



Con el auspicio de:



★ AUSPICIADOR OFICIAL

Informe Diagnóstico de Accesibilidad Universal

Avenida del Mar – Maitencillo
Borde Costero Inclusivo para Todas las Personas

Este informe representa un compromiso con la dignidad, la inclusión y el derecho al territorio. A través del análisis del borde costero de Maitencillo, se busca identificar barreras, proponer soluciones y avanzar hacia un espacio público accesible, seguro y humano para todas las personas.

Elaborado por: **Fundación Súmate por la Inclusión** ★ AUSPICIADOR OFICIAL: **Semana 2026**

INFORME DE DIAGNÓSTICO

Accesibilidad Universal – Eje Avenida del Mar

Maitencillo, Región de Valparaíso

1. Declaración de Legado

Maitencillo no es un lugar.
Es una herencia.

Es la huella de nuestros abuelos caminando descalzos por la arena.
Es la mirada de nuestros padres enseñándonos a escuchar el mar.
Es nuestra propia historia creciendo entre risas, fogatas y encuentros que no dependían de la fecha, sino del cariño.

Aquí crecimos.
Aquí aprendimos que la amistad verdadera no necesita frecuencia, porque se sostiene en raíces profundas. Nos encontramos durante todo el año, en distintas celebraciones, en tradiciones que se repiten y se renuevan. Maitencillo no nos une por temporada. Nos une por identidad.

Este lugar nos formó.
Nos dio carácter.
Nos dio comunidad.
Nos enseñó que pertenecer no es simplemente estar, sino cuidar.

Hoy nuestros hijos recorren las mismas calles que recorrieron nuestros padres. Juegan frente al mismo océano que acompañó a nuestros abuelos. Se reúnen sin saber que pisan historia viva. Son la continuación de algo que comenzó mucho antes que nosotros y que seguirá después.

La Semana Maitencillana ha sido guardiana de esa memoria que no se apaga. Ha protegido tradiciones, ha reunido generaciones, ha sostenido el espíritu que nos identifica. La Fundación Súmate por la Inclusión nos recuerda que ese espíritu debe abrazar a todos. Que ningún niño, ningún abuelo, ninguna persona puede quedar fuera de aquello que nos pertenece en común.

Este informe nace desde ese amor intergeneracional.

No nace para señalar.
Nace para honrar.
Nace para cuidar lo que nuestros abuelos iniciaron, lo que nuestros padres sostuvieron y lo
que hoy nos corresponde proyectar.

Queremos que nuestros hijos no solo hereden recuerdos hermosos, sino también un
territorio consciente.
Que transformen este lugar en un verdadero punto multigeneracional, donde el mar siga
siendo abrazo y no barrera.
Donde la inclusión no sea discurso, sino práctica cotidiana.

Porque crecer no es ocupar más espacio.
Es ensanchar el corazón del lugar que nos vio nacer.

Y si el mar nos enseñó algo, es que la verdadera fuerza no está en imponerse,
sino en volver,
una y otra vez,
a la misma orilla...
con gratitud,
con responsabilidad,
y con la promesa de dejarla mejor para quienes vienen detrás.

ÍNDICE

1. Declaración de Legado
2. Presentación del Informe
3. Introducción
4. Fundamentación del Estudio
5. Marco Normativo y Contexto Estratégico
 - 5.1 Normativa Nacional Aplicable
 - 5.2 Estándares de Accesibilidad Universal
 - 5.3 Turismo Accesible y Desarrollo Territorial
 - 5.4 Relevancia Estratégica del Eje Avenida del Mar
6. Alcance Territorial del Estudio
 - 6.1 Medición del Eje
 - 6.2 Metodología de Levantamiento
7. Diagnóstico Territorial por Tramos
 - 7.1 Tramo 1
 - 7.2 Tramo 2
 - 7.3 Tramo 3
 - (Tramos 4 y 5 en desarrollo)
8. Participación Ciudadana y Validación Experiencial
9. Conclusiones Generales
10. Conclusiones Estratégicas y Lectura de Impacto

- 11. Lineamientos Prioritarios de Intervención
 - 11.1 Lineamientos Estructurales
 - 11.2 Lineamientos de Consolidación
 - 11.3 Lineamientos Estratégicos
 - 11.4 Gobernanza y Gestión
- 12. Declaración Final de Aporte

2. PRESENTACIÓN DEL INFORME

El presente informe constituye un diagnóstico técnico integral sobre las condiciones de accesibilidad universal del eje Avenida del Mar, en la localidad de Maitencillo.

Se analiza un tramo continuo comprendido entre Av. del Mar N°100 y Av. del Mar N°4681, equivalente a aproximadamente 4,7 kilómetros lineales, evaluando continuidad peatonal, accesos a playa, estacionamientos reservados, obstáculos físicos y coherencia territorial del sistema urbano costero.

Este documento no se configura como una crítica aislada ni como una enumeración de carencias. Se presenta como una herramienta estratégica de planificación, orientada a aportar evidencia técnica verificable para fortalecer el desarrollo inclusivo del borde costero.

Su propósito es claro: contribuir a consolidar un espacio público más accesible, más coherente y más humano.

3. INTRODUCCIÓN

La Avenida del Mar no es únicamente una vía estructurante. Es el umbral entre la ciudad y el océano. Es el escenario donde el paisaje se vuelve cotidiano, donde la identidad local se manifiesta y donde la comunidad se encuentra.

El mar no es un privilegio. Es una experiencia compartida.

