuña (D-465)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Parches irregulares	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°58: Plazoleta Lircay 1 ID 33

Superficie (M2)	297	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Lircay (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°59: Plazoleta Lircay 2 ID 34

Superficie (M2)	1.277	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Lircay (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Parches dispersos	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°60: Plazoleta Deportiva Lircay 3 ID 35

Superficie (M2)	250	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Lircay (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros y Multicancha
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	SNo	**Uso Principal**	Esparcimiento y Deportivo
Posibles Conflictos		Falta de mantención de juegos infantiles	
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°61: Skatepark Lircay ID XX

Superficie (M2)	913	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Lircay (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	No	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Deportivo
Posibles Conflictos		Graffitis	
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°62: Plazoleta Lircay 4 ID 37

Superficie (M2)	464	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Lircay (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Césped escazo	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



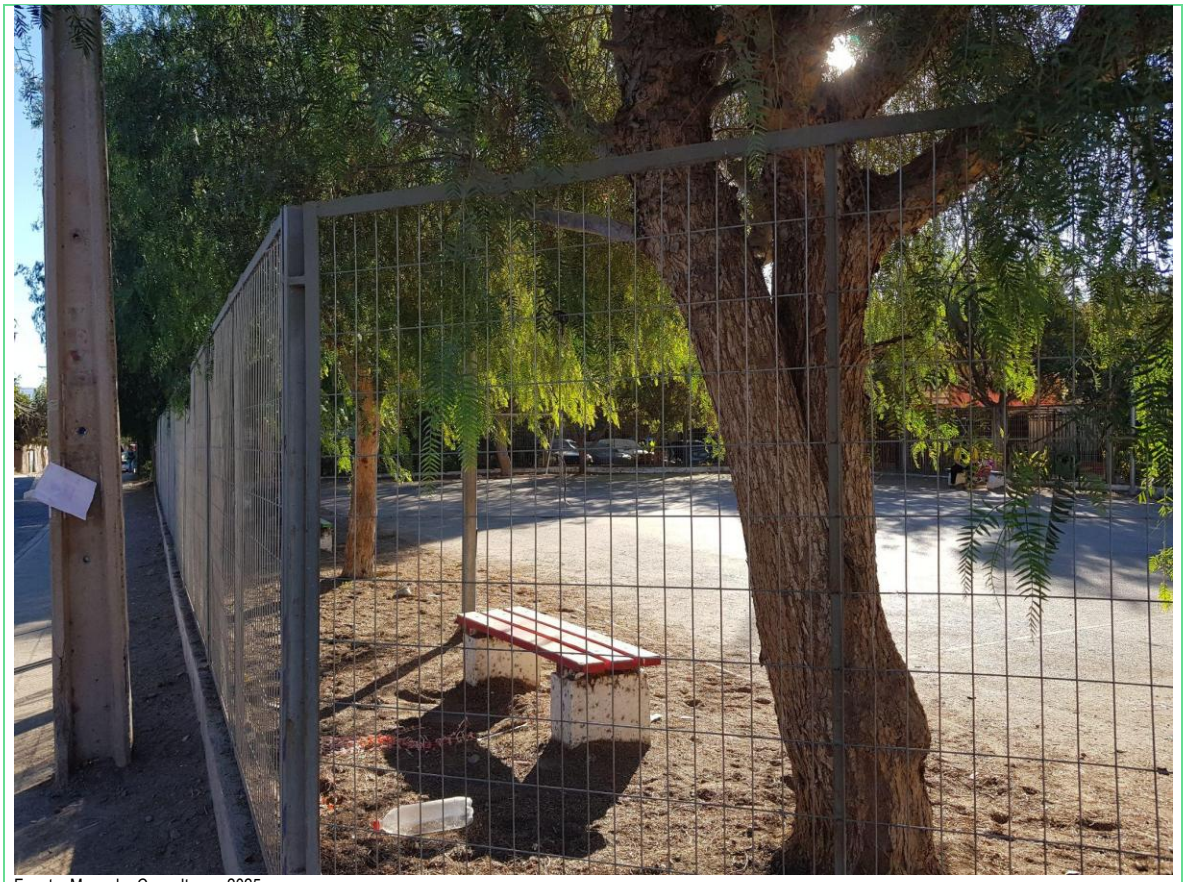
Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°63: Skatepark de Calingasta ID 38

Superficie (M2)	2.992	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. 18 de Septiembre (Calingasta)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	No	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Deportivo
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°64: Plazoleta Deportiva Sin nombre ID 39

Superficie (M2)	848	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Hierro Viejo (Vicuña)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Multicancha
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°65: Bandejón Sargento Aldea ID 40

Superficie (M2)	752	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Sargento Aldea (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Ornamental
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°66: Bandejón Maipú ID 41

Superficie (M2)	107	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Maipú (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°67: Plazoleta Lircay 6 ID 42

Superficie (M2)	115	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Lircay (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			

Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°68: Plazoleta Lircay 7 ID 43

Superficie (M2)	1.304	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Calle Felipe Neder (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Sin información
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			

Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°69: Plazoleta Sin nombre ID 44

Superficie (M2)	467	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Independencia (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			

Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°70: Plazoleta sin nombre ID 45

Superficie (M2)	649	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Sargento Aldea (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	No
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Ornamental
Posibles Conflictos			
Imágenes			

Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°71: Plazoleta Sin nombre ID 46

Superficie (M2)	977	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Calle Joaquín Vicuña Larraín (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No

Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Regular
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°72: Plazoleta Sin nombre ID 47

Superficie (M2)	188	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Freire con Miraflores (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°73: Plazoleta Deportiva Joaquín Vicuña ID 48

Superficie (M2)	827	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Calle Dolores Pino (Vicuña)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros y Multicancha
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento y Deportivo
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°74: Plazoleta Rivadavia ID 49

Superficie (M2)	484	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Av. Camilo Enrique (Rivadavia)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°75: Plaza Diaguitas ID 50

Superficie (M2)	2.076	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Calle Principal (Diaguitas)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros y Monolito turismo
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	No	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°76: Plazoleta Población Diaguitas ID 51

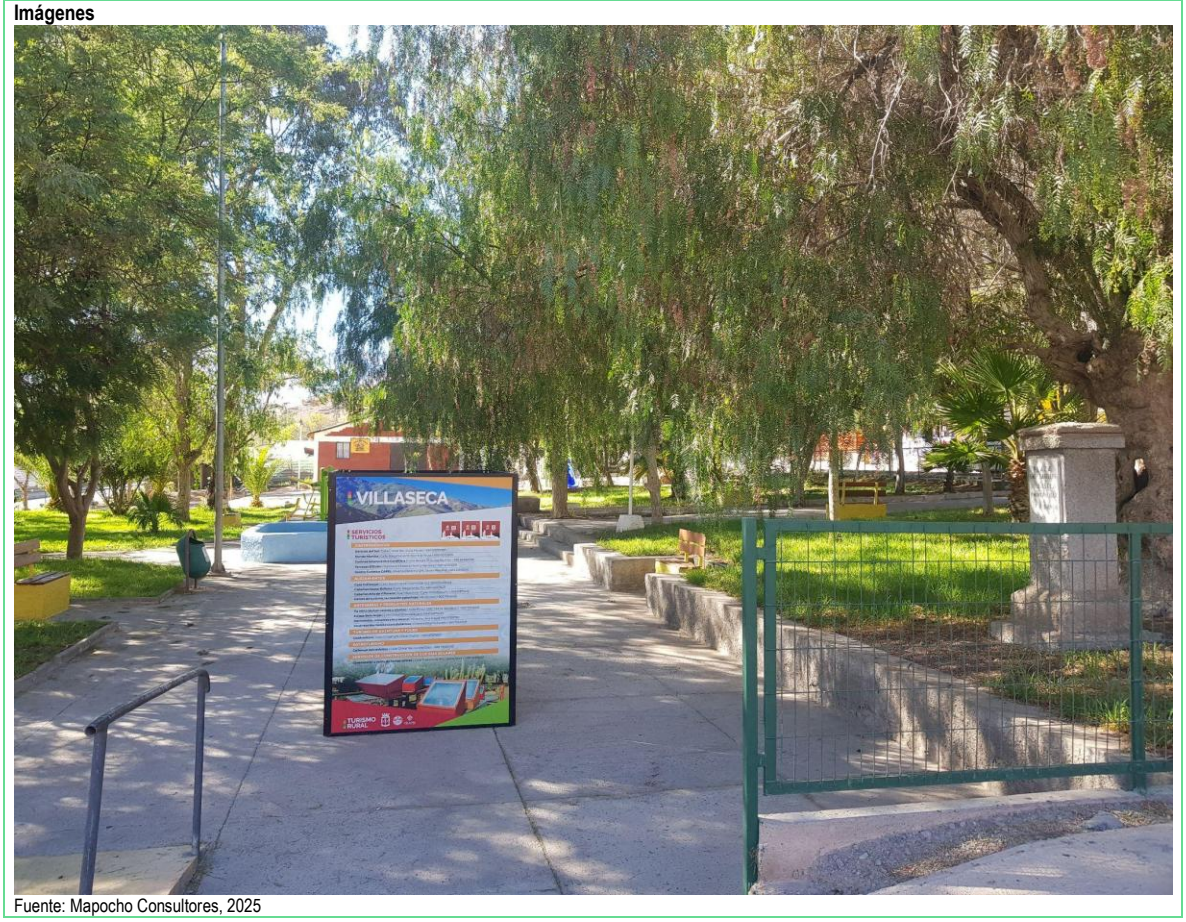
Superficie (M2)	196	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Calle Principal (Diaguitas)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°77: Plazoleta Sin nombre ID 52

Superficie (M2)	280	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Calle Gustavo Cortez (Diaguitas)	
PRC	Si	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped		**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Si
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°78: Plazoleta Hermanos Cabellos de Villaseca ID 53

Superficie (M2)	1.364	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Entre Calles Magallanes y Beagle (Villaseca)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños, Basureros y Monolito turismo
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes			



Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°79: Plazoleta Cabo de Hornos ID 54

Superficie (M2)	772	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Calle Cabo de Hornos (Villaseca)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	Si
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	No	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Deficiente
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos		Falta de cobertura arborea produce excesiva exposición solar	
Imágenes			

Fuente: Mapocho Consultores, 2025

Tabla N°80: Plazoleta Acceso Marquesa ID 55

Superficie (M2)	1.506	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Camino Marquesa (Marquesa)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños
Vegetación General	Sin vegetación	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	No	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	No	**Estado**	Deficiente
Sistema de Riego	Sin informació	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos		Completamente de Tierra, falta de sitios de esparcimiento de calidad	
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°81: Plazoleta Sin nombre ID 56

Superficie (M2)	424	**Acc. Universal**	Sin información
Ubicación		Calle Los Nogales (Marquesa)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sin información	**Mobiliario urbano**	Sin información
Vegetación General	Sin información	**Máquinas de Ejercicios**	Sin información
Césped	Sin información	**Juegos Infantiles:**	Sin información
Arborización	Si	**Punto Limpio**	Sin información
Especies arbustivas o cubresuelos	Sin información	**Estado**	En construcción / remodelación
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°82: Plazoleta Sin nombre ID 57

Superficie (M2)	773	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Calle Los Álamos (Marquesa)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°83: Plazoleta Sin nombre ID 58

Superficie (M2)	792	**Acc. Universal**	No
Ubicación		Av. Los Algarrobos (Nueva Talcuna)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No
Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	Si
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin informar	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

Tabla N°84: Plazoleta Sin nombre ID 59

Superficie (M2)	403	**Acc. Universal**	Si
Ubicación		Dr. Ricardo Schwenn V. (El Molle)	
PRC	No	**Calidad Jurídica**	Sin información
Luminarias:	Sí, Peatonal	**Mobiliario urbano**	Si, Escaños y Basureros
Vegetación General	Si	**Máquinas de Ejercicios**	No

Césped	Si	**Juegos Infantiles:**	No
Arborización	Si	**Punto Limpio**	No
Especies arbustivas o cubresuelos	Si	**Estado**	Buen estado
Sistema de Riego	Sin información	**Uso Principal**	Esparcimiento
Posibles Conflictos			
Imágenes Fuente: Mapocho Consultores, 2025			

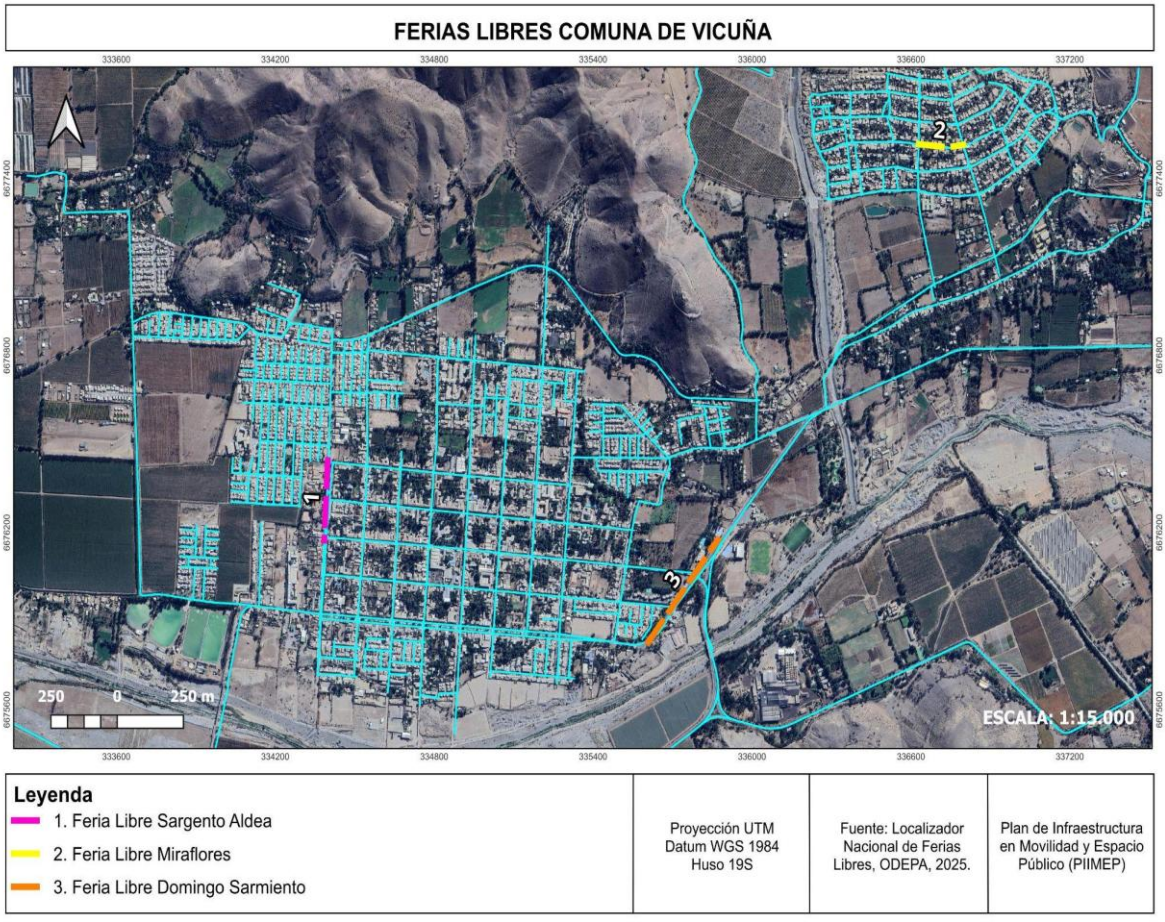
1.5.4 Actividades en el espacio público

Las actividades en el espacio público de las comunas chilenas desempeñan un papel fundamental en la vida comunitaria, ofreciendo espacios para la recreación, la cultura y la interacción social. Estos espacios, que incluyen plazas, parques y calles peatonales, son escenarios de diversas actividades que fortalecen los lazos sociales y promueven la participación ciudadana. La gestión de estos espacios por parte de las autoridades locales busca garantizar su accesibilidad y uso equitativo por parte de todos los habitantes[44].

Entre las actividades más representativas en el espacio público se encuentran las ferias libres, las cuales son mercados itinerantes que se instalan periódicamente en diferentes sectores de las comunas. Estas ferias no solo cumplen una función económica al facilitar el acceso a productos frescos y a precios accesibles, sino que también tienen un importante rol social y cultural. Funcionan como puntos de encuentro donde se fortalecen las relaciones comunitarias y se preservan tradiciones locales.

Además, las ferias libres han sido reconocidas por su contribución a la economía popular y su capacidad para adaptarse a las necesidades de las comunidades, siendo consideradas por algunos estudios como espacios de soberanía popular y gestión colectiva del espacio público[45]. A continuación, se presenta la localización espacial de las ferias libres dentro del área urbana de Vicuña.

Mapa N°27. Localización Ferias Libres comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Localizador Nacional de Ferias Libres, ODEPA, 2025.

[44] Hernández, M., & Rojas, M. (2019). El espacio público como lugar de encuentro social: análisis desde la planificación urbana en Chile.
[45] González, L. (2023). Ferias libres en Santiago de Chile: una expresión de economía popular urbana. Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos.

A Continuación, se presentan las principales ferias libres de Vicuña:

Tabla N°85: Ferias Libres comuna de Vicuña

Nombre	Calle Principal	Calle Inicial	Calle Final	Días de Funcionamiento	Horario
Feria Sargento Aldea	Sargento Aldea	Yungay	Chacabuco	Martes	07:00 a 14:00
Feria Miraflores	Miraflores	Carlos Roberto Mondaca	Libertad	Domingo	07:00 a 14:00
Feria Domingo Sarmiento	Domingo Sarmiento	Domingo Sarmiento	Domingo Sarmiento	Domingo	07:00 a 14:00

Fuente: Mapocho Consultores en base a Localizador Nacional de Ferias Libres, ODEPA, 2025.

En la comuna de Vicuña se reconocen tres ferias libres activas que representan espacios clave para el abastecimiento de alimentos frescos, la dinamización del comercio local y la interacción social entre vecinos. Dos de estas ferias se ubican en el sector urbano de la ciudad de Vicuña: la Feria Sargento Aldea, que se instala los días martes sobre la calle del mismo nombre, entre Yungay y Chacabuco, y la Feria Domingo Sarmiento, que opera los domingos en la calle Domingo Sarmiento, abarcando toda su extensión. La tercera feria, conocida como Feria Miraflores, se sitúa en el sector rural de Calingasta y funciona los domingos entre las calles Carlos Roberto Mondaca y Libertad. Las tres comparten el mismo horario de funcionamiento: de 07:00 a 14:00 horas.

Esta distribución tanto geográfica como temporal permite una cobertura territorial equilibrada dentro de la comuna. Las ferias urbanas ofrecen acceso cercano a los residentes de la ciudad durante la semana y el fin de semana, mientras que la feria de Calingasta garantiza este mismo servicio a una zona rural con menor densidad comercial, fortaleciendo el vínculo entre productores y consumidores locales.

1.5.5 Seguridad pública

En Chile, la responsabilidad de mantener el orden y la seguridad pública recae en el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, a través de la Subsecretaría de Prevención del Delito, entidad encargada de diseñar, coordinar y aplicar políticas de seguridad en todo el país. Sus principales funciones incluyen la implementación de acciones preventivas en los territorios, el fomento de la reinserción social de personas que han cometido delitos y la entrega de apoyo integral a las víctimas[46].

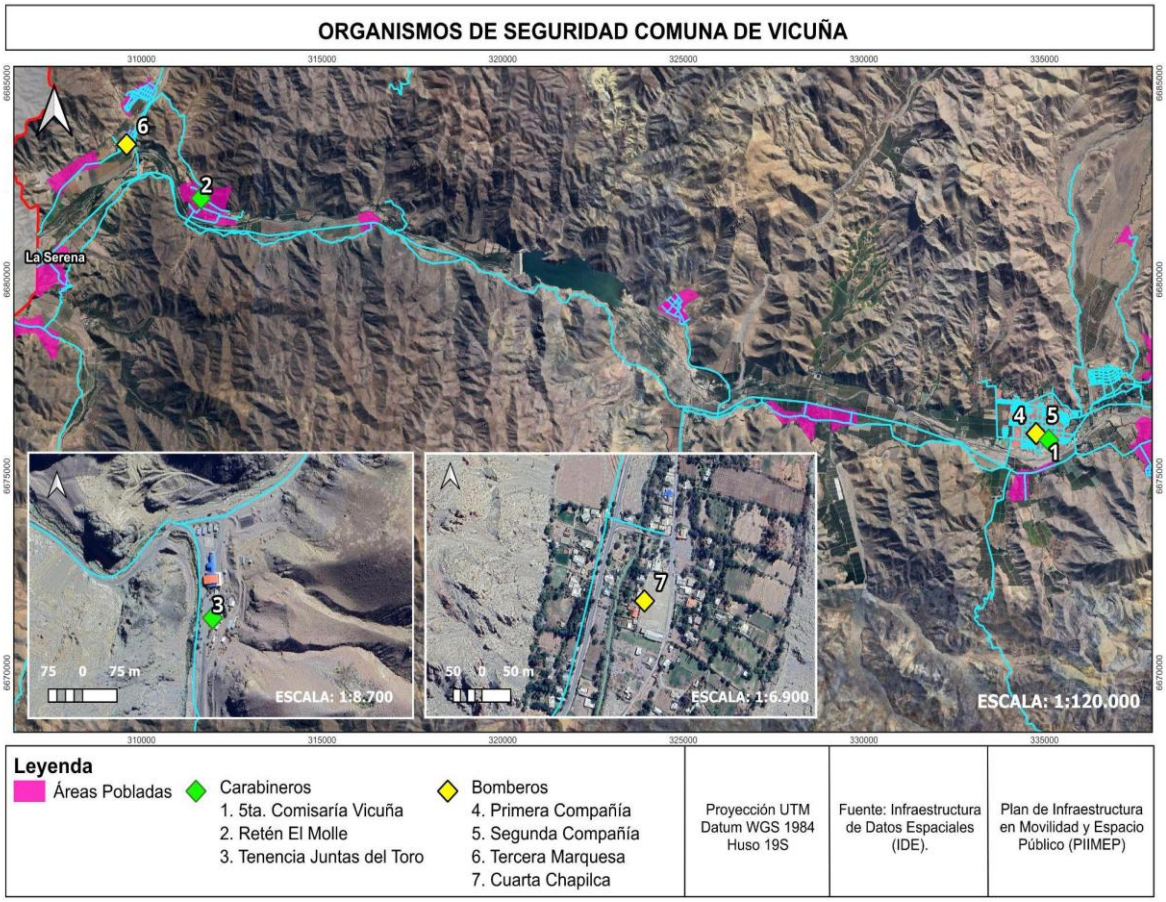
En el caso de la comuna de Vicuña, se detallan a continuación los recursos disponibles y el equipamiento existente en materia de seguridad pública y gestión de emergencias. Asimismo, se describen los organismos e instituciones que participan en la articulación de estrategias locales para enfrentar los desafíos en seguridad ciudadana. Finalmente, se presentan los principales indicadores vinculados a la realidad delictual y de emergencia en el territorio comunal.

1.5.5.6 Organismos de seguridad y emergencias

Carabineros y Bomberos cumplen un rol fundamental en la comuna de Vicuña, ya que garantizan la seguridad, el orden público y la atención frente a emergencias que afectan a la población. Carabineros se encarga de labores clave como la prevención del delito, el control del tránsito y la protección de los sectores urbanos y rurales, aspectos especialmente relevantes en una comuna extensa, con alta ruralidad y zonas precordilleranas[47]. Por su parte, Bomberos responde ante situaciones de emergencia como incendios, rescates y eventos naturales, desempeñando una función crítica en la protección de viviendas, infraestructura pública y predios agrícolas[48]. Ambas instituciones también desarrollan acciones preventivas y campañas de educación comunitaria, contribuyendo a fortalecer la preparación local frente a diversos riesgos. A continuación, se presenta un mapa con los principales organismos de seguridad y emergencia presentes en la comuna de Vicuña.

[46] Ministerio del Interior y Seguridad Pública. (s.f.). Subsecretaría de Prevención del Delito. Gobierno de Chile.
[47] Carabineros de Chile.1995. Reglamento de organización de carabineros de Chile, N°1.
[48] Cuerpo de Bomberos de Chile. 2023. Organización y rol de Bomberos en Chile.

Mapa N°28. Localización Organismos de Seguridad comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a Infraestructura de Datos Espaciales (IDE).

Carabineros de Chile en la comuna de Vicuña está constituido en 3 entidades. La primera corresponde a la Quinta Comisaría de Vicuña, ubicada en la intersección de Avenida Las Delicias con Carlos Condell. La segunda corresponde al Retén de Carabineros de la localidad de El Molle, ubicado específicamente en la calle Estadio y al frente de la Escuela Dagoberto Campos Nuñez. La tercera entidad corresponde a la Tenencia Juntas del Toro, ubicada a un costado del complejo Fronterizo de Agua Negra (Ruta Gabriela Mistral - 41 CH).

En cuanto a Bomberos de Chile, Vicuña posee cuatro compañías desplegadas dentro del territorio comunal. La Primera y Segunda Compañía están ubicadas en pleno centro de la ciudad, exactamente en Calle San Martín 150. Esta estación fue fundada el 6 de diciembre de 1946. La Tercera Compañía está localizada en la localidad de Marquesa, en el sector Estación Férrea. Por último, la más reciente, corresponde a la Cuarta Compañía de Chapilca, fundada el 20 de enero de 2017 y ubicada a un costado de la ruta 40-CH.

Fotografías N°15. Organismos de Seguridad Vicuña



Fuente: Google Street View.

- **Bombero Voluntario**

Un bombero voluntario es una persona que, de manera altruista y sin percibir salario, se integra a una compañía de bomberos para colaborar en la atención de emergencias como incendios, rescates y otros siniestros. Para ser bombero en Chile, es necesario cumplir con ciertos requisitos básicos: tener al menos 18 años, no poseer antecedentes penales y contar con una salud compatible con las exigencias del servicio. El proceso de incorporación inicia con la postulación en la compañía de preferencia, generalmente la más cercana al domicilio o lugar de trabajo del interesado. Una vez aceptado, el postulante debe participar en cursos de capacitación que lo preparará para el servicio activo[49].

- **Bombero Operativo**

El Bombero Operativo es aquel voluntario que ha alcanzado un nivel de formación que le permite integrar equipos de respuesta para atender emergencias de manera eficiente, organizada y segura. Este nivel de capacitación es impartido por la Academia Nacional de Bomberos (ANB) y abarca una serie de cursos diseñados para desarrollar habilidades específicas en la gestión de emergencias. La malla curricular de la ANB establece que, al aprobar los cursos correspondientes, el bombero estará capacitado para ejecutar acciones necesarias en situaciones de emergencia, siguiendo las directrices del Oficial o Bombero a Cargo (OBAC).

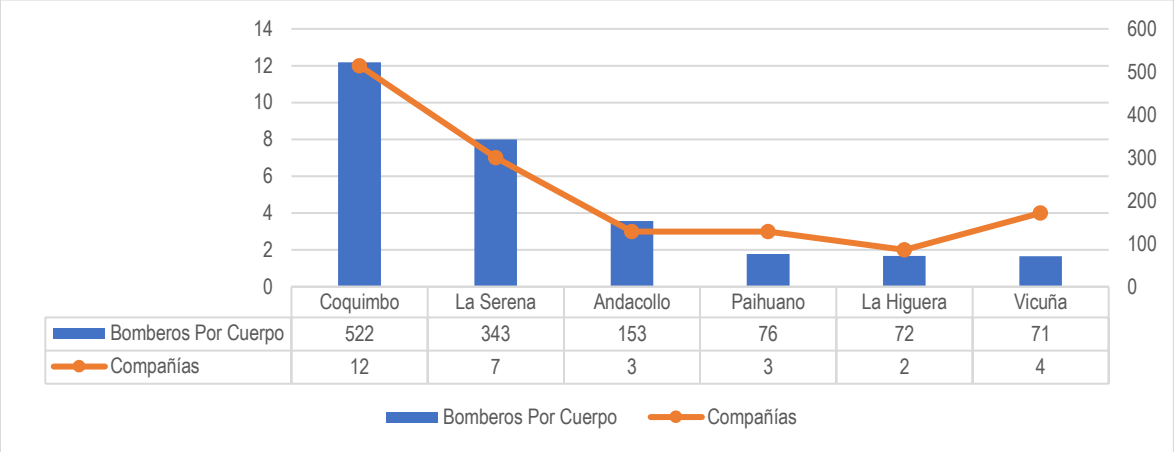
Es importante destacar que, según la ANB, el nivel de Bombero Operativo está orientado a profundizar los conocimientos y habilidades adquiridas en el nivel inicial, permitiendo al voluntario desempeñarse de manera más efectiva en el control de incendios y otras emergencias. La formación en este nivel incluye cursos como Entrada Forzada, Ventilación Táctica, Escalas y Cuerdas para el Control de Incendios, Búsqueda y Rescate en Incendios, entre otros[50].

En resumen, el Bombero Voluntario en Chile es la base de la institución bomberil, compuesta por individuos que ofrecen su tiempo y esfuerzo sin remuneración. Aquellos que avanzan en su formación y adquieren competencias específicas alcanzan el nivel de Bombero Operativo, estando así mejor preparados para enfrentar las diversas emergencias que puedan surgir en la comunidad.

A modo de complemento, se procede a detallar la cantidad de voluntarios bomberiles y compañías de cada comuna en la provincia del Elqui.

[49] Cuerpo de Bomberos de San Bernardo y San José de Maipo (CBSEBS). s.f. ANB homóloga nivel Bombero Inicial – Nivel Bombero Operativo.
[50] Academia Nacional de Bomberos de Chile (ANB) s.f. Malla Curricular del Bombero Operativo.

Gráfico N°26. Bomberos por cuerpo provincia del Elqui.



Fuente: Mapocho Consultores en base Sistema de Información Bomberil, 2025.

La distribución de bomberos por cuerpo en la provincia del Elqui muestra una fuerte concentración en las comunas más urbanas. Coquimbo lidera ampliamente con 522 bomberos distribuidos en 12 compañías, seguido por La Serena con 343 bomberos en 7 compañías. Ambas comunas, que concentran la mayor parte de la población provincial, representan en conjunto más del 75% del total de voluntarios de bomberos registrados en la tabla, lo que refleja su mayor densidad poblacional, infraestructura urbana y necesidades operativas.

En contraste, las comunas menos pobladas como Andacollo, Paihuano, La Higuera y Vicuña presentan dotaciones considerablemente menores. Andacollo cuenta con 153 bomberos y 3 compañías, mientras que Paihuano (76 bomberos) y La Higuera (72 bomberos) poseen cuerpos similares en tamaño, aunque con menos compañías. Vicuña, pese a tener solo 71 bomberos (el número más bajo de la provincia) cuenta con 4 compañías, lo que indica una distribución territorial más extendida del servicio dentro de la comuna, probablemente debido a su gran superficie, dispersión poblacional y características precordillera. Como complemento, se procede a cuantificar en la siguiente tabla la cantidad de carros bomberiles por comuna en la provincia del Elqui.

Tabla N°86: Carros por Cuerpo provincia del Elqui

Comuna	Pobl. Comunal	Carros por Cuerpo
Coquimbo	263.719	27
La Serena	250.141	21
Vicuña	28.047	11
Andacollo	11.566	10
Paihuano	4.649	10
La Higuera	4.335	7

Fuente: Mapocho Consultores en base a Sistema de Información Bomberil, 2025.

Al analizar la dotación de carros por cuerpo de bomberos en relación con la población comunal en la provincia del Elqui, se observa una clara disparidad entre comunas urbanas y rurales. Coquimbo y La Serena, que poseen las mayores poblaciones (263.719 y 250.141 habitantes respectivamente), cuentan con 27 y 21 carros de bomberos por cuerpo, lo que equivale a aproximadamente un carro por cada 9.770 y 11.911 habitantes. Esto refleja una relación ajustada a la alta demanda operativa urbana, con una eficiencia de escala que permite cubrir más personas con menos vehículos por habitante.

En contraste, las comunas rurales presentan una cobertura significativamente mayor en términos relativos. Vicuña, con 28.047 habitantes, dispone de 11 carros (1 por cada 2.550 habitantes), mientras que Andacollo, Paihuano y La Higuera (todas con menos de 12 mil habitantes) tienen entre 7 y 10 carros, lo que representa un promedio de 1 carro por cada 430 a 1.650 personas.

A continuación, se procede a mostrar la dotación de carros del cuerpo de bomberos de Vicuña, detallando el tipo y función del vehículo y el año de adquisición por la respectiva compañía de bomberos.

Tabla N°87: Detalle carros Cuerpo de Bomberos Vicuña

Compañía	Tipo Bomberil	Año
Segunda Compañia Bomberos	Ambulancia	1999
Segunda Compañia Bomberos	Vehículos Especiales	2025
Segunda Compañia Bomberos	Bomba Primera Intervención	2024
Gabriela Mistral	Carro Aljibe	2025
Gabriela Mistral	Bomba Semi Urbano	2011
Marquesa - Nueva Talcuna	Bomba Forestal	2017
Marquesa - Nueva Talcuna	Camionetas De Apoyo	2013
Chapilca	Carro Aljibe	2014
Chapilca	Bomba Semi Urbano	2008
Chapilca	Bomba Semi Urbano	1976
Comandancia	Transporte De Personal	2012

Fuente: Mapocho Consultores en base a Sistema de Información Bomberil, 2025.

La comuna de Vicuña cuenta con un total de 11 vehículos bomberiles distribuidos entre distintas compañías y la comandancia. La Segunda Compañía de Bomberos dispone de una ambulancia (1999), un vehículo de intervención rápida tipo bomba (2024) y vehículos especiales (2025). Estas unidades corresponden a funciones diversas, incluyendo atención prehospitalaria y equipos específicos para operaciones no convencionales.

La Compañía Gabriela Mistral posee un carro aljibe adquirido en 2025 y una bomba semi urbano del año 2011, ambas unidades orientadas a tareas que requieren transporte de agua y operatividad en entornos mixtos. En tanto, la Compañía Marquesa - Nueva Talcuna cuenta con una bomba forestal (2017) y camionetas de apoyo (2013). Esta dotación incluye vehículos diseñados para emergencias en zonas de vegetación y soporte logístico.

Por su parte, la Compañía Chapilca posee tres unidades: una bomba semi urbano (1976), otra bomba semi urbano (2008) y un carro aljibe (2014). Finalmente, la Comandancia tiene asignado un vehículo de transporte de personal (2012). El conjunto de unidades combina vehículos recientes con otros de fabricación más antigua, distribuidos entre zonas urbanas, rurales y de interfaz.

1.5.6 Hallazgos Áreas Verdes y Espacio Público

En esta sección se incluye una tabla que sintetiza los principales hallazgos derivados del análisis de los Áreas Verdes y Espacio Público de la comuna de Vicuña. Esta matriz servirá como base para el capítulo 7 de Conclusiones, en el que se desarrollará un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas). La información obtenida se emplea posteriormente para identificar las Potencialidades y los Factores Críticos de la comuna de Vicuña.

Tabla N°88: Principales hallazgos de Movilidad y Transporte

Hallazgo	Descripción	Clasificación
Alta cantidad de plazas en Buen estado	42 de 59 espacios registrados fueron categorizados como “Buen estado”, lo que refleja una base sólida de infraestructura pública mantenida.	Fortaleza
Mobiliario urbano básico	Escaños y Basureros se encuentran presentes en 50 y 40 de los 59 sitios catastrados, facilitando los objetivos de esparcimiento en el sitio	Fortaleza
Buena accesibilidad universal	Cerca del 50% de las plazas cuentan con acceso universal garantizado, adoptando en su diseño rampas y pisos táctiles).	Oportunidad
Reciclaje	Sólo 9 de los espacios públicos cuentan con sitio de reciclaje, lo que abre una oportunidad a la implementación de puntos limpios para otros sitios, incluyendo una mayor diversidad de tipos de reciclaje	Oportunidad
Plazas deficientes	7 plazas fueron encontradas en estado deficiente, generando una percepción de abandono y riesgo asociado a este tipo de espacios sin cuidado	Debilidad
Heterogeneidad espacial en Multicanchas	Las multicanchas se encuentran dispersas en la comuna sin ofrecer concentraciones de áreas destinadas a los deportes colectivos en un sólo sector.	Fortaleza

Hallazgo	Descripción	Clasificación
Alta cantidad de plazas en Buen estado	42 de 59 espacios registrados fueron categorizados como “Buen estado”, lo que refleja una base sólida de infraestructura pública mantenida.	Fortaleza
Mobiliario urbano básico	Escaños y Basureros se encuentran presentes en 50 y 40 de los 59 sitios catastrados, facilitando los objetivos de esparcimiento en el sitio	Fortaleza
Buena accesibilidad universal	Cerca del 50% de las plazas cuentan con acceso universal garantizado, adoptando en su diseño rampas y pisos táctiles).	Oportunidad
Uso de paneles solares para iluminar	El uso de paneles solares para la recarga de la iluminación resulta de gran utilidad considerando la exposición solar diaria que recibe la comuna.	Oportunidad
Presencia de Ferias Libres en sectores de la ciudad	Las tres ferias (Sargento Aldea, Miraflores y Domingo Sarmiento) funcionan en distintos sectores de la ciudad y en días diferenciados (martes y domingo), lo que permite cobertura territorial y evita la superposición de fechas. La presencia de ferias dominicales (dos de tres funcionan ese día) permite aprovechar la alta afluencia de personas durante fines de semana para potenciar el comercio local y vincularlo con el turismo interno.	Fortaleza
Organismos de Seguridad están distribuidos en el territorio comunal	Vicuña posee Organismos de Seguridad distribuidos a lo largo del territorio comunal. Por ejemplo, Bomberos se encuentran en el área urbana principal de la ciudad, pero también están localizados en zonas rurales como Marquesa y Chapilca. En caso de Carabineros, los cuales aparte de estar en el radio urbano, se localizan a su vez en sectores remotos como la Tenencia de Juntas del Toro (paso fronterizo) y el Retén de El Molle.	Fortaleza
Poca dotación de voluntarios bomberiles	Vicuña, es la comuna de la provincia del Elqui con menor dotación bomberil. Esta posee 71 bomberos, número bajo en comparación con comunas con menor población como Paihuano (76 bomberos) y La Higuera (72 bomberos).	Debilidad
Variada dotación de vehículos bomberiles	El cuerpo cuenta con una flota diversa y especializada (ambulancia, bomba forestal, aljibe, transporte personal, vehículos especiales), lo que permite enfrentar distintos tipos de emergencias en una comuna extensa y con sectores rurales. Además, la incorporación de vehículos recientes como una Bomba de Primera Intervención (2024) y un Carro Aljibe (2025) permite renovar el equipamiento y reforzar la respuesta en sectores críticos.	Fortaleza
Insuficiencia de áreas verdes por habitantes	La ausencia de superficie de áreas verdes va directamente relacionada a una menor calidad de vida, afectando desde aspectos de salud mental hasta la falta de espacios de relacionamiento comunitario, además de aspectos físicos como islas de calor. En la comuna se catastrar 2,4 m por habitante, muy por debajo de los 10 m por habitante que establece el SIEDU	Debilidad

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.6 MORFOLOGÍA URBANA

1.6.1 Equipamiento y Servicios

En el contexto del ordenamiento territorial en Chile, los equipamientos y servicios constituyen un componente esencial para el desarrollo funcional y equitativo de una comuna. Se entiende por equipamiento al conjunto de infraestructuras y edificaciones destinadas a satisfacer necesidades sociales básicas de la población, tales como salud, educación, seguridad, cultura, deporte y recreación. Por su parte, los servicios hacen referencia a las prestaciones que garantizan el funcionamiento cotidiano del territorio, incluyendo sistemas de agua potable, alcantarillado, electricidad, recolección de residuos, transporte público y telecomunicaciones[51].

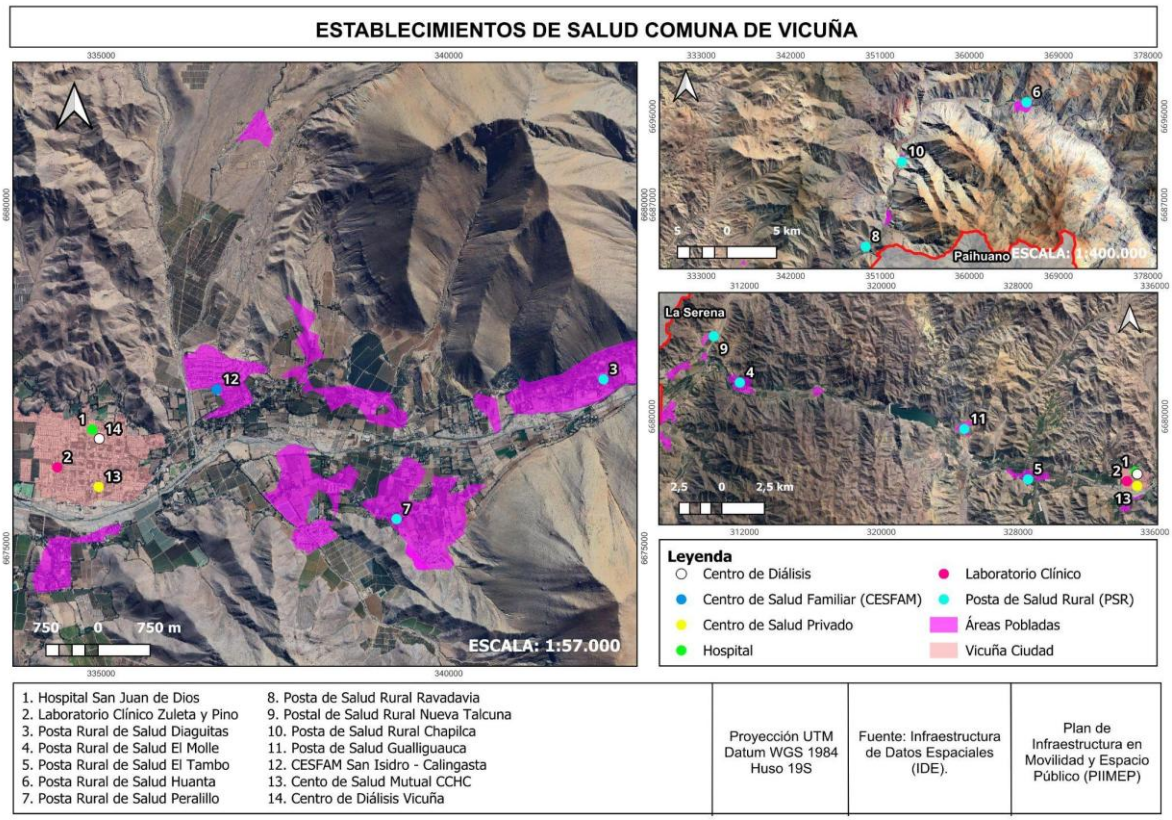
La adecuada distribución y accesibilidad de estos elementos determina en gran medida la calidad de vida de los habitantes, así como la eficiencia del desarrollo urbano y rural. En el marco de la planificación comunal, por ejemplo, a través de los Planes Reguladores Comunales (PRC), se busca asegurar una cobertura territorial equilibrada de estos recursos, considerando tanto las áreas consolidadas como los sectores en expansión o con déficit de infraestructura[52].

1.6.1.1 Equipamiento Salud

El equipamiento en salud en la comuna de Vicuña cumple un rol fundamental en la cobertura de las necesidades sanitarias de su población, caracterizada por una alta dispersión territorial, ruralidad significativa y distancias considerables entre localidades. Este equipamiento comprende infraestructuras como hospitales, centros de salud familiar (CESFAM), postas rurales y estaciones médico-rurales, los cuales conforman una red destinada a garantizar el acceso a atención primaria, urgencias y servicios preventivos.

En el caso de Vicuña, el sistema comunal de salud se articula principalmente en torno al Hospital de Vicuña, el cual actúa como centro de referencia para las localidades del Valle de Elqui, y una serie de postas que prestan atención en sectores rurales como El Molle, Chapilca o Huanta. Este equipamiento es gestionado por el Servicio de Salud Coquimbo y la Municipalidad, además se complementa con dispositivos móviles y programas de atención domiciliaria, con el objetivo de disminuir las barreras geográficas propias de una comuna precordillerana.

Mapa N°29. Localización Establecimientos de Salud comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a División de Planificación Sanitaria de la Subsecretaría de Salud Pública e IDE (2024).

[51] Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2022). Manual de contenidos mínimos del Plan Regulador Comunal. Gobierno de Chile.

[52] Instituto Nacional de Estadísticas. (2019). Glosario territorial: Conceptos y definiciones para el análisis espacial. INE Chile.

Tabla N°89: Establecimientos de Salud por tipo comuna de Vicuña

Nombre	Dependencia Administrativa	Nivel	Complejidad
Hospital San Juan De Dios	Servicio De Salud	Primario	Baja Complejidad
Laboratorio Clínico Zuleta Y Pinto	Privado	No Aplica	No Aplica
Posta De Salud Rural Diaguitas	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Posta De Salud Rural El Molle	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Posta De Salud Rural El Tambo	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Posta De Salud Rural Huanta	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Posta De Salud Rural Peralillo	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Posta De Salud Rural Rivadavia	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Posta De Salud Rural Talcuna	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Posta De Salud Rural Chapilca	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Posta De Salud Rural Gualliguaica	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Centro De Salud Familiar San Isidro Calingasta	Municipal	Primario	Baja Complejidad
Centro De Salud Mutual CCHC	Privado	Secundario	No Aplica
Centro Dialisis	Privado	No Aplica	Mediana Complejidad

Fuente: Mapocho Consultores en base a División de Planificación Sanitaria de la Subsecretaría de Salud Pública (2024).

La comuna de Vicuña dispone de una red de salud compuesta por 13 establecimientos oficialmente registrados como vigentes y en funcionamiento ante el Ministerio de Salud de Chile, lo que asegura su operatividad formal dentro del Sistema Nacional de Servicios de Salud. Esta red combina infraestructura pública y privada, con predominio de la primera, y se encuentra organizada principalmente en torno a la atención primaria, con una fuerte orientación territorial que responde a las características geográficas y demográficas de la comuna: gran superficie, alta ruralidad y una población dispersa en sectores precordilleranos.

Del total de establecimientos, diez pertenecen a la red pública y se encuentran bajo la administración municipal y la coordinación técnica del Servicio de Salud Coquimbo. Entre ellos destacan el Hospital San Juan de Dios de Vicuña, que constituye el único recinto hospitalario de la comuna y el único con servicio de urgencia permanente. A pesar de esta condición, su nivel de complejidad es bajo, lo que limita su capacidad resolutiva frente a patologías graves o procedimientos especializados, obligando a derivaciones a recintos de mayor nivel en La Serena o Coquimbo. Complementando la red urbana se encuentra el Centro de Salud Familiar Vicuña, que cumple una función clave en la atención preventiva, curativa y de seguimiento ambulatorio, concentrando buena parte de la demanda en la zona urbana.

La red pública se extiende además a través de ocho Postas de Salud Rural: PSR Diaguitas, PSR Chapilca, PSR El Tambo, PSR El Molle, PSR Huanta, PSR Talcuna, PSR Villa Puclaro y PSR Varillar. Estas postas permiten llegar a sectores rurales y aislados, cumpliendo una labor fundamental en garantizar la equidad en el acceso a prestaciones básicas de salud. Aunque su nivel de resolución es limitado, representan el primer punto de contacto para la población que habita fuera del núcleo urbano, y son esenciales para la detección temprana de enfermedades, controles de salud y derivaciones oportunas.

En el ámbito privado, Vicuña cuenta con tres recintos de salud habilitados oficialmente: el Centro Médico RedSalud Vicuña, el Laboratorio Clínico Vicuña y el Centro de Diálisis. Aunque no integrados al sistema público, estos establecimientos ofrecen servicios complementarios orientados a la medicina general, el diagnóstico clínico y el tratamiento de enfermedades crónicas, como es el caso del centro de diálisis, único establecimiento de mediana complejidad en la comuna. Su presencia ayuda a diversificar la oferta local y reduce, en parte, la dependencia de traslados por causas no urgentes.

Fotografías N°16. Establecimientos Salud Vicuña



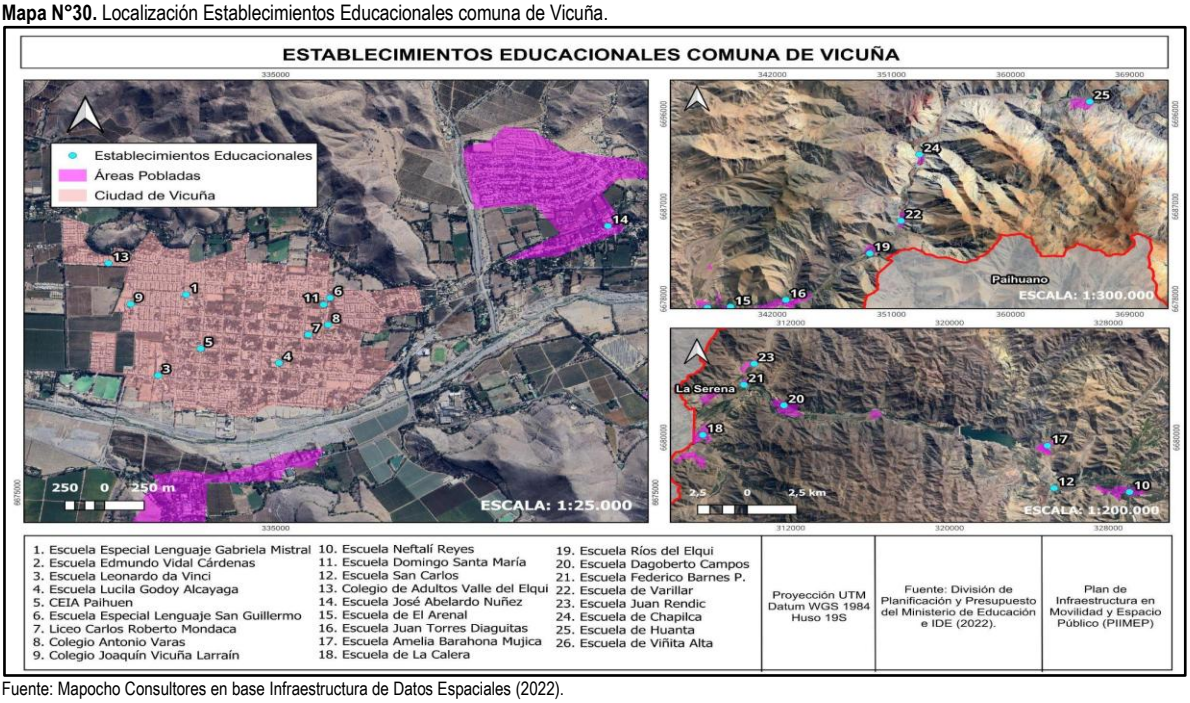
Fuente: Google Street View.

1.6.1.2 Equipamiento Educación

El equipamiento educacional corresponde al conjunto de infraestructuras y servicios destinados a la formación académica, desde la educación parvularia hasta la enseñanza superior. Estos establecimientos no solo entregan conocimientos, sino que también cumplen un rol social fundamental, promoviendo el desarrollo integral de las personas y fortaleciendo el tejido comunitario. Su localización, cobertura y calidad son elementos clave en la planificación urbana y territorial, ya que inciden directamente en la equidad territorial y en el acceso a oportunidades para la población.

En la comuna de Vicuña, el equipamiento educacional se distribuye principalmente en el área urbana de la ciudad y en sectores poblacionales consolidados. La comuna cuenta con jardines infantiles, escuelas básicas, liceos y un centro de formación técnica, los cuales forman parte de la red educacional reconocida oficialmente por el Ministerio de Educación. La presencia de estos establecimientos es fundamental para garantizar el acceso a la educación en distintos niveles y para fortalecer la cohesión social y el desarrollo local.

Mapa N°30. Localización Establecimientos Educacionales comuna de Vicuña.



Fuente: Mapocho Consultores en base Infraestructura de Datos Espaciales (2022).

La tabla presenta el listado de establecimientos educacionales de la comuna de Vicuña, registrados oficialmente por el Ministerio de Educación de Chile a través de su Unidad de Estadísticas del Centro de Estudios. En total, se identifican 27 establecimientos escolares que abarcan desde educación básica hasta liceos y centros de educación especial o para adultos. Cabe destacar que no se incluyen jardines infantiles ni establecimientos de la Fundación Integra u otras instituciones de educación preescolar.

Tabla N°90: Establecimientos Educacionales comuna de Vicuña (Sin Jardines Infantiles).

Nombre	Matrícula
Colegio Domingo Santa María	987
Liceo Bicentenario de Excelencia Colegio Antonio Varas	946
Colegio Leonardo da Vinci	877
Escuela Edmundo Vidal Cárdenas	508
Colegio de Adultos Valle de Elqui	507
Liceo Carlos Roberto Mondaca Cortes	489
Centro De Educación Integral de Adultos Paihuen	448
Colegio Joaquín Vicuña Larraín	293
Escuela Básica Lucila Godoy Alcayaga	256
Escuela José Abelardo Núñez	185
Escuela Juan Rendic	172
Escuela de Diaguitas Juan Torres M.	170
Escuela Neftalí Reyes	164
Escuela Especial de Lenguaje San Guillermo	126
Escuela Dagoberto Campos Núñez	124
Escuela Ríos de Elqui	123
Escuela Federico Barnes Payne	83
Escuela Especial de Lenguaje Gabriela Mistral	66
Escuela Amelia Barahona Mujica	39
Escuela de El Arenal	28
Escuela de Chapilca	24
Escuela de La Calera	17
Escuela de Varillar	14
Escuela de San Carlos	12
Escuela de Viñita Alta	3
Escuela de Huanta	2

Fuente: Mapocho Consultores en base a División de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Educación (2022).

La comuna de Vicuña cuenta con 26 establecimientos educacionales que en conjunto registran una matrícula total de 6.663 estudiantes. La distribución de la matrícula es altamente desigual, con una fuerte concentración en un pequeño grupo de establecimientos. En efecto, sólo tres recintos acumulan el 42,3% del total de alumnos: el Colegio Domingo Santa María (987), el Liceo Bicentenario de Excelencia Colegio Antonio Varas (946) y el Colegio Leonardo Da Vinci (877), los cuales suman 2.810 estudiantes. Este grupo representa el núcleo del sistema educacional comunal en términos de volumen de matrícula, con establecimientos de gran capacidad, probablemente ubicados en sectores urbanos de alta densidad poblacional.

A estos se suman cuatro establecimientos con matrículas que fluctúan entre los 400 y los 508 estudiantes: la Escuela Edmundo Vidal Cárdenas (508), el Colegio de Adultos Valle de Elqui (507), el Liceo Carlos Roberto Mondaca Cortés (489) y el Centro de Educación Integral de Adultos Paihuen (448). En conjunto, estos cuatro establecimientos agrupan 1.952 alumnos, lo que equivale al 29,3% de la matrícula total comunal. Destaca dentro de este grupo la presencia de dos centros orientados a la educación de adultos, lo que evidencia una demanda significativa por este tipo de enseñanza en la comuna.

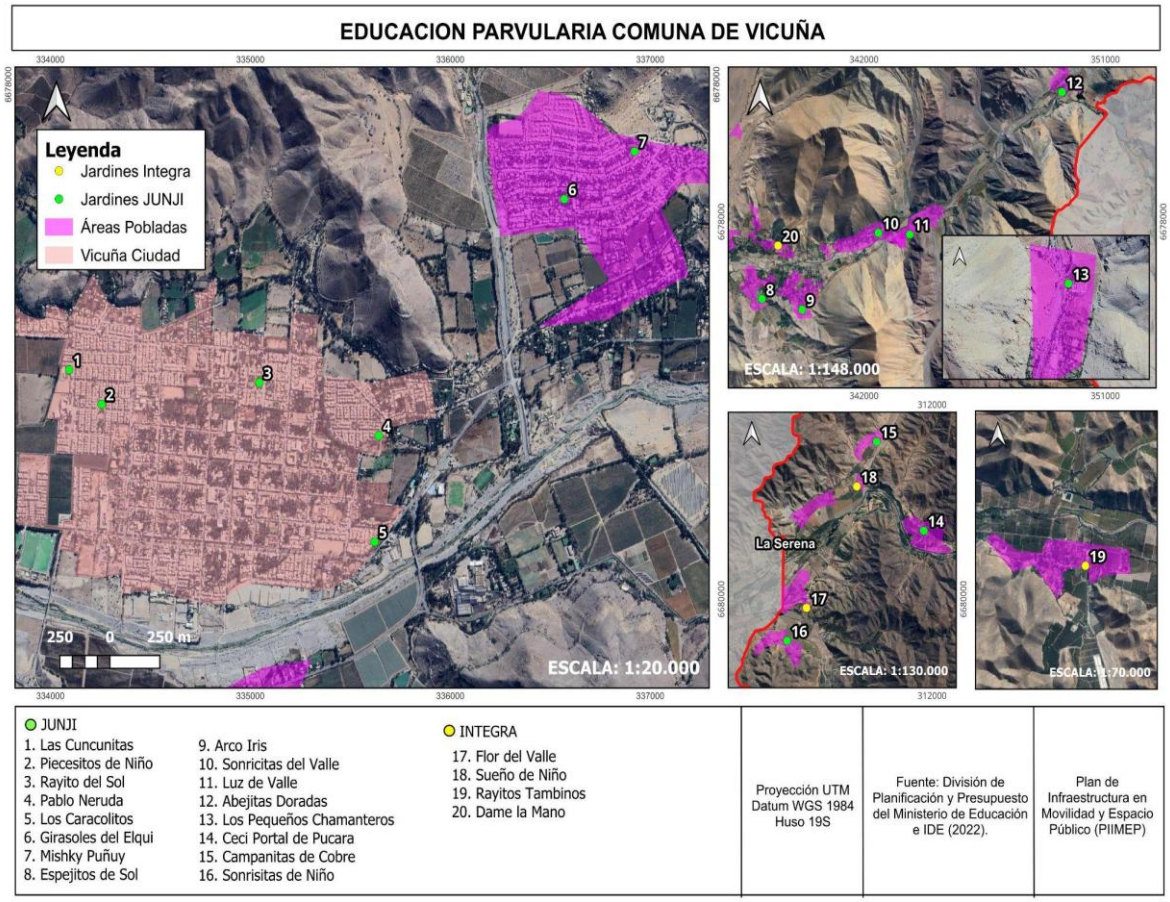
En un nivel intermedio, nueve establecimientos presentan matrículas entre 100 y 293 estudiantes. Entre ellos se encuentran el Colegio Joaquín Vicuña Larraín (293), la Escuela Básica Lucila Godoy Alcayaga (256), la Escuela José Abelardo Núñez (185), la Escuela Juan Rendic (172), la Escuela de Diaguitas Juan Torres M. (170), la Escuela Neftalí Reyes (164), la Escuela Especial de Lenguaje San Guillermo (126), la Escuela Dagoberto Campos Núñez (124) y la Escuela Ríos de Elqui (123). Este grupo concentra en total 1.773 alumnos, lo que representa aproximadamente el 26,6% del total.

Finalmente, diez establecimientos presentan una matrícula inferior a 100 estudiantes. Dentro de ellos, cinco cuentan con menos de 30 alumnos: la Escuela de El Arenal (28), la Escuela de Chapilca (24), la Escuela de La Calera (17), la Escuela de Viñita Alta (3) y la Escuela de Huanta (2). Estas últimas dos representan casos extremos, con una matrícula conjunta de apenas 5 alumnos, equivalente al 0,07% del total comunal. La suma de los diez establecimientos de baja matrícula es de 128 estudiantes, es decir, solo el 1,9% del total de estudiantes de la comuna.

Esta distribución refleja una fuerte concentración de estudiantes en pocos establecimientos de alta capacidad, coexistiendo con una amplia red de escuelas de muy baja matrícula, lo cual responde a las características territoriales de Vicuña, con sectores urbanos consolidados y una dispersión significativa en localidades rurales o de difícil acceso.

En esta línea, los establecimientos de educación parvularia cumplen un rol fundamental en la formación inicial, al proporcionar un entorno estructurado y seguro que promueve el aprendizaje temprano y la socialización. Estos espacios están orientados a atender las necesidades educativas de niños y niñas desde la primera infancia hasta su ingreso a la educación básica, fortaleciendo así las bases para su desarrollo integral. A continuación, se presenta la localización espacial de los jardines infantiles en la comuna de Vicuña.

Mapa N°31. Localización Establecimientos Educación Parvularia, comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base División de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Educación (2022).

A Continuación, se presenta una tabla con los principales centros de educación parvularia en la comuna de Vicuña:

Tabla N°91: Educación Parvularia, comuna de Vicuña

Nombre	Entidad	Localidad	Programa	Capacidad
Rayito De Sol	JUNJI	Vicuña Ciudad	Jardín Infantil Clásico De Adm. Directa	87
Piecesitos De Niño	JUNJI	Vicuña Ciudad	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	84
Las Cuncunitas	JUNJI	Vicuña Ciudad	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	78
Girasoles De Elqui	JUNJI	Calingasta	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	70
Pablo Neruda	JUNJI	Vicuña Ciudad	Jardín Infantil Clásico De Adm. Directa	48

Nombre	Entidad	Localidad	Programa	Capacidad
Campanitas De Cobre	JUNJI	Nueva Talcuna	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	46
Mishky Puñuy	JUNJI	Calingasta	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	40
Espejitos Del Sol	JUNJI	Villaseca	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	30
Abejitas Doradas	JUNJI	Rivadavia	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	26
Luz Del Valle	JUNJI	Andacollito	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	25
Arco Iris	JUNJI	Lourdes	Jardín Infantil Alternativo	20
Los Pequeños Chamanteros	JUNJI	Chapilca	Jardín Infantil Alternativo	20
Sonrisitas De Niños / As	JUNJI	El Arrayán	Jardín Infantil Alternativo	18
Los Caracolitos	JUNJI	Vicuña Ciudad	Jardín Infantil Alternativo	16
Sonrisitas Del Valle	JUNJI	Diaguitas	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	16
Portal De Pucara[53]	JUNJI	El Molle	Jardín Infantil Alternativo	15
Flor Del Valle	Integra	La Calera Alta	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	30
Sueño Del Niño	Integra	Marquesa	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	32
Rayitos Tambinos	Integra	El Tambo	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	32
Dame La Mano	Integra	El Arenal	Jardín Infantil Clásico Adm. por Terceros (Vtf)	32

Fuente: Mapocho Consultores en base a Infraestructura de Datos Espaciales (2022).

La comuna de Vicuña cuenta con una red diversificada de establecimientos de educación parvularia administrados tanto por JUNJI como por Fundación Integra, totalizando 21 jardines infantiles. De estos, 17 corresponden a JUNJI y 4 a Integra. La mayoría de los recintos JUNJI están distribuidos en diversas localidades rurales como Calingasta, Nueva Talcuna, Andacollito, Rivadavia, El Molle, entre otras, lo que refleja un esfuerzo por cubrir de forma dispersa el territorio comunal. Destacan por capacidad los jardines "Rayito de Sol" (87) y "Piececitos de Niño" (84), ambos ubicados en Vicuña Ciudad, sumando juntos más del 20 % de la cobertura total JUNJI. En contraste, varios centros alternativos, como "Los Caracolitos" o "Sonrisitas de Niños/As", presentan capacidades mucho menores, de entre 16 y 20 niños, lo que puede responder a una atención más personalizada o zonas de baja densidad poblacional.

En cuanto a los establecimientos de Fundación Integra, todos operan bajo el programa de administración clásica por terceros (VTF) y están distribuidos en sectores rurales como El Tambo, El Arenal, Marquesa y La Calera Alta. A diferencia de JUNJI, estos centros presentan una capacidad homogénea de 32 niños, a excepción de "Flor del Valle" en La Calera Alta que acoge a 30. Aunque en número son menos, representan un aporte relevante en la descentralización del acceso a la educación inicial en la comuna. En conjunto, la oferta total de cupos suma 833, siendo JUNJI responsable de 672 cupos (80,7 %) e Integra de 161 (19,3 %), evidenciando una mayor cobertura por parte de JUNJI, pero con el complemento estratégico de Integra en sectores específicos. Esta infraestructura constituye un soporte esencial para la equidad territorial y la integración temprana de la infancia rural en el sistema educativo.

En la siguiente imagen se fotografiaron cuatro (4) establecimientos educacionales de la comuna de Vicuña:

[53] El jardín infantil Portal de Pucará es el único establecimiento parvulario de la comuna de Vicuña que cuenta con la modalidad de Centros Educativos Culturales de la Infancia (CECI).

Fotografía N°17. Establecimientos Educacionales de Vicuña

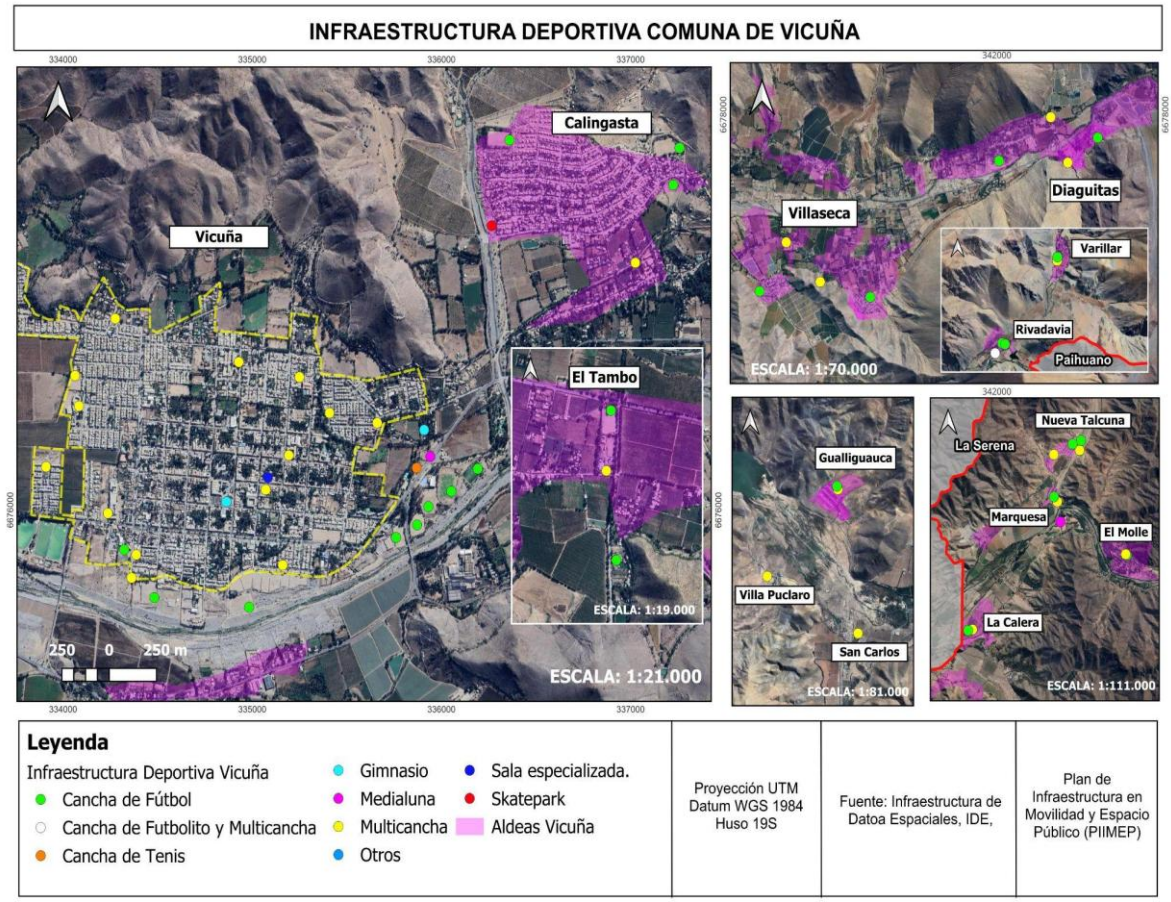


Fuente: Google Street View.

1.6.1.3 Equipamiento Deportivo

El equipamiento deportivo constituye un elemento clave para el desarrollo integral de la comuna de Vicuña, al promover la práctica de actividad física y deporte entre sus habitantes, favoreciendo así la salud y el bienestar general. La disponibilidad de infraestructura deportiva adecuada complementa el uso residencial y productivo del territorio, aportando a una mejor calidad de vida. En términos amplios, este tipo de equipamiento comprende tanto los espacios físicos como los implementos necesarios para realizar actividades físicas, deportivas y recreativas. Esto incluye canchas, estadios, gimnasios, áreas recreativas al aire libre, así como elementos como balones, redes, pesas y recintos especializados como piscinas o pistas de atletismo. A continuación, se presenta la infraestructura deportiva existente en la comuna de Vicuña.

Mapa N°32. Infraestructura Deportiva comuna de Vicuña



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales, IDE.

La comuna de Vicuña dispone de un total de 67 instalaciones deportivas, distribuidas en distintos sectores del territorio comunal. De este total, 41 corresponden al sector público, lo que representa un 61,2 %, mientras que los 26 restantes (38,8 %) pertenecen al sector privado, compuesto principalmente por clubes deportivos, juntas de vecinos y organizaciones sociales. Esta distribución evidencia un predominio del equipamiento público, facilitando el acceso a la actividad física y al deporte en contextos escolares, comunitarios y recreativos. Las instalaciones están repartidas en diversas tipologías, aunque con un claro predominio de dos formatos principales: las canchas de fútbol y las multicanchas.

Las canchas de fútbol son la tipología más común, con 32 recintos, lo que equivale al 47,8 % del total. En su mayoría están asociadas a clubes deportivos, tanto públicos como privados, y representan una fuerte tradición futbolística en la comuna. En segundo lugar se ubican las multicanchas, con 26 unidades (38,8 %), muchas de las cuales están ubicadas en escuelas básicas, liceos, y juntas de vecinos, lo que refleja su rol clave como infraestructura de uso mixto para diversas disciplinas (fútbol, básquetbol, voleibol, entre otros). Este tipo de equipamiento cumple una función relevante en los barrios y sectores rurales, pues permite prácticas deportivas sin requerir espacios de gran escala. En cuanto a otras instalaciones, se registran 2 medialunas (una pública y una privada), 2 gimnasios públicos, 1 cancha de tenis, 1 combinación de cancha de fútbol y multicancha, 1 sala de uso múltiple con sala especializada, y 1 skatepark, también de carácter público. Cada una de estas tipologías representa aproximadamente un 1,5 % del total, mostrando una baja pero importante diversidad en la oferta comunal. En la siguiente tabla, se detallan la infraestructura deportiva presente en la comuna de Vicuña.

Tabla N°92: Infraestructura Deportiva Comuna de Vicuña por Tipología.

Nombre	Tipología	Sector
Junta De Vecinos El Molle	Cancha de Fútbol	Público
Club Deportivo Unión Victoria	Cancha de Fútbol	Privado
Club Deportivo Peñarol	Cancha de Fútbol	Público
Club Deportivo Huracán De Rivadavia	Cancha de Fútbol	Público
Estadio Parque Municipal De Vicuña	Cancha de Fútbol	Público

Nombre	Tipología	Sector
Club Deportivo Unión Esperanza	Cancha de Fútbol	Privado
Club Deportivo Peralillo	Cancha de Fútbol	Privado
Club Deportivo De Diaguitas	Cancha de Fútbol	Privado
Club Deportivo Unión Marquesa	Cancha de Fútbol	Público
Cancha Club Deportivo Bellavista De Calingasta	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha De Futbol Nueva Talcuna	Cancha de Fútbol	Privado
Club Deportivo Unión Viñita	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha De Fútbol Junta De Vecinos Villa Seca	Cancha de Fútbol	Privado
Complejo Deportivo Manuel Octavio Parra Santa	Cancha de Fútbol	Privado
Club Deportivo Unión Cordillera	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha De Futbol Club Deportivo Internacional	Cancha de Fútbol	Privado
Complejo Deportivo Dos Pinos	Cancha de Fútbol	Privado
Sindicato De Trabajadores Capel	Cancha de Fútbol	Público
Cancha Futbol Unión Andacollito	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha Rivadavia	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol Calingasta	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol Estadio N°1	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol Estadio N°2	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol Estadio N°3	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol Estadio N°4	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol Complejo Deportivo Capel	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol Club Barrabases	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol El Loino	Cancha de Fútbol	Privado
Cancha de Fútbol Escuela básica Andrés Peñafiel Illanes	Cancha de Fútbol	Privado
Escuela Rio De Elqui	Cancha de Futbolito y Multicancha	Público
Hermógenes González	Cancha de Tenis	Público
Gimnasio Techado De Vicuña	Gimnasio	Público
Polideportivo Pedro Rojas Rivera	Gimnasio	Público
Rodeo De Marquesa	Medialuna	Privado
Media Luna Osciel Pinto Arredondo	Medialuna	Público
Escuela Federico Barnes Payne G-N° 60	Multicancha	Público
Escuela básica Neftalí Reyes F-65	Multicancha	Público
Escuela Juan Torres Martínez	Multicancha	Público
Junta De Vecinos Gerónimo Rendic	Multicancha	Público
Liceo Carlos Roberto Mondaca Cortes	Multicancha	Público
Escuela Básica José Abelardo Núñez	Multicancha	Público
Escuela Profesor Dagoberto Campos Núñez	Multicancha	Público
Escuela Edmundo Vidal Cárdenas F-63	Multicancha	Público
Colegio Joaquín Vicuña Larraín	Multicancha	Público
Escuela Amelia Barahona De Mujica G-N° 58	Multicancha	Público
Daem Vicuña	Multicancha	Público
Escuela Básica Andrés Peñafiel Illanes	Multicancha	Público
Escuela Nueva Talcuna	Multicancha	Público
Multicancha Junta De Vecinos Población Estación	Multicancha	Privado

Nombre	Tipología	Sector
Club Deportivo Carlos Valdovino	Multicancha	Público
Escuela De La Polvada	Multicancha	Público
Escuela G-N° 54, Viñita Alto	Multicancha	Público
Multicancha Junta De Vecinos Manuel Rodríguez	Multicancha	Privado
Multicancha Los Héroes	Multicancha	Privado
Club Robert Kennedy	Multicancha	Privado
Multicancha	Multicancha	Privado
Colegio Leonardo Da Vinci	Multicancha	Privado
Sede Social La Arboleda	Multicancha	Privado
Multicancha	Multicancha	Privado
Multicancha	Multicancha	Privado
Multicancha Junta De Vecinos Unión Y Progreso	Multicancha	Privado
Multicancha Villa Esperanza	Multicancha	Privado
Multicancha Andacollito	Multicancha	Público
Multicancha Calle Riquelme con Ángel Cruchaga	Multicancha	Público
Multicancha Mariano Latorre	Multicancha	Público
Casa Del Deporte, Instituto Nacional Del Deporte	Sala de uso múltiple y Sala especializada	Público
Skatepark Calingasta	Skatepark	Público

Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales, IDE.

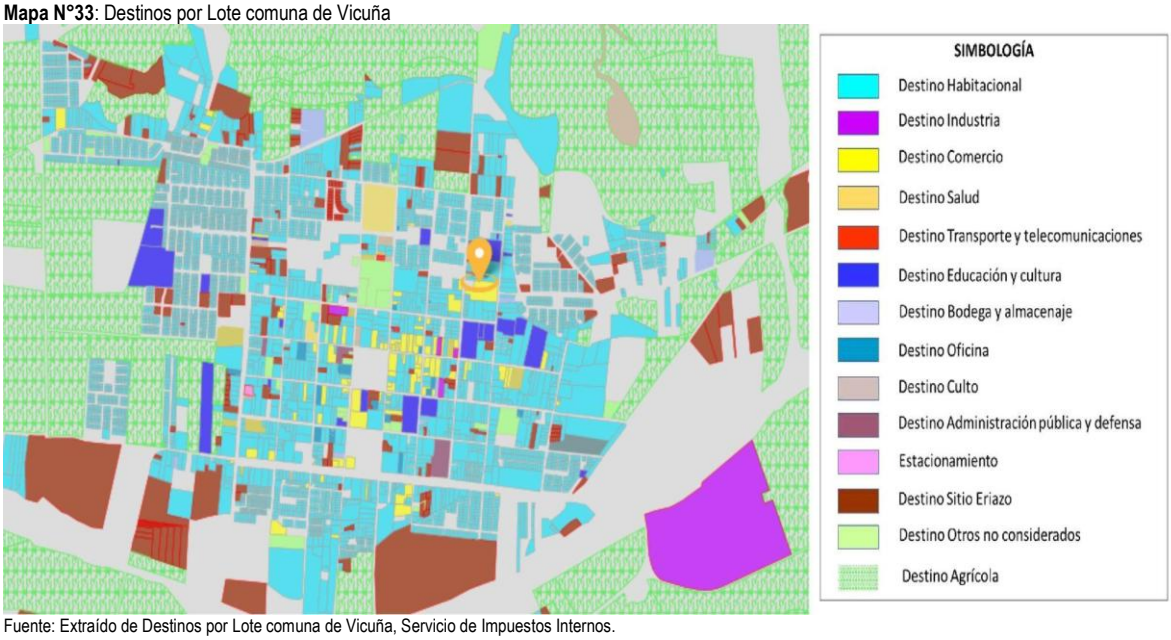
En términos cualitativos, la infraestructura deportiva de Vicuña muestra una combinación entre oferta tradicional y espacios especializados, lo que permite atender tanto la práctica recreativa como actividades organizadas por clubes o instituciones educacionales. Es destacable que muchos de los recintos públicos se encuentren integrados a escuelas o liceos, como la Escuela Dagoberto Campos Núñez, la Escuela Lucila Godoy, o el Liceo Carlos Roberto Mondaca, lo que asegura el acceso al deporte desde etapas tempranas. También es relevante la existencia de espacios más modernos o alternativos, como el Skatepark de Vicuña y el Gimnasio Techado Pedro Rojas Rivera, que diversifican la práctica deportiva hacia públicos juveniles o disciplinas emergentes.

1.6.1.4 Áreas Comerciales

Las áreas comerciales de una ciudad corresponden a zonas del tejido urbano donde se concentra la actividad económica relacionada con el intercambio de bienes y servicios. Estas áreas se manifiestan en diferentes escalas, desde pequeños núcleos de comercio barrial hasta centros comerciales consolidados, y su localización está fuertemente influida por la morfología urbana, es decir, por la forma y estructura del espacio construido. Factores como la accesibilidad vial, la densidad de población, la conectividad y la centralidad determinan la configuración y dinámica de estas zonas, las cuales cumplen un rol clave en la vitalidad urbana, el empleo local y la generación de espacios de encuentro social. En ciudades intermedias como Vicuña, estas áreas tienden a concentrarse en torno al centro fundacional y a ejes viales estructurantes, extendiéndose progresivamente hacia sectores en crecimiento.

La cartografía presentada a continuación fue extraída a partir de información oficial del Servicio de Impuestos Internos (SII), específicamente desde los registros de “Destino por Lote”. Estos registros permiten identificar el uso asignado a cada predio urbano, lo que facilita delimitar con mayor precisión los espacios destinados al comercio dentro del área urbana de Vicuña. Esta información es especialmente relevante para los procesos de planificación territorial, ya que entrega una base objetiva para el análisis de la distribución espacial de actividades económicas y su relación con otros componentes del sistema urbano, como la infraestructura vial y el espacio público.

Mapa N°33: Destinos por Lote comuna de Vicuña



Fuente: Extraído de Destinos por Lote comuna de Vicuña, Servicio de Impuestos Internos.

El mapa de destinos por lote de la comuna de Vicuña, elaborado a partir de registros del Servicio de Impuestos Internos (SII), permite visualizar de forma detallada la distribución de los usos del suelo en el área urbana. A nivel general, se observa un claro predominio del uso habitacional (color celeste), el cual cubre la mayor parte del territorio urbano consolidado. Este uso se distribuye de manera homogénea, configurando una morfología compacta y centralizada, con extensión hacia los cuatro cuadrantes del núcleo urbano. La trama habitacional está intercalada con otras funciones, evidenciando una mixtura funcional propia de ciudades intermedias. Destaca también la importante presencia de multifuncionalidad en el centro urbano, donde convergen servicios, equipamientos, comercio y funciones administrativas.

El uso comercial (color amarillo) se concentra principalmente en el casco histórico de la ciudad, coincidiendo con la zona de conservación histórica y zona comercial mixta definida por el Plan Regulador Comunal (PRC) de Vicuña. Esta superposición confirma una alta coherencia entre los registros del SII y los instrumentos de planificación territorial, consolidando la centralidad tradicional como espacio de actividad económica intensa. También se detectan focos comerciales menores en los bordes sur y oriente del área urbana, lo que refleja ciertos procesos de descentralización o expansión comercial hacia áreas con crecimiento reciente.

En cuanto a los servicios urbanos, el Destino Educación y Cultura (azul oscuro) se ubica estratégicamente en sectores centrales y pericentrales, en directa relación con zonas residenciales, facilitando el acceso territorial. El Destino Salud (beige) y el Destino Oficina (celeste oscuro) también se concentran en el centro urbano, lo que refuerza el rol administrativo e institucional del casco central. Asimismo, el Destino Transporte y Telecomunicaciones (rojo) se emplaza en las salidas viales principales, garantizando conectividad intercomunal. La infraestructura productiva, en cambio, se localiza de forma periférica: el uso industrial (fucsia) aparece claramente segregado en el sector sureste de la ciudad, mientras que el Destino Bodega y Almacenaje (gris azulado) se asocia a corredores logísticos. Esta separación funcional cumple con principios de compatibilidad de usos definidos por el PRC.

Finalmente, en los márgenes del área urbana se distinguen zonas con Destino Agrícola (verde claro) y Sitios Eriazos (café oscuro), que representan suelos no urbanizados o en transición. Estos sectores podrían constituirse como áreas de expansión futura o zonas potenciales de planificación específica. En conjunto, la cartografía del SII, en su similitud con los criterios normativos del PRC de Vicuña, permite identificar con claridad la estructura morfológica y funcional de la ciudad, evidenciando una organización espacial que integra centralidad comercial, densidad habitacional, servicios estratégicos y periferias en desarrollo.

1.6.2 Hallazgos Morfología Urbana

En esta sección se incluye una tabla que sintetiza los principales hallazgos derivados del análisis del apartado de Morfología Urbana de Vicuña. Esta matriz servirá como base para el capítulo 7 de Conclusiones, en el que se desarrollará un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas). La información obtenida se emplea posteriormente para identificar las Potencialidades y los Factores Críticos de la comuna de Vicuña.