Y el acceso a esa experiencia define el grado de madurez de un territorio.

La accesibilidad universal no representa un complemento del diseño urbano contemporáneo; constituye su base ética. Garantiza que todas las personas —independientemente de su condición física, edad o situación temporal— puedan desplazarse, habitar y disfrutar del espacio público con autonomía y dignidad.

En Maitencillo, el crecimiento inmobiliario, turístico y comercial ha consolidado a la Avenida del Mar como un eje estratégico de alto valor territorial. Sin embargo, este desarrollo no siempre ha sido acompañado por una planificación sistemática de accesibilidad longitudinal.

El presente estudio aborda esta brecha desde una perspectiva técnica, territorial y humana, entendiendo la accesibilidad no como una intervención puntual, sino como un sistema continuo que debe acompañar el desplazamiento real de las personas.

Este diagnóstico nace desde una convicción profunda:

Que una ciudad verdaderamente moderna se mide por su capacidad de incluir.
Que el progreso no se expresa solo en infraestructura, sino en dignidad.

4. FUNDAMENTACIÓN DEL ESTUDIO

Evaluar la accesibilidad del borde costero de Maitencillo no es un ejercicio técnico aislado. Es una responsabilidad territorial.

El eje Avenida del Mar concentra funciones recreativas, turísticas, económicas e identitarias. Cuando este sistema presenta discontinuidades, la exclusión no se manifiesta en muros visibles, sino en desniveles, en ausencia de pasarelas, en veredas que desaparecen, en estacionamientos inexistentes.

La brecha detectada no afecta exclusivamente a personas con discapacidad permanente. Impacta también a personas mayores, familias con coches, personas con movilidad reducida transitoria y visitantes temporales.

Este estudio aporta valor en cuatro dimensiones estratégicas:

1. Enfoque de Derechos
El acceso al espacio público y al mar constituye un derecho básico de integración social.
2. Enfoque Urbano-Territorial
La accesibilidad fortalece la continuidad espacial y reduce fragmentaciones críticas.
3. Enfoque Socioeconómico
Un destino inclusivo amplía su competitividad turística y diversifica su público.
4. Enfoque de Gestión Pública
El diagnóstico técnico permite orientar inversiones con criterios objetivos y verificables.

Este trabajo no busca señalar fallas; busca revelar oportunidades.

Porque cada rampa correctamente ejecutada es infraestructura.
Pero también es respeto.

5. Marco Normativo y Referencial

El presente diagnóstico se enmarca dentro del siguiente cuerpo normativo vigente en Chile:

- **Ley N°20.422** que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.
- **Decreto Supremo N°50 (2015) del MINVU**, que modifica la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), incorporando exigencias obligatorias de accesibilidad universal en el espacio público.
- **Guía de Soluciones Accesibles para Espacios Públicos (MINVU)**, que establece criterios técnicos de diseño para veredas, pendientes, pasarelas y mobiliario urbano.
- **Hoja de Ruta del Turismo Accesible 2022–2026 (SERNATUR)**, que promueve el desarrollo de destinos turísticos inclusivos.
- Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU), ratificada por Chile.

La normativa vigente establece que el espacio público debe garantizar condiciones de:

- Acceso autónomo.
- Circulación segura.
- Continuidad sin interrupciones.
- Señalización accesible.
- Eliminación de barreras físicas.

Estos estándares constituyen referencia técnica para evaluar el eje Avenida del Mar.

Contexto Estratégico del Turismo Accesible

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), el turismo accesible no solo responde a criterios de inclusión social, sino que constituye una oportunidad estratégica de desarrollo económico sostenible.

Estudios internacionales demuestran que:

- Los destinos inclusivos amplían su mercado.
- Aumentan la permanencia promedio de visitantes.

- Mejoran su reputación internacional.
- Fortalecen cohesión territorial.

En Chile, la Hoja de Ruta del Turismo Accesible identifica como desafío prioritario la adaptación de destinos costeros con alta demanda estacional.

El eje Avenida del Mar, por su valor simbólico y económico, posee condiciones para transformarse en referente nacional de borde costero inclusivo.

Relevancia Estratégica del Eje Avenida del Mar

El eje Avenida del Mar cumple simultáneamente funciones:

- Recreativas.
- Turísticas.
- Económicas.
- Identitarias.
- Patrimoniales.

Su consolidación como corredor accesible generaría:

- Mayor cohesión social.
- Mayor seguridad peatonal.
- Mayor competitividad turística.
- Mayor alineación con estándares nacionales e internacionales.

Ruta de Implementación Recomendada

Para materializar los lineamientos propuestos, se sugiere:

1. Elaboración de anteproyecto técnico por tramo prioritario (Tramo 3).
2. Postulación a financiamiento FNDR o Subdere.
3. Incorporación en Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO).
4. Coordinación con Dirección de Obras Municipales.
5. Validación participativa anual.

Sostenibilidad y Mantención

La infraestructura accesible requiere:

- Plan de mantención preventiva anual.
- Fiscalización de estacionamientos PcD.
- Supervisión de pasarelas sobre arena.
- Evaluación periódica de señalética.

La accesibilidad no es un evento puntual. Es un proceso continuo.

6. ALCANCE TERRITORIAL DEL ESTUDIO

Medición del Eje

Longitud total analizada: 4,7 km lineales.

Medición realizada mediante trazado georreferenciado continuo en Google Maps y Google Earth, incorporando:

- Curvas reales del eje.
- Variaciones topográficas.
- Recorrido peatonal y vehicular efectivo.

Se respaldará con archivo KML/GPX y registro gráfico.

7. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL POR TRAMOS

TRAMO 1

Av. del Mar N°100 – N°877

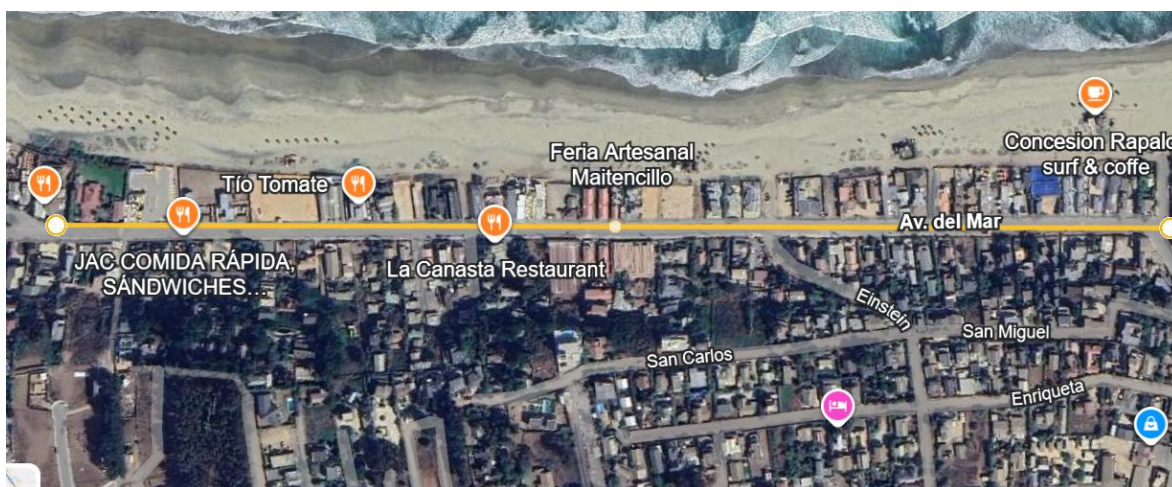
Extensión aproximada: 853 metros

1. Introducción del Tramo

El Tramo 1 corresponde al sector norte del eje Avenida del Mar y constituye uno de los principales accesos urbanos al borde costero desde el área residencial de Maitencillo.

Funciona como transición entre tejido urbano consolidado y frente marítimo, concentrando accesos a playa, equipamiento gastronómico, comercio estacional y circulación peatonal de carácter recreativo y turístico.

Desde una perspectiva territorial, este tramo configura la puerta de entrada al corredor costero analizado. Su condición inicial es determinante para la experiencia longitudinal de desplazamiento, ya que establece el estándar base de continuidad, seguridad y accesibilidad del eje.



2. Caracterización General

- Presencia de veredas en ambos costados en gran parte del tramo.
 - Sección vial relativamente estable en comparación con tramos posteriores.
 - Pendientes moderadas en la mayoría del recorrido.
 - Existencia de accesos formales e informales a playa.
 - Presencia de iniciativas privadas que incorporan criterios de accesibilidad.
 - Existencia de estacionamientos reservados para Personas con Discapacidad (PcD) correctamente señalizados.
 - Relación directa y visual permanente con el borde costero.
 - Uso predominantemente recreativo y residencial.
-

3. Condiciones de Acceso a Playa

3.1 Calle Isidro Gaete

- Acceso de tierra sin tratamiento superficial.
- Ausencia total de infraestructura peatonal formal.

- No existe vereda ni transición nivelada.
- No presenta señalización accesible.
- Limita el desplazamiento autónomo de personas con movilidad reducida.
- Constituye una barrera estructural de acceso universal.



3.2 Sector Rapalón

- Rampa longitudinal de madera con criterios de accesibilidad.
- Permite aproximación cercana al mar.
- Constituye uno de los puntos mejor resueltos del eje.
- Existencia de tramo previo de arena suelta que interrumpe continuidad.
- Desniveles menores en acceso a cafetería concesionada.
- No existe pasarela continua hasta zona de rompiente.

4. Accesos Públicos Identificados

Nº261

- Rampa en buen estado estructural.
- Pendiente funcional.
- Finaliza en inicio de arena.
- Sin continuidad sobre franja marina.

Nº395

- Acceso similar al anterior.
- Finaliza en arena suelta.
- Sin infraestructura complementaria.

Nº447

- Acceso informal de tierra.
- Sin compactación adecuada.
- Sin señalización.

- Sin condiciones de accesibilidad.

N°579

- Camino de maicillo en buen estado.
- Asociado a estacionamientos accesibles.
- Finaliza en arena.
- No posee transición rígida hacia franja marina.

N°850

- Acceso de tierra en estado regular.
- Presencia de roca que interrumpe circulación.
- Riesgo de tropiezo.
- No presenta señalización.

5. Estacionamientos para Personas con Discapacidad (PcD)

A la altura aproximada del N°500 se identifican **dos estacionamientos PcD** que presentan:

- Demarcación horizontal visible.
- Señalización vertical reglamentaria.
- Ubicación estratégica cercana a acceso a playa.
- Cumplimiento formal de señalización normativa.

No obstante:

- No existe articulación continua con pasarela sobre arena.
- La experiencia accesible no se completa hasta la franja marina.
- La cantidad de cupos es limitada en relación a extensión total del tramo.