Tabla N°93: Principales hallazgos de Morfología Urbana

Hallazgo	Descripción	Clasificación
Variada Oferta Educacional	La Oferta Educacional en la comuna de Vicuña es amplia (26 establecimientos educacionales) en donde el radio urbano de la ciudad de Vicuña cuenta con 11 colegios o escuelas. En tanto, en sectores rurales existen aproximadamente 15 escuelas de variado tamaño y capacidad de alumnos. Ejemplos de estos son las escuelas rurales de Huanta, Chapilca o Viñita Alta, sectores que se caracterizan por tener un fuerte componente rural y aislado.	Fortaleza
Variada Oferta de Educación Parvularia	La educación parvularia en la comuna de Vicuña está conformada por 20 jardines infantiles, de los cuales 16 son Jardines JUNJI y 4 son Jardines Integra. Estos centros educativos de la primera edad se encuentran localizados en diversos sectores rurales de la comuna.	Fortaleza
Comercio se encuentra focalizado en el sector céntrico de la ciudad	El sector relacionado a Comercio se encuentra focalizado en el sector céntrico de la ciudad de Vicuña, lo que se traduce en que la población no debe desplazarse grandes distancias para poder acceder a este tipo de servicio, que en su mayoría corresponden a cadenas de supermercados, almacenes, entre otros.	Fortaleza
Sitios Eriazos permiten expansión urbana	La existencia de sitios eriazos y suelos agrícolas en la periferia, junto con focos comerciales emergentes fuera del casco histórico, ofrece potencial para una expansión urbana planificada, equilibrando la localización de servicios y mejorando la conectividad interbarrial mediante nueva infraestructura y espacio público.	Oportunidad
Sector Industrial Aislado	El destino Industrial de la ciudad se caracteriza por ser un área delicada en cuanto a salud y seguridad. En Vicuña este se encuentra en la periferia de esta y alejada de zonas habitacionales con presencia de población.	Fortaleza

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.7 PATRIMONIO Y SEMIOLOGÍA

En el presente apartado se identifican aquellos elementos que poseen interés patrimonial en la comuna de Vicuña y su relación con el espacio público, con el objetivo de determinar posibles obras, medidas o proyectos para la cartera del Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP).

En cuanto al patrimonio urbano y arquitectónico, este se define mediante la Ley de Monumentos Nacionales (Ley 17.288), que establece las categorías de Zonas Típicas y Monumentos Nacionales. Adicionalmente, la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) contempla la protección del patrimonio local a través de dos categorías: Zonas de Conservación Histórica (ZCH) e Inmuebles de Conservación Histórica (ICH). Estas categorías se reflejan en los Instrumentos de Planificación Territorial (IPT) y su protección se materializa mediante normas urbanísticas y la supervisión de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo.

En el caso de la comuna de Vicuña, el Plan Regulador Comunal (PRC) vigente identifica un conjunto significativo de Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), incluyendo edificaciones religiosas, infraestructuras ferroviarias y equipamientos culturales. Estos inmuebles están distribuidos en diversas localidades de la comuna, como el centro de Vicuña, El Molle, Diaguitas, San Isidro, Rivadavia y Marquesa. Además, el PRC establece Zonas de Conservación Histórica (ZCH) que abarcan los cascos fundacionales o núcleos tradicionales de estas localidades.

Complementariamente, se realizará un repaso por la historia local para identificar elementos, prácticas o expresiones que posean valor histórico para la comunidad y que puedan servir para la definición de proyectos en la cartera del PIIMEP, en base al Plan Municipal de Cultura de Vicuña 2022. Este plan, desarrollado mediante un proceso participativo, establece ejes estratégicos como el acceso y la participación territorial, la puesta en valor de Gabriela Mistral, el rescate del patrimonio material e inmaterial local, y el fortalecimiento de la infraestructura cultural[54].

En este sentido, se identificarán hitos semiológicos de la comuna que, sin contar con valor patrimonial ni un marco de protección legal, constituyen referentes relevantes de carácter social o cultural para la comunidad.

1.7.1 Patrimonio cultural

El patrimonio cultural es el conjunto de bienes, prácticas, conocimientos y expresiones que una comunidad reconoce como parte integral de su identidad y legado histórico[55]. Este patrimonio puede ser tangible, como monumentos, edificios históricos y objetos, o intangible, como tradiciones, lenguas, rituales y saberes ancestrales.

Por lo tanto, el patrimonio cultural comprende el conjunto de bienes materiales e inmateriales que una comunidad reconoce como parte esencial de su identidad y legado histórico. Este patrimonio no es estático; se construye y resignifica continuamente a través de la interacción social y el reconocimiento colectivo.

Su valor radica en la capacidad de fortalecer el sentido de pertenencia, fomentar la cohesión social y dinamizar la economía local mediante actividades como el turismo cultural. Además, actúa como un puente entre generaciones, permitiendo la transmisión de conocimientos, tradiciones y valores que enriquecen la vida comunitaria y promueven la diversidad cultural.

Para la comuna de Vicuña, el Plan Regulador Comunal (PRC), promulgado en febrero de 2021, reconoce y protege un conjunto de Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), distribuidos en diversas localidades Estos inmuebles, identificados por su valor arquitectónico, histórico o cultural, han sido incorporados al PRC con el objetivo de preservar la identidad local y fomentar un desarrollo urbano armónico y sustentable. A continuación, se presenta una tabla que detalla los ICH identificados en la comuna.

Tabla N°94: Áreas de Protección de recursos de valor patrimonial cultural

Tipo	Código	Nombre	Inmuebles Incluidos
Zona Típica	ZT	Diaguitas	ICH 14 (Iglesia de Diaguitas)
ZCH	ZCH1	El Molle	ICH 2 (Iglesia), ICH 17 (Casa Estación)
ZCH	ZCH2	Centro Histórico de Vicuña	ICH 3 a 12 (11 inmuebles)
ZCH	ZCH4	Rivadavia	ICH 15-16 (Ex Estación y Bodega FFCC)

Fuente: Mapocho Consultores en base a PRC-2021 Vicuña.

El Plan Regulador Comunal de Vicuña identifica un total de 17 Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) distribuidos en diversas localidades de la comuna, tales como el centro de Vicuña, El Molle, Diaguitas, San Isidro, Rivadavia y Marquesa. Estos inmuebles están protegidos por su valor arquitectónico, histórico, cultural o funcional dentro del tejido urbano y rural.

La tipología predominante incluye edificaciones religiosas como las iglesias de Diaguitas, El Molle y San Isidro, infraestructuras ferroviarias estaciones y bodegas de Marquesa, Rivadavia y El Molle y equipamientos cívicos o culturales como el Teatro Municipal, Museo Gabriela Mistral, Torre Bauer, escuelas patrimoniales. Este conjunto configura una red territorial de hitos que testimonian el desarrollo institucional, social y económico del valle del Elqui.

Desde el punto de vista territorial, los ICH están asociados a cuatro Zonas de Conservación Histórica (ZCH) que abarcan los cascos fundacionales o núcleos tradicionales de Vicuña centro (ZCH2), San Isidro (ZCH3), Rivadavia (ZCH4) y El Molle (ZCH1). estos entornos

[54] https://www.municipalidadvicuna.cl/plan-municipal-de-cultura-de-vicuna-fue-validado-y-aprobado/"Plan Municipal de Cultura de Vicuña fue validado y aprobado – Municipalidad de Vicuña"

[55] Servicio nacional de patrimonio cultural vease: https://www.patrimoniocultural.gob.cl/que-entendemos-por-patrimonio-cultural?

establécenos establece regulaciones específicas de edificación y usos de suelo con el objetivo de preservar la integridad de sus valores patrimoniales.

Algunos inmuebles presentan uso vigente y multifuncionalidad, como el Museo Gabriela Mistral o la Escuela Lucila Godoy Alcayaga, que además de conservar su valor histórico, operan como centros culturales, educativos y turísticos. En contraste, otros presentan bajo nivel de uso actual, como la Bodega de Rivadavia o la Estación de FFCC de Marquesa, lo que plantea desafíos en términos de gestión y activación patrimonial.

A continuación, se presenta una tabla de los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) identificados en el PRC de Vicuña 2021.

Tabla N°95: Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) de Vicuña

Código ICH	Nombre del Inmueble	Localidad	Dirección
ICH 1	Ex Estación de FFCC Marquesa	Marquesa	Marquesa (sin número específico)
ICH 2	Iglesia El Molle	El Molle	Principal S/N°
ICH 3	Iglesia y Casa Parroquial	Vicuña	Gabriela Mistral N° 337
ICH 4	Torre Bauer y Cabildo	Vicuña	San Martín N° 275
ICH 5	Teatro Municipal	Vicuña	San Martín N° 261
ICH 6	Ex Hotel de Vicuña	Vicuña	San Martín N° 233
ICH 7	Club Social de Vicuña	Vicuña	Gabriela Mistral N° 445
ICH 8	Escuela Lucía Godoy Alcayaga	Vicuña	Chacabuco N° 474
ICH 9	Ex Escuela de Niñas	Vicuña	Chacabuco N° 502
ICH 10	Colegio de Profesores	Vicuña	Gabriela Mistral N° 152
ICH 11	Ex Estación de FFCC	Vicuña	Guillermo Reyes S/N°
ICH 12	Museo Gabriela Mistral	Vicuña	Gabriela Mistral N° 759
ICH 13	Iglesia de San Isidro	San Isidro	Calle Principal San Isidro
ICH 14	Iglesia de Diaguitas	Diaguitas	Plaza de Diaguitas
ICH 15	Ex Estación de FFCC Rivadavia	Rivadavia	Rivadavia S/N°
ICH 16	Bodega FFCC	Rivadavia	Rivadavia S/N° (mismo predio que ICH 15)
ICH 17	Casa Jefe estación El Molle	El Molle	El Molle S/N°

Fuente: Mapocho Consultores en base a PRC-2021 Vicuña.

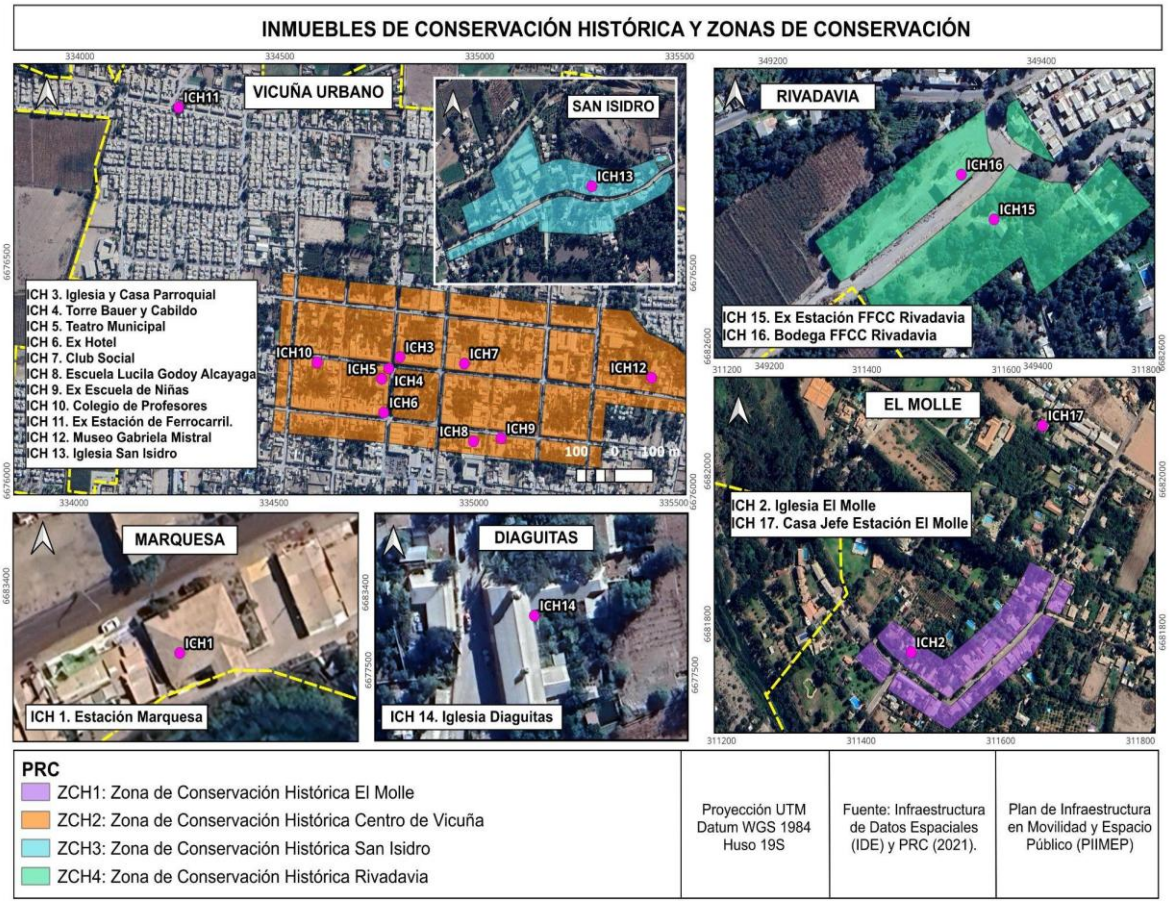
El diagnóstico revela una distribución patrimonial heterogénea pero estratégica: el núcleo urbano de Vicuña concentra el 65% de los inmuebles históricos (11/17), funcionando como eje cultural principal, mientras las localidades rurales (El Molle, Rivadavia, Diaguitas, etc.) preservan hitos aislados, pero clave para la identidad territorial. Esta dispersión refleja patrones históricos de desarrollo: la influencia ferroviaria (ex estaciones en Marquesa, Rivadavia y Vicuña) y la religiosidad colonial (iglesias en 4 localidades).

La diversidad tipológica (religiosa, ferroviaria, educativa, cívica) demanda estrategias de movilidad diferenciadas: las iglesias y museos generan flujos turísticos estacionales que requieren refuerzo de transporte público, mientras las ex estaciones de tren –ubicadas en corredores periféricos– necesitan accesibilidad peatonal y ciclística para integrarlas a circuitos culturales.

La superposición de figuras de protección (ICH + Zonas Típicas/ZCH) en sectores como Diaguitas (ZT) o el centro de Vicuña (ZCH2) implica restricciones vehiculares y prioridad peatonal, exigiendo en el PIIMEP soluciones de movilidad sostenible (ej. zonas 30 km/h, ampliación de veredas) que equilibren preservación patrimonial y conectividad. La coexistencia de dos ICH en un mismo predio (Rivadavia: ICH 15-16) plantea oportunidades para nodos intermodales que descentralicen la carga turística del centro urbano.

A continuación, se sistematiza la distribución geográfica de los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) en la comuna de Vicuña, los cuales han sido oficialmente reconocidos en el Plan Regulador Comunal (PRC) 2021. Esta representación espacial incorpora además las Zonas de Conservación Histórica (ZCH) delimitadas en cuatro sectores: Vicuña centro (ZCH2), El Molle (ZCH1), San Isidro (ZCH3) y Rivadavia (ZCH4), evidenciando el vínculo entre los valores culturales locales y el entorno urbano-rural. Cada inmueble señalado tiene un valor histórico y arquitectónico asociado a funciones religiosas, ferroviarias, educativas o institucionales, y se distribuye en siete localidades principales: Vicuña urbano, San Isidro, Rivadavia, El Molle, Marquesa y Diaguitas.

Mapa N°34: Catastro de ICH y Zonas de conservación, según PRC-2021



Fuente: Mapocho Consultores en base a datos de Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) 2024

Desde el punto de vista territorial, la comuna de Vicuña presenta un total de 17 inmuebles de conservación histórica (ICH) distribuidos en seis sectores urbanos y rurales, reflejando la diversidad funcional del patrimonio edificado local. La zona urbana de Vicuña concentra el mayor número de inmuebles, con 10 edificaciones ubicadas en el casco histórico, lo que justifica la consolidación de la ZCH2 en dicho sector. Aquí predominan los inmuebles ligados a funciones cívico-religiosas y culturales: iglesias, escuelas, el teatro municipal, la ex estación ferroviaria y el museo Gabriela Mistral.

El patrimonio ferroviario tiene una presencia relevante en tres sectores: Rivadavia (ICH 13 y 14), Marquesa (ICH 17) y El Molle (ICH 15), evidenciando la influencia histórica del tren en el desarrollo económico local. Las iglesias rurales ubicadas en Diaguitas, San Isidro y El Molle representan la herencia religiosa del valle, mientras que las escuelas y centros culturales dan cuenta de la preocupación histórica por la educación y la cultura en el territorio.

Estas edificaciones cumplen funciones simbólicas y de memoria colectiva, también configuran polos de centralidad urbana y comunitaria con potencial para articulación con el espacio público, turismo cultural y proyectos del PIIMEP orientados a la revitalización de entornos patrimoniales. En las siguientes fotografías se ilustran algunos Inmuebles de Conservación Históricos (ICH) que fueron mencionados anteriormente.

Fotografías N°18: Inmuebles de Conservación Histórica, Comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores. Fotografía 1: ICH4 - Torre Bauer y cabildo; Fotografía 3: ICH3 - Iglesia y casa parroquial.

Fotografías N°19: Inmuebles de Conservación Histórica, Comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores. Fotografía 1: ICH12 - Museo Gabriela Mistral; Fotografía 2: ICH13 - Iglesia San Isidro; Fotografía 3: ICH14 - Iglesia Diaguitas.

Fotografías N°20: Inmuebles de Conservación Histórica, Comuna de Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores. Fotografía 1: ICH1 - Estación Marquesa; Fotografía 2: ICH2 - Iglesia El Molle.

1.7.2 Monumentos Históricos

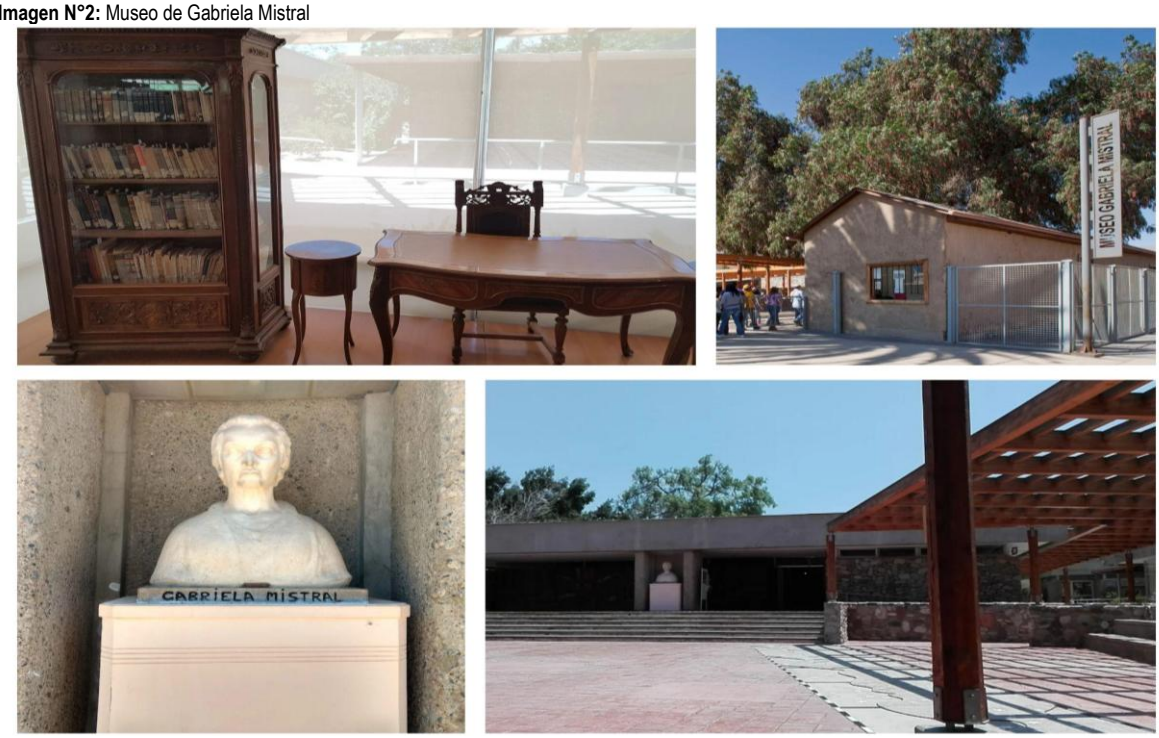
Un Monumento Histórico, conforme a la Ley N° 17.288 de Monumentos Nacionales de Chile, es "todo bien mueble o inmueble, obra o lugar, natural o artificial, que posee valor cultural por su significación histórica, arqueológica, artística o científica". Una vez declarado como tal por el Consejo de Monumentos Nacionales, este bien queda amparado por un marco legal que garantiza su conservación, restauración y puesta en valor.

Bajo la misma ley, el patrimonio histórico y cultural en Chile se organiza en categorías como Monumentos Históricos, públicos, arqueológicos y paleontológicos como también Zonas Típicas y Santuarios de la naturaleza, administradas por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN). Estos instrumentos normativos facultan al CMN para declarar y proteger aquellos bienes de relevancia patrimonial, mientras que la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM) se encarga de la custodia y difusión de las colecciones asociadas. En ese contexto, la comuna de Vicuña cuenta con dos inmuebles protegidos por el CMN: el Museo Gabriela Mistral y el Pueblo de Diaguitas, cada uno reconocido por su valor histórico y arquitectónico distintivo.

- **Museo Gabriela Mistral de Vicuña (Monumento Histórico)**

Según el Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, los museos son instituciones al servicio de la comunidad que se dedican a conservar, investigar y exhibir colecciones de valor patrimonial, histórico, artístico o natural, entre otros ámbitos. Estas colecciones dan cuenta de diversas facetas de la experiencia humana y pueden variar ampliamente en su composición. En el país existen museos públicos y privados, y dentro de los primeros destacan los de carácter nacional, regional y especializado, todos dependientes de la Dirección de Archivos y Museos (DIBAM). A continuación, se ilustra este emblemático inmueble de conservación histórica de Vicuña.

Imagen N°2: Museo de Gabriela Mistral



Fuente: Consejo de Monumentos Nacionales de Chile 2025.

El Museo Gabriela Mistral, respaldado por el Decreto N° 192 de 1987, concentra una colección declarada Monumento Histórico por el CMN en el mismo año. Este estatus implica que sus objetos (desde manuscritos originales hasta objetos personales de la Premio Nobel) constituyen un testimonio irremplazable de la vida y obra de la poetisa. El análisis de su trayectoria revela que, desde su origen como Centro Cultural en 1935, el edificio ha sido un eje de identidad local. La construcción de 1971, proyectada por Oscar Mac-Clure, y su rediseño en 2010 por Francesco Di Girolamo, han fortalecido la continuidad entre el espacio expositivo y el entorno de la casa natal, componiendo un conjunto patrimonial que articula memoria individual (Gabriela Mistral) con memoria colectiva (comunidad vicuñense).

Geográficamente, la institución se ubica en la comuna de Vicuña, perteneciente a la provincia de Elqui, en la región de Coquimbo. Su dirección física, Gabriela Mistral 759. La categoría bajo la cual se protege y reconoce este museo es la de Monumento Histórico. Esta clasificación, conferida por el Estado de Chile, destaca su valor para la memoria y la identidad cultural del país, trascendiendo su función meramente museística para adquirir un carácter emblemático.

- **Pueblo de Diaguitas (Zona Típica)**

El Pueblo de Diaguitas, ubicado a ocho kilómetros al oriente de Vicuña, fue declarado Zona Típica por el Consejo de Monumentos Nacionales en 2012. Este asentamiento colonial se emplaza sobre un antiguo sitio prehispánico de la cultura diaguita, que ocupó el territorio entre los años 1200 y 1470 D.C., eligiendo principalmente zonas de interfluvio y quebradas para aprovechar al máximo los recursos disponibles. A continuación, se presentan imágenes que dan cuenta de la arquitectura del pueblo diaguita.

Imagen N°3: Zona Típica, Pueblo Diaguitas



Fuente: Mapocho Consultores en base a datos del Consejo de Monumentos Nacionales de Chile 2025.

El CMN declaró Zona Típica al Pueblo de Diaguitas en 2012, valorando su continuidad de asentamiento prehispánico (cultura diaguita, siglos XIII–XV) y su desarrollo colonial[56].

Su arquitectura refleja la forma de colonización del Valle de Elqui en el siglo XIX, el poblado se construye en fachada continua, adaptándose a la geografía montañosa y al valle circundante. Las viviendas, levantadas en adobe con techumbres de madera, puertas y ventanas de madera, se disponen a lo largo de una calle principal. La tipología edilicia incluye zaguanes de acceso y detalles ornamentales en zócalos, dinteles, vanos y puertas[57]—con relieves, pilastras y barrotes de fierro forjado—que evidencian la fusión de tradiciones constructivas prehispánicas y coloniales.

[56] Consejo de Monumentos Nacionales de Chile 2025Disponible en https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/colecciones-museo-regional-antofagasta-dependiente-direccion

[57] Idem

Fotografía N°21: Zona Típica, Pueblo Diaguitas



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

En el centro del pueblo se alza la Iglesia de Diaguitas, dedicada a Nuestra Señora del Rosario desde 1610, construida en albañilería de adobe. Este templo, ubicado frente a la plaza principal, constituye un referente patrimonial del valle y ha sido restaurado en varias ocasiones para mantener su valor histórico y arquitectónico.

Culturalmente, la comunidad se identifica con su herencia diaguita a través de la agricultura y la alfarería, reinterpretando prácticas ancestrales en su vida cotidiana. Actualmente, se mantienen dos celebraciones religiosas de gran arraigo: la fiesta de la Virgen del Rosario y el Carnaval de Diaguitas, eventos que reflejan la continuidad de tradiciones y la vitalidad de la identidad cultural local.

1.7.3 Hallazgos Patrimonio y Semiología

En este apartado se presenta la identificación de las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la comuna de Vicuña en el ámbito de Patrimonio y Semiología, las cuales se detallan a continuación en la siguiente tabla.

Tabla N°96. Hallazgos Patrimonio y Semilogía

Hallazgo	Descripción	Clasificación
Catálogo patrimonial definido	El PRC 2021 incluye 17 Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) y 4 Zonas de Conservación Histórica (ZCH), lo que entrega una base clara para la planificación urbana con enfoque patrimonial.	Fortaleza
Marco legal robusto	Existe respaldo normativo a través de la Ley 17.288 y la LGUC, que garantiza la protección de bienes patrimoniales con supervisión del CMN y la DIBAM.	Fortaleza
Concentración patrimonial en el casco histórico	La mayoría de los ICH se ubican en el centro de Vicuña (ZCH2), lo que favorece la activación de circuitos culturales y turísticos en zonas urbanas consolidadas.	Fortaleza
Diversidad tipológica del patrimonio	Los ICH incluyen iglesias, estaciones de ferrocarril, escuelas, museos y viviendas históricas, lo que refleja la riqueza arquitectónica e histórica de la comuna.	Fortaleza
Potencial de alianzas público-privadas	Existen oportunidades de colaboración con actores del turismo, agroindustria y cultura para cofinanciar intervenciones patrimoniales en el territorio.	Oportunidad
Subutilización de inmuebles patrimoniales	Algunos inmuebles (como estaciones de FFCC o bodegas) tienen uso reducido o nulo, lo que incrementa su deterioro y reduce su apropiación comunitaria.	Debilidad
Riesgo de deterioro estructural	Inmuebles históricos de adobe o madera están expuestos a daños por falta de mantenimiento, sismos, lluvias u olvido institucional.	Amenaza
Amenaza climática para edificaciones tradicionales	La disminución de lluvias y las oscilaciones térmicas extremas afectan la integridad estructural de construcciones tradicionales, principalmente en adobe.	Amenaza
Estado de Ex estaciones de tren (ICH 1 e ICH 15)	Estado deficiente de los dos Inmuebles de Conservación Histórica, desaprovechando un espacio de reunión histórica.	Debilidad

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.8 DIAGNÓSTICO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El siguiente capítulo se basa en información cualitativa recogida a través de diversas instancias de participación ciudadana realizadas en el marco del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos (PIIMEP) en la comuna de Vicuña. El objetivo principal del documento es organizar y analizar la información, opiniones, percepciones y experiencias aportadas por las organizaciones comunitarias y territoriales de la comuna, los funcionarios municipales y los vecinos de Vicuña que participaron en estas instancias.

Es importante señalar que los resultados obtenidos de este proceso de participación ciudadana representan una forma válida de comprender y analizar el contexto actual de la comuna desde la perspectiva de sus propios habitantes.

1.8.1 Proceso de Participación Ciudadana en Vicuña

El proceso de participación ciudadana se realizó durante el mes de junio de 2025, periodo en el cual se llevó a cabo un taller territorial. No obstante, se calendarizaron 3 talleres participativos, siendo el primero en Rivadavia y el segundo en Vicuña Centro- Villaseca-Calingasta y Diaguitas, los que tuvieron que ser cancelados por inasistencia de participantes.

Es importante destacar que la selección de los territorios a trabajar en la comuna de Vicuña se determinó en colaboración con la contraparte técnica municipal del proyecto. Este proceso permitió identificar las principales áreas de interés comunal a abordar (temas/temáticas) y los puntos estratégicos de la comuna (territorios) para la realización de los talleres participativos.

La siguiente tabla muestra detalladamente cada uno de los talleres de participación ciudadana realizados en la comuna, especificando la tipología del taller, el sector/temática y la fecha en que se llevó a cabo.

Tabla N°97: Listado de encuentros de participación ciudadana en los talleres territoriales

TALLER TERRITORIAL			
TERRITORIO	**FECHA**	**HORA**	**LUGAR**
Rivadavia	16 de junio	19:00 Hrs.	Delegación Rivadavia
Vicuña Centro – Villaseca – Calingasta – Diaguitas	17 de junio	19:00 Hrs.	Sala de Microcine
La Marquesa – El Molle – Nueva Talcuna	18 de junio	19:00 Hrs.	Junta de vecinos Nueva Talcuna

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Por medio de esto es posible visibilizar que los talleres fueron planificados en horario de tarde, posterior a la jornada laboral, para de esta manera asegurar convocatoria y promover la asistencia de los vecinos de Vicuña.

1.8.2 Metodología de Participación Ciudadana

Como se mencionó en la sección anterior, dentro de la actividad de participación ciudadana en el marco de la formulación del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Vicuña, se incluyen dos tipologías de taller, en donde en ambas instancias se aplica igual metodología. El objetivo principal de estos talleres es recopilar información cualitativa basada en la opinión, percepción, visión y experiencia de la comunidad local, identificando las temáticas más relevantes en los distintos territorios abordados.

A continuación, se presenta la estructura metodológica implementada en los conversatorios participativos, compuesta por los siguientes ejes de trabajo o etapas:

- ***(i)*** ***Lista de asistencia:*** Se toma registro de cada uno de los participantes antes de dar inicio de la actividad participativa, posteriormente, una vez finalizado el taller nuevamente se consulta a los asistentes en caso de que no se encuentren registrados.
- ***(ii)*** ***Breve presentación:*** sobre en qué consiste un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, sus etapas, ámbitos del desarrollo a abordar y explicación sobre la metodología participativa;
- ***(iii)*** ***Eje de Problemas y /o Necesidades***: en esta fase los asistentes tienen la oportunidad de comentar las principales problemáticas a nivel comunal/sectorial, localizando cada uno de los conflictos identificados.
- ***(iv)*** ***Cierre de actividad, foto grupal y catering o servicio de cafetería:*** una vez finalizada las etapas anteriormente mencionadas, se procede a dar unas palabras de cierre, una foto grupal de la actividad y un servicio de cafetería para los invitados a modo de agradecimiento por su asistencia al proceso de participación ciudadana.

La siguiente tabla presenta a modo de ejemplo la matriz de registro de asistencia utilizada en las instancias de participación ciudadana

Tabla N°98: Matriz de registro de asistencia para el proceso de participación ciudadana

Mandante:			**Lugar:**		
Fecha:			**Nombre Actividad o Taller:**		
Nombre	**Organización**	**Sector de la comuna**	**Fono/Correo**	**Firma**	**Género (F/M/O)**
1.					

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Es importante señalar que toda la información proporcionada por la comunidad se recopiló en una matriz de registro. Esta matriz también se proyectó en tiempo real para garantizar la transparencia de los apuntes tomados por el equipo consultor. De esta manera, los participantes podían verificar inmediatamente si su opinión o idea había sido registrada correctamente y, en caso necesario, tenían la oportunidad de corregir o ajustar lo escrito para asegurar que su perspectiva fuera representada con precisión.

Tabla N°99: Matriz de trabajo aplicada en los talleres de participación ciudadana

EJE: PROBLEMAS Y/O NECESIDADES	CALLE O REFERENCIA	GÉNERO
Ejemplo: *Calle con alta cogestión vehicular por la mañana*	***Ejemplo:*** *Calle San Pablo con Neptuno*	M

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

En cuanto a la sistematización de la información recopilada durante las diversas actividades participativas, es necesario mencionar que, una vez finalizado el proceso de participación, se procede a procesar todos los comentarios obtenidos en los talleres realizados con la comunidad. Este procesamiento se lleva a cabo mediante la tabulación de datos en una matriz en Microsoft Excel, donde cada respuesta proporcionada por los asistentes se organiza según el tipo de taller (temático o territorial), la respuesta al indicador o eje (aspecto positivo, problemática y/o necesidad, y visión futura de la comuna), el género de la persona que hizo el comentario (femenino, masculino u otro), el ámbito al que corresponde el comentario (espacios públicos, equipamiento o movilidad), la segmentación a la que pertenece, y la frecuencia de cada segmentación (representada con las siglas QR/cantidad de frecuencia) para su posterior análisis.

A continuación, se muestra una tabla que presenta, a modo de ejemplo, una matriz base utilizada para tabular la información recopilada en cada instancia de participación ciudadana en la comuna de Vicuña

Tabla N°100: Matriz de tabulación de datos para talleres de participación ciudadana

TIPO DE TALLER	TALLER	RESPUESTA	GÉNERO	ÁMBITO	SEGMENTACIÓN	QR
Ejemplo:						
Territorial	1	La avenida principal no tiene señaléticas	F	Movilidad	Gestión de Tránsito	7

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Para la sistematización de la información, se tiene en cuenta la segmentación por ámbitos, abarcando tanto espacios públicos como movilidad, y sus respectivas subcategorías. Este enfoque se evidencia en la Tabla N°5, que muestra cómo se organizan y clasifican los datos recopilados.

En los talleres de participación ciudadana se establecieron se establecieron mesas de trabajo en las que se trabajó con cartografías participativas que mostraban las calles y los principales lugares de las unidades vecinales de la comuna, desarrollando el trabajo de la siguiente forma:

- División en uno o dos grupos, dependiendo de la cantidad de asistentes al taller
- Conversación en cada grupo sobre uno de los temas (1 o 2)
- Cada tema cuenta con 5 categorías de discusión (5 min c/u aprox.)
- Para entregar respuesta a la siguiente pregunta:

¿Qué problemática o necesidad identificas en esta Unidad Territorial?

- Los participantes realizaron observaciones sobre la categoría.
- En el mapa se referenciaron con colores las problemáticas.
- Pasados los 25 minutos dados para hablar sobre el tema, los grupos se intercambiaron la temática

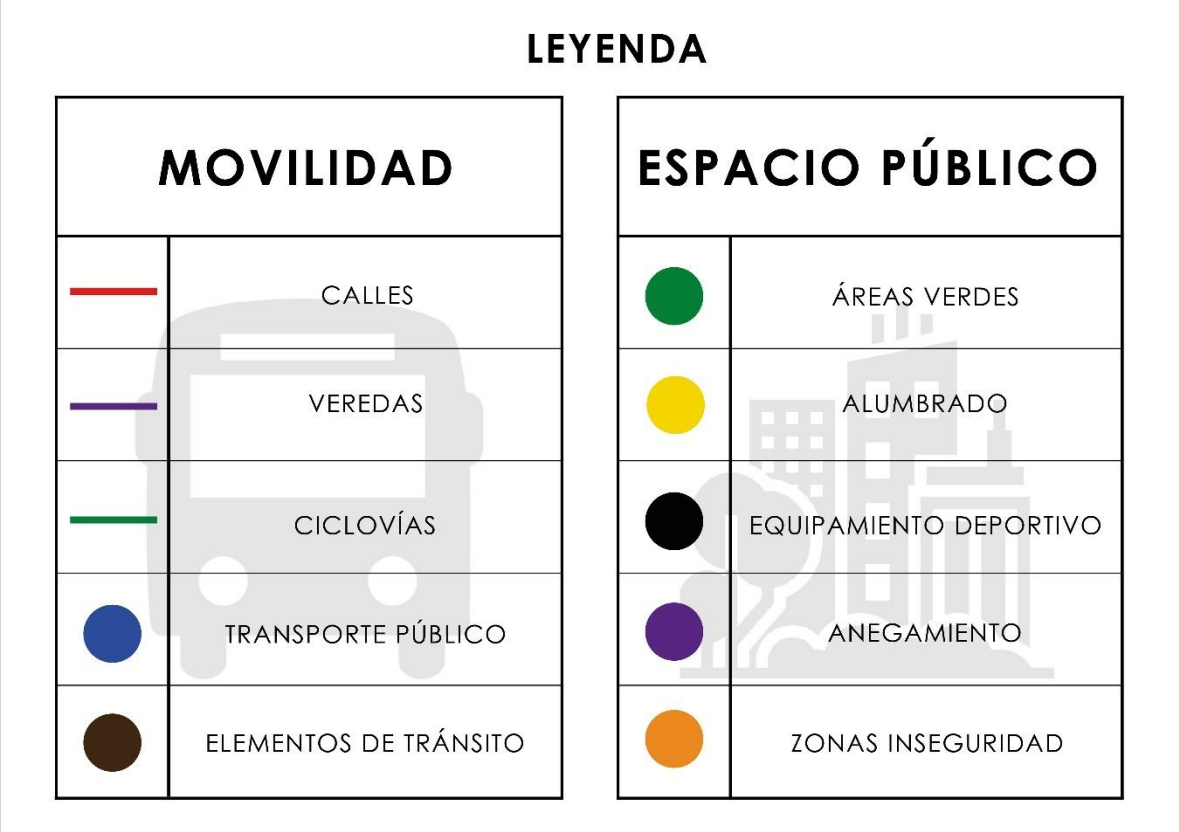
Tabla N°101: Matriz de tabulación de datos para talleres de participación ciudadana

MOVILIDAD	ESPACIO PÚBLICO
Calles	Áreas Verdes
Veredas	Alumbrado
Paraderos y Transporte Público	Anegamiento
Elementos de Tránsito	Zonas de inseguridad

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Los segmentos de los ámbitos de movilidad y espacio público fueron trabajados con la siguiente leyenda:

Imagen N°4: Leyenda a trabajar para los segmentos de movilidad y espacio público



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

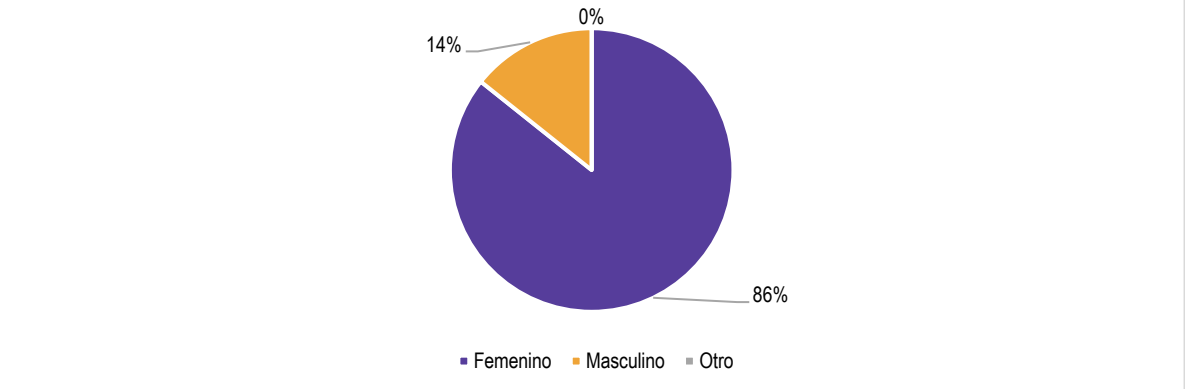
1.8.3 Resultados generales del proceso participativo

Esta sección del capítulo brinda los resultados generales del proceso de participación ciudadana realizado en el contexto del desarrollo del PIIMEP de Vicuña. En primera instancia, se presenta la sistematización de la asistencia convocada y validada durante este proceso participativo. En segundo lugar, se exhiben los resultados generales según eje de participación y ámbitos del desarrollo analizados en el plan.

1.8.3.4 Registro de asistencia

Como se mencionó con anterioridad, de los 3 talleres planificados, se realizó uno correspondiente a La Marquesa, El Molle y Nueva Talcuna. En el, se registraron 21 asistentes, de los cuales, 18 se identificaron con el género femenino y 3 con el género masculino. Cabe mencionar que no hubo registros con otra identificación de género (Otro). A continuación, se visualiza lo detallado:

Gráfico N°27: Género de los asistentes al proceso PAC



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

En relación a los comentarios y percepciones entregadas por los asistentes, en total se registraron 105. Si se desagregan por género, se identifica que 79 (75%) provienen de asistentes con género femenino y 26 (25%) corresponden a participantes masculinos.

1.8.3.5 Ejes de participación

El siguiente apartado brinda una perspectiva general de los resultados del proceso de participación ciudadana realizado en la comuna de Vicuña según eje de trabajo con la comunidad, es decir, en base a los Problemas y/o Necesidades. En total se registraron 105 comentarios de los asistentes.