6. Infraestructura Peatonal

- Veredas presentes en ambos costados en gran parte del tramo.
- Ancho variable, en general suficiente en sectores iniciales.
- Pendientes razonables para tránsito general.
- A partir de N°890 se detecta estrechamiento crítico.
- Presencia de postes en eje de circulación.
- Deterioro superficial puntual.
- Interrupciones menores asociadas a accesos vehiculares residenciales.

7. Síntesis Técnica Tramo 1

Fortalezas:

- Presencia de veredas continuas en gran parte del tramo.
- Existencia de estacionamientos PcD correctamente señalizados.
- Iniciativas privadas con criterios inclusivos.

Debilidades:

- Ausencia de sistema continuo sobre arena.
- Interrupciones puntuales.
- Accesos informales sin tratamiento técnico.

Conclusión: Accesibilidad parcial con cumplimiento normativo puntual, pero sin consolidación sistémica longitudinal.



TRAMO 2

Av. del Mar N°895 – N°1685

Extensión aproximada: 745 metros

1. Introducción del Tramo

El Tramo 2 representa una zona de transición morfológica y vial significativa dentro del eje Avenida del Mar. Aquí se produce el cambio a doble sentido en el sector conocido como “La Leche”, acompañado de una rotonda divisoria que modifica la dinámica vehicular y peatonal.

Este tramo presenta mayor presión turística estacional y evidencia una fragmentación progresiva de la infraestructura peatonal.



2. Caracterización General

- Transición a doble sentido vehicular.
 - Intensificación del flujo vehicular.
 - Mayor exposición a conflictos peatón-vehículo.
 - Sector con alta presencia de comercio estacional.
 - Disminución progresiva de calidad peatonal.
-

3. Condiciones de Acceso a Playa

- Existencia de vereda amplia en sector cercano a N°1400.
 - Acceso de hormigón en buenas condiciones estructurales.
 - Finaliza en arena.
 - No existen pasarelas continuas.
 - Daño recurrente por acción del oleaje.
-

4. Accesos Públicos Identificados

- Accesos formales parciales en sector La Leche.
- Sectores donde vereda desaparece completamente.
- No existe red estructurada de accesos accesibles.





5. Estacionamientos para Personas con Discapacidad

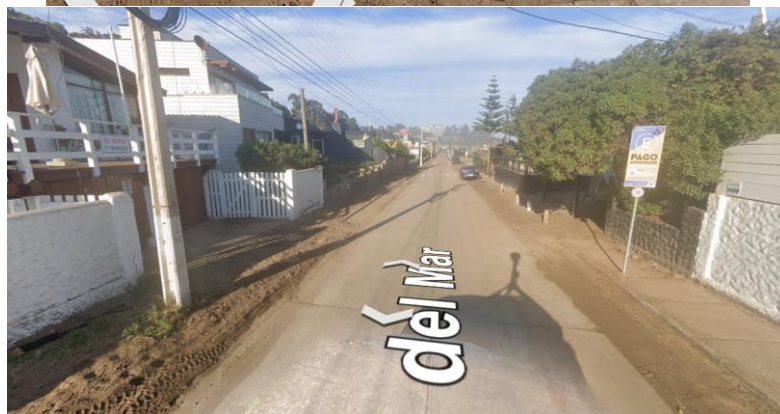
- Dos cupos en sector N°1400.
- Señalización vertical correcta.
- Ausencia de demarcación horizontal visible.
- No existe señalización táctil asociada.
- Cobertura insuficiente para tramo completo.

6. Infraestructura Peatonal

- Vereda inicial extremadamente angosta.
- Obstáculos reiterados:
 - Contenedores domiciliarios.
 - Contenedor municipal.
 - Postes.
 - Señalética en eje peatonal.
- Reducción crítica del ancho útil.
- Lado poniente desaparece posterior a Café Entre Rocas.
- Lado oriente fragmentado y discontinuo.



•



7. Síntesis Técnica Tramo 2

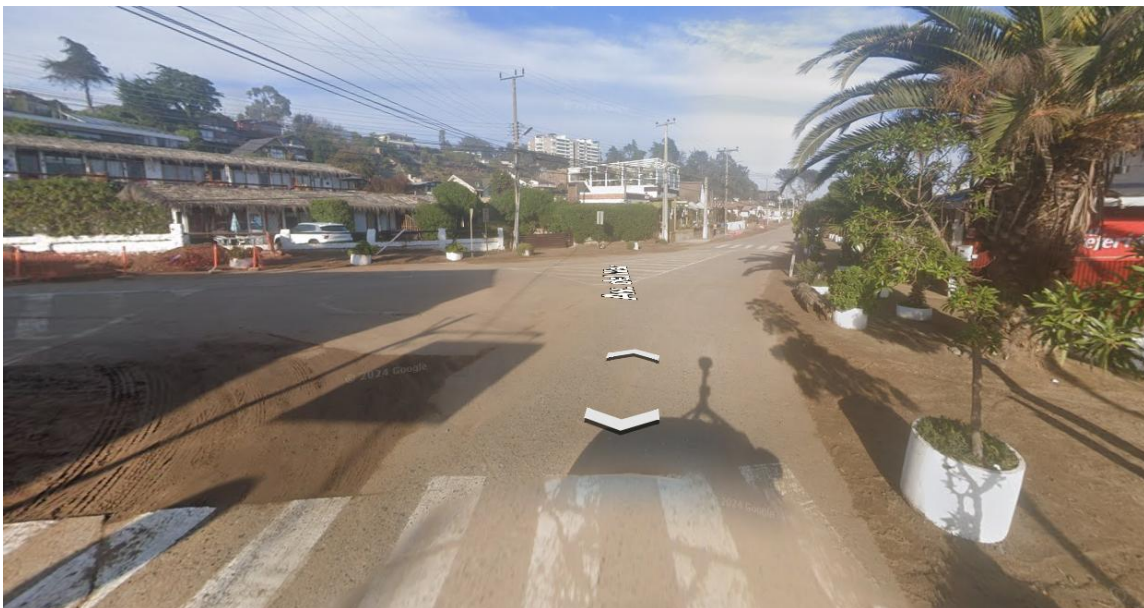
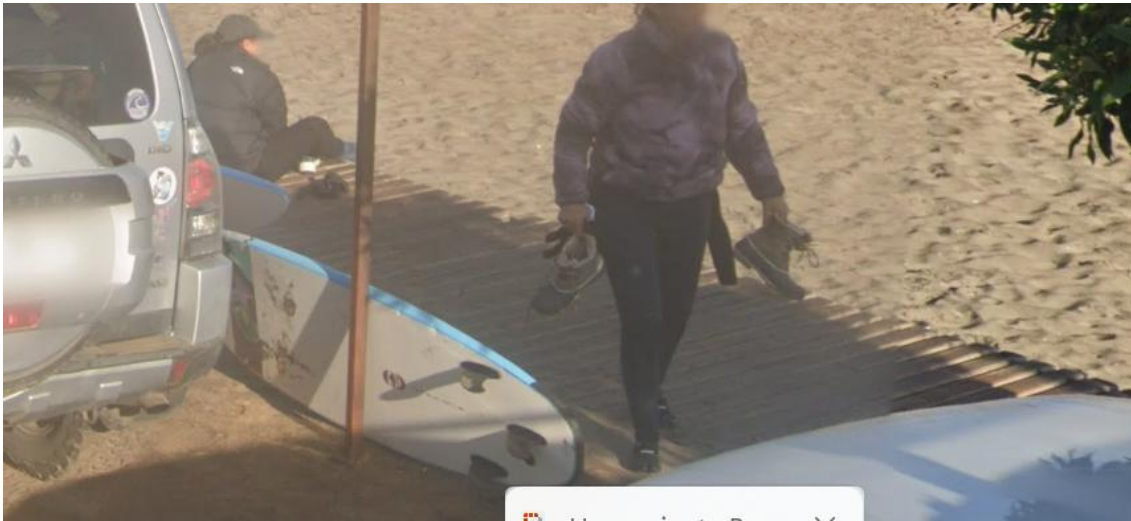
Fortalezas:

- Existencia puntual de vereda amplia.
- Presencia de estacionamientos PcD señalizados.

Debilidades:

- Discontinuidad estructural.
- Obstrucciones permanentes.
- Fragmentación longitudinal.
- Experiencia peatonal interrumpida.

Conclusión: Tramo con transición morfológica crítica y déficit estructural de continuidad.





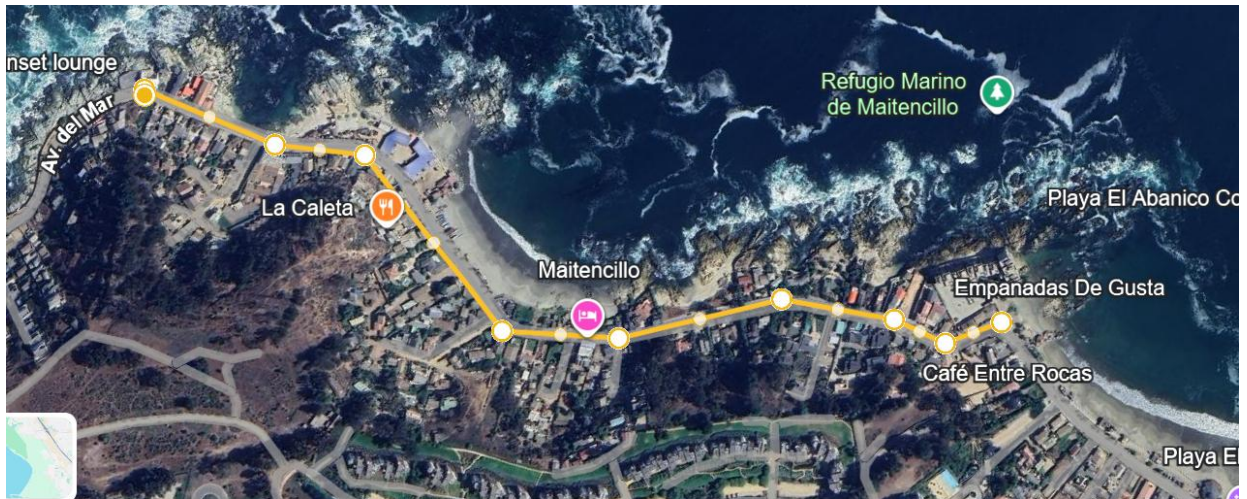
TRAMO 3

Av. del Mar N°1700 – N°2600

1. Introducción del Tramo

El Tramo 3 concentra las mayores brechas detectadas en todo el eje analizado. Se caracteriza por la desaparición progresiva de infraestructura peatonal formal, pendientes pronunciadas y priorización del uso vehicular.

Incorpora la Caleta de Pescadores de Maitencillo, espacio de alto valor patrimonial, turístico y simbólico que actualmente carece de infraestructura accesible coherente.