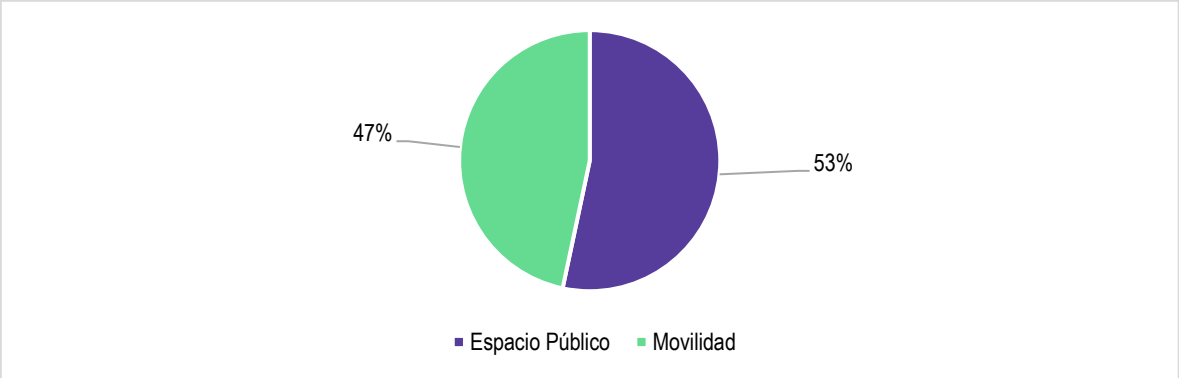
Tabla N°102: Frecuencia absoluta de comentarios según eje de participación y género de los asistentes

EJE PARTICIPATIVO	FRECUENCIA	PORCENTAJE (%)	GÉNERO					
			FEMENINO	(%)	MASCULINO	(%)	OTRO	(%)
PROBLEMA Y/O NECESIDAD								
COMENTARIOS EN TOTAL								

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

El siguiente gráfico permite observar los resultados generales por cada ámbito de desarrollo analizado en el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público en Vicuña.

Gráfico N°28: Porcentaje por ámbito del desarrollo según el proceso de participación ciudadana en Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana, 2025.

El gráfico presentado permite observar que, durante el proceso de participación ciudadana, la comunidad ha puesto un énfasis significativo en las temáticas relacionadas con el Espacio Público, que representan el 53% del total de comentarios recopilados. En segundo lugar, en términos de frecuencia, se encuentra el ámbito de Movilidad, que constituye el 47% de los comentarios.

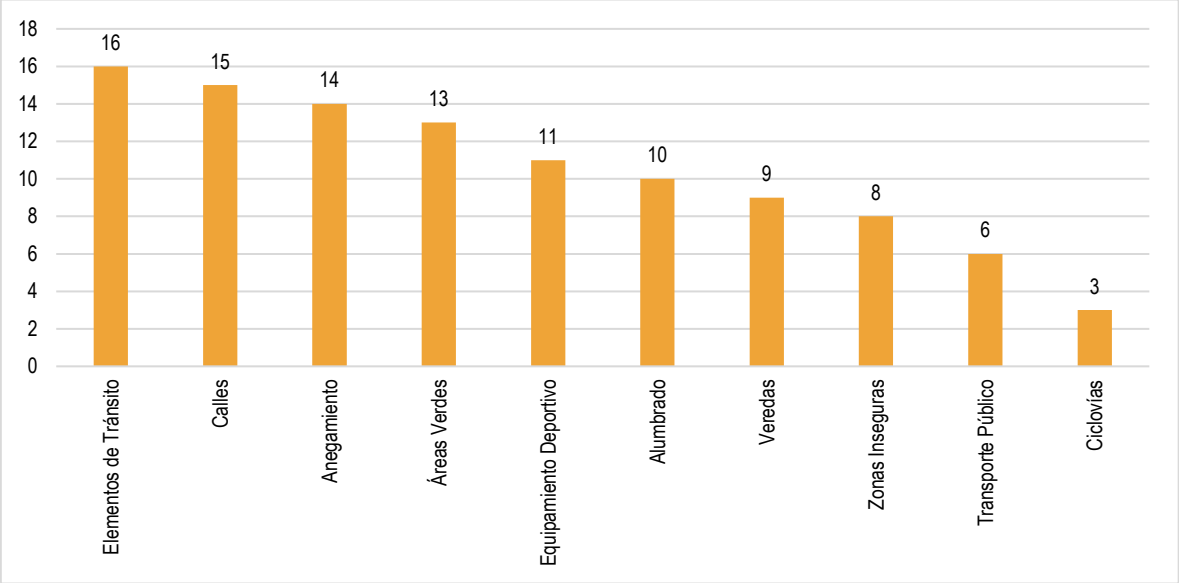
1.8.4 Resultados específicos del proceso participativo

Respecto a los resultados específicos del proceso de participación ciudadana de Vicuña, es posible desagregar los dos ámbitos que engloban el PIIMEP en diferentes categorías, las cuales fueron conversadas con la comunidad.

1.8.4.1 Territorio La Marquesa, El Molle y Nueva Talcuna

Dentro de los comentarios que entregaron los asistentes, los elementos del tránsito, el estado de las calles (calzadas) y zonas de anegamiento, son las que mayor frecuencia tuvieron con un 15%, 14% y 13%. Luego aparece la categoría de áreas verdes, equipamiento deportivo y alumbrado público, con 12% y 10% respectivamente. Finalmente se identifican las veredas (aceras), zonas inseguras, transporte público y ciclovías, con 9%, 8%, 6% y 3% respectivamente. A continuación, se presenta lo detallado con anterioridad:

Gráfico N°29: Problemas y/o necesidades identificadas por la comunidad en el territorio



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Adicionalmente, se presentan los comentarios respecto a las tres categorías con mayor frecuencia y que destacan dentro de la percepción de la comunidad:

Tabla N°103: Principales problemáticas y/o necesidades en el territorio de La Marquesa, El Molle y Nueva Talcuna

SEGMENTO	PROBLEMA Y/O NECESIDAD IDENTIFICADA POR LA COMUNIDAD
Elementos del tránsito	Faltan señaléticas de tránsito en todo el territorio
	Calle Los Acacios se necesita lomo de toro
	Calle Hernán muñoz se necesita lomo de toro
	Intersección de Oscar Acevedo con Osvaldo Barraza se necesita un espejo
	Afuera del colegio (ubicado en calle Nueva Talcuna) se quiere paso de cebra
	En el jardín (ubicado en calle Nueva Talcuna) se quiere paso de cebra
	En la calle Teniente Merino se requiere mejorar la pavimentación de la calle
	Ruta 41 entre La Marquesa y El Molle: alta accidentabilidad
	Espejo Teniente Merino y Callejón Ferra Norte
	Se necesita un espejo en KM 36 producto de la mala visual para los vehículos
	Se necesita implementar señalética vial en sector de Polla Alta a la altura de la Ruta D273
	Se necesita implementar señalética vial en Villa Las Terrazas
	Se necesita un paso peatonal en calle Los Álamos con la Ruta D215
	Se necesitan reductores de velocidad en la Ruta D215
	Se necesita señalética vial en la Ruta D215
	En la Ruta D273 se requiere un lomo de toro que apoye al sector de El Molle por exceso de velocidad
Calles y caminos	No hay pavimentación en calle Cerro Alegre
	Problemas de pavimentación en calle principal
	Calle Las Palmeras tiene problemas de pavimentación
	Calle Las Palmeras tiene problemas de pavimentación
	Callejón entre Calle Los Acacios y Calle Principal requiere pavimentación
	Se requiere mejoramiento de la entrada Principal de Nueva Talcuna
	Calle Los Algarrobos requiere pavimentación
	En el Callejón Ferrrenor se necesita mantención completa de su pavimentación producto de las piedras en el camino
	Se necesitan mejoramiento de la pavimentación en toda la Villa Las terrazas
	Ruta D273 de la polla alta está sin pavimentar y sufre derrumbe
	En la rotonda de Polla Alta hay una toma que imposibilita el paso
	Barranco con desmoronamiento sobre la Ruta D273
	Se necesitan cambio de los resaltos (que indica reducción de velocidad)
	Se necesita pavimentación Calle Las Palmeras
	Se necesitan pavimentación Calle Las Rosas
Alumbrado público	En calle Cerro Alegre se necesita reposición de alumbrado público
	El callejón que está entre los Acacios y calle principal necesita mejoramiento de iluminación
	En toda Nueva Talcuna se necesita mejoramiento de alumbrado publico
	Se requiere alumbrado público en el sector de Polla Alta

SEGMENTO	PROBLEMA Y/O NECESIDAD IDENTIFICADA POR LA COMUNIDAD
	Se requiere alumbrado público en el sector de Polla Alta
	Se requiere alumbrado público en el sector de Las Terrazas
	Se requiere alumbrado público en el Callejón La Viñita
	Mantenimiento y aumento de capacidad de transformadores en teniente merino y en callejón Ferronovio
	Se requiere alumbrado público en el sector de Nueva Talcuna que venga desde La Marquesa
	Se requiere alumbrado público en el sector de Los Pinos que venga desde La Marquesa

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

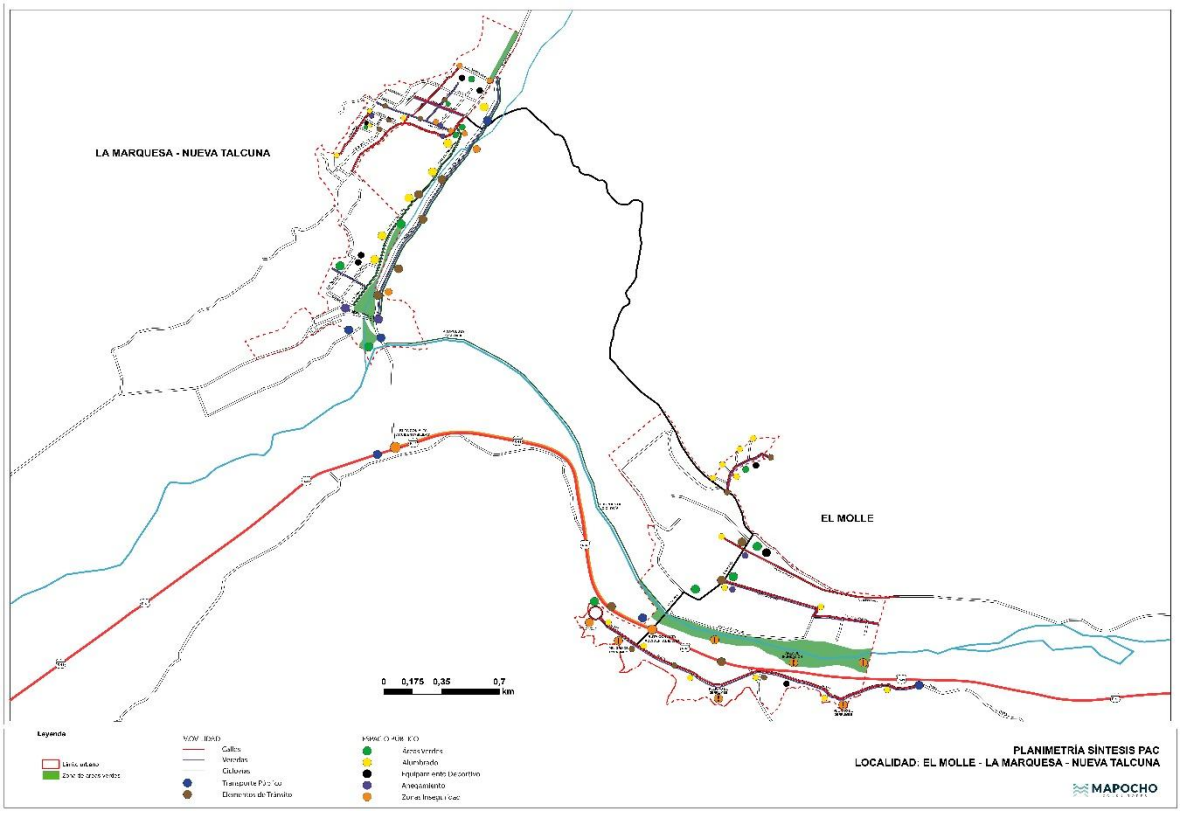
Fotografía N°21: Participación ciudadana en Nueva Talcuna



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

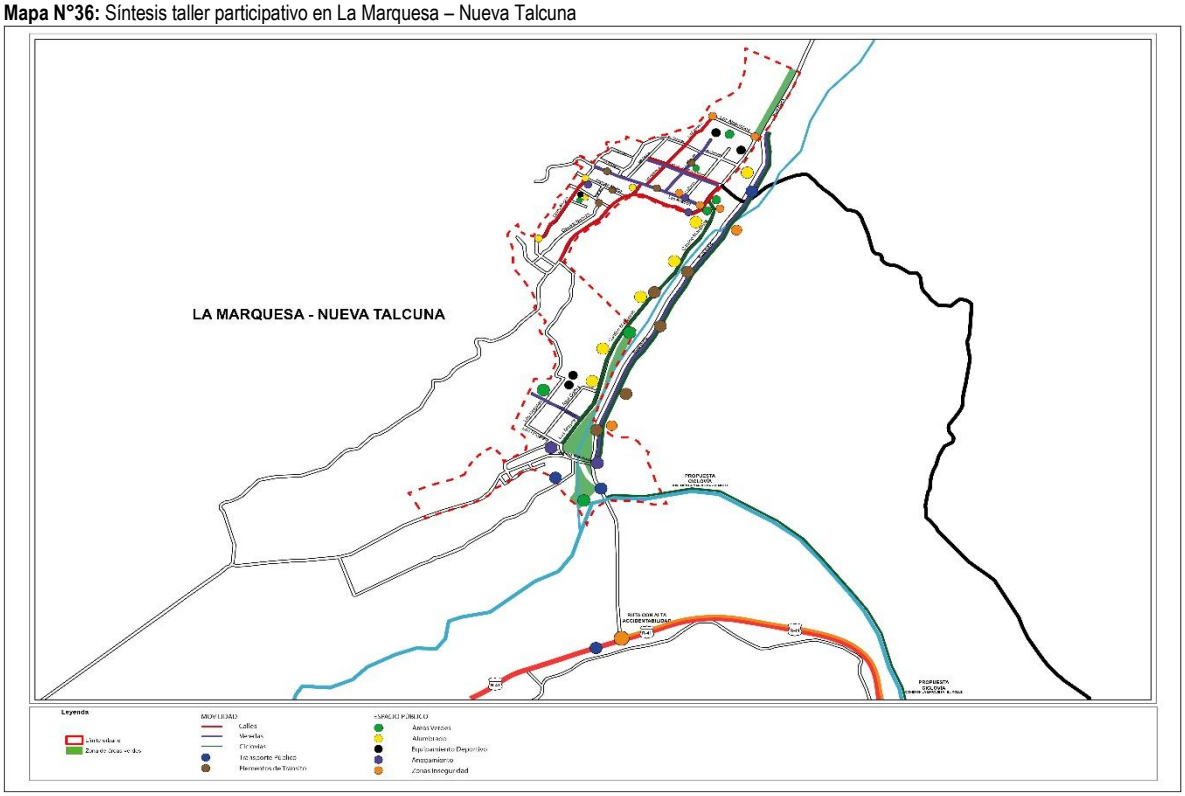
A continuación, se presenta los comentarios y percepciones traducidas en las cartografías de trabajo dentro del taller de participación ciudadana:

Mapa N°35: Síntesis general taller participativo en Vicuña



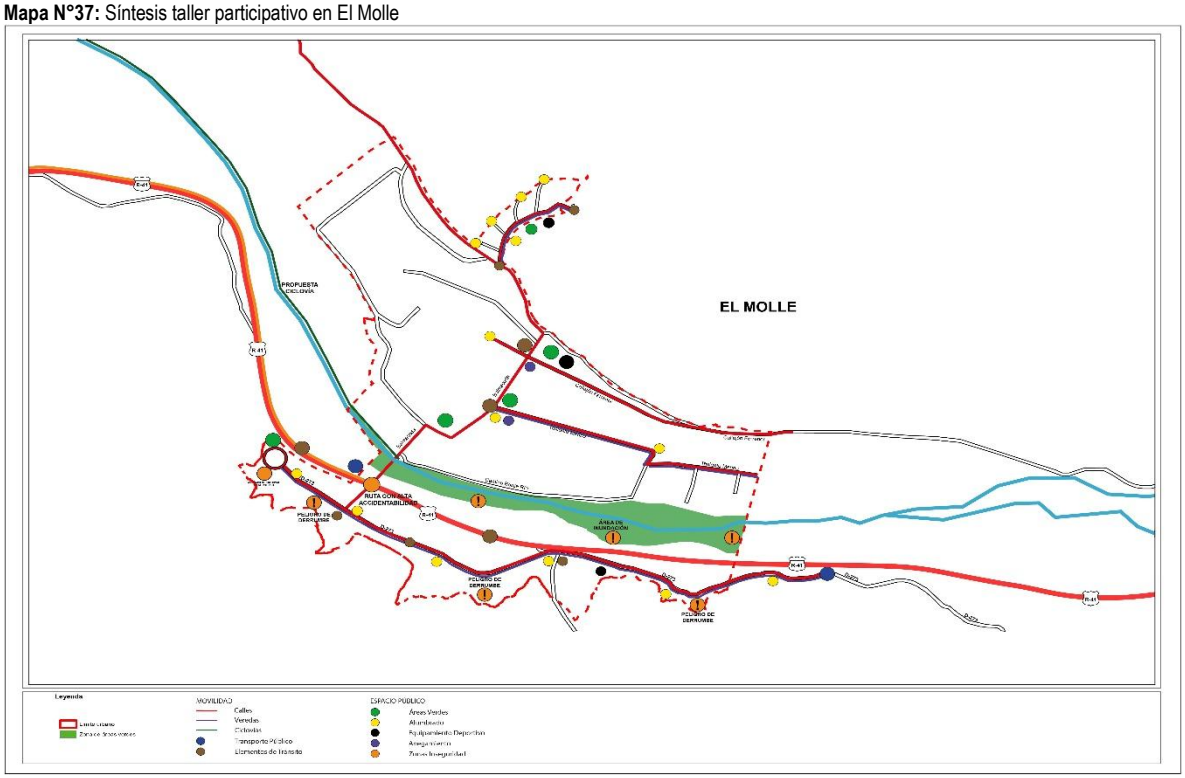
Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Mapa N°36: Síntesis taller participativo en La Marquesa – Nueva Talcuna



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Mapa N°37: Síntesis taller participativo en El Molle



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.9 HALLAZGOS Y CONCLUSIONES

A partir del diagnóstico cuantitativo realizado en los capítulos previos, se han identificado diversos factores o hallazgos que influyen en el desarrollo territorial de Vicuña. Esta sección ofrece un análisis detallado de los principales hallazgos derivados del diagnóstico multisectorial. Para facilitar la interpretación, se organiza la información en una matriz FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas), lo que permite clasificar los elementos según su capacidad para impulsar o restringir el progreso de la comuna. Posteriormente, se examinan las potencialidades y factores críticos, considerando la interrelación entre los distintos hallazgos, dado que las áreas de desarrollo están íntimamente conectadas e interactúan entre sí.

1.9.1 Análisis FODA integrado

La metodología FODA proporciona una visión integral de Vicuña, abarcando todas sus dimensiones y procesos territoriales. Este enfoque facilita la elaboración de un diagnóstico comunal que sirve de fundamento para establecer metas, diseñar políticas y definir prioridades estratégicas en favor del desarrollo local. A continuación, se presenta una tabla con los principales hallazgos de los ámbitos previamente analizados.

Tabla N°97: Matriz FODA de los principales hallazgos identificados en todos los ámbitos del desarrollo de la comuna de Vicuña

Matriz FODA		
ÁMBITO	**FORTALEZA**	
Antecedentes Generales	Vicuña es la comuna con mayor superficie de la región	Amplia superficie comunal que permite diversidad de usos del suelo y actividades económicas. Además, existe presencia de numerosos asentamientos rurales que reflejan identidad territorial y cultural.
Antecedentes Generales	Disponibilidad de agua	A través de sus embalses Puclaro y Laguna, la comuna cuenta con dos reservorios de agua que han permitido un desarrollo extendido de la producción agrícola a pesar de encontrarse en un clima árido
Antecedentes Generales	Estabilidad de edad	Las pirámides poblacionales indican una estabilidad en la edad de la población, lo que indica una población sana (condiciones que aumentan la expectativa de vida) y tasas de natalidad controladas
Normativa	Integración efectiva entre PRI Elqui y PRC Vicuña	El Plan Regulador Intercomunal (PRI Elqui) y el Plan Regulador Comunal (PRC 2021) comparten criterios de corredores intercomunales y zonificación que han sido adoptados de manera coherente. Esto facilita que los proyectos se diseñen en sintonía con ejes viales principales y áreas estratégicas de crecimiento establecidas a nivel supramunicipal, asegurando continuidad territorial y evitando solapamientos normativos.
Normativa	Protección patrimonial en zonas históricas (ZCH)	El PRC identifica zonas de conservación histórica (ZCH1-ZCH4) y conserva inmuebles de valor (ICH). Esto abre la posibilidad de desarrollar paseos patrimoniales, señalética temática y restauración de entornos públicos en las plazas y calles de estos sectores, reforzando su atractivo turístico y cultural mientras se respeta la volumetría y texturas tradicionales.
Movilidad y Transporte	Aperturas	Las 26 aperturas proyectadas representan el 27 % de la red total y responden a una planificación que busca estructurar áreas urbanas en expansión o con potencial de consolidación. Estas vías presentan en su mayoría anchos proyectados de 15 o 20 metros, lo que las posiciona como futuras colectoras o vías de servicio. Se concentran en sectores como el borde poniente de Vicuña (Avda. Poniente, Costanera Río, La Quebrada), el trazado de Circunvalación Norte, y la zona sur de San Isidro, donde se habilitan conexiones clave para futuras subdivisiones y equipamiento.
Movilidad y Transporte	Paraderos de calidad en Ruta 41-CH	Vicuña al ser una comuna fragmentada en diferentes localidades, resulta importante tener una buena conexión de transporte público, que no sólo se basa en la calidad y frecuencia de los buses, sino que también en la infraestructura de espera de estos, A lo largo de la Ruta 41-CH (entre Marquesa y Rivadavia) se hallaron 36 paraderos, siendo 33 de excelente calidad, ya que cubren de inclemencias ambientales de forma apropiada y mantienen en casi su totalidad una bahía de detención para una mayor seguridad
Movilidad y Transporte	Cauces de Quebradas	La comuna cuenta con una infraestructura adecuada en los cauces de sus quebradas, lo que permite un eficiente encauzamiento de las aguas durante eventos de precipitación, que causan riesgos asociados a aluviones y desbordes, reduciendo los daños

Matriz FODA		
Movilidad y Transporte	Estado vial de Rivadavia, Diaguitas, Calingasta, Villaseca, Marquesa y Nueva Talcuna	La mayoría de las vías se presentan en Buen estado, muchas de ellas en estado reciente de pavimentación
Áreas Verdes y Espacio Público	Alta cantidad de plazas en Buen estado	42 de 59 espacios registrados fueron categorizados como "Buen estado", lo que refleja una base sólida de infraestructura pública mantenida.
Áreas Verdes y Espacio Público	Mobiliario urbano básico	Escaños y Basureros se encuentran presentes en 50 y 40 de los 59 sitios catastrados, facilitando los objetivos de esparcimiento en el sitio
Áreas Verdes y Espacio Público	Heterogeneidad espacial en Multicanchas	Las multicanchas se encuentran dispersas en la comuna sin ofrecer concentraciones de áreas destinadas a los deportes colectivos en un sólo sector.
Morfología Urbana	Variada Oferta Educacional	El Equipamiento Educacional en la comuna de Vicuña es amplio (26 establecimientos educacionales), en donde el radio urbano de la ciudad de Vicuña cuenta con 11 colegios o escuelas. En tanto, en sectores rurales existen aproximadamente 15 escuelas de variado tamaño y capacidad de alumnos. Ejemplos de estos son las escuelas rurales de Huanta, Chapilca o Viñita Alta, sectores que se caracterizan por tener un fuerte componente rural y aislado.
Morfologia Urbana	Variada Oferta de Educación Parvularia	El equipamiento educacional parvulario en la comuna de Vicuña está conformado por 20 jardines infantiles, de los cuales 16 son Jardines JUNJI y 4 son Jardines Integra. Estos centros educativos de la primera edad se encuentran localizados en diversos sectores rurales de la comuna.
Morfologia Urbana	Comercio se encuentra focalizado en el sector céntrico de la ciudad	El sector relacionado a Comercio se encuentra focalizado en el sector céntrico de la ciudad de Vicuña, lo que se traduce en que la población no debe desplazarse grandes distancias para poder acceder a este tipo de servicio, que en su mayoría corresponden a cadenas de supermercados, almacenes, entre otros.
Morfologia Urbana	Sector Industrial Aislado	El destino Industrial de la ciudad,se caracteriza por ser un área delicada en cuanto a salud y seguridad. En Vicuña este se encuentra en la periferia de la misma y alejada de zonas habitacionales con presencia de población.
Patrimonio y Semiología	Catálogo patrimonial definido	El PRC 2021 incluye 17 Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) y 4 Zonas de Conservación Histórica (ZCH), lo que entrega una base clara para la planificación urbana con enfoque patrimonial.
Patrimonio y Semiología	Marco legal robusto	Existe respaldo normativo a través de la Ley 17.288 y la LGUC, que garantiza la protección de bienes patrimoniales con supervisión del CMN y la DIBAM.
Patrimonio y Semiología	Concentración patrimonial en el casco histórico	La mayoría de los ICH se ubican en el centro de Vicuña (ZCH2), lo que favorece la activación de circuitos culturales y turísticos en zonas urbanas consolidadas.
Patrimonio y Semiología	Diversidad tipológica del patrimonio	Los ICH incluyen iglesias, estaciones de ferrocarril, escuelas, museos y viviendas históricas, lo que refleja la riqueza arquitectónica e histórica de la comuna.
ÁMBITO	**OPORTUNIDAD**	
Normativa	Alineación ERD 2030 – PLADECO Vicuña	La Estrategia Regional de Desarrollo 2030 (ERD) enfatiza la seguridad hídrica, la equidad urbano-rural y la movilidad sustentable. Estos mismos ejes aparecen como prioridades en el PLADECO 2021-2025 de Vicuña, lo que crea sinergias para que incorporen en sus proyectos sistemas de drenaje urbano, caminos de bajo impacto y accesibilidad universal, además de optimizar el uso de recursos hídricos en parques y vías.
Normativa	Acceso a fondos climáticos para infraestructura resiliente	El Plan Nacional y Regional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC, PARCC) dispone de líneas de financiamiento específicas para obras de drenaje pluvial, pavimentos permeables y sistemas verdes. La comuna puede canalizar estos fondos para integrar infraestructura resiliente en sus proyectos, mejorando su sostenibilidad y reduciendo costos a largo plazo.

Matriz FODA		
Normativa	Falta de red ciclística integrada	El PRC y el PLADECO mencionan desarrollo de movilidad activa, pero no definen corredores de ciclovías de alcance comunal. Se puede aprovechar este vacío para diseñar y financiar una red primaria de ciclovías conectadas entre localidades, plazas y centros de trabajo, incrementando la sustentabilidad de los desplazamientos urbanos y rurales.
Normativa	Emergencia de alianzas público-privadas	La ERD fomenta la gobernanza colaborativa y el PLADECO identifica actores turísticos y agroindustriales. Vicuña puede formalizar convenios con el sector privado (hotelería, viñas, turismo astronómico) para cofinanciar proyectos, especialmente en zonas de alto flujo turístico o patrimonial, optimizando recursos y asegurando mantenimiento a largo plazo.
Áreas Verdes y Espacio Público	Buena accesibilidad universal	Cerca del 50% de las plazas cuentan con acceso universal garantizado, adoptando en su diseño rampas y pisos táctiles).
Áreas Verdes y Espacio Público	Reciclaje	Sólo 9 de los espacios públicos cuentan con sitio de reciclaje, lo que abre una oportunidad a la implementación de puntos limpios para otros sitios, incluyendo una mayor diversidad de tipos de reciclaje
Áreas Verdes y Espacio Público	Uso de paneles solares para iluminar	El uso de paneles solares para la recarga de la iluminación resulta de gran utilidad considerando la exposición solar diaria que recibe la comuna.
Morfología Urbana	Sitios Eriazos permiten expansión urbana	La existencia de sitios eriazos y suelos agrícolas en la periferia, junto con focos comerciales emergentes fuera del casco histórico, ofrece potencial para una expansión urbana planificada, equilibrando la localización de servicios y mejorando la conectividad interbarrial mediante nueva infraestructura y espacio público.
Patrimonio y Semiología	Potencial de alianzas público-privadas	Existen oportunidades de colaboración con actores del turismo, agroindustria y cultura para cofinanciar intervenciones patrimoniales en el territorio.
ÁMBITO	**DEBILIDAD**	
Antecedentes Generales	Alta dispersión poblacional	El territorio comunal es amplio e irregular, lo que favorece la alta dispersión poblacional y dificulta la cobertura eficiente de servicios básicos e infraestructura por parte del municipio al tener que desplazarse mayores distancias.
Antecedentes Generales	Predominio de zonas sin vegetación y riesgo ecológico asociado	Más del 50% del territorio corresponde a terrenos sin vegetación (417.085,9 ha), lo que refleja alta fragilidad ambiental relacionada a fenómenos de erosión y degradación del suelo precordillerano.
Antecedentes Generales	La mitad de la cobertura de suelo comunal es inviable para uso agrícola	El 52,7% del territorio corresponde a suelos con severas o muy severas limitaciones (Clases VI: 5,3%, VII: 28,3% y VIII: 19,1%), inadecuados para agricultura y altamente vulnerables a la erosión y degradación si no se manejan adecuadamente.
Normativa	Ausencia de PROT Vigente	El Plan Regional de Ordenamiento Territorial 2025-2029 aún no cuenta con su versión definitiva, lo que impide que sus directrices (como zonificación metropolitana, corredores de desarrollo o áreas de restricción) se incorporen formalmente en los proyectos comunales. Esto genera incertidumbre sobre los límites de expansión urbana, los corredores viales y las áreas de protección ambiental que el PIIMEP debe respetar o potenciar.
Normativa	Fragmentación entre planes sectoriales	Existen más de cinco planes sectoriales (turismo, cambio climático, movilidad, cultura, desarrollo rural) que funcionan de forma paralela y con metodologías diversas. La falta de un mecanismo de articulación centralizada puede provocar duplicidad de esfuerzos, contradicción de prioridades o vacíos en la cobertura de necesidades.
Movilidad y Transporte	No existen ciclovías en la comuna	En la comuna de Vicuña no existe infraestructura ciclo-inclusiva. En la actualidad existen ciclovías en estado de Diseño (Ruta 41-CH), de Planificación (Ruta D-445) y existen proyectos aún en ejecución en las rutas D-215 y D-201.
Movilidad y Transporte	Principales vías colectoras de la ciudad concentran la mayor cantidad de	Las vías colectoras céntricas de Vicuña concentran los principales siniestros individuales. Destacan la Avenida Las Delicias (seis siniestros), Yungay (4 siniestros), Sargento Aldea (4 siniestros) y Baquedano (3 siniestros) se constituyen como las vías con mayor ocurrencia de siniestros viales.

Matriz FODA		
	siniestros viales individuales	
Movilidad y Transporte	Veredas en mal estado	Se encontró un 23% de veredas sin pavimento y 8% de veredas en estado deficiente, lo que abarcaría casi un tercio de las aceras catastradas de la comuna sin una pavimentación adecuada para el tránsito de personas
Movilidad y Transporte	Vías principales en la localidad de Vicuña	Las avenidas principales de la comuna como Sargento Aldea y Avenida las Delicias se encuentran en mal estado, debido a baches, grietas, desniveles y desgastes.
Movilidad y Transporte	Estado vial de El Molle	Es la localidad que presenta mayor cantidad de calles catastradas en estado sin pavimentación en comparación al total comunal, denotando una gran ruralidad aún presente.
Áreas Verdes y Espacio Público	Poca dotación de voluntarios bomberiles	Vicuña, es la comuna de la provincia del Elqui con menor dotación bomberil. Esta posee 71 bomberos, número bajo en comparación con comunas con menor población como Paihuano (76 bomberos) y La Higuera (72 bomberos).
Áreas Verdes y Espacio Público	Espacios públicos en mal estado	7 plazas fueron encontradas en estado deficiente, generando una percepción de abandono y riesgo asociado a este tipo de espacios sin cuidado
Áreas Verdes y Espacio Público	Insuficiencia de áreas verdes por habitantes	La ausencia de superficie de áreas verdes va directamente relacionada a una menor calidad de vida, afectando desde aspectos de salud mental hasta la falta de espacios de relacionamiento comunitario, además de aspectos físicos como islas de calor. En la comuna se catastrar 2,4 m por habitante, muy por debajo de los 10 m por habitante que establece el SIEDU
Patrimonio y Semiología	Subutilización de inmuebles patrimoniales	Algunos inmuebles (como estaciones de FFCC o bodegas) tienen uso reducido o nulo, lo que incrementa su deterioro y reduce su apropiación comunitaria.
Patrimonio y Semiología	Estado de Ex estaciones de tren (ICH 1 e ICH 15)	Estado deficiente de los dos Inmuebles de Conservación Histórica, desaprovechando un espacio de reunión histórica.
ÁMBITO	**AMENAZA**	
Antecedentes Generales	Cambio climático	Según proyecciones observadas en el sitio del Atlas de Riesgos Climáticos del Ministerio de Medio Ambiente se observa que se puede ver afectada la disponibilidad hídrica, lo que podría aumentar los procesos de desertificación
Antecedentes Generales	Declive demográfico	Se demuestra una disminución en los hijos nacidos en la comuna pasando de 378 (año 2010) nacimientos a 220 (año 2021).
Antecedentes Generales	Envejecimiento	La tasa de crecimiento poblacional entre los Censos 2017 y 2024 fue de 0,14%, muy por debajo de la tasa proyectada (1,36%) y de incluso, del promedio de la propia comuna desde el año 1992 a 2024 (0,86%), lo que sumado a lo señalado en la pirámide poblacional denota un envejecimiento en la población, que puede llevar una situación de menos población económicamente activa.
Normativa	Financiamiento PIIMEP vinculado a densificación	Los recursos para el PIIMEP dependen de los aportes de proyectos inmobiliarios generados por la Ley de Aportes al Espacio Público (densificación). En periodos de baja construcción, la recaudación disminuye y pone en riesgo la continuidad de inversiones en espacio público y movilidad, generando fluctuaciones en la programación de obras.
Normativa	Zonas de riesgo sin planes de mitigación específicos	Las áreas de riesgo AR-1 y AR-2 delimitan franjas no edificables junto a quebradas y cauces, pero no existen proyectos municipales de infraestructura de contención, revegetación o parques lineales que aprovechen estas zonas como espacios seguros de esparcimiento. Ello deja sin uso potencial franjas que podrían integrarse como corredores verdes de mitigación.
Patrimonio y Semiología	Riesgo de deterioro estructural	Inmuebles históricos de adobe o madera están expuestos a daños por falta de mantenimiento, sismos, lluvias u olvido institucional.

Matriz FODA		
Patrimonio y Semiología	Amenaza climática para edificaciones tradicionales	La disminución de lluvias y las oscilaciones térmicas extremas afectan la integridad estructural de construcciones tradicionales, principalmente en adobe.

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

1.9.2 Conclusiones

Una vez analizadas las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la comuna de Vicuña desde un prisma integral, se procede a definir las potencialidades y factores críticos que darán las orientaciones para las estrategias de desarrollo en el periodo de planificación.

1.9.2.1 Potencialidades

Las potencialidades son entendidas como variables que, dadas sus características, deben ser fortalecidas para lograr un desarrollo positivo de la comuna en algún aspecto del área de desarrollo social de la comuna. En el caso de Vicuña, a partir del análisis de los datos, es posible identificar 3:

1.9.2.1.1 Infraestructura De Movilidad Sólida

La comuna de Vicuña proyecta un escenario prometedor en materia de movilidad y conectividad territorial, sustentado en una red vial en expansión y una infraestructura de transporte público en consolidación. En este marco, destacan las 26 aperturas viales proyectadas, que representan el 27% de la red comunal total. Estas nuevas vías responden a una planificación orientada a estructurar áreas urbanas en crecimiento o con potencial de consolidación, anticipando el desarrollo de nuevas centralidades y zonas residenciales. Con anchos proyectados de 15 a 20 metros, estas calles están diseñadas para cumplir funciones de colectoras o vías de servicio, mejorando así la conectividad interna y futura de la comuna. Su localización no es aleatoria: se concentran estratégicamente en sectores clave como el borde poniente de Vicuña (donde se emplazan la Avenida Poniente, la Costanera Río y el sector La Quebrada), el trazado de la Circunvalación Norte y la zona sur de San Isidro, lugares que requieren conexiones viales robustas para facilitar subdivisiones prediales y la llegada de nuevo equipamiento urbano.

Este despliegue vial se complementa con una red existente que, en su mayoría, se encuentra en buen estado, con varias arterias recientemente pavimentadas, como es el caso de sectores como Calingasta, Diaguitas y Rivadavia, entre otros. Esta condición mejora las condiciones de desplazamiento tanto vehicular como peatonal, y permite una mayor articulación entre las distintas localidades que componen el entramado territorial de Vicuña. En efecto, al tratarse de una comuna marcada por una configuración fragmentada en múltiples centros poblados, se vuelve fundamental contar con un sistema de transporte público eficiente y con infraestructura de apoyo adecuada.

En ese sentido, a lo largo de la Ruta 41-CH, eje estructurante del valle que atraviesa desde la localidad de Marquesa hasta Rivadavia, se identificaron 36 paraderos de buses, de los cuales 33 se encuentran en excelente estado. Estos dispositivos no sólo protegen adecuadamente a los usuarios de las condiciones climáticas adversas, sino que también cuentan, en su mayoría, con bahías de detención que favorecen una operación segura del transporte público.

1.9.2.1.2 Áreas Verdes En Buen Estado

En la comuna de Vicuña, las áreas verdes cumplen un rol fundamental como espacios de encuentro, recreación y bienestar comunitario. De un total de 59 espacios catastrados, una gran mayoría —42 de ellos— se encuentra en buen estado de conservación, lo que refleja una sólida base de infraestructura pública bien mantenida. Esta condición general positiva se complementa con equipamientos que favorecen el uso cotidiano de estos espacios: 50 áreas verdes cuentan con escaños para sentarse y 40 disponen de basureros, lo que facilita la permanencia de los vecinos y fomenta una cultura de cuidado del entorno.

En cuanto a accesibilidad, aproximadamente la mitad de estas plazas y parques incorporan elementos de acceso universal, tales como rampas y pisos táctiles, permitiendo una circulación más inclusiva para personas con movilidad reducida. Sin embargo, sólo 9 espacios públicos presentan puntos de reciclaje, lo que representa una oportunidad concreta para avanzar en estrategias de sostenibilidad local mediante la implementación de nuevos sitios de acopio y una mayor diversidad en los tipos de residuos recolectados. En este mismo sentido, el uso de paneles solares para la recarga de luminarias se perfila como una medida eficiente y coherente con las condiciones climáticas de la comuna, caracterizadas por una alta exposición solar. Estas acciones y características en conjunto consolidan el valor de las áreas verdes como parte integral del tejido urbano de Vicuña, tanto en su función ecológica como social.

1.9.2.1.3 Equipamiento De Salud Y Educación Desplegado En El Territorio Comunal

La comuna de Vicuña presenta una morfología urbana que combina un núcleo urbano consolidado con una extensa área rural, lo que ha influido directamente en la localización y distribución del equipamiento educacional. Esta distribución responde a la necesidad de garantizar acceso a la educación en un territorio amplio, con sectores de difícil conectividad y baja densidad poblacional. En este contexto, la oferta educativa es diversa y se adapta a las características de la comuna. En total, Vicuña cuenta con 26 establecimientos

educacionales, de los cuales 11 se ubican en el radio urbano de la ciudad, mientras que los 15 restantes se emplazan en zonas rurales, donde destacan escuelas como las de Huanta, Chapilca o Viñita Alta. Estos establecimientos rurales cumplen un rol esencial al atender a comunidades con un marcado carácter rural y aislado, asegurando cobertura educativa básica en zonas dispersas del territorio.

A esto se suma una variada oferta en educación parvularia, con un total de 20 jardines infantiles distribuidos también de forma descentralizada. De estos, 16 corresponden a Jardines JUNJI y 4 a la red de Jardines Integra. La mayoría de estos recintos se encuentran ubicados en sectores rurales, lo que refuerza el compromiso comunal con la educación en la primera infancia, incluso en zonas apartadas. Esta red de jardines infantiles permite cubrir adecuadamente la demanda de atención y formación temprana en un territorio comunal caracterizado por su dispersión geográfica, fortaleciendo así el acceso equitativo a la educación desde los primeros años de vida.

1.9.2.2 Factores críticos

Los factores críticos, son todas las variables que dada su relevancia condicionan el desarrollo del ámbito diagnosticado. No son necesariamente aspectos negativos, sino que se trata de elementos que deben ser considerados indudablemente para el adecuado desarrollo de la comuna en términos de movilidad, transporte y espacio público.

1.9.2.2.1 Equipamiento Vial Estructurante Insuficiente Y Ausencia De Vías Alternativas De Transporte

Uno de los factores críticos para la movilidad y el transporte en la comuna de Vicuña radica en la precariedad de su infraestructura vial y ciclo-inclusiva. Actualmente, no existe una red de ciclovías operativas en la comuna; los únicos avances corresponden a proyectos aún en estado de diseño (Ruta 41-CH), planificación (Ruta D-445) o ejecución (rutas D-215 y D-201), lo que evidencia una ausencia de condiciones seguras y continuas para los desplazamientos en bicicleta. A esto se suma la concentración de siniestros viales individuales en las principales vías colectoras del centro urbano, donde destacan calles como Avenida Las Delicias (con seis siniestros), Yungay y Sargento Aldea (con cuatro cada una), y Baquedano (tres siniestros), revelando puntos críticos de inseguridad vial justamente en sectores de alta circulación.