2. Caracterización General

- Separación progresiva de la línea costera.
- Pendiente pronunciada inicial.
- Alta exposición a circulación vehicular.
- Sector de valor patrimonial y turístico.
- Uso mixto recreativo y productivo.



3. Condiciones de Acceso a Playa

- Pasarela de madera en sector Caleta.
- Rampa recientemente instalada.
- Finaliza antes de zona de rompiente.
- No existe continuidad longitudinal entre accesos.
- Ausencia de tratamiento integral del borde costero.





4. Accesos Públicos Identificados

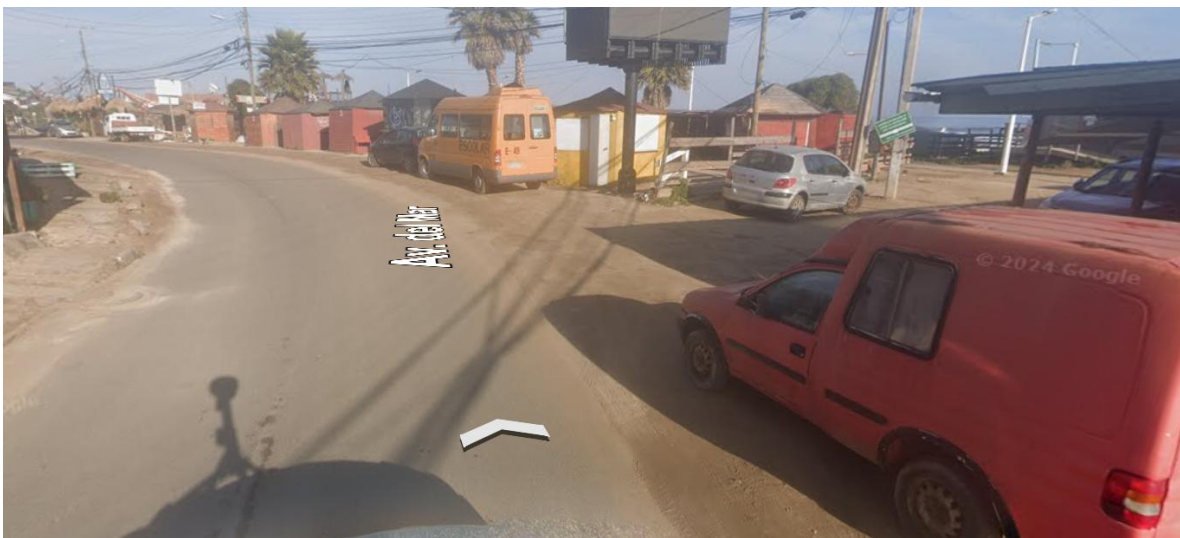
- Huella informal lado oriente con múltiples obstáculos.
- Eliminación de vereda formal para habilitar estacionamientos.
- Interrupción abrupta en N°2350.
- Sectores donde peatón debe circular por calzada.





5. Estacionamientos para Personas con Discapacidad

- No existen estacionamientos PcD en sector Caleta.
- Ausencia total de señalización accesible.
- Alta brecha considerando valor turístico del sector.





6. Infraestructura Peatonal

- Vereda estrecha lado poniente en pendiente.
- Desniveles pronunciados en accesos vehiculares.
- A partir de N°2100: desaparición total de vereda en ambos sentidos.
- Tránsito obligado por calzada vehicular.
- Alta exposición a riesgo.





7. Síntesis Técnica Tramo 3

Fortalezas:

- Existencia de pasarela parcial en sector Caleta.
- Alto valor simbólico y potencial turístico.

Debilidades:

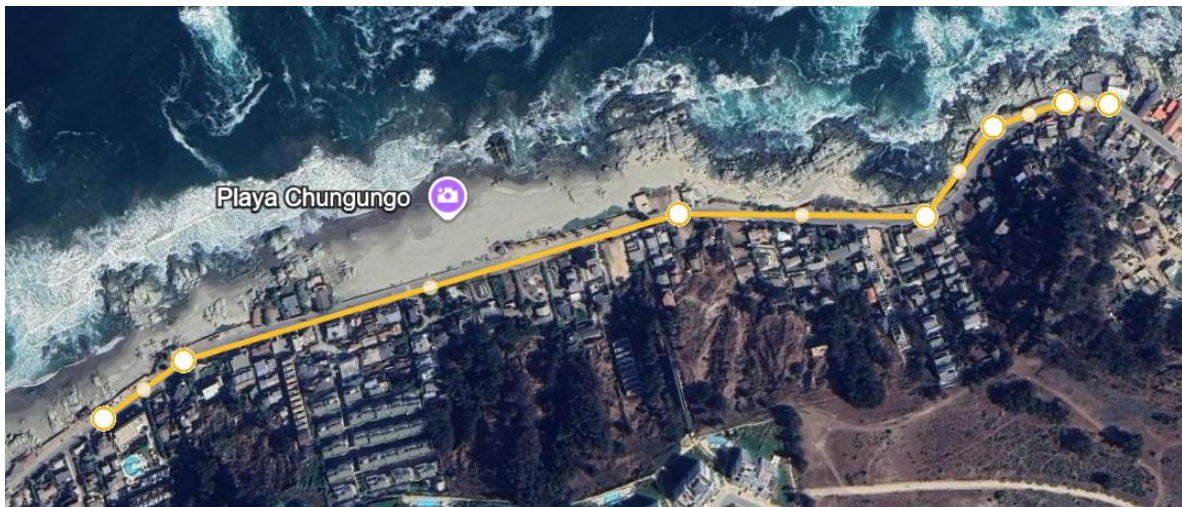
- Ausencia total de continuidad peatonal formal.
- Prioridad vehicular estructural.
- Riesgo elevado para peatones.
- Nula infraestructura PcD en sector emblemático.