La infraestructura peatonal también presenta importantes deficiencias: un 23% de las veredas carece completamente de pavimento, mientras que un 8% se encuentra en estado deficiente, lo que implica que casi un cuarto de las aceras registradas no garantiza condiciones adecuadas para el tránsito seguro de peatones. En paralelo, las principales avenidas de la ciudad, como Sargento Aldea y Avenida Las Delicias, muestran un marcado deterioro físico con baches, grietas, desniveles y desgaste de superficie, afectando tanto la seguridad como la comodidad del desplazamiento vehicular y peatonal. Finalmente, la alta proporción de calles sin pavimentar en varias localidades del territorio (especialmente en las zonas rurales) refuerza la persistente brecha de urbanización en la comuna, limitando la conectividad y la equidad territorial en términos de acceso vial.

1.9.2.2.2 Deterioro Y Subutilización Del Patrimonio Ferroviario En Vicuña

Un factor crítico para la conservación del patrimonio histórico en la comuna de Vicuña es la evidente subutilización y deterioro de inmuebles patrimoniales de alto valor simbólico y cultural. Diversas edificaciones, como antiguas estaciones de ferrocarril y bodegas asociadas, presentan un uso reducido o nulo, lo que ha derivado en su progresivo abandono, acelerando su deterioro estructural y dificultando su integración activa en la vida comunitaria. Este fenómeno no solo compromete la integridad física de estos bienes, sino que también limita su potencial como espacios de encuentro, memoria y revitalización urbana.

Particularmente preocupante es el estado de las ex estaciones de tren de Marquesa (ICH1) y Rivadavia (ICH15), ambas reconocidas como Inmuebles de Conservación Histórica. Estas edificaciones se encuentran en condiciones deficientes, sin un uso definido ni estrategias claras de recuperación o puesta en valor. Su actual abandono representa no solo una pérdida en términos de patrimonio material, sino también una oportunidad desaprovechada para fortalecer la identidad local a través de la reactivación de espacios con fuerte carga histórica y territorial. La falta de intervención y reutilización activa refuerza un proceso de desconexión entre la ciudadanía y su herencia cultural, debilitando los vínculos que sustentan la memoria colectiva de Vicuña.

1.9.2.2.3 Limitaciones Territoriales Y Ambientales Para El Desarrollo De La Comuna De Vicuña

Un factor crítico para el desarrollo territorial y la sostenibilidad ambiental de la comuna de Vicuña radica en su condición natural de territorio desértico, lo que conlleva limitaciones estructurales tanto en lo ecológico como en lo productivo. Esta realidad se expresa en una alta proporción de suelos sin cobertura vegetal: más del 50% del territorio (417.085,9 hectáreas) corresponde a terrenos desprovistos de vegetación, lo que evidencia una fragilidad ambiental significativa asociada a procesos de erosión, desertificación y degradación del suelo, particularmente en sectores precordilleranos expuestos.

Además, la calidad de los suelos presenta un desafío estructural: el 52,7% del territorio está clasificado dentro de las clases VI, VII y VIII de capacidad de uso, lo que implica severas o muy severas limitaciones para la agricultura. Estos suelos, además de ser inadecuados para el desarrollo productivo sostenible, son altamente vulnerables a la erosión si no se manejan bajo criterios de conservación específicos. Esta condición limita considerablemente las oportunidades de diversificación económica basada en actividades primarias.

Por otro lado, la amplitud e irregularidad del territorio comunal (propia de zonas áridas de baja densidad) favorece una alta dispersión poblacional. Esta dispersión, sumada a las condiciones geográficas y climáticas del entorno, dificulta una cobertura eficiente de servicios básicos e infraestructura por parte del municipio, afectando la equidad territorial y aumentando los costos logísticos en la gestión del desarrollo local. La suma de estas variables convierte la condición desértica de Vicuña no sólo en una característica natural, sino en un desafío persistente para su planificación territorial y ambiental.

PIMEP

IMAGEN OBJETIVO



VICUÑA
Construyendo futuro

2. IMAGEN OBJETIVO

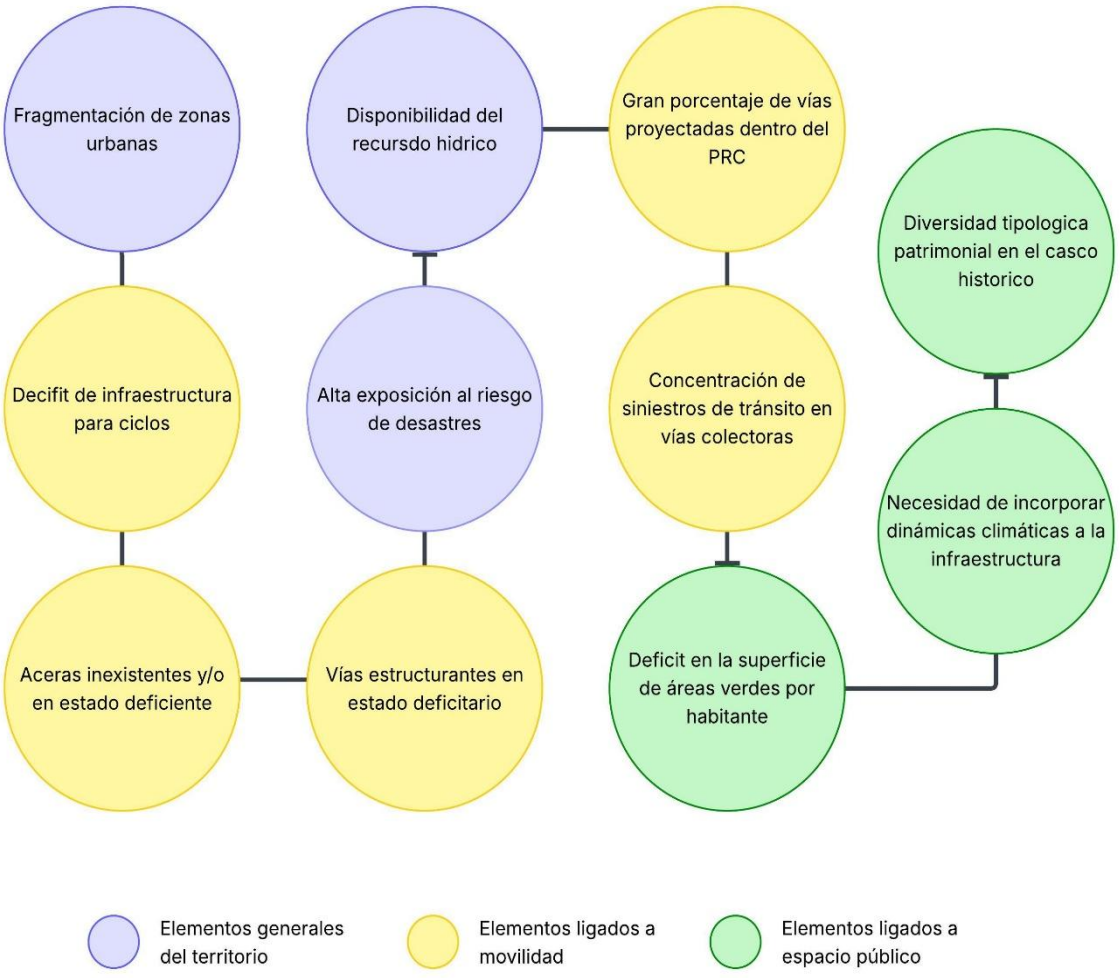
2.1 INTRODUCCIÓN

La Municipalidad de Vicuña está en proceso de elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), instrumento de planificación territorial que, en su proceso, cuenta con tres grandes etapas: Diagnóstico, Imagen Objetivo y Plan de Inversiones y, por último, Cierre y Monitoreo. En esta sección, se busca dar a conocer las definiciones estratégicas y las iniciativas de proyectos que el Equipo Gestor del plan, junto con Mapocho Consultores proponen en materia de movilidad, transporte y espacios públicos.

2.2 ELEMENTOS DIAGNÓSTICOS PARA CONSIDERAR EN LA IMAGEN OBJETIVO

La etapa de diagnóstico integrado arrojó elementos o hallazgos que son considerados destacables para la construcción de la imagen objetivo y la elaboración del plan de inversiones propiamente tal del PIIMEP. Para el caso de la comuna de Vicuña, y especial sus zonas urbanas, es posible identificar once elementos, los cuales se visualizan a continuación:

Imagen N°5: Elementos destacables desde el diagnóstico PIIMEP



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

2.3 IMAGEN OBJETIVO

La imagen objetivo corresponde a un trabajo de carácter estratégico con participación desde el municipio para orientar el desarrollo y la gestión cultural desde la institucionalidad y sus lineamientos. Esta se compone de una visión y objetivos estratégicos que derivarán en una serie de iniciativas y acciones para direccionar y materializar dicha visión.

La visión es una declaración de lo que se desea lograr o alcanzar en el mediano y largo plazo y responde a "¿Cómo queremos ser reconocidos?"[58]. También es sabido que para alcanzar una visión se requiere un conjunto de estrategias asociadas a recursos.

A raíz del análisis de los elementos de diagnóstico y con los comentarios de la ciudadanía, se establece siguiente visión comunal para el PIIMEP de Vicuña:

"Vicuña avanza hacia una ciudad conectada, segura y accesible, donde la movilidad sostenible y el espacio público de calidad fortalecen la vida comunitaria. Se proyecta una red integrada de desplazamiento peatonal, ciclista y de transporte público, articulada con espacios públicos inclusivos, basados en la integración del paisaje natural y biodiverso, que promuevan la identidad local, el bienestar social y el desarrollo armónico del territorio urbano"

2.4 VINCULACIÓN CON LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

2.4.1 Vínculo PIIMEP con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Los objetivos de desarrollo sostenible desarrollados por la Organización de las Naciones Unidas para la protección del planeta tierra y la erradicación de la pobreza, abarcan diversos ámbitos para lograr el cumplimiento de estos propósitos globales en los plazos acordados. Las acciones humanas tienen impactos directos en el entorno comunal más inmediato, sin embargo, de manera acumulativa también producen efectos que trascienden a escalas globales, por lo que toda acción en la escala local finalmente tiene afectaciones positivas o negativas en la realidad planetaria.

En este contexto, resulta pertinente la revisión de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para enmarcar los lineamientos del PIIMEP dentro del enfoque global y considerar las recomendaciones y estrategias propuestas por la política internacional.

Los ODS que resultan aplicables a los ámbitos de Movilidad y Espacio Público son los siguientes:

ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura

- Desarrollar infraestructura fiables, sostenibles, resilientes y de calidad.
- Modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles.
- Facilitar el desarrollo de la infraestructuras sostenibles y resilientes en los países en desarrollo mediante un mayor apoyo financiero, tecnológico y técnico.

ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles

- Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.
- Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular, mediante la ampliación del transporte público.
- Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.
- Reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos.
- Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y la personas con discapacidad.
- Aumentar el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres.

ODS 13: Acción por el Clima

- Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.

[58] https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/1/33541/MANUAL_MODULO_1.pdf

- Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

ODS 15: Vida de Ecosistemas Terrestres

- Velar por la conservación, el restablecimiento y el uso sostenible de los ecosistemas terrestres y los ecosistemas interiores de agua dulce y los servicios que proporcionan.
- Luchar contra la desertificación, rehabilitar las tierras y los suelos degradados, incluidas las tierras afectadas por la desertificación, la sequía y las inundaciones, y procurar lograr un mundo con una degradación neutra del suelo

2.4.2 Ámbitos Temáticos de la Política Nacional de Desarrollo Urbano

La Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) tiene como principal objetivo generar condiciones para una mejor "Calidad de Vida de las Personas", entendida no solo respecto de la disponibilidad de bienes o condiciones objetivas sino también en términos subjetivos, asociados a la dimensión humana y relaciones entre las personas.

La PNDU cuenta con dos ámbitos temáticos que se vinculan con el PIIMEP: Integración social y Equilibrio Ambiental.

1. Integración social

La mayoría de las grandes ciudades presentan altos grados de desigualdad urbana y segregación social, con sectores con altos niveles de concentración de pobreza, inseguridad, falta de acceso a servicios públicos y escasa conectividad.

La segregación no solo afecta a las personas que viven en los sectores marginados, sino a toda la población, interpelando además a nuestros valores y concepto de sociedad, y dañando la competitividad y sustentabilidad de nuestras ciudades.

El Estado debe velar porque nuestras ciudades sean lugares inclusivos, donde las personas estén y se sientan protegidas e incorporadas a los beneficios urbanos: acceso a los espacios públicos, educación, salud, trabajo, seguridad, interacción social, movilidad y transporte, cultura, deporte y esparcimiento.

Este objetivo debe ser de prioridad nacional, en tal sentido deben evitarse las situaciones de segregación que permite la legislación actual, como la posibilidad de construir conjuntos de viviendas sociales en el área rural, desconectados de las redes y servicios urbanos básicos.

En materia de política de suelo se propone valorar su función social a través de generar y perfeccionar herramientas que permitan disponer de terrenos bien localizados para favorecer la integración social urbana

Los objetivos de la integración social son los siguientes:

a. Garantizar el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos.
b. Revertir las actuales situaciones de segregación social urbana.
c. Evitar el desarrollo de nuevas situaciones de segregación social urbana.
d. Reducir el déficit habitacional.
e. Establecer una política de suelo para promover la integración social.
f. Fomentar el desarrollo y fortalecimiento de comunidades.
g. Incrementar la conectividad, la seguridad y la accesibilidad universal.
h. Propiciar la integración social en y con las localidades apartadas.

2.4.3 Lineamientos Estratégicos Regionales (ERD)

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) de la región de Coquimbo, define los énfasis para impulsar el crecimiento y progreso de la región planteando como pilar fundamental el concepto de Bienestar Humano Territorial, enfoque bajo el que se desarrollan propósitos y objetivos que permitan generar las condiciones óptimas para propender a la construcción de individuos con capacidades y oportunidades de desarrollo personal y colectivo.

En concordancia con el enfoque, la región plantea en su visión de desarrollo su compromiso con la equidad territorial, a través de la generación de oportunidades en todo su territorio habitado. Además, hace énfasis en la construcción de un territorio conectado, provisto de transporte público pertinente a cada territorio, gestionando sus residuos y avanzando hacia la economía circular, a través de la planificación territorial integrada. Finalmente, cabe mencionar que la región se visualiza a futuro como un territorio resiliente frente al cambio climático, preparado ante las adversidades y capaz de materializar estrategias de mitigación y adaptación en este marco.

La forma en que la ERD se vincula con el plan es a través de sus lineamientos regionales transversales, los que de manera generalizada abarcan importantes aspectos y desafíos para la región en materia económica, social, cultural, territorial, salud, educación y medio ambiente, abarcando elementos específicos por medio de los objetivos contenidos en cada lineamiento. Cada uno de estos integra los lineamientos estratégicos para cada ámbito del desarrollo, estableciendo un marco de referencia para los objetivos y las iniciativas de inversión proyectadas en el presente plan de inversiones.

Los **Lineamientos Estratégicos Regionales**[59] contenidos en la Estrategia Regional de Desarrollo (2024-2030) que resultan atingentes a los alcances del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) y que permiten el planteamiento de sus principales líneas de acción son:

1. **"Bienestar Socioterritorial"**

Como parte de los enfoques transversales planteados por la estrategia, esta busca la generación de capacidades y oportunidades de manera equitativa en todos los territorios que componen la región, disminuyendo las brechas en el acceso a servicios y equipamiento, factor clave para garantizar el bienestar humano, entendido como la posibilidad de desarrollarse en actividades que agreguen valor a la vida de las personas.

a. Aumentar la Equidad Territorial
b. Seguridad

2. **"Conectividad y Movilidad Sustentable"**

Las condiciones geográficas de la región históricamente han dificultado las conexiones entre las distintas ciudades que la componen, lo que ha mermado la posibilidad de conectividad entre las localidades y urbes más pequeñas con los centros urbanos consolidados, los que concentran mayor cantidad de equipamientos y servicios. Por otra parte, la estrategia se plantea como desafío aumentar el porcentaje de cobertura en ciertas comunas que presentan un índice de pavimentación deficiente, entre las que se encuentra la comuna de Vicuña, con una cobertura de 37%, lo que afecta directamente en los tiempos de viaje, calidad de los traslados dentro de la comuna y el bienestar humano.

a. Conectividad Regional

3. **"Biodiversidad y Calidad Ambiental, Seguridad Hídrica y Preparación ante el Riesgo"**

El escenario mundial actual plantea como desafío prioritario las consecuencias producidas por el Cambio Climático en todos nuestros territorios. En este contexto, y dada su condición precordillerana, la comuna de Vicuña se encuentra expuesta a diversas amenazas, dentro de las que se han evidenciado con mayor frecuencia, la sequía, el aumento significativo de las temperaturas y los eventos hidrometeorológicos extremos distribuidos en cortos periodos de tiempo, los que generan una amenaza de remoción en masa. Todos estos riesgos mandatan estrategias de desarrollo que comprendan las necesidades específicas del territorio, integrando las variables climáticas en la evaluación de todas las inversiones.

a. Aumentar la Mitigación y Adaptación ante el Cambio Climático
b. Aumentar la Resiliencia ante Desastres Naturales

2.4.4 Plan Regulador Intercomunal del Elqui (PRI)

El Plan Regulador Intercomunal es un instrumento constituido por un conjunto de normas sobre adecuadas condiciones de higiene y seguridad en los edificios y espacios urbanos, y de comodidad en la relación funcional entre las zonas habitacionales, de trabajo, equipamiento y esparcimiento.

Sus disposiciones se refieren al uso del suelo o zonificación, localización del equipamiento comunitario, estacionamiento, jerarquización de la estructura vial, fijación de límites urbanos, densidades y determinación de prioridades en la urbanización de terrenos para la expansión de la ciudad, en función de la factibilidad de ampliar o dotar de redes sanitarias y energéticas, y demás aspectos urbanísticos[60].

El PRI de Elqui se plantea objetivos en torno al mejoramiento de la ciudad, haciendo mención a áreas atingentes al PIIMEP, tales como son espacio público y movilidad. En este contexto, este instrumento plantea los siguientes:

a. Favorecer un desarrollo más armónico y equitativo entre los asentamientos humanos de la provincia:
b. Mejorar la conectividad del territorio, integrando sectores del secano interior y asumiendo los conflictos actuales y potenciales

2.4.5 Plan Regulador Comunal de Vicuña

El PRC de Vicuña se plantea objetivos en torno al mejoramiento de la ciudad, haciendo mención a áreas atingentes al PIIMEP, tales como son espacio público y movilidad. En este contexto, este instrumento plantea los siguientes:

a. **Resguardar elementos** naturales ambientalmente sensibles en e área urbana como ribera de cauces, quebradas y laderas de cerros con suelos frágiles.
b. **Reducir las agresiones** ambientales y la generación de áreas degradadas.

[59] https://www.gobiernosantiago.cl/estrategia-desarrollo-regional/.
[60] Catalogo Arquitectura, en base a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Recuperado de: https://www.catalogoarquitectura.cl/cl/oguc/marco-normativo-plan-regulador-comunal

2.4.6 Elementos relacionados con el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO)

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) es un instrumento indicativo que cada municipio debe tener según la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, el que debe orientar el desarrollo de la comuna. Tiene una duración mínima de cuatro años y debe ser aprobado por el concejo municipal. Se considera un instrumento mínimo para la gestión municipal[61].

Este instrumento, que ha orientado el camino de la comuna entre los años 2021 – 2025, se planteó como visión

"Vicuña Genera un desarrollo territorial en equilibrio con su condición urbana y rural, modernizando su infraestructura y generando una mejor conectividad dentro del sistema local del valle y la región de Coquimbo"

Con la finalidad de llevar a cabo la visión propuesta, el instrumento establece diversos lineamientos y objetivos en diferentes ámbitos del desarrollo comunal, sin embargo, a continuación, se revisarán los vinculados más estrechamente con el PIIMEP.

L1. Generar un Ordenamiento Territorial Sustentable: Promover el desarrollo territorial de cada uno de los centros, localidades y entidades pobladas incorporando infraestructura y equipamiento de calidad.

OE

- Planificar el territorio con enfoque de sustentabilidad

L2. Desarrollo de Infraestructura Pública de Calidad: Implementar infraestructura y equipamiento de calidad

OE

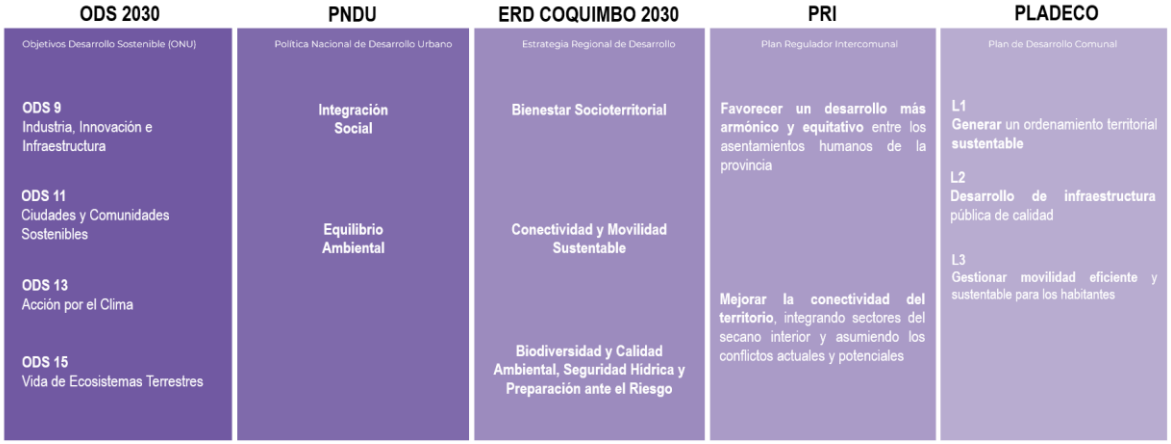
- Potenciar la infraestructura y equipamiento público
- Mejorar la calidad de los espacios públicos

L3. Gestionar Movilidad Eficiente y Sustentable para el Habitante

OE

- Desarrollar vías de movilidad sustentable
- Reforzar la seguridad de las vías de transporte comunal
- Optimizar la conectividad comunal

Imagen N°6: Resumen de vinculación con instrumentos de planificación territorial



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

2.5 LINEAMIENTOS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

El presente instrumento ha sido desarrollado en virtud del análisis integral de las problemáticas de movilidad y espacio público existentes en Vicuña, adicional a esto se consideraron los planteamientos y objetivos de otros instrumentos de planificación territorial, permitiendo una correcta coordinación de estos.

En virtud de lo anterior, y con la finalidad de abordar el territorio de manera integrada, se plantearon lineamientos y objetivos estratégicos transversales a los dos ámbitos correspondientes al PIIMEP, movilidad y espacio público. Este enfoque se desarrolla debido a que las dinámicas territoriales son multifactoriales, y un enfoque integrativo permite aplicar criterios concretos a la realidad territorial.

A continuación, se presentan los objetivos estratégicos que se proponen en el PIIMEP de Vicuña:

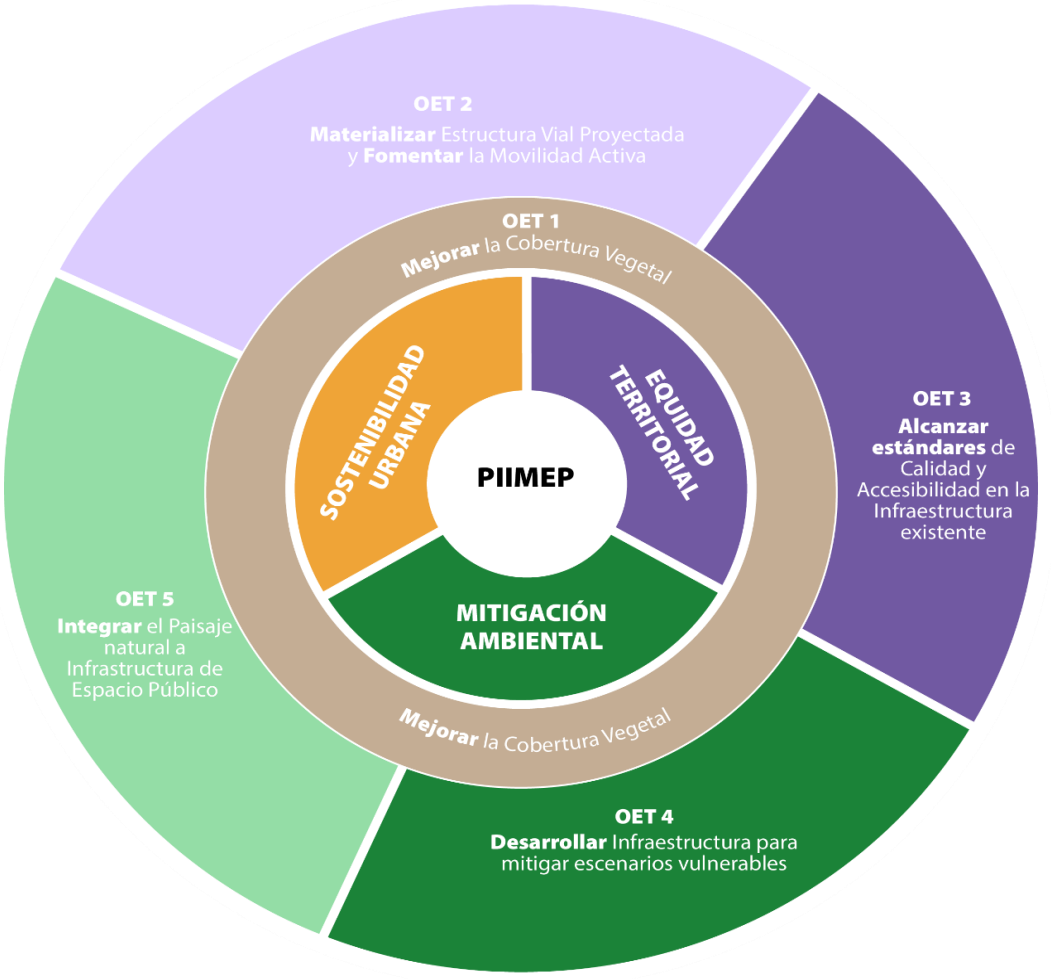
[61] CEPAL. Plataforma Urbana y de Ciudades. Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO). Recuperado de: https://plataformaurbana.cepal.org/es/instrumentos/planificacion/plan-de-desarrollo-comunal-pladeco

Tabla N°98: Objetivos estratégicos PIIMEP Vicuña

ÁMBITO	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO TRANSVERSAL	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS TRANSVERSALES
1. MOVILIDAD 2. ESPACIO PÚBLICO	**LET 1:** SOSTENIBILIDAD URBANA **LET 2:** EQUIDAD TERRITORIAL **LET 3:** MITIGACIÓN AMBIENTAL	**OET1:** Mejorar la Cobertura Vegetal de la comuna **OET2:** Materializar Estructura Vial Proyectada y fomentar la Movilidad activa **OET3:** Alcanzar estándares de calidad y accesibilidad en la infraestructura existente **OET4:** Desarrollar Infraestructura para mitigar escenarios vulnerables **OET5:** Integrar el Paisaje natural a Infraestructura de Espacio Público

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

Imagen N°7: Articulación de Lineamientos y Objetivos Estratégicos Transversales del PIIMEP Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

2.6 CARTERA DE INVERSIONES

La etapa de Cartera de Proyectos o Plan de Inversiones tiene como principal objetivo la elaboración una propuesta de soluciones a los desafíos propuestos en el diagnostico cualitativo y cuantitativo, a través de una matriz de planes, programas, proyectos y acciones, que consideren oportunidades reales de financiamiento, ya sean de origen municipal, regional o sectorial, que se traduce en una matriz de planificación, que finalmente es el principal contenido de un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, dicha matriz contiene la propuesta de iniciativas para enfrentar los desafíos identificados en el diagnóstico, así como propuestas para materializar las oportunidades identificadas en el territorio.

A continuación, se presentan las iniciativas de proyectos que compone el PIIMEP, listado que fue elaborado con la contraparte técnica y la comunidad.

Tabla N°99: Iniciativas de Inversión PIIMEP de Vicuña

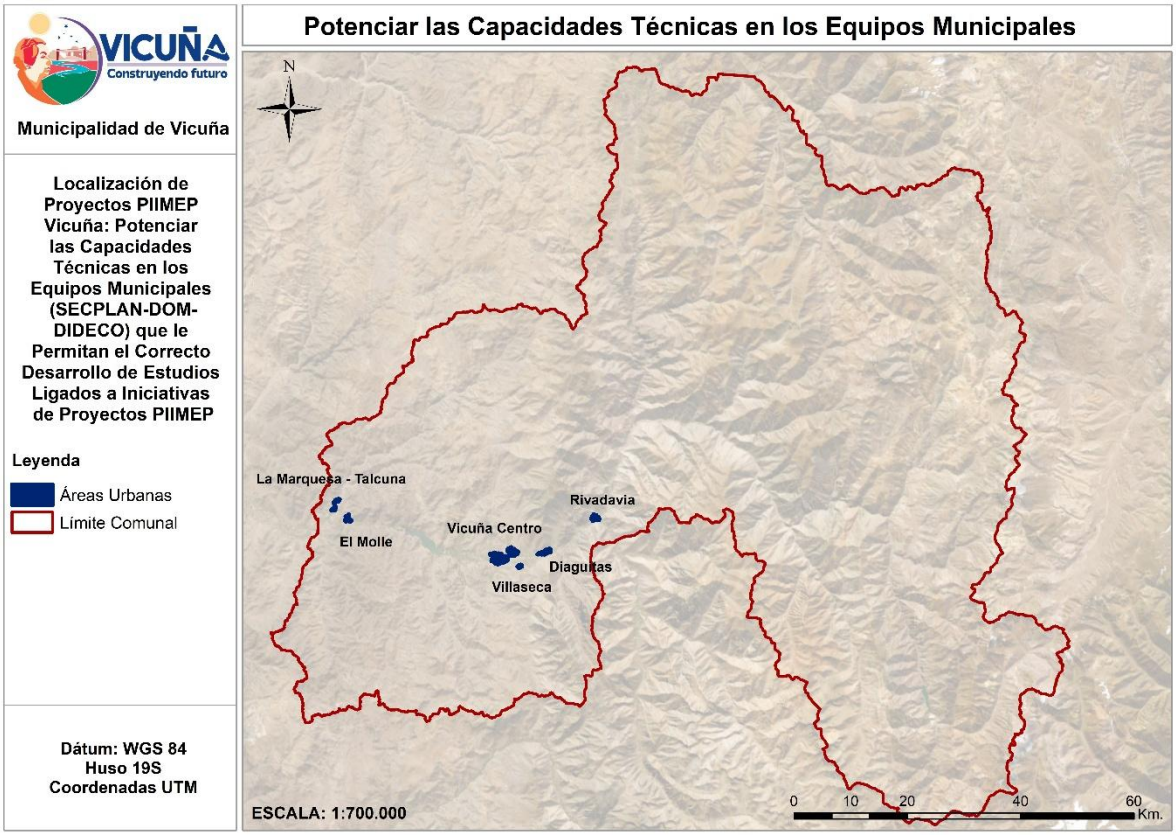
Lineamientos Estratégicos Transversales	Objetivos Estratégicos Transversales	Cartera de iniciativas
LET1: Equidad Territorial	OET 1: Mejorar la cobertura vegetal	**Potenciar las capacidades técnicas en los equipos municipales** (SECPLAN-DOM-DIDECO) que le permitan el correcto desarrollo de estudios ligados a iniciativas de proyectos PIIMEP.
		Promoción del uso plazas, parques, plazoletas y espacios naturales de Vicuña como zonas de recreación, que incentiven la vida sana, la actividad física, el esparcimiento, el deporte, y que aporten a la salud integral de su población.
		Construir, mantener y/o mejorar equipamientos deportivos públicos de uso diverso y de libre acceso
		Fomentar el mantenimiento de la vialidad interurbana: ▪ Particularmente la Ruta D-41
	OET 2: Materializar Estructura vial proyectada y fomentar la movilidad activa	**Proyecto de construcción de infraestructura ciclo inclusiva que conecte las áreas urbanas de Vicuña,** y, que según la normativa vigente, incluyan campañas de educación en convivencia vial e impulsar infraestructura para bicicletas como bici-estacionamientos.
		Programa de mejoramiento de aceras áreas céntricas urbanas y sectores donde presentan un baja calidad, asegurando estándares de accesibilidad universal y seguridad.
LET2: Sostenibilidad Urbana	OET 3: Alcanzar estándares de calidad y accesibilidad de infraestructura existente	**Programa de mejoramiento y construcción de pavimentación de calzadas:**
		Reconfiguración de la ribera del Río Elqui para construcción de área verde (parque) en zonas urbanas, mitigando posibles impactos ante riesgo de desastres
		Elaboración de Ordenanza de mobiliario urbano y especies vegetales (tipos de árboles/arbustos, poda, riego, etc.) con énfasis en la identidad territorial de Vicuña
		Programa de mejoramiento y construcción de áreas verdes comunales de Vicuña
		Estudio, Diseño y Construcción del **Parque Cerro La Virgen**
		Estudio, Diseño y Construcción del **Parque Villaseca**
		Elaboración de estudio para la adquisición de terrenos y así, construir infraestructura pública
LET3: Mitigación Ambiental	OET 4: Desarrollar Infraestructura para mitigar escenarios vulnerables	**Instalación de reductores de velocidad**, para así, regular la velocidad vehicular en áreas residenciales y zonas de alta velocidad, mediante la implementación y mantenimiento de reductores de velocidad con alta reflectancia, protegiendo especialmente a peatones en zonas vulnerables y escolares.
		Estudio, Diseño e Implementación de refugios climáticos comunal, que contengan espacios seguros para el descanso, hidratación y confortabilidad a la comunidad.
		Implementación de riesgo tecnificado en áreas verdes comunales
		Implementación y mejoramiento de señalética y demarcación vial, focalizándose en intersecciones relevantes
	OET 5: Integrar el paisaje natural a infraestructura de espacio público	**Plan de reforestación con especies de bajo consumo hídrico** para zonas urbanas de Vicuña
		Mejoramiento y Construcción de Alumbrado exterior con Norma Lumínica DS1
		Mejoramiento e instalación de mobiliario urbano en espacios públicos, tales como, bancas, basureros, alcorques, grifos, entre otros.

Fuente: Mapocho Consultores, 2025.

2.6.1 Definición y localización de proyectos PIIMEP de Vicuña

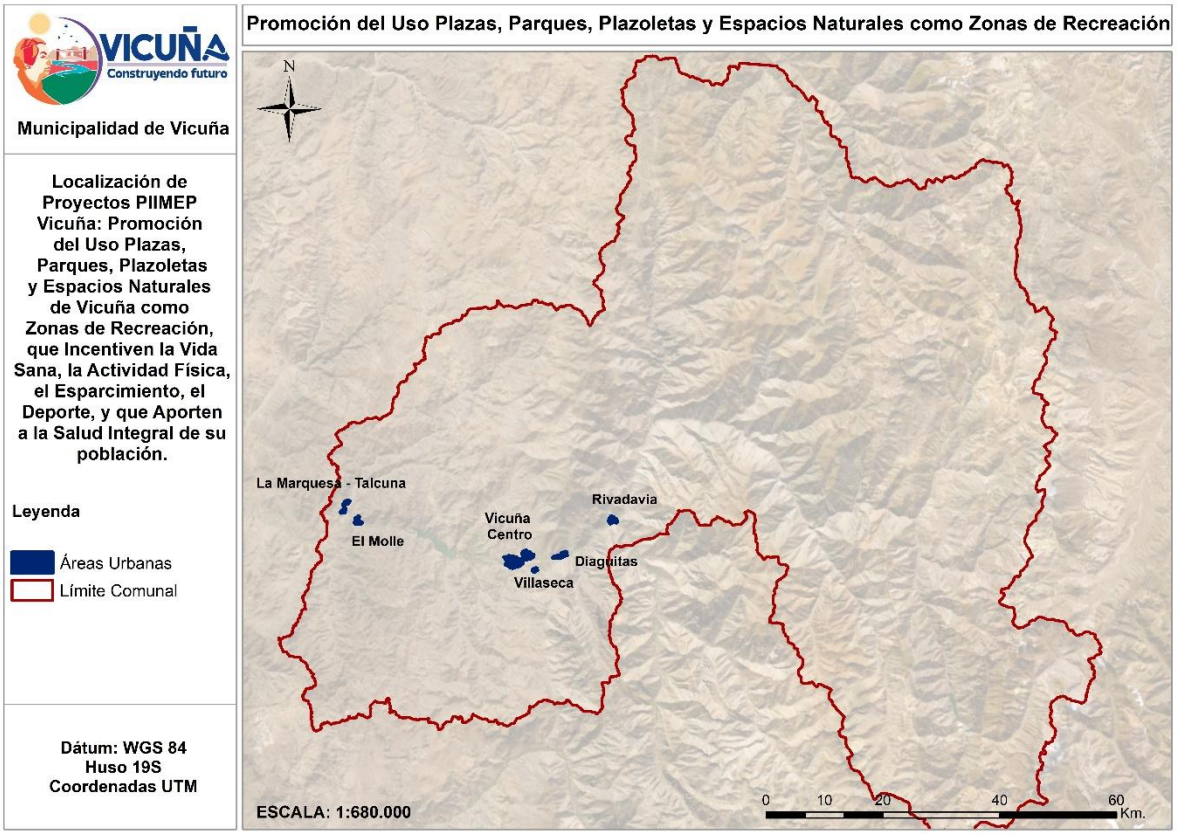
A continuación, se presenta la definición y localización de los proyectos del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Vicuña.

Proyecto N°1: Potenciar las capacidades técnicas en los equipos municipales (SECPLAN-DOM-DIDECO) que le permitan el correcto desarrollo de estudios ligados a iniciativas de proyectos PIIMEP



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

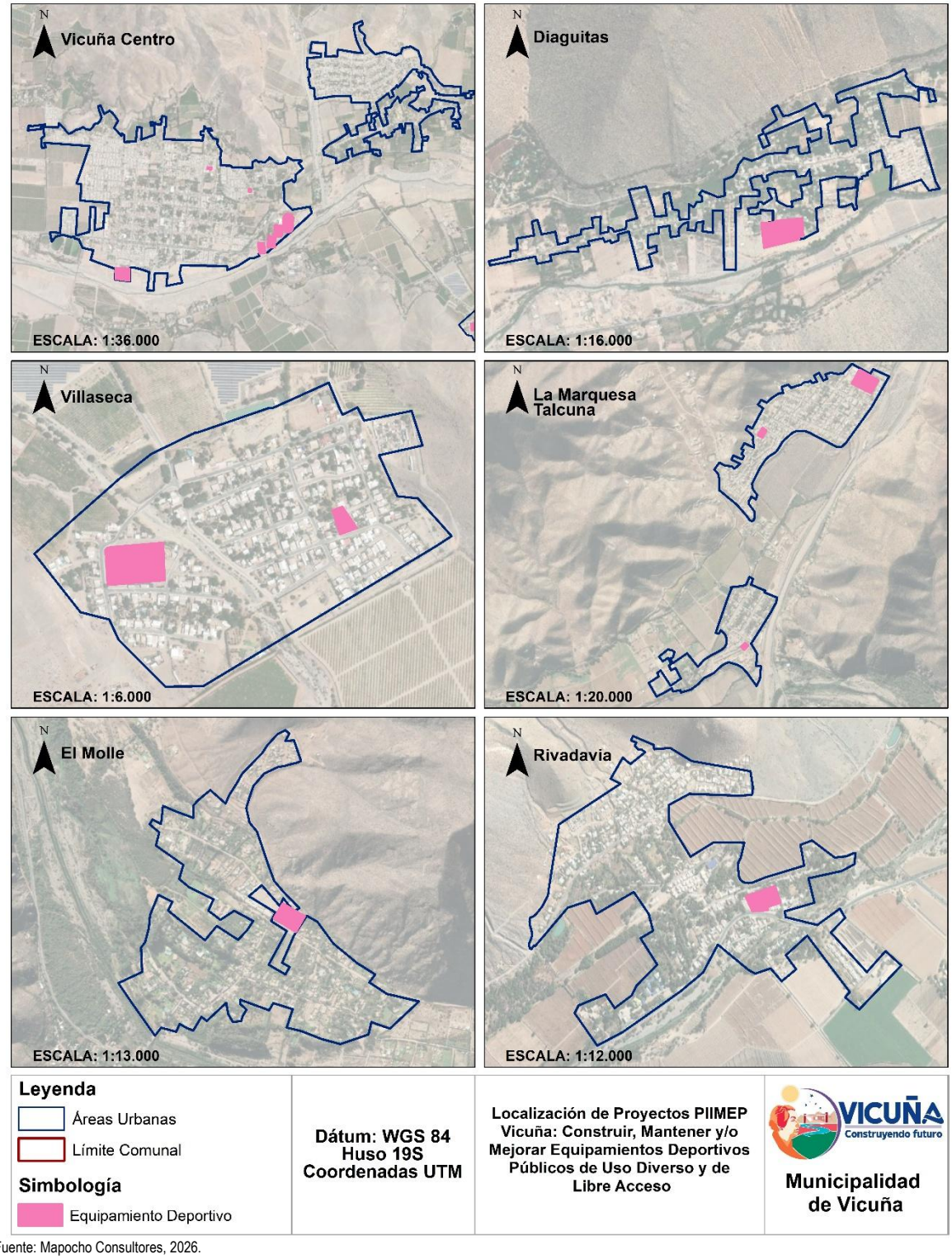
Proyecto N°2: Promoción del uso plazas, parques, plazoletas y espacios naturales de Vicuña como zonas de recreación, que incentiven la vida sana, la actividad física, el esparcimiento, el deporte, y que aporten a la salud integral de su población



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

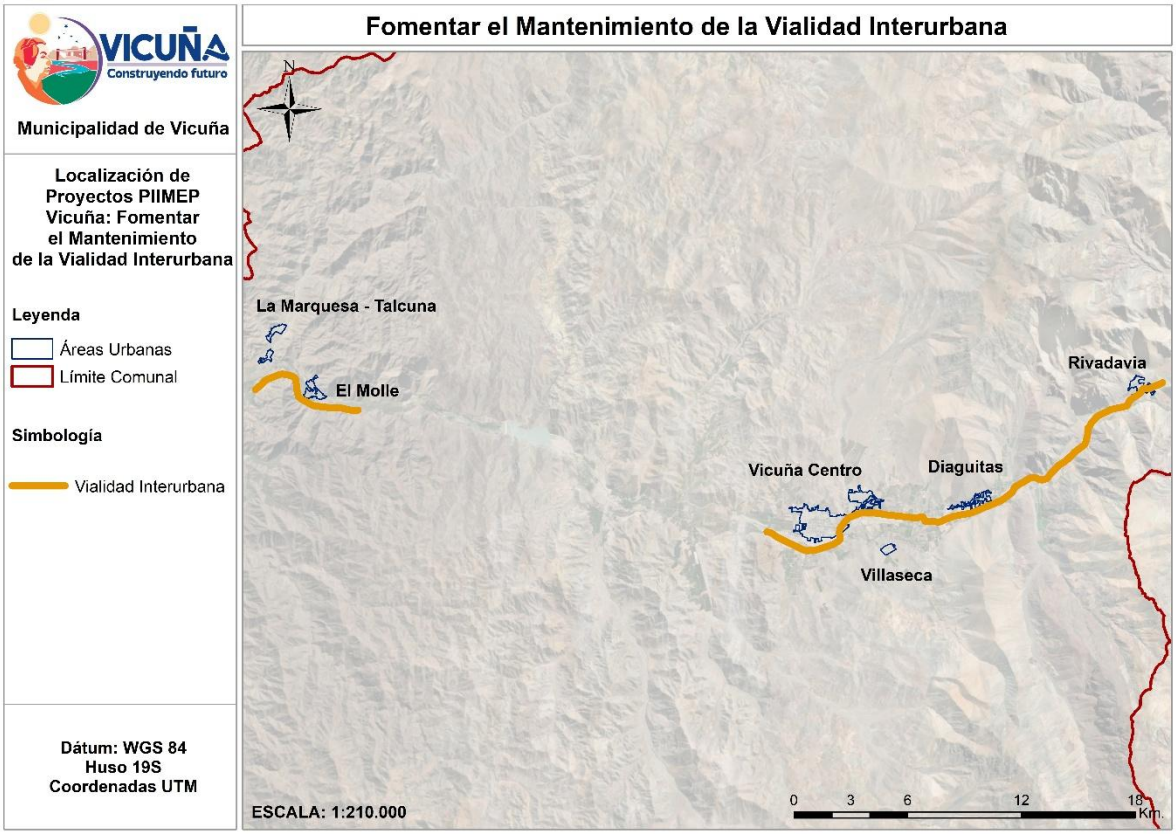
Proyecto N°3: Construir, mantener y/o mejorar equipamientos deportivos públicos de uso diverso y de libre acceso

Construir, Mantener y/o Mejorar Equipamientos Deportivos Públicos de Uso Diverso y de Libre Acceso Según Sector Urbano de Vicuña



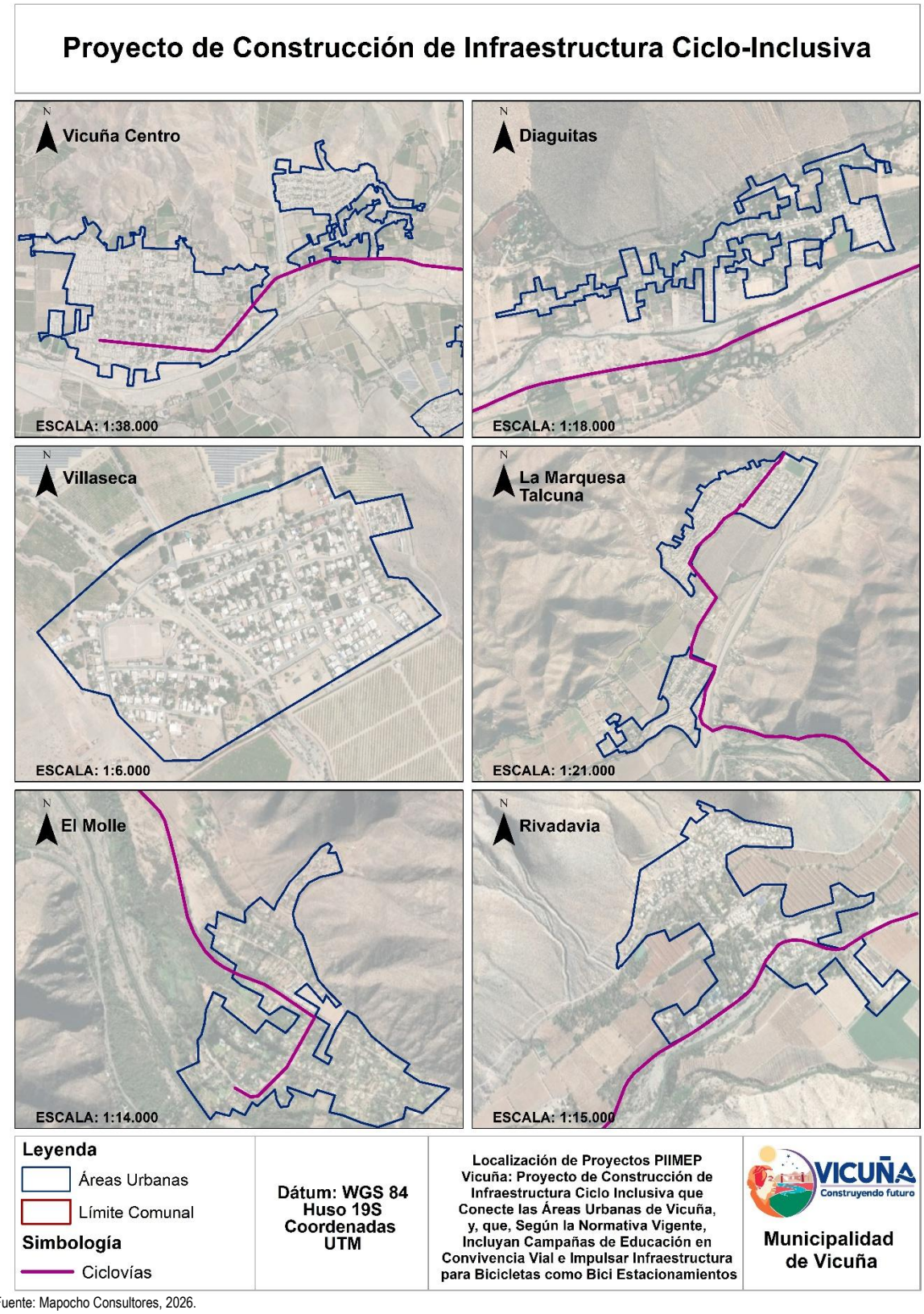
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°4: Fomentar el mantenimiento de la vialidad interurbana



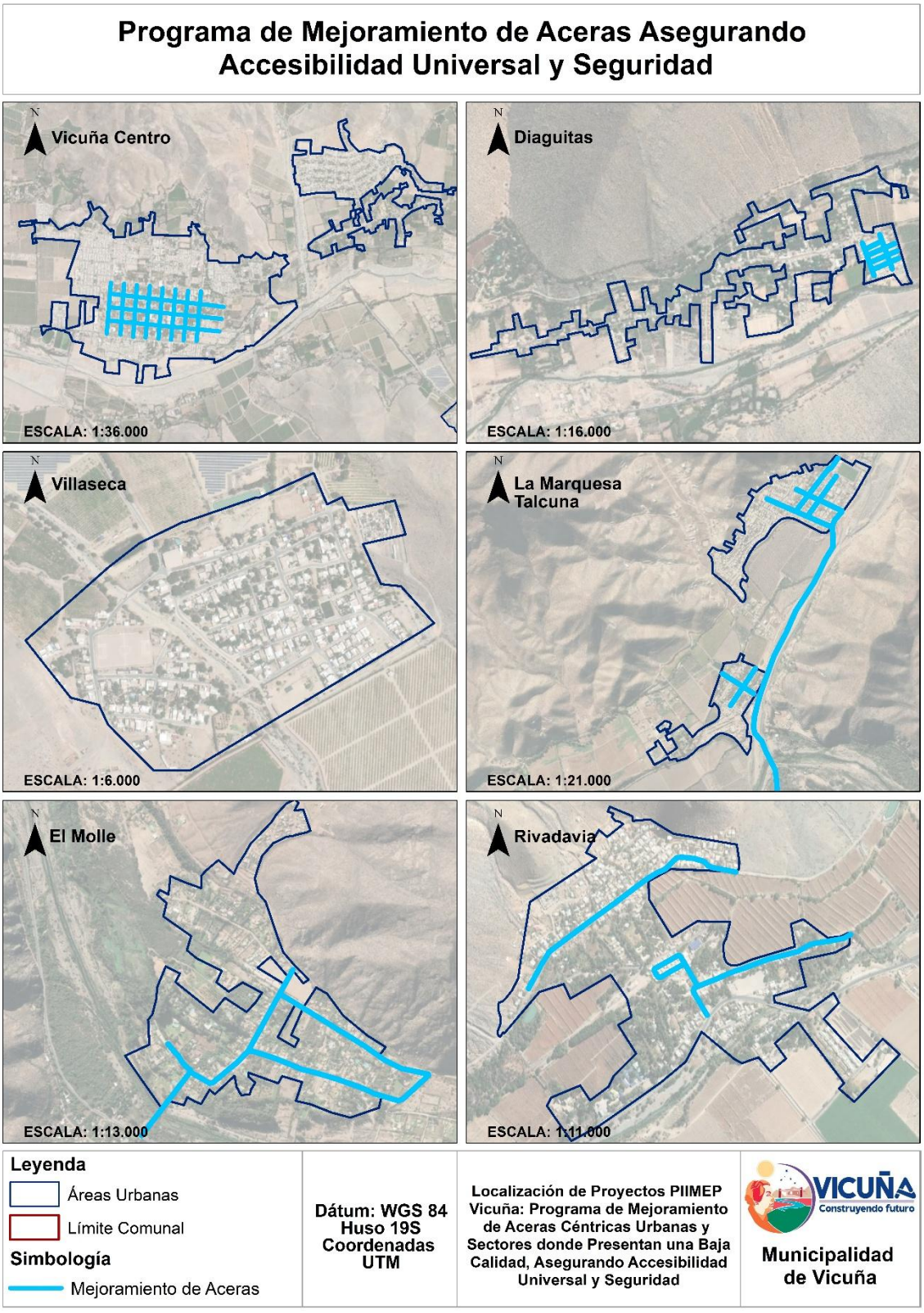
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°5: Proyecto de construcción de infraestructura ciclo inclusiva que conecte las áreas urbanas de Vicuña, y, que, según la normativa vigente, incluyan campañas de educación en convivencia vial e impulsar infraestructura para bicicletas como bici estacionamientos



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

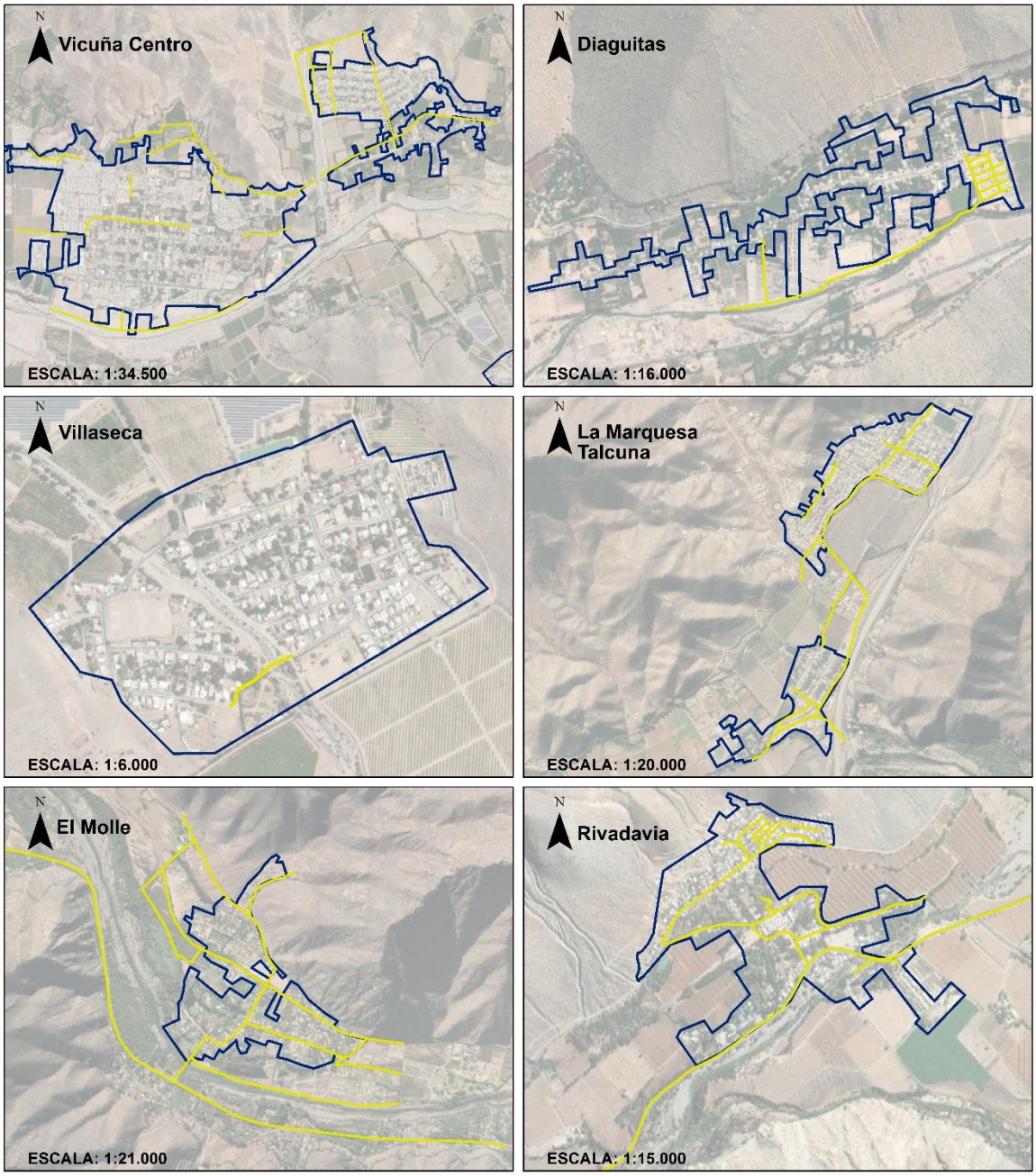
Proyecto N°6: Programa de mejoramiento de aceras céntricas urbanas y sectores donde presentan una baja calidad, asegurando accesibilidad universal y seguridad



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°7: Programa de mejoramiento y construcción de pavimentación de calzadas

Programa de Mejoramiento y Construcción de Pavimentación de Calzadas



Leyenda

Áreas Urbanas

Límite Comunal

Simbología

Mejoramiento de Vías

Dátum: WGS 84
Huso 19S
Coordenadas UTM

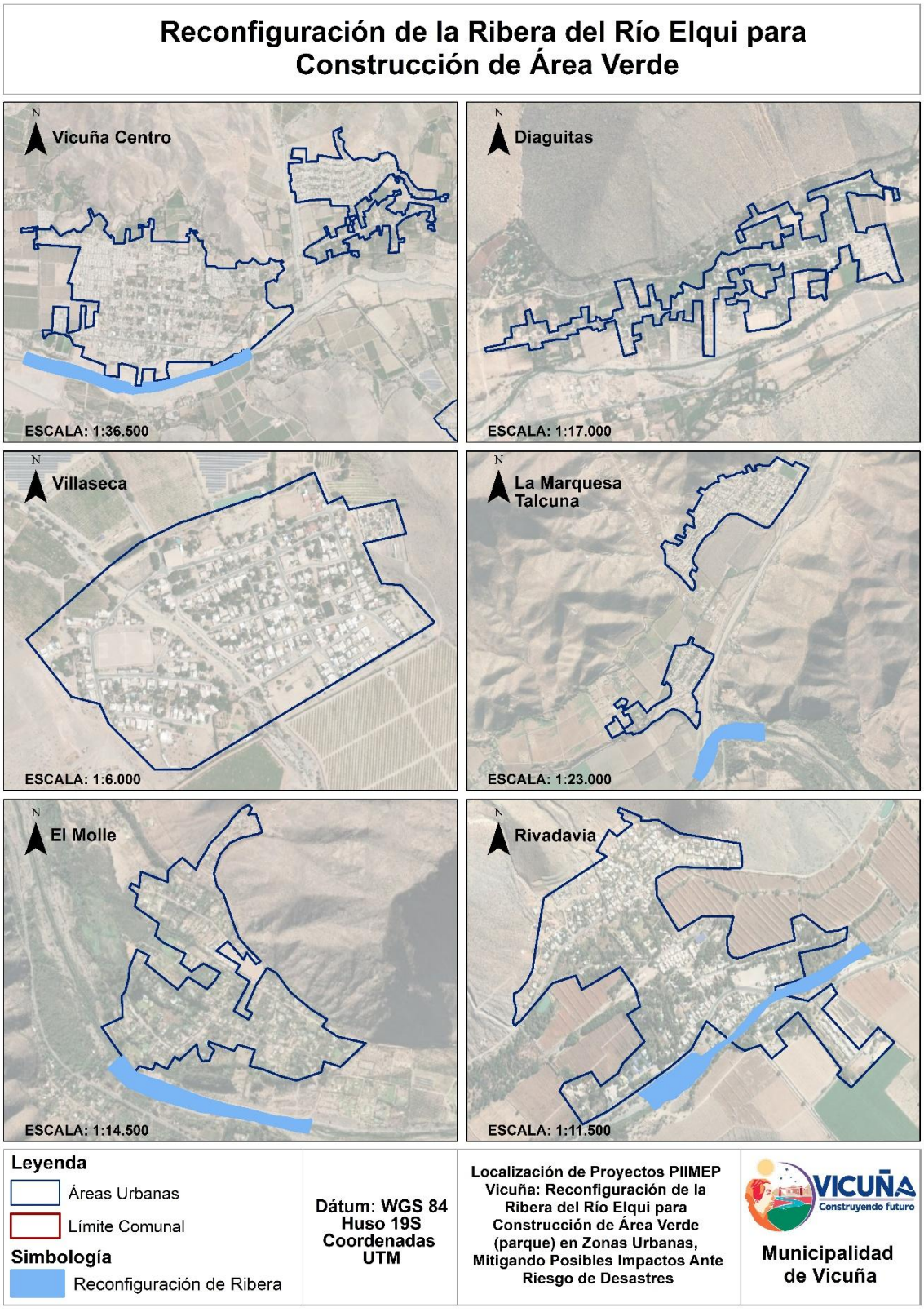
Localización de Proyectos PIIMEP Vicuña: Programa de Mejoramiento y Construcción de Pavimentación de Calzadas

VICUÑA Construyendo futuro

Municipalidad de Vicuña

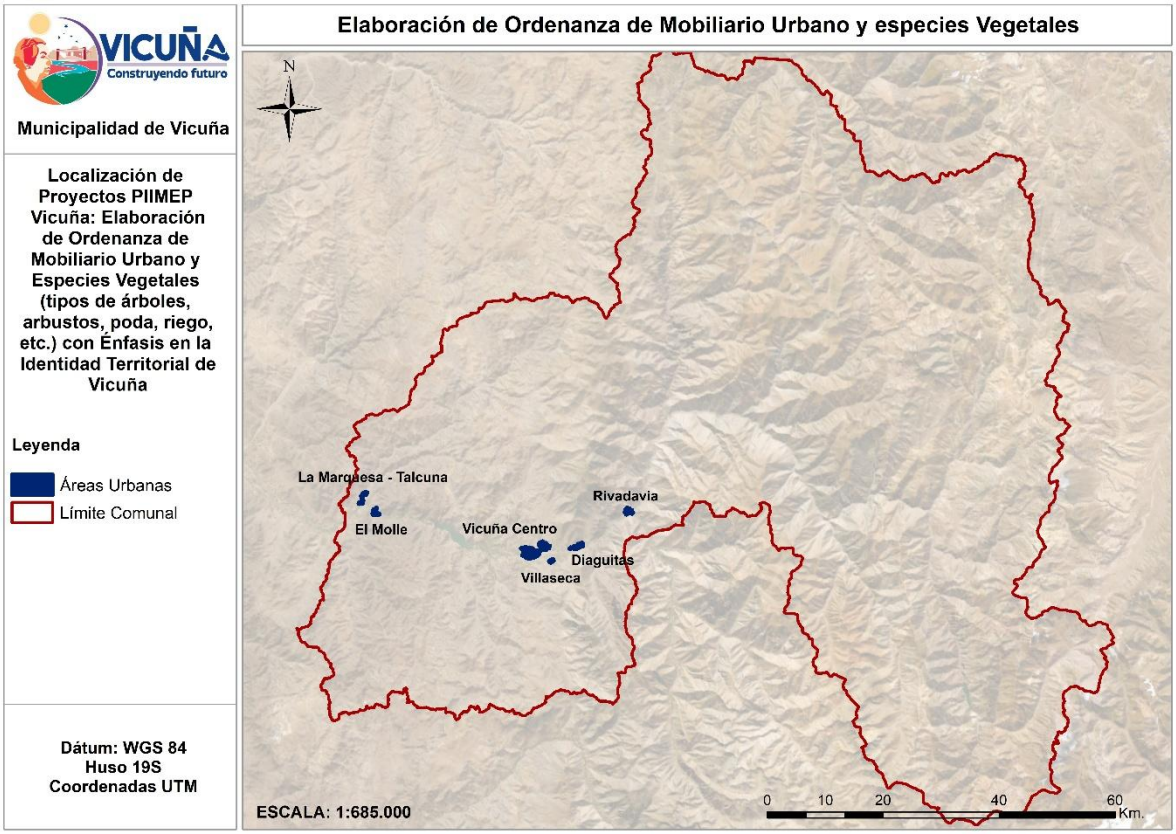
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°8: Reconfiguración de la ribera del Río Elqui para construcción de área verde (parque) en zonas urbanas, mitigando posibles impactos ante riesgo de desastres



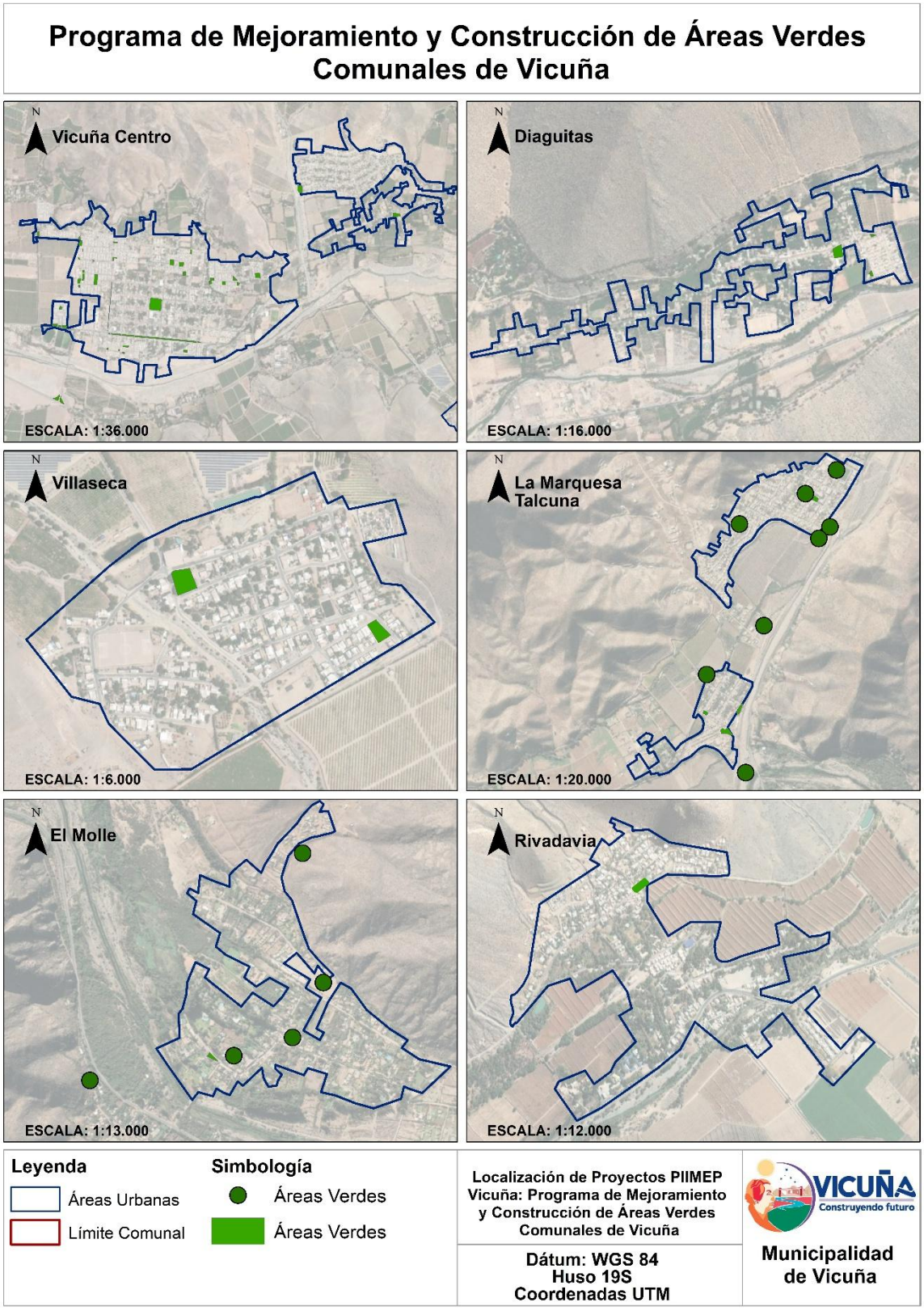
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°9: Elaboración de Ordenanza de mobiliario urbano y especies vegetales (tipos de árboles/arbustos, poda, riego, etc.) con énfasis en la identidad territorial de Vicuña



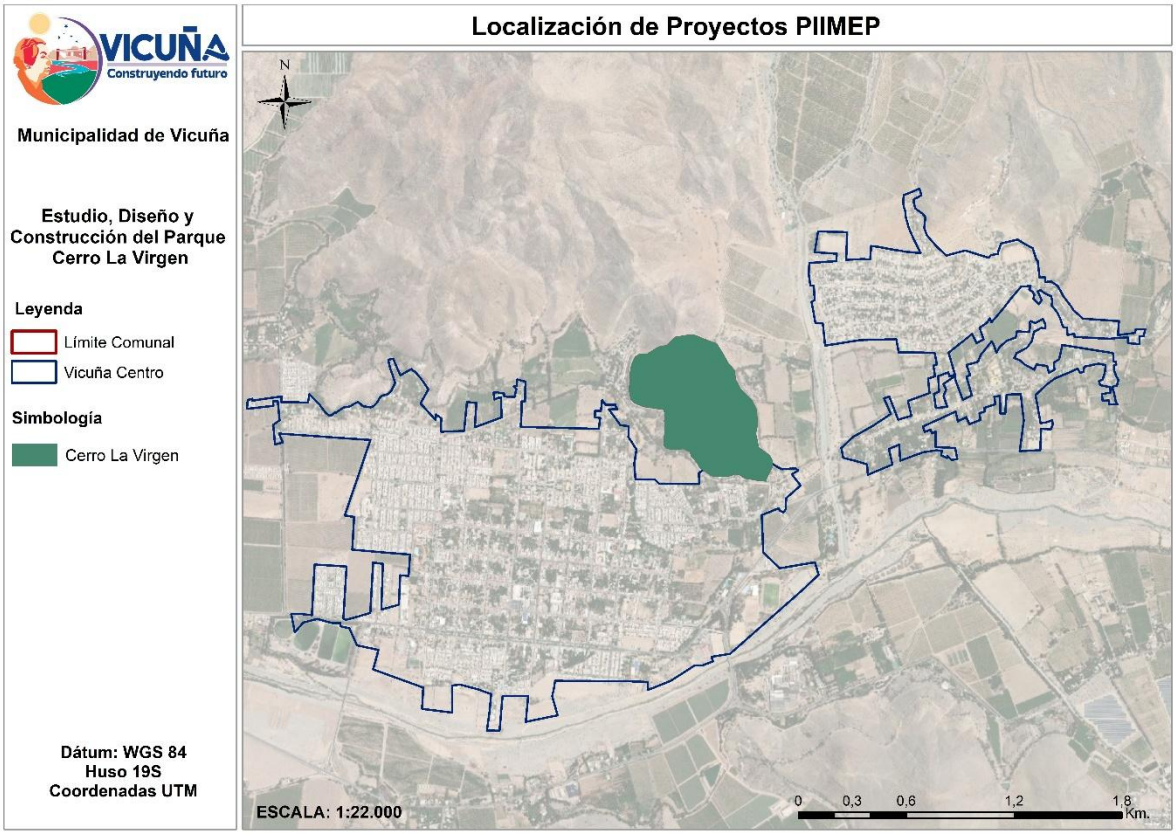
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°10: Programa de mejoramiento y construcción de áreas verdes comunales de Vicuña



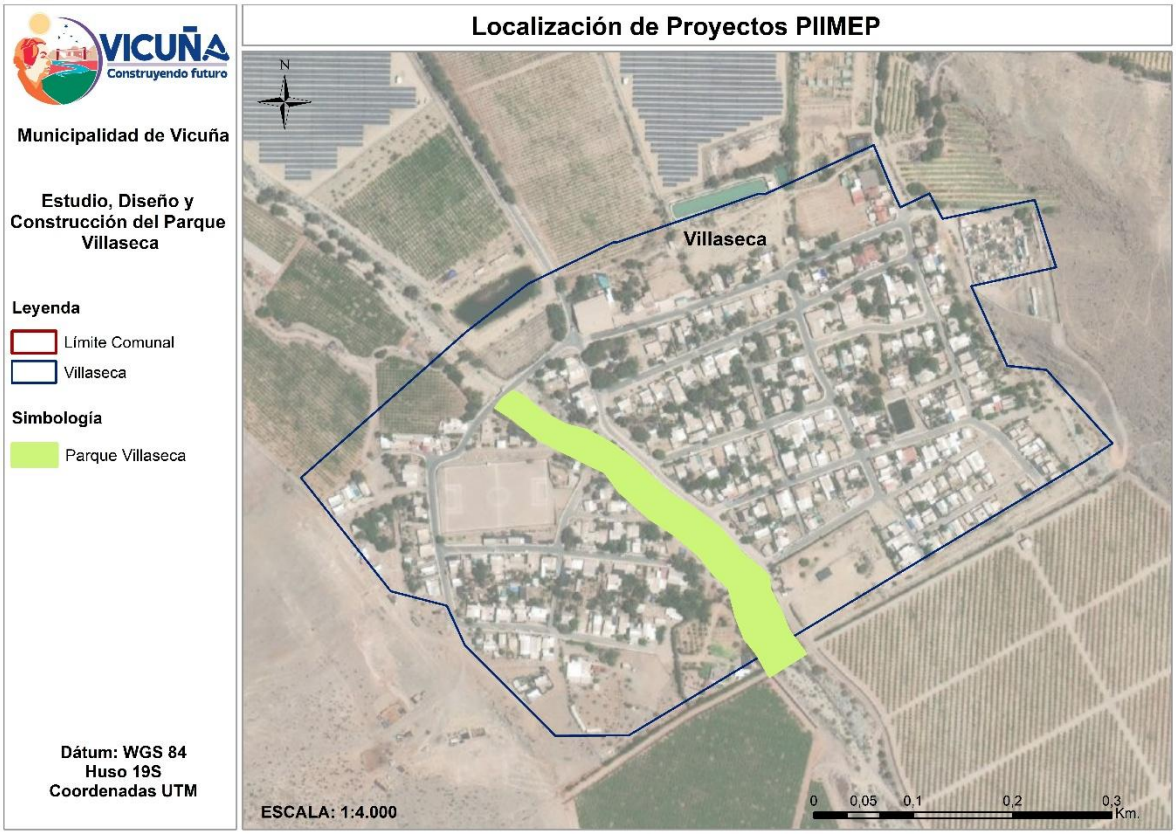
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°11: Estudio, Diseño y Construcción del Parque Cerro La Virgen



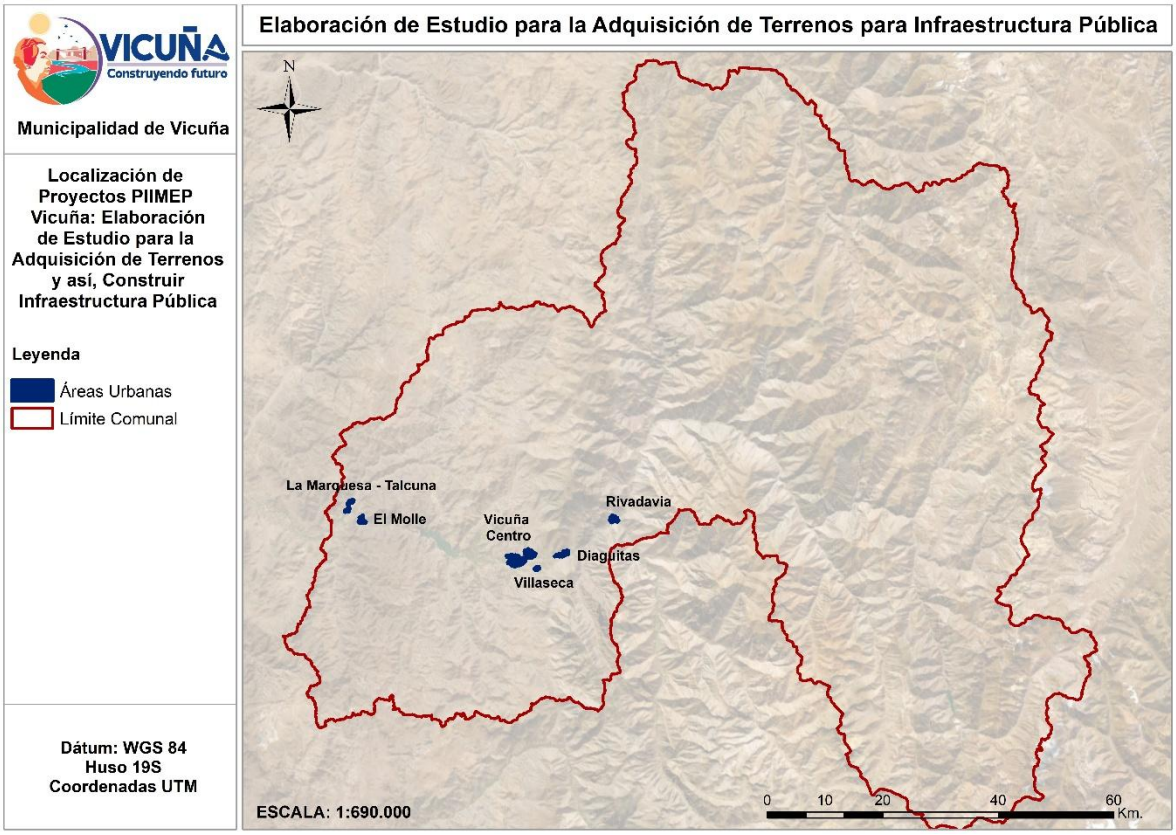
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°12: Estudio, Diseño y Construcción del Parque Villaseca



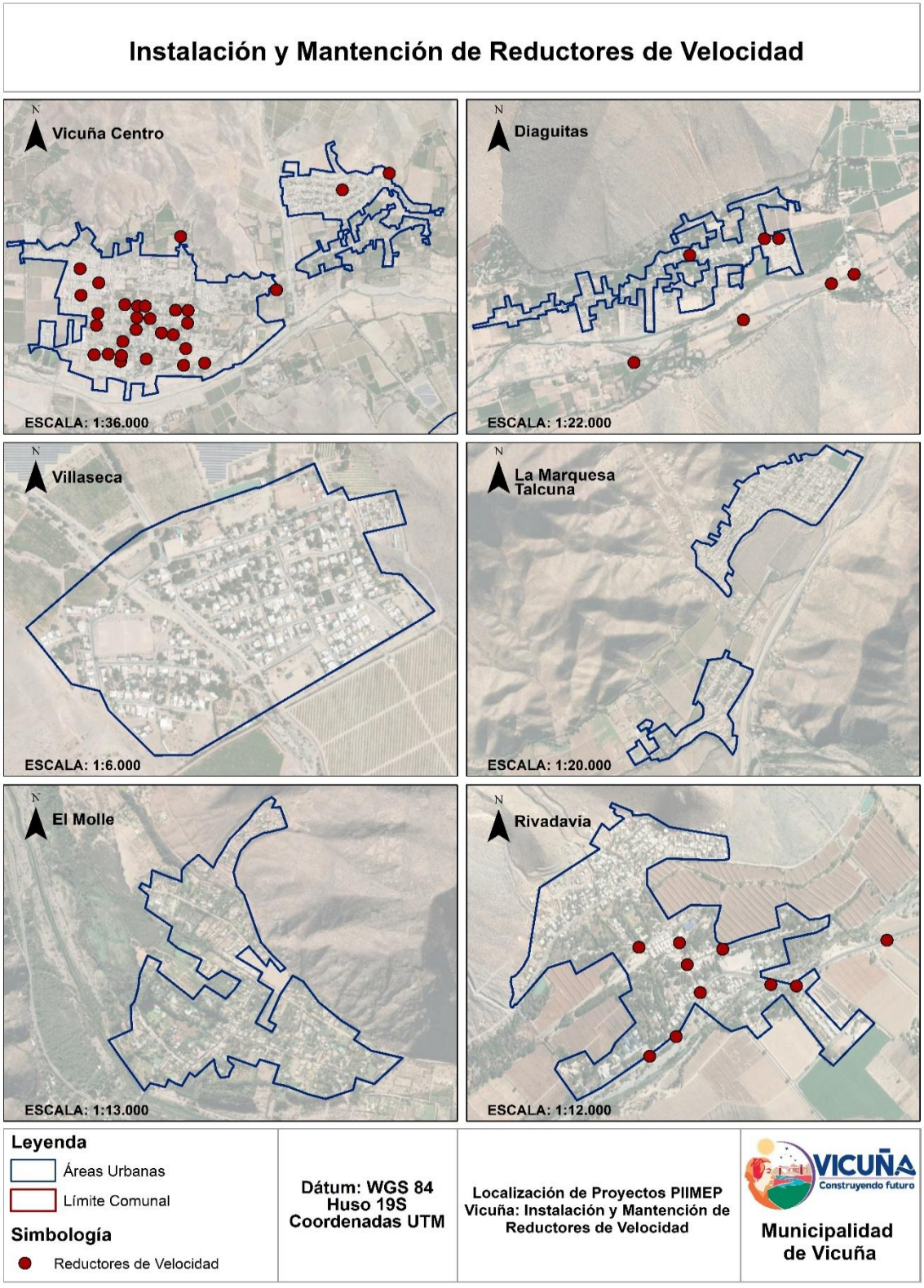
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°13: Elaboración de estudio para la adquisición de terrenos y así, construir infraestructura pública