Conclusión: Tramo prioritario de intervención estructural inmediata y planificación integral.



TRAMO 4

Av. del Mar N°2600 – N°3600



1. Introducción del Tramo

El Tramo 4 constituye una prolongación directa de las problemáticas estructurales observadas en el tramo anterior, evidenciando la consolidación de un modelo vial que prioriza el uso vehicular por sobre la movilidad peatonal y la accesibilidad universal.

A lo largo de este sector se constata la ausencia casi total de infraestructura peatonal formal y continua, reemplazada por huellas informales de tierra que presentan múltiples obstáculos físicos y condiciones de tránsito inseguras. La discontinuidad espacial, sumada a pendientes, accesos vehiculares sin resolución inclusiva y ocupación del espacio peatonal por estacionamientos, configura un entorno altamente restrictivo para el desplazamiento autónomo de las personas.

Las dificultades identificadas en el Tramo 3 no solo persisten, sino que se amplifican, generando un corredor costero donde el peatón pierde progresivamente su jerarquía dentro del espacio público. Esta condición resulta especialmente crítica considerando el carácter turístico del eje Avenida del Mar y su rol como principal conexión longitudinal del borde costero de Maitencillo.

2. Caracterización General

- Inexistencia de vereda formal continua en ambos sentidos.
- Presencia predominante de superficies de tierra con irregularidades.
- Alta exposición a tránsito vehicular en sector con curvas.
- Uso intensivo del borde vial para estacionamientos informales y municipales.
- Continuidad territorial de déficits de accesibilidad detectados en tramo anterior.



3. Condiciones de Acceso a Playa

- No se identifican accesos inclusivos formales hacia la playa.
 - Ausencia de rampas accesibles o pasarelas longitudinales.
 - Desconexión total entre espacio público vial y borde costero.
 - Barreras físicas que impiden desplazamiento autónomo de personas con movilidad reducida.
-

4. Accesos Públicos Identificados

- Huellas informales de tránsito peatonal en superficie de tierra.
- Presencia constante de postes eléctricos y obstáculos verticales.
- Entradas vehiculares con desniveles abruptos.
- Sectores donde la vereda desaparece completamente obligando a circular por la calzada.
- Cierre informal de circulación mediante palos rollizos y cuerdas (altura Av. del Mar N°3400).



5. Estacionamientos para Personas con Discapacidad

- No existen estacionamientos reservados para personas con discapacidad.
- Ausencia total de señalización vertical y horizontal accesible.
- Ocupación del espacio peatonal como área de estacionamiento municipal.

6. Infraestructura Peatonal

- Espacios de circulación compuestos principalmente por tierra compactada.
- Veredas discontinuas y angostas sin criterios de accesibilidad universal.
- Interferencia permanente por postes de alumbrado público.
- Desniveles en accesos vehiculares sin rebajes normativos.
- Tránsito peatonal obligado por calzada vehicular en múltiples sectores.
- Alto nivel de riesgo vial debido a visibilidad reducida y geometría curva del trazado.



7. Síntesis Técnica Tramo 4

Fortalezas:

- Continuidad del eje costero con alto potencial turístico.
- Existencia de paradero de locomoción colectiva que evidencia demanda peatonal activa.

Debilidades:

- Ausencia estructural de infraestructura peatonal formal.
- Ocupación del espacio público por estacionamientos.
- Alta exposición al tránsito vehicular.
- Inexistencia de infraestructura accesible hacia playa.
- Nula consideración de accesibilidad universal.

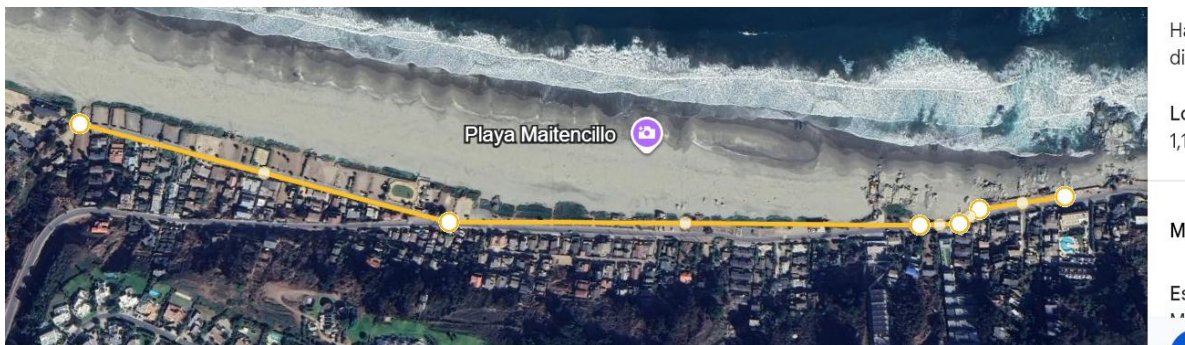
Conclusión:

Tramo con déficit estructural continuo que requiere intervención integral orientada a recuperar la jerarquía peatonal y garantizar condiciones mínimas de seguridad y accesibilidad universal.