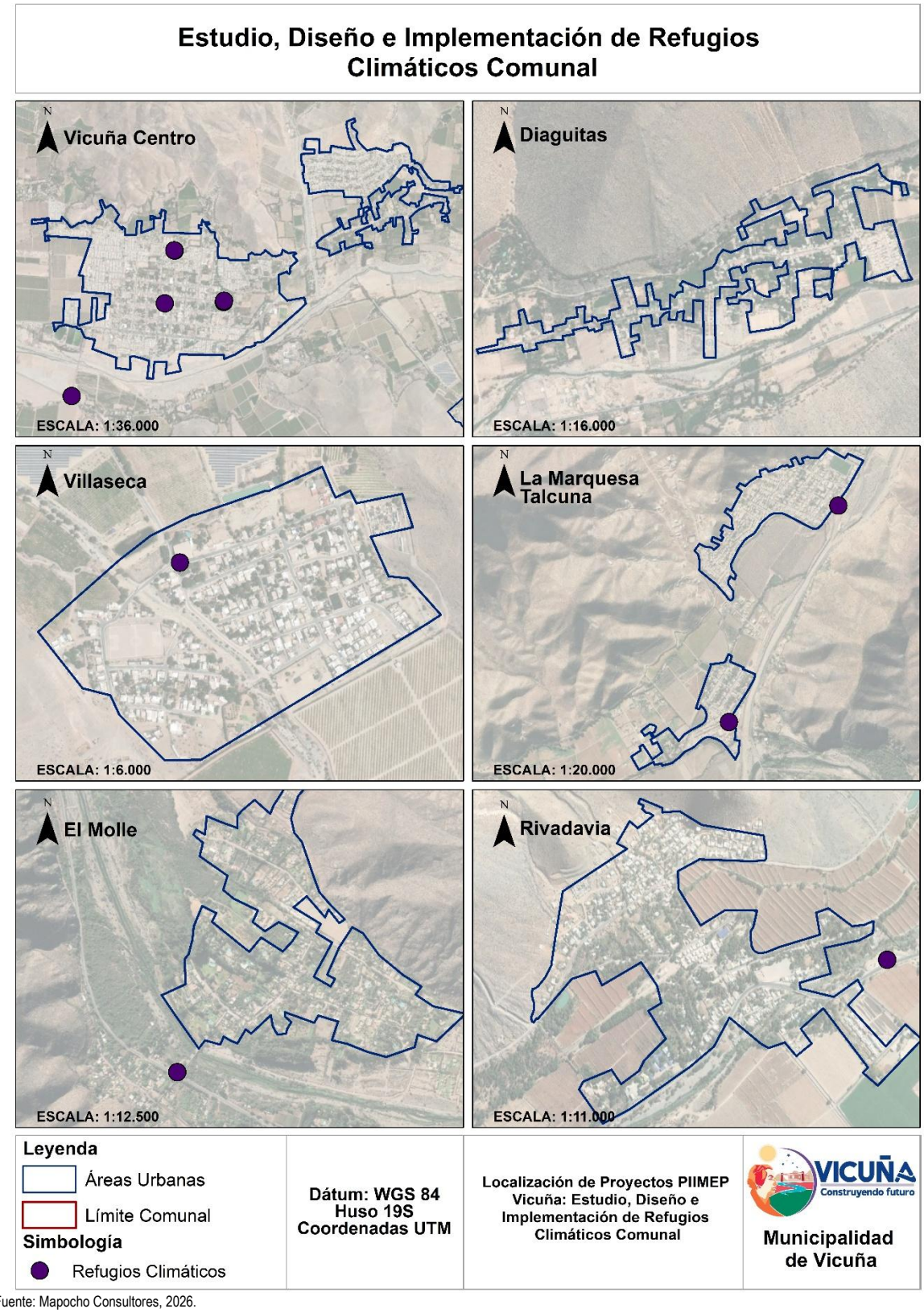
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°14: Instalación de reductores de velocidad, para así, regular la velocidad vehicular en áreas residenciales y zonas de alta velocidad, mediante la implementación y mantenimiento de reductores de velocidad con alta reflectancia, protegiendo especialmente a peatones en zonas vulnerables



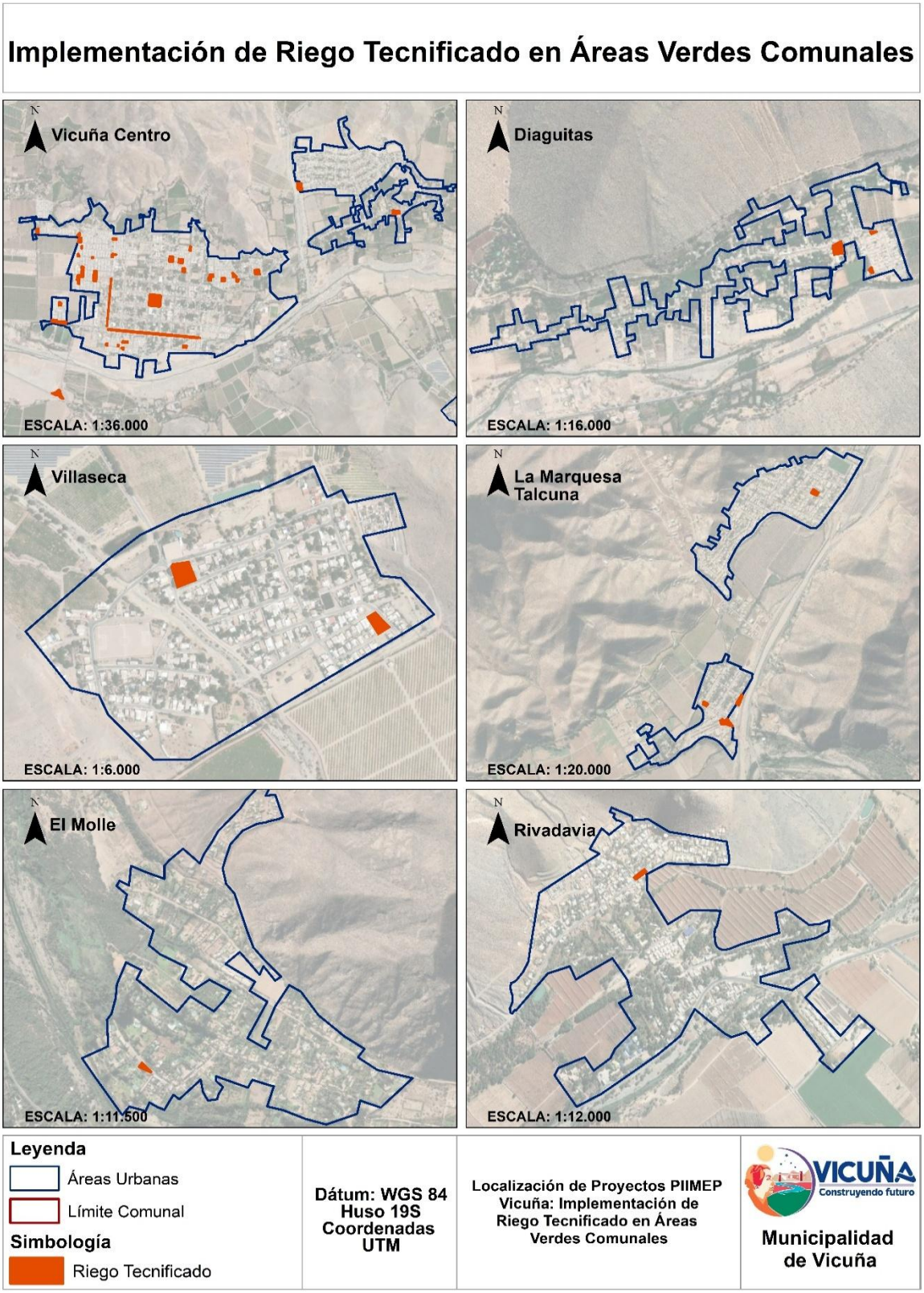
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°15: Estudio, Diseño e Implementación de refugios climáticos comunal, que contengan espacios seguros para el descanso, hidratación y confortabilidad a la comunidad



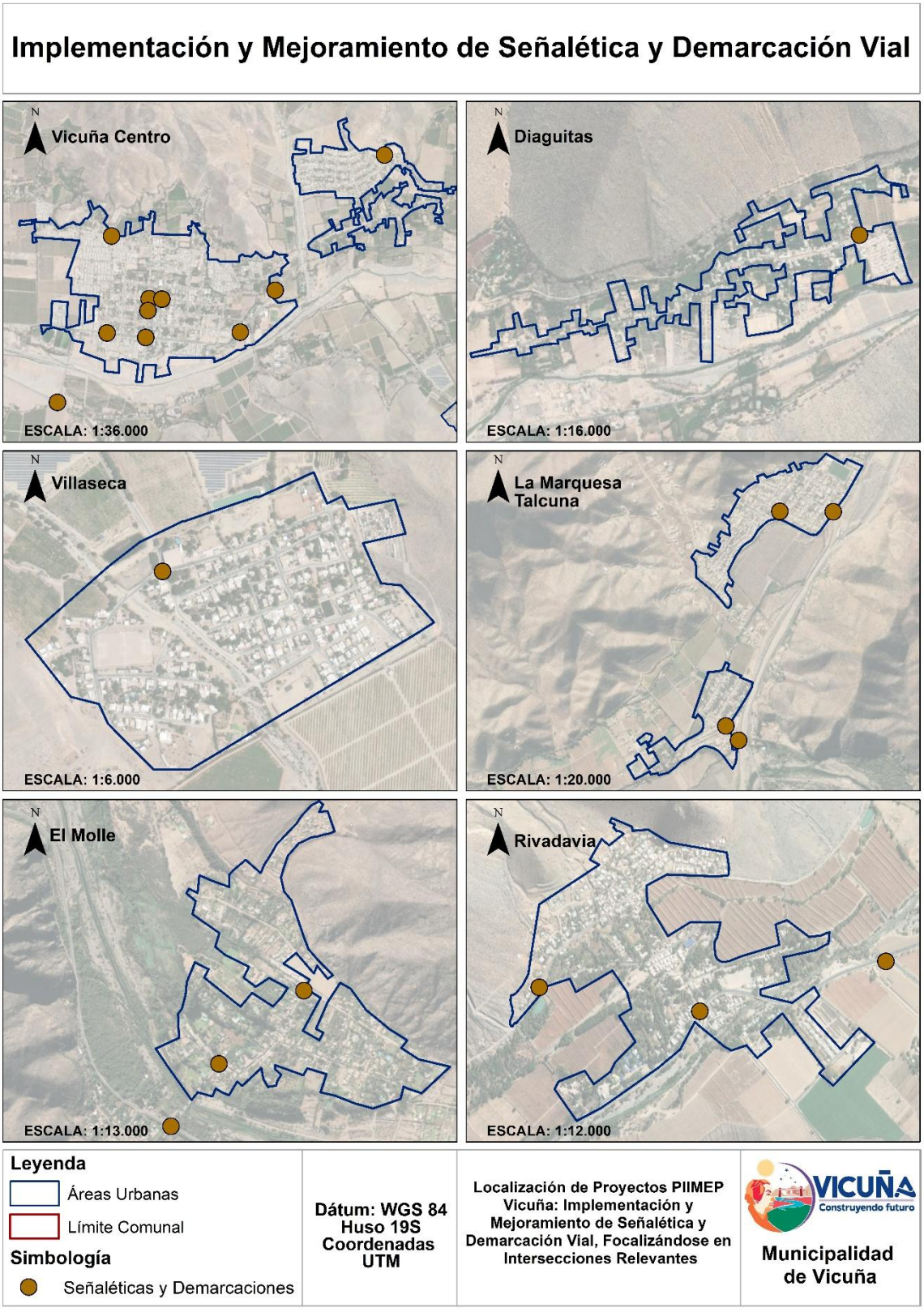
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°16: Implementación de riego tecnificado en áreas verdes comunales



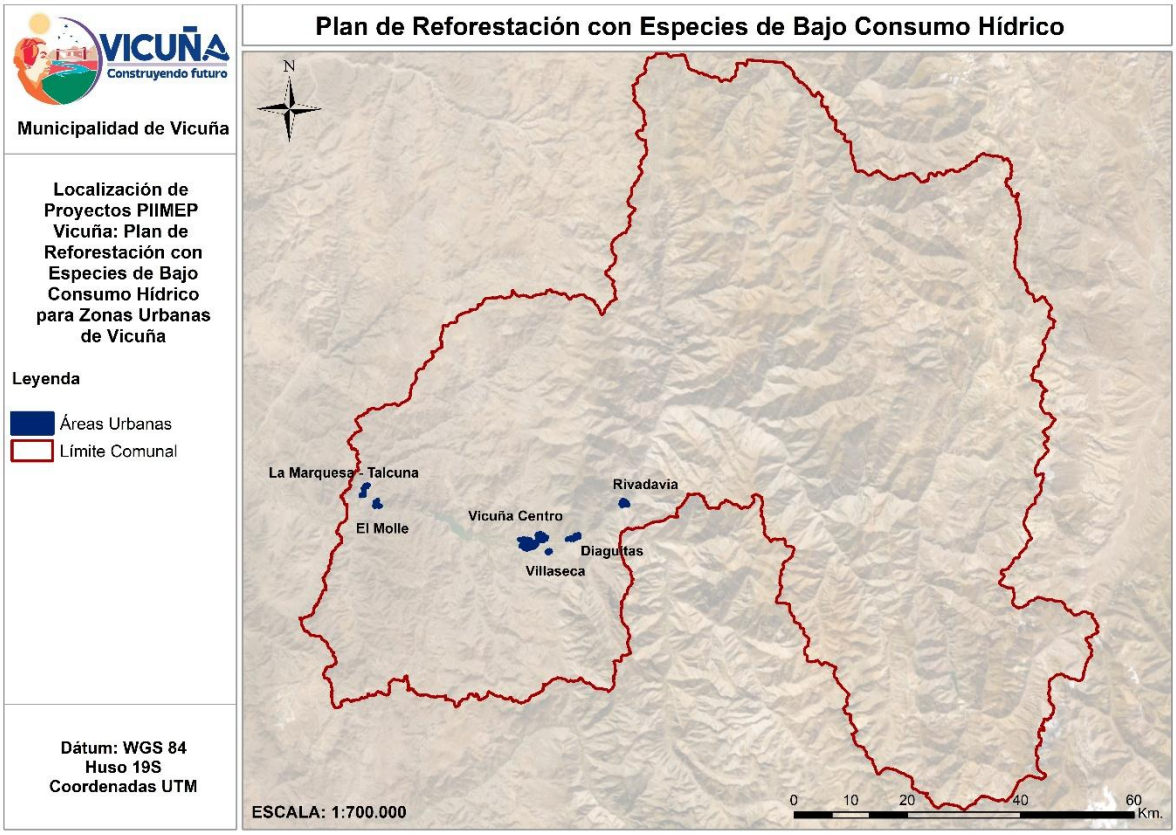
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°17: Implementación y mejoramiento de señalética y demarcación vial, focalizándose en intersecciones relevantes



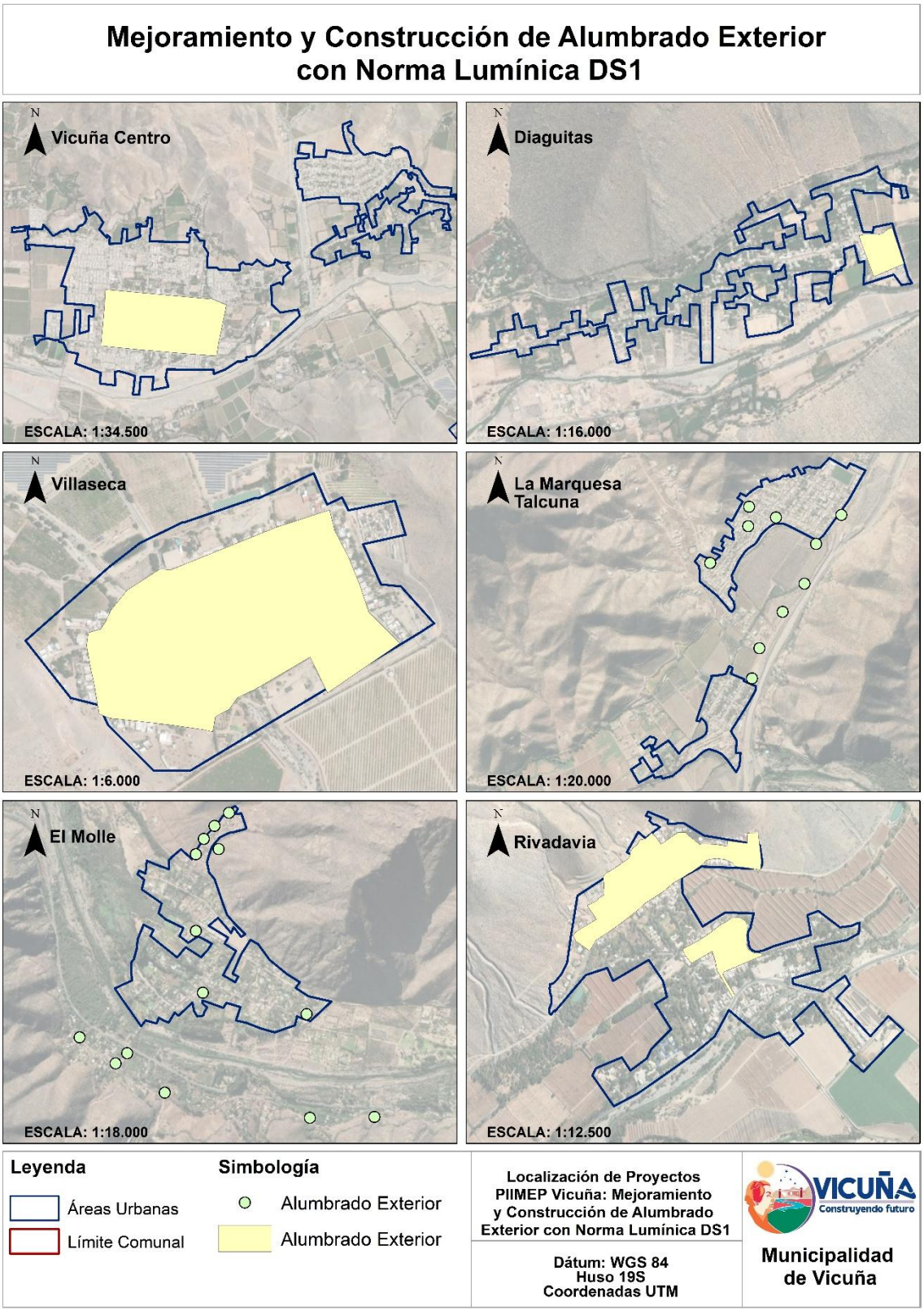
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°18: Plan de reforestación con especies de bajo consumo hídrico para zonas urbanas de Vicuña



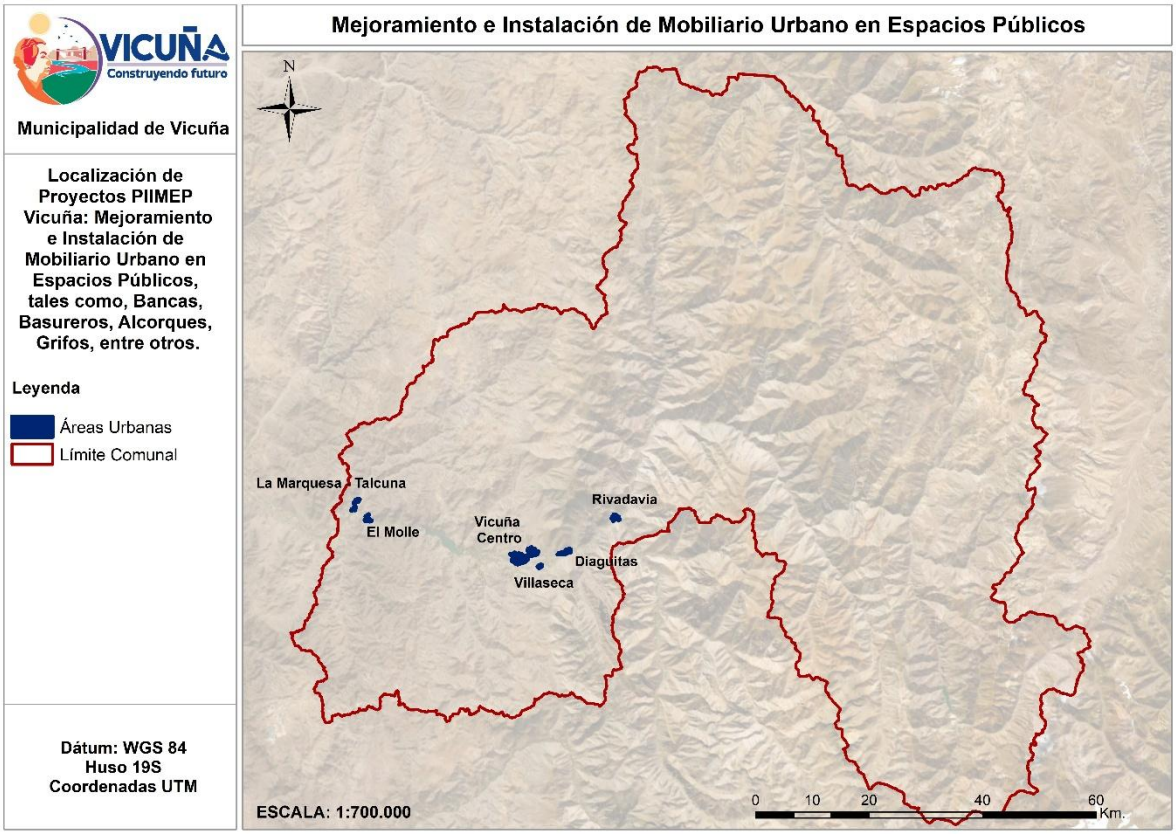
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°19: Mejoramiento y Construcción de Alumbrado exterior con Norma Lumínica DS1



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Proyecto N°20: Mejoramiento e instalación de mobiliario urbano en espacios públicos, tales como, bancas, basureros, alcorques, grifos, entre otros



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

PIMEP

PLAN DE INVERSIÓN



VICUÑA
Construyendo futuro

3. PRIORIZACIÓN PLAN DE INVERSIONES

3.1 Enfoque Metodológico

En el contexto de la elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos (PIIMEP), se establece en la Imagen Objetivo, la formulación y ejecución del plan, tras la aprobación de la propuesta de iniciativas incluidas en la cartera de proyectos municipales por el comité técnico. Cabe mencionar que el proceso de elaboración del PIIMEP convergió con la actualización del Plan de Desarrollo Comunal de Vicuña, lo cual, tras reuniones de trabajo entre el equipo técnico municipal y Mapocho Consultores, se optó por generar una metodología de priorización que abarcara a ambos instrumentos de planificación territorial, con la finalidad de optimizar los procesos de participación de los funcionarios municipales y también., de la comunidad.

3.2 Plan de Inversión

La priorización de iniciativas de inversión del PIIMEP es un elemento considerado preliminarmente para la ejecución de los proyectos específicos. En esta línea, el comité experto municipal en base una evaluación multicriterio, debe decidir cuáles serán las iniciativas que estarán enmarcadas como alta, mediana o baja prioridad. La evaluación multicriterio debe contener ciertos elementos base, como: a) Factibilidad, b) Impacto sobre la Población, c) Adaptación al suelo urbano y d) Participación Ciudadana. A continuación, se explica cada una de las variables que se deben utilizar para priorizar técnicamente las iniciativas:

3. **Evaluación multicriterio de proyectos, obras y medidas:** A partir de la cartera de proyectos preliminar, se realiza una evaluación en donde se establecen cuatro criterios, para definir la priorización.
    - **I. Factibilidad:** Considera la aplicabilidad del proyecto a través de dos subcriterios: **Prioridad** y **visión comunal e inversión**. La prioridad y visión comunal indica el estado de importancia que debería tener el proyecto dentro del municipio, mientras que la inversión toma en cuenta la prioridad en la destinación de recursos para ejecutar el proyecto.
    - **II. Impacto sobre la población:** Considera la aplicabilidad del proyecto teniendo en cuenta dos subcriterios: **Equidad urbana y conectividad comunal** y **cohesión urbana**. El primer subcriterio busca la equidad territorial y de accesibilidad para los habitantes de la comuna, mientras que la cohesión urbana busca la construcción de una trama urbana conectada dentro de la comuna.
    - **III. Adaptación del suelo urbano:** Considera la aplicabilidad del proyecto mediante tres subcriterios: **Promoción sustentable del suelo urbano**, **accesibilidad universal** y **disponibilidad de suelo**. El primer subcriterio busca la ejecución del proyecto mediante técnicas de uso sustentable, como riego sustentable, promoción de la movilidad no motorizada, aumento de la vegetación en espacios públicos, entre otros; la accesibilidad universal busca que la ejecución del proyecto considere facilidades de desplazamiento para personas con movilidad reducida u otras capacidades físicas; por último, se busca la disponibilidad de suelo, ya que la falta de suelo y espacio urbano es una de la principales problemáticas para el desarrollo de proyectos en Vicuña.
    - **IV. Participación Ciudadana:** Corresponde a la priorización otorgada mediante los talleres participativos en donde se expuso la cartera de proyectos durante la Etapa III del estudio.

La definición de priorización es comprendida como una instancia de ordenamiento temporal de las iniciativas en base a las diversas variables presentadas anteriormente. Con este mecanismo, tanto los fondos que provienen por la Ley de Aportes al Espacio Público, en conjunto con acciones para postular a otros fondos sectoriales, se invierten en base a la medida de urgencia que posee cada uno de los territorios. A continuación, se expone la categorización de la priorización:

	Prioridad Alta: Iniciativa **Muy Importante** a nivel comunal/Territorial
	Prioridad Media: Iniciativa **Medianamente Importante** a nivel comunal/Territorial
	Prioridad Baja: Iniciativa **Importante** a nivel comunal/Territorial

En los siguientes apartados, se presenta la síntesis de resultados de priorización con la comunidad, es decir, un insumo cualitativo y cuantitativo para la definición técnica de la cartera de proyectos del plan, que en base a lo expuesto por la administración municipal, el énfasis de este PIIMEP será financiar iniciativas ligadas a la movilidad de Vicuña, un ámbito que está diagnosticado como un elemento de suma alta urgencia desarrollar alternativas de solución.

3.3 Proceso de Participación Técnica y Ciudadana

Tal como se expuso anteriormente, la participación comunitaria es un insumo para el municipio para incorporarlo a la definición de la cartera priorizada de proyectos PIIMEP. Es por esto, que durante los meses de diciembre de 2025 y enero de 2026, se realizó el proceso de participación ciudadana en el marco del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) y la actualización del Plan de Desarrollo Comunal de Vicuña. En este proceso, se presentaron y validaron los resultados del estudio con la comunidad y personal municipal, los cuales se clasifican en tres tipologías distintas, utilizando la misma metodología.

- **Taller presencial**: Los talleres se llevaron a cabo en los seis territorios de la comuna de Vicuña, a los cuales concurrieron personas para validar la Cartera de proyectos propuesta.
- **Sesión de concejo municipal:** De la misma manera anterior, se dispone de una instancia de participación de los concejales de la comuna, quienes priorizaron la cartera de proyectos presentada.
- **Sesión con Directores Municipales[62]:** En esta instancia, se busca recolectar información técnica del modelo de planificación estratégica, y la validación de los proyectos contenidos en el PIIMEP.

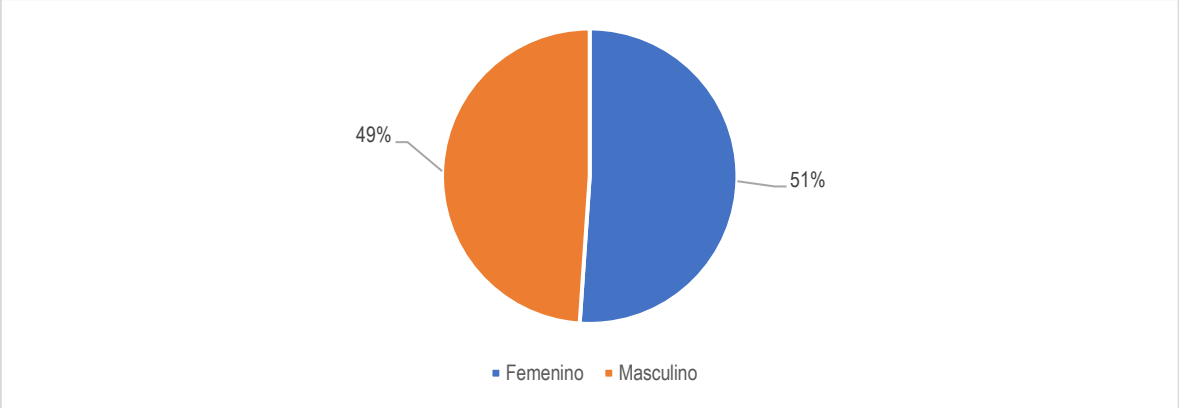
3.3.1 Resultados Proceso Participativo

Esta parte del capítulo proporciona una visión general de los resultados obtenidos del proceso de participación ciudadana llevado a cabo en el marco del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de Vicuña. En primer lugar, se ofrece una síntesis de la asistencia registrada y validada durante este proceso, tanto en las convocatorias generales como en los talleres específicos realizados. En segundo término, se presentan los resultados globales y posteriormente se detallan según su priorización dentro del plan.

3.3.1.1 Registro de asistencia

El siguiente gráfico muestra la asistencia válidamente registrada a lo largo de todo el proceso de participación ciudadana, también se exhiben los resultados disgregados según género.

Gráfico N°30: Registro de asistencia según género y rango etario de los participantes



Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2025.

A través de los registros de asistencia, se establece que, durante esta instancia, la participación ciudadana efectuada en la comuna de Vicuña tuvo un registro total de 92 personas válidamente inscritas, considerando al Concejo Municipal, Directores y Comunidad. De estos, un 51% corresponde al género femenino, un 49% adicional hace alusión a al género masculino, mientras que no se evidencian personas identificadas con otro género o no binario.

A modo de complementar la información de asistencia, en la siguiente tabla se exponen los registros de manera individual, es decir, según cada uno de los talleres realizados durante el proceso de participación ciudadana.

[62] Cabe mencionar, que la sesión con los directores municipales se realizó una presentación de la imagen objetivo del plan, y a la vez, dar a conocer la cartera preliminar de proyectos. No obstante, no se ejecutó el ejercicio de priorización.

Tabla N°100: Asistencia según tipo de taller y género del participante

Actividad	Fecha	Género			Total
		Femenino	Masculino	Otro	
Sesión Concejo Municipal	10 de diciembre de 2025	2	5	0	7
Presentación Directores Municipales	20 de enero de 2026	2	12	0	14
Taller Sector Cordillera	20 de enero de 2026	3	15	0	18
Taller Sector Centro	21 de enero de 2026	37	10	0	47
Taller Sector Costa	22 de enero de 2026	3	3	0	6
TOTAL					**92**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

3.3.2 Priorización participativa

La integración de la comunidad en la selección de proyectos estratégicos, en la fase conocida como la etapa de la Cartera de Proyectos, es un componente crucial en la gestión de proyectos. Durante este proceso, se han desarrollado instancias participativas presenciales. En estas instancias, se presentó la Cartera de Proyectos compuesta por 10 iniciativas que en base al diagnóstico integrado, el equipo técnico consideró pertinente priorizar con la comunidad, junto con una explicación detallada del estado del proceso del plan y su metodología.

Con relación a esta última, se basó en la priorización de las iniciativas utilizando las categorías de Alta, Media y Baja, al igual como lo estipula la priorización técnica del plan. Esta metodología posibilitó asignar un valor temporal mediante una valorización en puntaje, manteniendo así el enfoque participativo y garantizando una evaluación equitativa de los proyectos por parte de la comunidad. Es decir, a los participantes se les expuso que la percepción de prioridad estaba basada en:

Prioridad Alta: Iniciativa **Muy Importante** a nivel comunal/Territorial

Prioridad Media: Iniciativa **Medianamente Importante** a nivel comunal/Territorial

Prioridad Baja: Iniciativa **Importante** a nivel comunal/Territorial

Cabe mencionar que, en caso de priorizar la iniciativa en Prioridad Baja o Prioridad Media, estas son igualmente consideradas dentro de la cartera de iniciativas, sin efecto negativo de eliminación o similar, sino más bien, estas categorías son utilizadas para considerar las iniciativas que son más relevantes por sobre otras en términos de **temporalidad** para la comunidad.

3.3.2.1 Priorización de iniciativas de Movilidad por taller participativo

La sistematización de la información recopilada en estas instancias se basó principalmente en la suma de votos por cada una de las iniciativas y que se diferencian por cada macro sector (Centro – Cordillera y Costa) donde se realizaron las actividades, incorporando la votación de Concejales Municipales a los cuales, se les presentaron las mismas iniciativas que a la comunidad. De igual forma, se dejó una instancia para integrar ciertos elementos que requerían mayor especificidad, es decir, comentarios o elementos a considerar en la iniciativa presentada.

A continuación, se presenta la priorización de los proyectos de inversión ligados al ámbito de movilidad que están dentro del marco del PIIMEP de la comuna de Vicuña en base a la percepción de la comunidad.

Tabla N°101: Priorización proyecto N°1

1	**Instalación de reductores de velocidad, para regular la velocidad vehicular en áreas residenciales y zonas de alta velocidad, mediante la implementación y mantenimiento de reductores de velocidad con alta reflectancia, protegiendo especialmente a peatones en zonas vulnerables.**								
	Taller	**Especificación**	**ALTA**		**MEDIA**		**BAJA**		**TOTAL**
			Votos	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**
	Centro		38	92,68%	3	7,32%	0	0,00%	41
	Cordillera		12	70,59%	1	5,88%	4	23,53%	17
	Costa		4	66,67%	1	16,67%	1	16,67%	6
	Concejo Municipal		2	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	2
	TOTAL		**56**	**84,85%**	**5**	**7,58%**	**5**	**7,58%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

Tabla N°102: Priorización proyecto N°2

2	**Programa de mejoramiento de aceras céntricas urbanas y sectores donde presentan una baja calidad, asegurando accesibilidad universal y seguridad.**								
	Taller	**Especificación**	**ALTA**		**MEDIA**		**BAJA**		**TOTAL**
			Votos	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**
	Centro		41	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	41
	Cordillera		14	82,35%	1	5,88%	2	11,76%	17
	Costa		5	83,33%	1	16,67%	0	0,00%	6
	Concejo Municipal		2	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	2
	TOTAL		**62**	**93,94%**	**2**	**3,03%**	**2**	**3,03%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

Tabla N°103: Priorización proyecto N°3

3	**Programa de movilidad peatonal inclusiva**								
	Taller	**Especificación**	**ALTA**		**MEDIA**		**BAJA**		**TOTAL**
			Votos	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**
	Centro		41	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	41
	Cordillera		16	94,12%	1	5,88%	0	0,00%	17
	Costa		6	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	6
	Concejo Municipal		2	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	2
	TOTAL		**65**	**98,48%**	**1**	**1,52%**	**0**	**0,00%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

Tabla N°104: Priorización proyecto N°4

4	**Programa de mejoramiento y construcción de pavimentación de calzadas**								
	Taller	**Especificación**	**ALTA**		**MEDIA**		**BAJA**		**TOTAL**
			Votos	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**
	Centro		41	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	41
	Cordillera		9	52,94%	5	29,41%	3	17,65%	17
	Costa		6	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	6
	Concejo Municipal		1	50,00%	1	50,00%	0	0,00%	2
	TOTAL		**57**	**86,36%**	**6**	**9,09%**	**3**	**4,55%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

Tabla N°105: Priorización proyecto N°5

5	**Proyecto de construcción de infraestructura ciclo inclusiva que conecte las áreas urbanas de Vicuña, y que según la normativa vigente, incluyan campañas de educación en convivencia vial e impulsar infraestructura para bicicletas como biciestacionamientos.**								
	Taller	**Especificación**	**ALTA**		**MEDIA**		**BAJA**		**TOTAL**
			Votos	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**
	Centro		5	12,20%	5	12,20%	31	75,61%	41
	Cordillera		6	35,29%	8	47,06%	3	17,65%	17
	Costa		4	66,67%	2	33,33%	0	0,00%	6

	Concejo Municipal		1	50,00%	1	50,00%	0	0,00%	2
	TOTAL		**16**	**24,24%**	**16**	**24,24%**	**34**	**51,52%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

Tabla N°106: Priorización proyecto N°6

6	**Implementación y mejoramiento de señalética y demarcación vial, focalizándose en intersecciones relevantes**								
	Taller	**Especificación**	**ALTA**		**MEDIA**		**BAJA**		**TOTAL**
			Votos	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**
	Centro		41	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	41
	Cordillera		17	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	17
	Costa		6	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	6
	Concejo Municipal		0	0,00%	1	50,00%	1	50,00%	2
	TOTAL		**64**	**96,97%**	**1**	**1,52%**	**1**	**1,52%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

3.3.2.2 Priorización de iniciativas de Espacio Público por taller participativo

A su vez, y al igual que en los resultados de Movilidad, se expone la priorización de los proyectos de inversión ligados al ámbito de espacio público que están dentro del marco del PIIMEP de la comuna de Vicuña.

Tabla N°107: Priorización proyecto N°7

7	**Mejoramiento y construcción de alumbrado exterior con Norma Lumínica DS1**								
	Taller	**Especificación**	**ALTA**		**MEDIA**		**BAJA**		**TOTAL**
			Votos	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**
	Centro		40	97,56%	1	2,44%	0	0,00%	41
	Cordillera		10	58,82%	6	35,29%	1	5,88%	17
	Costa		6	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	6
	Concejo Municipal		1	50,00%	1	50,00%	0	0,00%	2
	TOTAL		**57**	**86,36%**	**8**	**12,12%**	**1**	**1,52%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

Tabla N°108: Priorización proyecto N°8

8	**Programa de mejoramiento y construcción de áreas verdes comunales de Vicuña**								
	Taller	**Especificación**	**ALTA**		**MEDIA**		**BAJA**		**TOTAL**
			Votos	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**	**%**	**Votos**
	Centro		20	48,78%	15	36,59%	6	14,63%	41
	Cordillera		10	58,82%	6	35,29%	1	5,88%	17
	Costa		1	16,67%	5	83,33%	0	0,00%	6
	Concejo Municipal		0	0,00%	1	50,00%	1	50,00%	2
	TOTAL		**31**	**46,97%**	**27**	**40,91%**	**8**	**12,12%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

Tabla N°109: Priorización proyecto N°9

	Mejoramiento e instalación de mobiliario urbano en espacios públicos								
	Taller	Especificación	ALTA		MEDIA		BAJA		TOTAL
			Votos	%	Votos	%	Votos	%	Votos
9	Centro		14	34,15%	10	24,39%	17	41,46%	41
	Cordillera		6	35,29%	10	58,82%	1	5,88%	17
	Costa		5	83,33%	1	16,67%	0	0,00%	6
	Concejo Municipal		1	50,00%	0	0,00%	1	50,00%	2
	TOTAL		**26**	**39,39%**	**21**	**31,82%**	**19**	**28,79%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

Tabla N°110: Priorización proyecto N°10

	Plan de reforestación con especies de bajo consumo hídrico para zonas urbanas de Vicuña								
	Taller	Especificación	ALTA		MEDIA		BAJA		TOTAL
			Votos	%	Votos	%	Votos	%	Votos
10	Centro		36	87,80%	5	12,20%	0	0,00%	41
	Cordillera		13	76,47%	1	5,88%	3	17,65%	17
	Costa		5	83,33%	0	0,00%	1	16,67%	6
	Concejo Municipal		1	50,00%	1	50,00%	0	0,00%	2
	TOTAL		**55**	**83,33%**	**7**	**10,61%**	**4**	**6,06%**	**66**

Fuente: Mapocho Consultores en base a participación ciudadana de Vicuña, 2026.

3.3.2.2 Síntesis Priorización de iniciativas PIIMEP

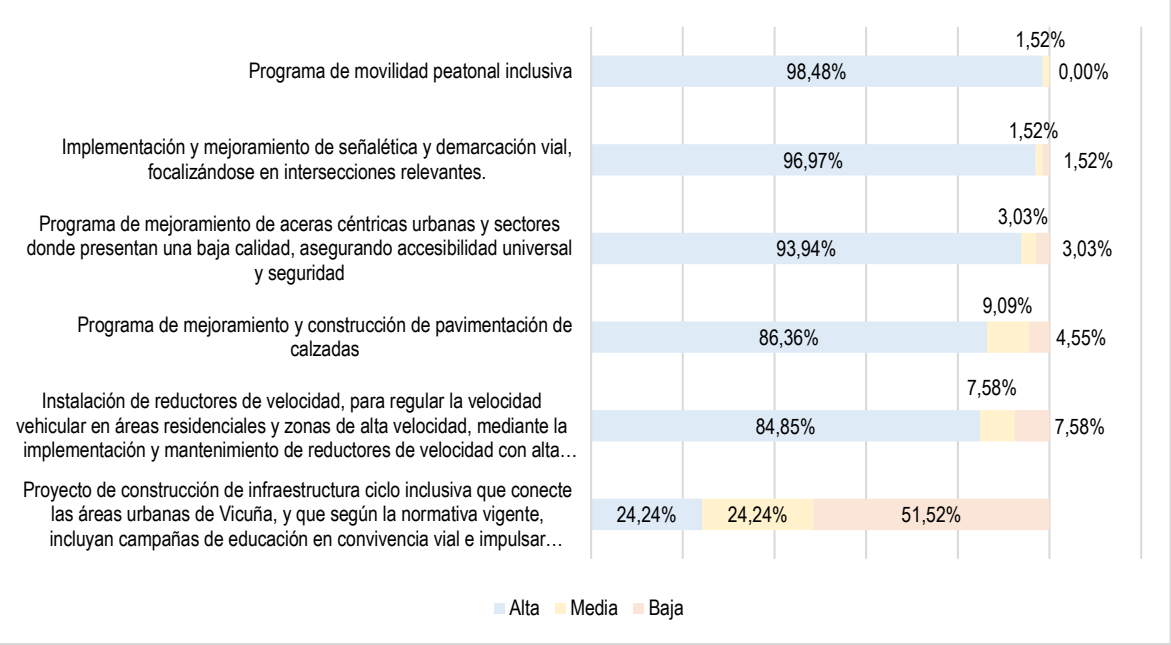
Considerando lo anteriormente presentado, a continuación se exponen los resultados síntesis por cada proyecto agrupado por ámbito del PIIMEP de Vicuña en base a la percepción de la comunidad.

Tabla N°111: Proceso de validación de Cartera de Proyectos de Movilidad PIIMEP Vicuña

N°	DETALLE	Alta		Media		Baja		SUMA
		Votos	%	Votos	%	Votos	%	Votos
1	Programa de movilidad peatonal inclusiva	65	98,48%	1	1,52%	0	0,00%	66
2	Implementación y mejoramiento de señalética y demarcación vial, focalizándose en intersecciones relevantes.	64	96,97%	1	1,52%	1	1,52%	66
3	Programa de mejoramiento de aceras céntricas urbanas y sectores donde presentan una baja calidad	62	93,94%	2	3,03%	2	3,03%	66
4	Programa de mejoramiento y construcción de pavimentación de calzadas	57	86,36%	6	9,09%	3	4,55%	66
5	Instalación de reductores de velocidad, para regular la velocidad vehicular en áreas residenciales y zonas de alta velocidad, mediante la implementación y mantenimiento de reductores de velocidad con alta reflectancia, protegiendo especialmente a peatones en zonas vulnerables.	56	84,85%	5	7,58%	5	7,58%	66
6	Proyecto de construcción de infraestructura ciclo inclusiva que conecte las áreas urbanas de Vicuña, y que según la normativa vigente, incluyan campañas de educación en convivencia vial e impulsar infraestructura para bicicletas como biciestacionamientos.	16	24,24%	16	24,24%	34	51,52%	66

Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Gráfico N°31: Resultados PAC de validación Cartera de Proyectos Movilidad PIIMEP Vicuña



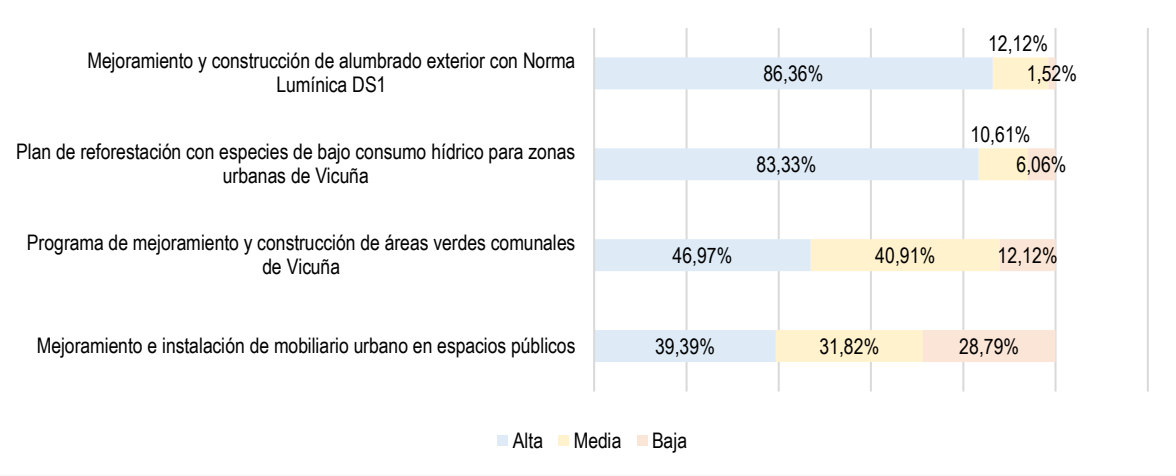
Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Tabla N°112: Proceso de validación de Cartera de Proyectos de Espacio Público PIIMEP Vicuña

N°	DETALLE	Alta		Media		Baja		SUMA
		Votos	%	Votos	%	Votos	%	Votos
7	Mejoramiento e instalación de mobiliario urbano en espacios públicos	26	39,39%	21	31,82%	19	28,79%	66
2	Programa de mejoramiento y construcción de áreas verdes comunales de Vicuña	31	46,97%	27	40,91%	8	12,12%	66
3	Plan de reforestación con especies de bajo consumo hídrico para zonas urbanas de Vicuña	55	83,33%	7	10,61%	4	6,06%	66
4	Mejoramiento y construcción de alumbrado exterior con Norma Lumínica DS1	57	86,36%	8	12,12%	1	1,52%	66

Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Gráfico N°32: Resultados PAC de validación Cartera de Proyectos Espacio Público PIIMEP Vicuña



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Imagen N°8: Talleres de participación ciudadana en el contexto de validación y priorización PLADECO-PIIMEP



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Una vez que se recolectaron las aportaciones de la comunidad, se llevó a cabo un análisis detallado de la información obtenida. Este análisis implica la evaluación minuciosa de los datos, comentarios y opiniones recabados para transformarlos en datos organizados y confiables que sirvan como fundamento para las decisiones estratégicas.

En este contexto, se presenta esta sección, que juega un papel crucial al comunicar de manera clara los resultados de la participación comunitaria. Por lo tanto, se realiza un cruce de información que toma en consideración aspectos tanto técnico como participativos. Esto involucra comparar y fusionar los proyectos sugeridos en las instancias participativas con el fin de obtener una visión completa y justa de las preferencias y necesidades de la comunidad en relación con los proyectos estratégicos propuestos.

El resultado de este proceso representa la priorización final del proceso, que refleja de manera equitativa las opiniones y preferencias de la comunidad en conjunto a lo que defina el equipo técnico municipal para la gestión optima de los recursos y acciones a realizar por cada iniciativa del PIIMEP. Al adoptar un enfoque basado en la ponderación, se busca lograr un consenso informado que refleje cada uno de los elementos tomados en cuenta.

3.4 Consideraciones finales y Síntesis

El Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la comuna de Vicuña (PIIMEP) constituye un instrumento estratégico orientado a mejorar la conectividad, accesibilidad, seguridad vial y calidad de los espacios públicos, promoviendo un desarrollo urbano más integrado, equitativo y sostenible.

El plan articula una cartera priorizada de proyectos que aborda brechas relevantes en materia de veredas, calles y caminos, ciclovías, luminarias, cruces seguros, áreas verdes y espacios de encuentro comunitario. Asimismo, incorpora criterios de inclusión, accesibilidad universal, seguridad pública y resiliencia territorial. Un eje central del plan es la priorización técnica y social de los proyectos, basada en criterios objetivos como impacto territorial, cobertura poblacional, urgencia, factibilidad técnica, disponibilidad de financiamiento y coherencia con los instrumentos de planificación vigentes. Esta priorización permite orientar de manera eficiente los recursos municipales y sectoriales, asegurando una ejecución progresiva y estratégica de las iniciativas.

De igual forma, el proceso se sustenta en una metodología participativa, donde la comunidad ha tenido un rol activo en la identificación de problemáticas, definición de necesidades y validación de propuestas. A través de talleres, instancias territoriales y mecanismos de consulta, se fortaleció la legitimidad social del plan y se promovió una planificación más democrática y representativa.

En consecuencia, el PIIMEP de Vicuña no solo establece una carta de navegación para el mejoramiento físico del territorio, sino que también consolida una forma de hacer planificación basada en la transparencia, la participación ciudadana y la toma de decisiones informadas.

La priorización de proyectos se convierte en una herramienta clave para maximizar el impacto de la inversión pública, optimizar recursos limitados y avanzar de manera coherente hacia una comuna más conectada, segura y habitable. Por su parte, la participación ciudadana fortalece la pertinencia de las iniciativas, fomenta la corresponsabilidad comunitaria y contribuye a la sostenibilidad social de las intervenciones. Y, en este sentido, el plan no solo proyecta obras de infraestructura, sino que impulsa un modelo de desarrollo comunal donde la movilidad y el espacio público se conciben como pilares fundamentales para mejorar la calidad de vida, promover la equidad territorial y consolidar una visión compartida de futuro para Vicuña.

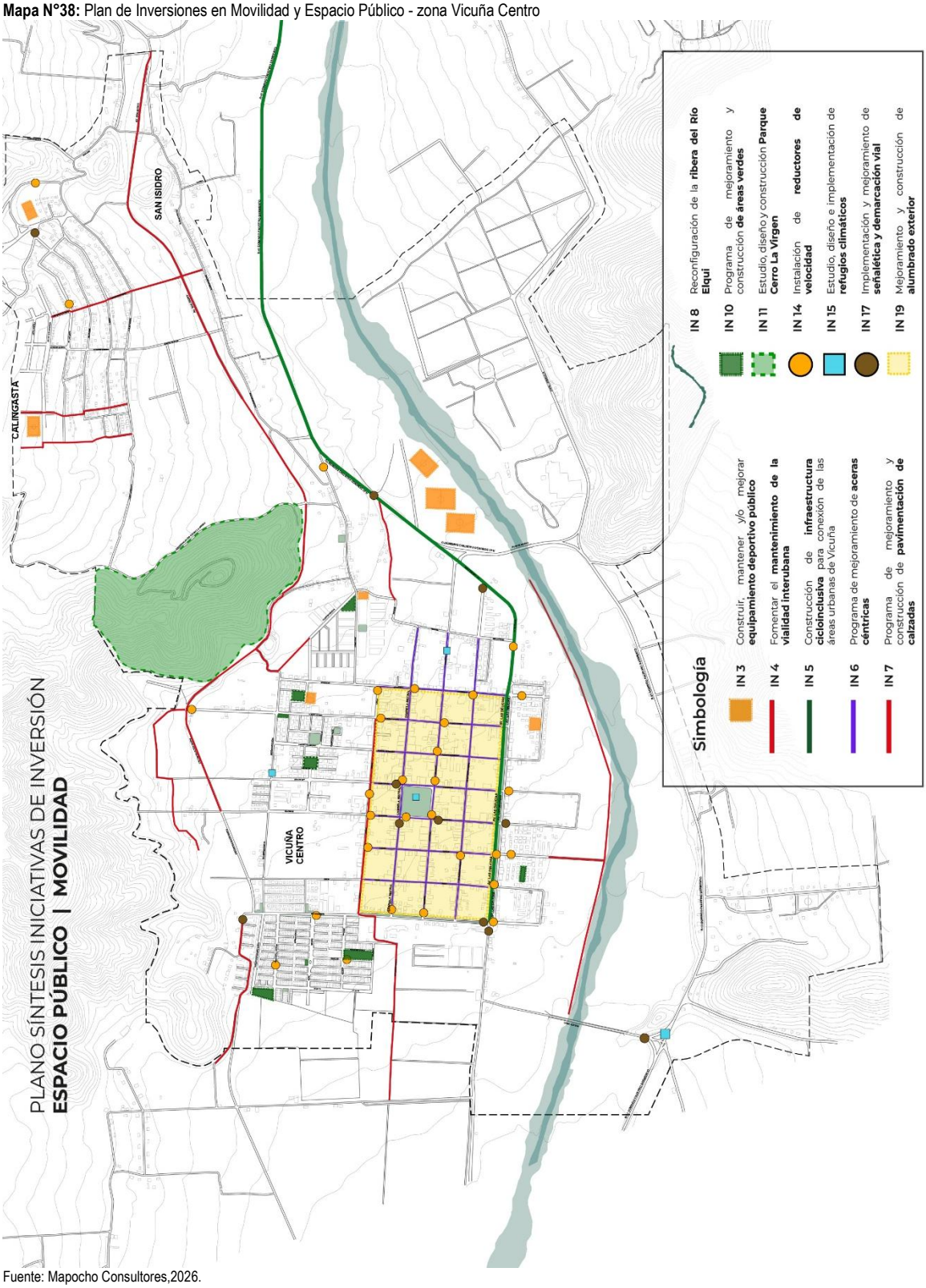
Imagen N°8: Talleres de participación ciudadana en el contexto de validación y priorización PLADECO-PIIMEP



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

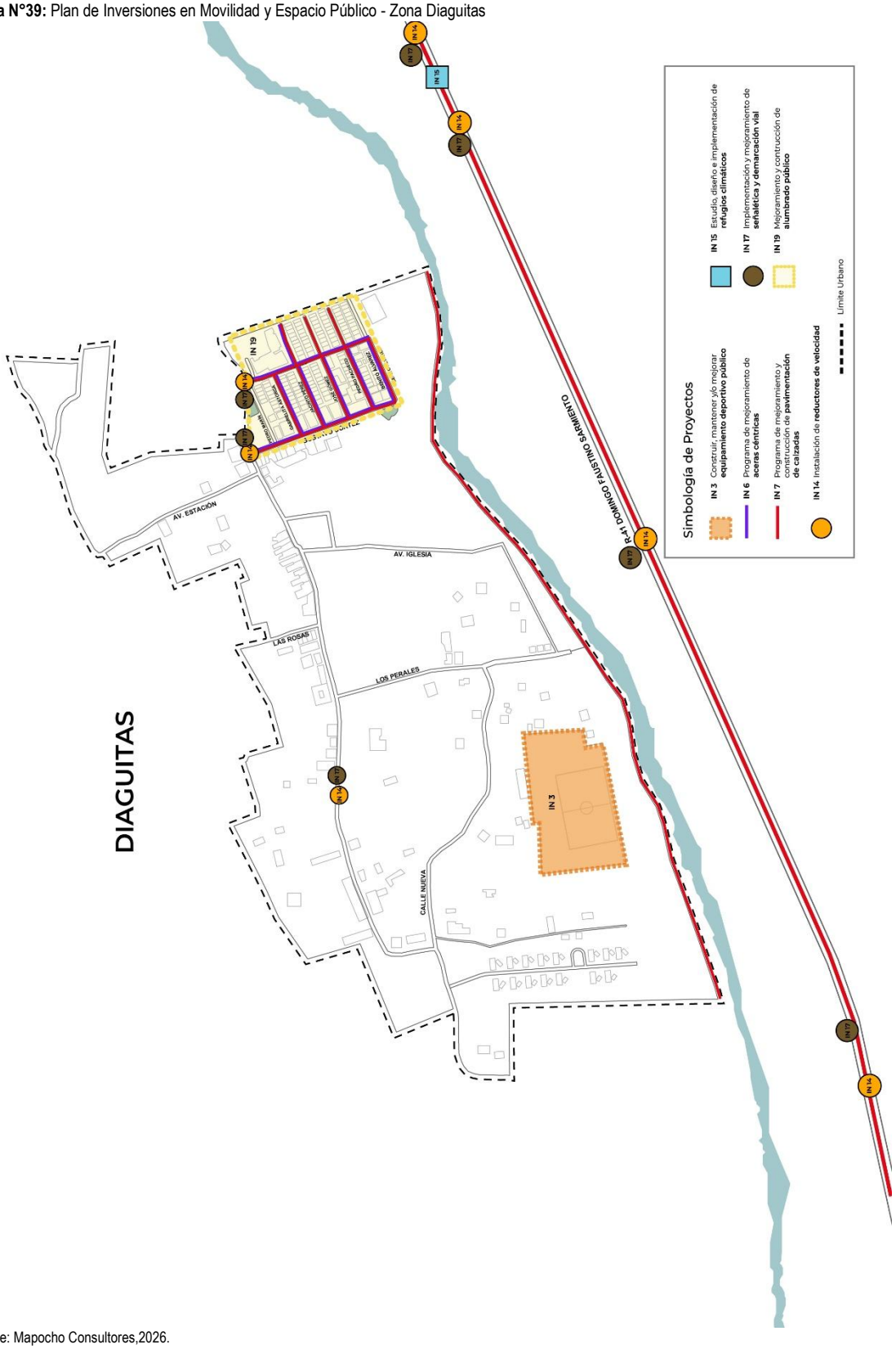
Seguidamente, se ofrece una representación cartográfica síntesis de todos los proyectos a nivel comunal, los cuales se desagregan por localidad urbana de Vicuña, considerando tanto iniciativas relacionadas al espacio público como a la movilidad.

Mapa N°38: Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público - zona Vicuña Centro



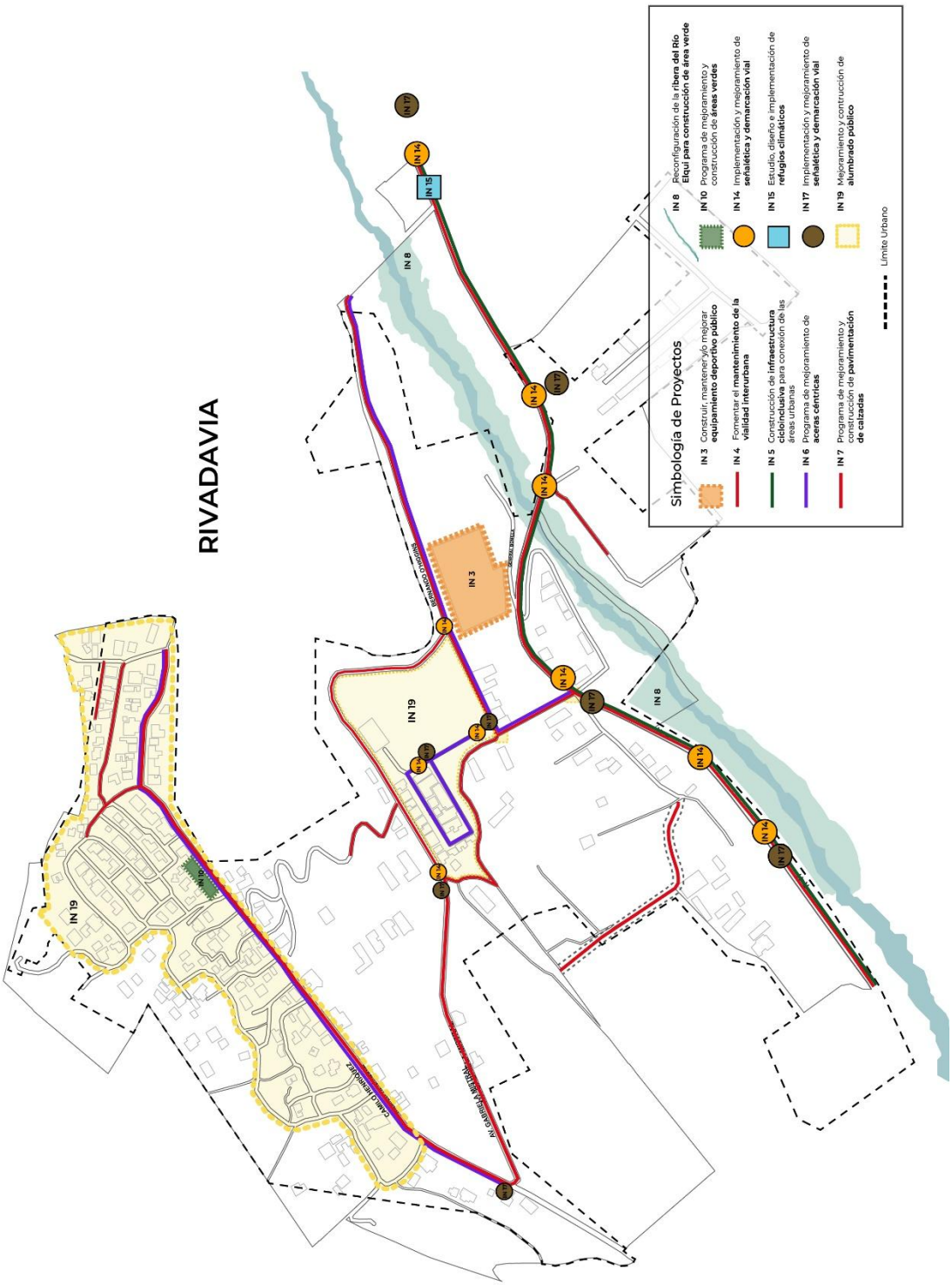
Fuente: Mapocho Consultores,2026.

Mapa N°39: Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público - Zona Diaguitas



Fuente: Mapocho Consultores,2026.

Mapa N°40: Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público - Zona Rivadavia



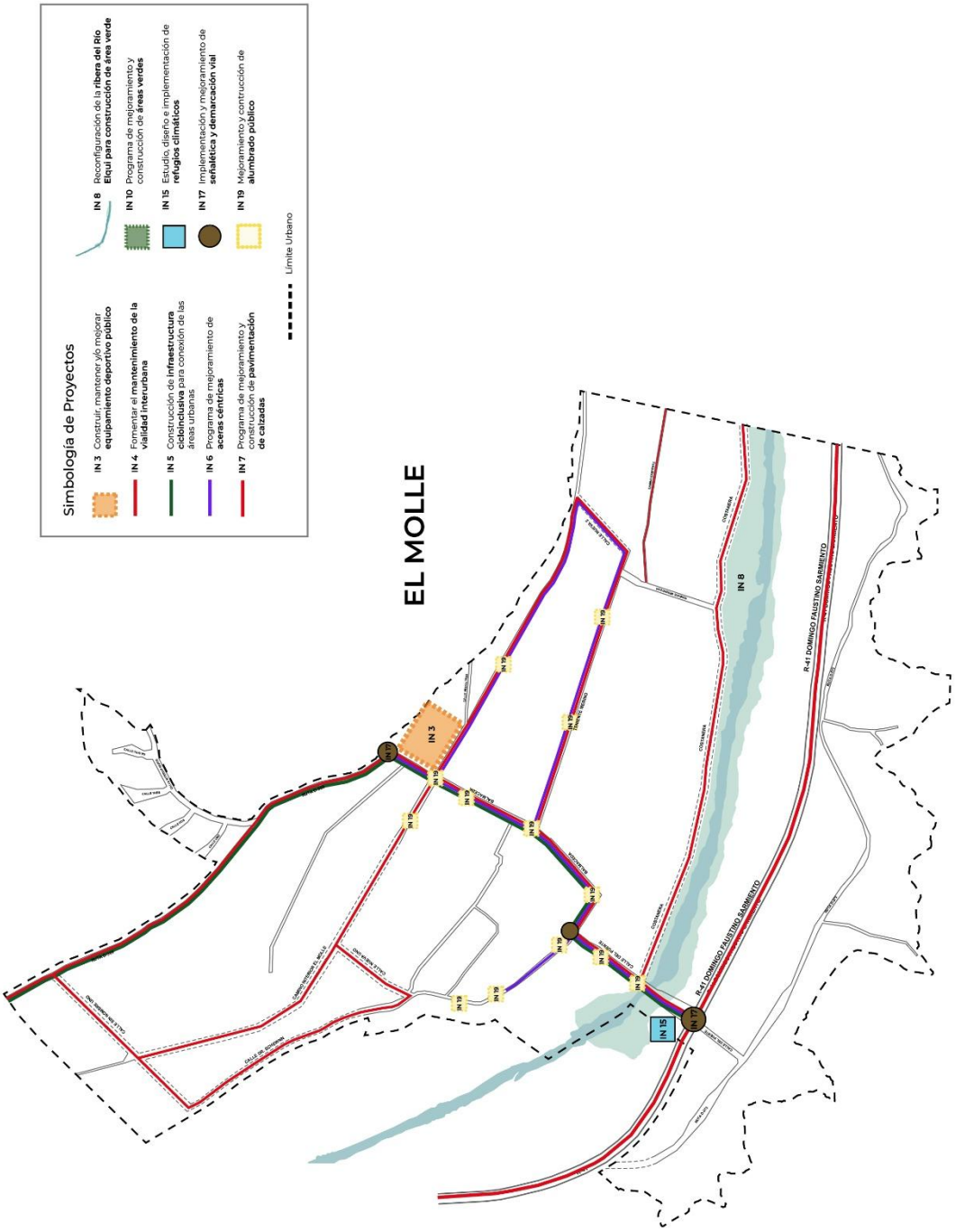
Fuente: Mapocho Consultores,2026.

Mapa N°41: Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público - Zona Villaseca



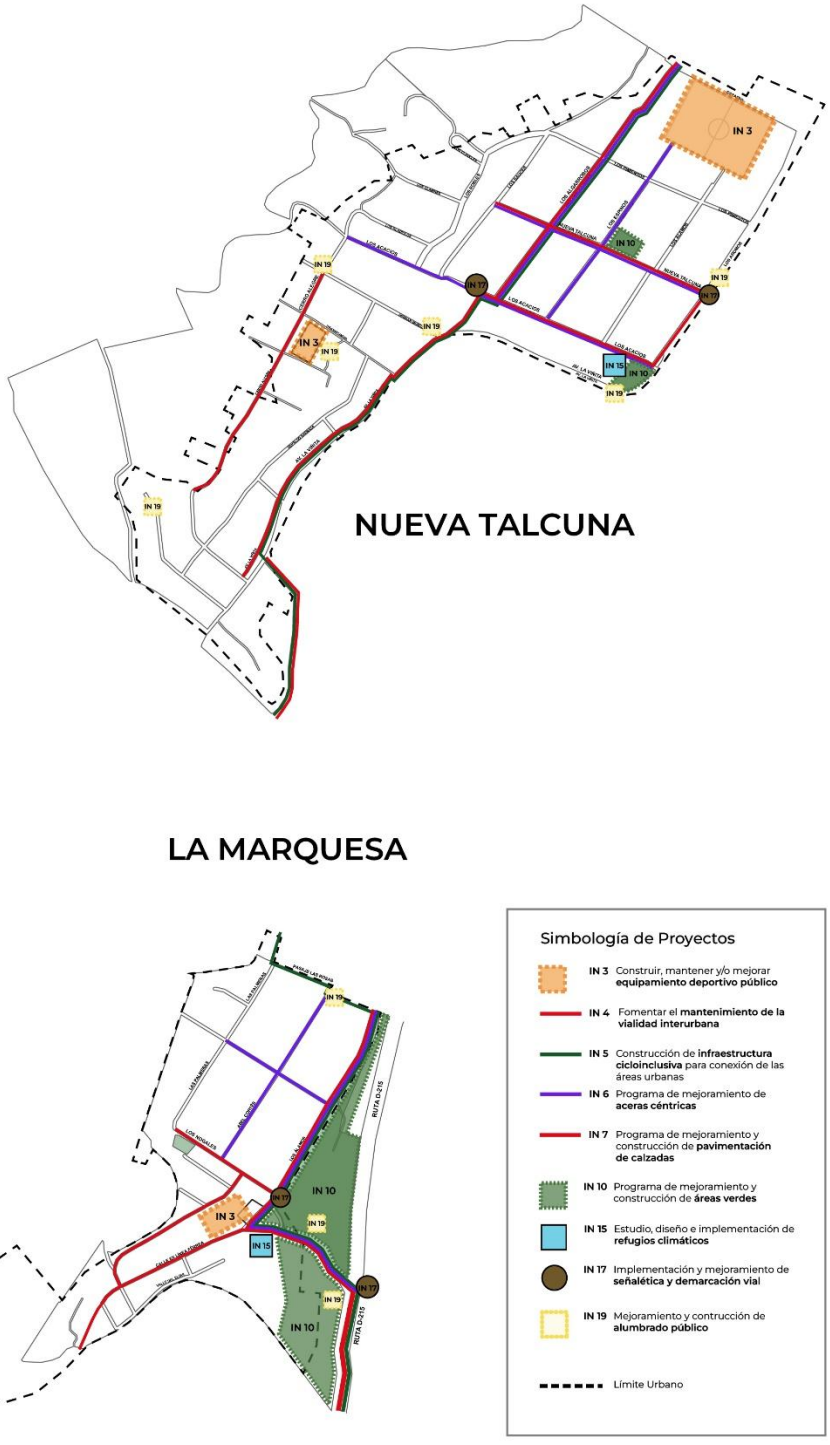
Fuente: Mapocho Consultores,2026.

Mapa N°42: Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público - Zona El Molle



Fuente: Mapocho Consultores,2026.

Mapa N°43: Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público - Zona La Marquesa y Nueva Talcuna



Fuente: Mapocho Consultores,2026.

4 Sistema de Control y seguimiento

El sistema de control y seguimiento que está incorporado dentro del proceso de elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de Vicuña (PIIMEP) será una herramienta municipal para monitorear las acciones y gestiones a realizar para cada una de las iniciativas de inversión dentro de los próximos años. Es importante destacar que sólo una vez completado el proceso de elaboración y aprobación del plan, se podrá llevar a cabo la carga del set definitivo de indicadores del Sistema de Seguimiento y Evaluación del PIIMEP.

Para la formulación e implementación del Sistema de Seguimiento se entrega a la Municipalidad una aplicación informática en formato EXCEL a través de la cual se pueda efectuar el seguimiento, control y evaluación del cumplimiento de los indicadores del PIIMEP. La Municipalidad debe conformar un equipo de profesionales y técnicos -que sea parte de las direcciones que están ligadas a la ejecución del plan- con al menos un funcionario designado formalmente, quien se hará responsable de las pruebas de funcionamiento, conocimiento general de la herramienta, interacción con la consultora para la inducción y procesos necesarios de llenado de información que vaya surgiendo de los productos, y colaboración en definiciones internas de indicadores.

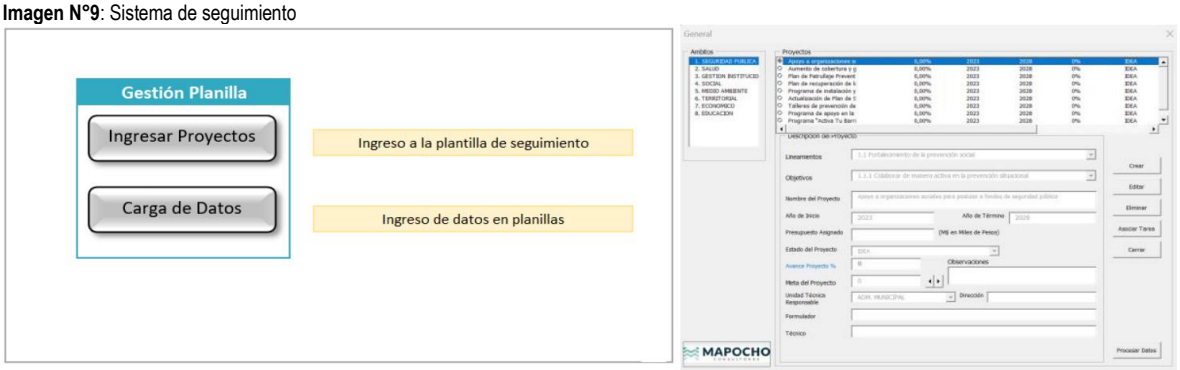
Se plantea una aplicación informática de fácil usabilidad, sustentada en un modelo de Cuadro de Mando que permite controlar el cumplimiento de las metas y objetivos y efectuar la evaluación ex post de la cartera de proyectos, los Planes y Programas. Esta aplicación permitirá consolidar la información y presentarla como salidas de acuerdo a las siguientes modalidades:

Para gestionar y visualizar los proyectos se utilizan dos archivos. El primero es un archivo Excel donde se registran los avances de los proyectos y el segundo es un archivo de Power BI donde se visualizan los avances. Los archivos deben ser alojados en una ruta especifica, para esto se debe crear una carpeta en el disco local C y nombrarla “Proyectos (nombre de la comuna)”

4.1 Seguimiento de las iniciativas de proyecto

Para actualizar los avances de cada proyecto, debemos ingresar al archivo Excel y presionar el botón “Ingresar Proyectos”, donde se desprenderá la pantalla “General” con la información de todos los proyectos

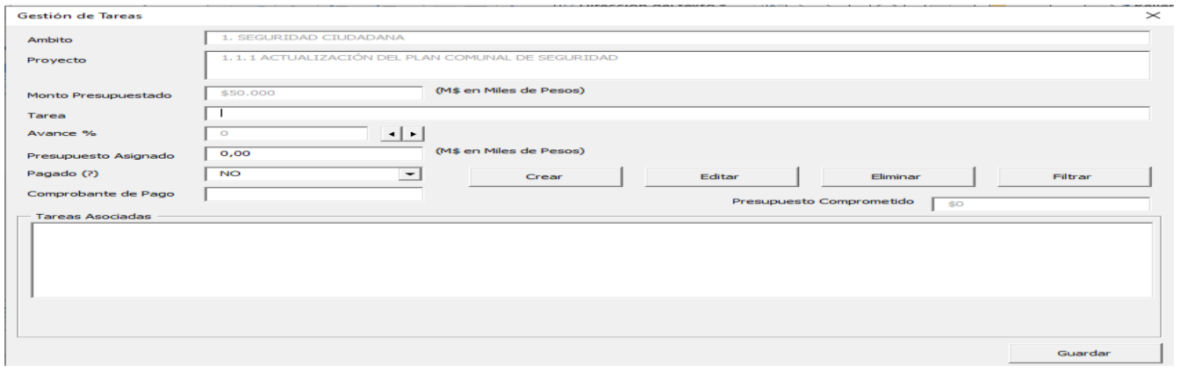
Imagen N°9: Sistema de seguimiento



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

Cada proyecto tendrá tareas asignadas, donde el avance de las tareas reflejará el avance de cada proyecto (El promedio de los avances de las tareas dan como resultado el avance del proyecto). Para agregar tareas debemos seleccionar el ámbito, identificar el proyecto y presionar el botón “Asociar Tarea”, donde se desprenderá el cuadro “Gestión de tareas”.

Imagen N°10: Tablero de acciones

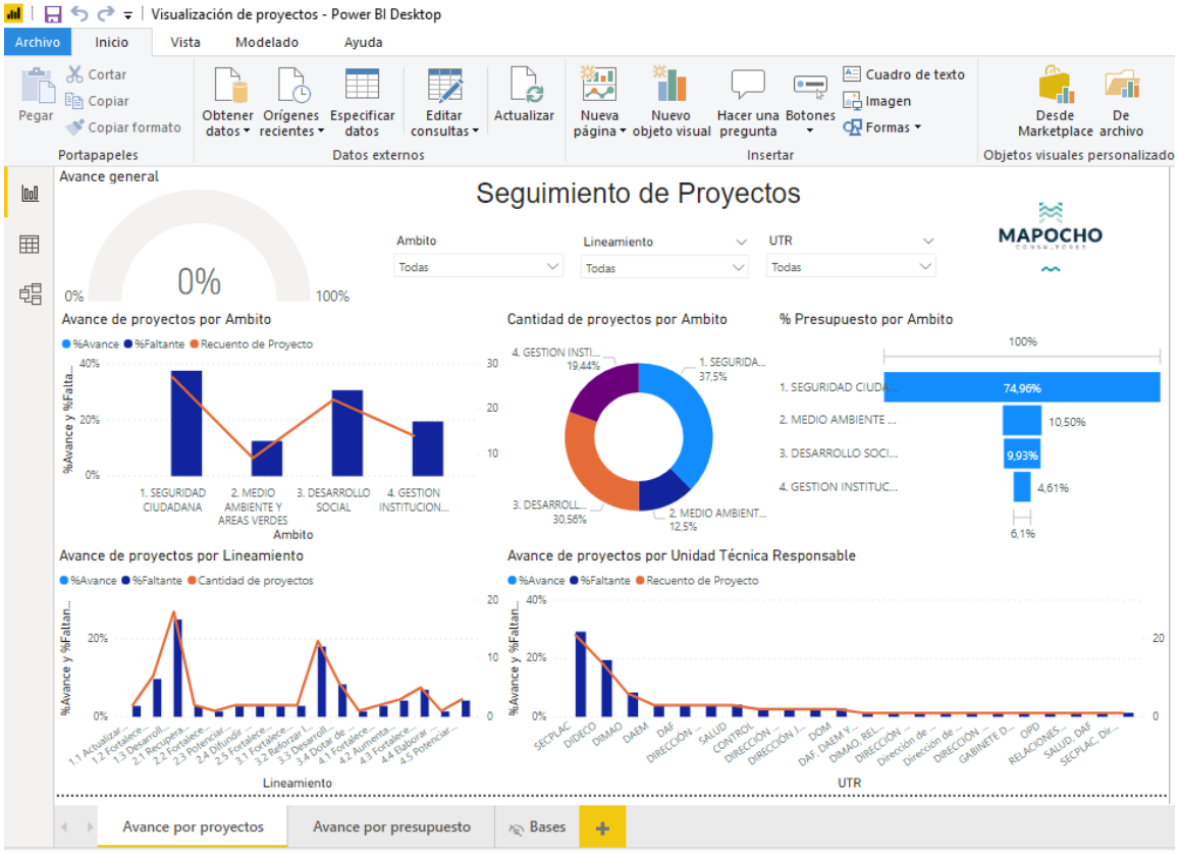


Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

4.2 Visualización de proyectos

Power BI es un sistema que permite visualizar los datos de manera fácil y atractiva, a través de paneles de control los cuales grafican la información, convirtiéndose en una gran herramienta de análisis para la toma de decisiones. Una de las mayores ventajas al usar Power BI es lo fácil que es compartir la información, esto permite crear una sintonía dentro de la organización con todos los colaboradores que intervienen en el desarrollo de los proyectos.

Imagen N°11: Visualización Power BI



Fuente: Mapocho Consultores, 2026.

5 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

5.1 Antecedentes Generales

- **Antinao J., et al., 2025**. Late Quaternary alluvial fan stratigraphy and chronology, Elqui, Turbio and Claro valleys, semiarid Andes of Chile. Disponible en: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1040618225001089?via%3Dihub
- **Centro de Información de Recursos Naturales, 2017.** Capacidad de uso de los suelos. Disponible en: https://experience.arcgis.com/experience/5ef524a9e71c40879a1ccb96093f9abc/page/Capacidad-uso-de-los-suelos?views=Vista-1
- **Dediós P., 1967**. Cuadrángulo Vicuña. Disponible en: https://tiendadigital.sernageomin.cl/es/geologia-basica/3082-cuadrangulo-vicuna-provincia-de-coquimbo.html
- **Infraestructura de Datos Espaciales. 2024.** División Política Administrativa.
- **Pliscoff, P., & Luebert, F., 2017.** Sinopsis bioclimática y vegetacional de Chile. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022008000200008
- **Ministerio del Medio Ambiente, s/f.** Sistema de Información de Monitoreo de la Biodiversidad (SIMBIO) Ecosistema terrestre. Comuna de Vicuña. Disponible en: https://simbio.mma.gob.cl/DPA/DetailsComuna/31#especies
- **Registro Social de Hogares, 2025.** Estadísticas Comunales. Comuna de Vicuña.
- **Sistema de Información Territorial CONAF. 2014.** Catastro Vegetacional y Uso de Suelo, Región de Coquimbo, 2014, (SIT-CONAF). Disponible en: https://sit.conaf.cl/exp/ficha.php

5.2 Normativa e Instrumentos de Planificación Territorial

- **Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU). (2021**). Plan Regulador Comunal de Vicuña. Dirección de Desarrollo Urbano.
- **Gobierno Regional de Coquimbo. (2020).** Estrategia Regional de Desarrollo ERD 2030.
- **Gobierno Regional de Coquimbo. (s/f).** Plan Regional de Adaptación al Cambio Climático (PARCC).
- **Ministerio del Medio Ambiente. (2019).** Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC).
- **PLADECO Vicuña. (2021–2025).** Plan de Desarrollo Comunal. Municipalidad de Vicuña.
- **PLADETUR Vicuña. (2021–2025)**. Plan de Desarrollo Turístico Comunal. Dirección de Turismo, Municipalidad de Vicuña.
- **Plan Regulador Intercomunal de Elqui (PRI Elqui). (2017).** Instrumento de planificación territorial vigente para la provincia de Elqui.
- **División de Planificación Sanitaria – Subsecretaría de Salud Pública. (2024)**. Establecimientos de Salud de Chile. Disponible en: https://www.geoportal.cl/geoportal/catalog/35499/Establecimientos%20de%20salud%20de%20Chile

5.3 Movilidad y Transporte

- **Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2023.** Siniestros Individuales. Disponible en: https://mapas-conaset.opendata.arcgis.com/search?groupIds=fca1f61c6556499db843c09cc80c70c0
- **Ilustre Municipalidad de Vicuña.** Ordenanza Plan Regulador Comunal de Vicuña.
- **Ministerio de Transportes. 2025. Visor de Ciclovías.** Comuna de Vicuña. Disponible en: https://www.sectra.gob.cl/fomento_transporte_activo/visor_ciclovias.htm

5.4 Áreas verdes y Espacio Público

- **Bomberos de Chile, 2025.** Sistema de Información Bomberil. Disponible en: https://app.bomberos.cl/sib/#
- **INE, 2019.** Indicadores de calidad de plazas y parques urbanos en Chile. Disponible en: https://geoarchivos.ine.cl/Files/Calidad_PlPq/INDICADORES%20DE%20CALIDAD%20%C3%81REAS%20VERDES.pdf
- **Oficina de Estudios y Políticas Agrarias, 2025.** Localizador Nacional de Ferias Libres. Comuna de Vicuña. Disponible en: https://www.odepa.gob.cl/precios/consumidor/localizador-ferias-libres

5.5 Morfología Urbana

- **División de Planificación Sanitaria de la Subsecretaría de Salud Pública. 2024.** Establecimientos de Salud. Disponible en: https://www.geoportal.cl/geoportal/catalog/35499/Establecimientos%20de%20salud%20de%20Chile
- **División de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Educación (2022).** Establecimientos de Educación Escolar. Disponible en: https://www.geoportal.cl/geoportal/catalog/35408/Establecimientos%20Educaci%C3%B3n%20Escolar
- **Servicio de Impuestos Internos. 2025.** Destinos por Lote. Comuna de Vicuña

5.6 Patrimonio y Semiología

- **Seremi de Culturas, Las Arte y el Patrimonio. Ruta Patrimonial del Valle del Aconcagua, 2020.** Recuperado de: https://www.cultura.gob.cl/wp-content/uploads/2020/11/pasaporte-aconcagua.pdf
- **Memoria del Plan Regulador Comunal de Vicuña, 2021.**
- **Consejo de Monumentos Nacionales (CMN). (2024).** Catastro nacional de Monumentos Históricos y Zonas Típicas. Disponible en: https://www.monumentos.gob.cl
- **Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM). (1987).** Decreto Nº 192: Declaración de Monumento Histórico a las colecciones del Museo Gabriela Mistral. Ministerio de Educación.
- **Museo Gabriela Mistral de Vicuña**. (s/f). Historia institucional. Disponible en: https://www.mgmistral.gob.cl
- **Ministerio de Culturas, las Artes y el Patrimonio. (2022)**. Plan Municipal de Cultura de Vicuña. Unidad de Planificación Cultural Local, Región de Coquimbo.
- **PLADECO Vicuña. (2021–2025**). Plan de Desarrollo Comunal de Vicuña. Municipalidad de Vicuña.
- **PRC Vicuña.** (2021). Plan Regulador Comunal de Vicuña – Ordenanza y Memoria Explicativa. Ilustre Municipalidad de Vicuña.

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA
DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

PIIMEP

VICUÑA
Construyendo futuro

INFÓRMATE EN:

munivicuna

@munivicuna

ILUSTRE MUNICIPALIDAD
DE VICUÑA

MAPOCHO
CONSULTORES