TRAMO 5

Av. del Mar N°3600 – N°4800 (Hotel MAE – Acceso Sur Maitencillo / Aguas Blancas)



1. Introducción del Tramo

El Tramo 5 corresponde al último sector analizado del eje Avenida del Mar y representa la consolidación más crítica de las brechas de accesibilidad detectadas a lo largo del borde costero. En esta sección, la ausencia de planificación peatonal formal se vuelve estructural, configurando un escenario de exclusión territorial que limita significativamente el uso autónomo y seguro del espacio público.

Las problemáticas observadas en los tramos precedentes —discontinuidad peatonal, inexistencia de veredas accesibles, priorización vehicular y falta de infraestructura inclusiva— se mantienen de manera sistemática, evidenciando la ausencia de una estrategia integral de accesibilidad en el desarrollo del borde costero sur de Maitencillo.

Pese a tratarse de un sector estratégico de conexión con el Acceso Sur y uno de los principales puntos de llegada al balneario, las condiciones actuales impiden la circulación segura de peatones y restringen particularmente el desplazamiento de personas mayores, familias y personas con discapacidad.



2. Caracterización General

- Inexistencia de veredas formales y continuas.
- Presencia de huellas informales en borde de calzada.
- Sector de conexión vial estratégica del balneario.
- Alta ocupación vehicular del espacio público.
- Infraestructura urbana fragmentada y sin criterios inclusivos.

3. Condiciones de Acceso a Playa

- Existencia de una rampa en buen estado en Av. del Mar N°4375 (sector Café Limón Playero).
- Rampa sin continuidad hasta zona de arena o rompiente.
- Imposibilidad de acceso efectivo al mar para usuarios de silla de ruedas.
- Ausencia de sistema integral de accesibilidad costera.



4. Accesos Públicos Identificados

- Huellas peatonales informales interrumpidas constantemente.
- Presencia de obstáculos permanentes: postes, pilares, árboles y muros.
- Interrupciones físicas que impiden circulación continua.
- Dependencia total de la calzada vehicular para desplazamiento peatonal.



5. Estacionamientos para Personas con Discapacidad

- No existen estacionamientos accesibles en todo el tramo.
- Presencia de estacionamientos municipales pagados sin cupos PcD.
- Ausencia de señalización inclusiva.
- Uso informal del borde vial para estacionamiento general.



6. Infraestructura Peatonal

- Ausencia total de vereda normativa.
- Superficie vehicular deteriorada con baches e irregularidades.
- Condiciones inseguras para tránsito compartido peatón-vehículo.
- Falta de continuidad longitudinal del espacio peatonal.
- Alto riesgo de accidentes y conflictos viales.



7. Síntesis Técnica Tramo 5

Fortalezas:

- Existencia puntual de rampa de acceso costero.
- Sector estratégico de ingreso sur a Maitencillo.

Debilidades:

- Inexistencia de infraestructura peatonal formal.
- Falta total de estacionamientos accesibles.
- Barreras físicas permanentes.
- Acceso costero incompleto y no funcional.
- Escenario de exclusión territorial consolidado.

Conclusión:

Tramo crítico que evidencia la necesidad de una intervención estructural integral del borde costero sur, orientada a garantizar continuidad peatonal, seguridad vial y acceso universal efectivo al espacio público y al mar.

CONCLUSIÓN GENERAL DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

EJE AVENIDA DEL MAR — ANÁLISIS INTEGRADO POR TRAMOS

1. Introducción General

El análisis territorial desarrollado a lo largo de los cinco tramos de Avenida del Mar permite comprender el borde costero de Maitencillo no como segmentos aislados, sino como un **sistema longitudinal continuo** cuya calidad espacial depende directamente de la coherencia entre sus partes.

El eje estudiado cumple simultáneamente funciones urbanas, turísticas, recreativas, patrimoniales y de conexión territorial. Sin embargo, el diagnóstico evidencia que su evolución ha respondido principalmente a **decisiones fragmentadas y reactivas**, más vinculadas a demandas vehiculares y ocupaciones puntuales que a una planificación integrada del espacio público.

Desde una mirada estratégica, el corredor presenta una paradoja territorial clara:

A mayor valor paisajístico y turístico del borde costero, menor es la calidad de su accesibilidad universal y continuidad peatonal.

Esto genera una experiencia espacial desigual, donde el estándar urbano se degrada progresivamente desde el acceso norte hacia el acceso sur, configurando un gradiente de exclusión física que afecta especialmente a personas con movilidad reducida, adultos mayores, familias y usuarios recreativos.

2. Lectura Territorial Global del Eje

El comportamiento del sistema puede entenderse como una **secuencia de pérdida progresiva de jerarquía peatonal**, estructurada en tres fases territoriales:

Fase 1 — Accesibilidad Parcial Inicial (Tramo 1)

Existe infraestructura base funcional, con veredas relativamente continuas y algunos esfuerzos inclusivos. El sistema aún mantiene lógica urbana reconocible, aunque incompleta hacia el mar.

Fase 2 — Fragmentación y Transición Crítica (Tramo 2)

Se produce el quiebre estructural del eje. La transformación vial y el aumento del flujo vehicular comienzan a deteriorar la continuidad peatonal, generando conflictos espaciales permanentes.

Fase 3 — Colapso de Continuidad Pevalonal (Tramos 3, 4 y 5)

La infraestructura peatonal desaparece progresivamente. El peatón pierde prioridad territorial y pasa a ocupar espacios residuales o directamente la calzada vehicular.

3. Análisis Profundo Punto por Punto

3.1 Continuidad Pevalonal Longitudinal

Hallazgo estructural principal del diagnóstico.

- No existe un corredor peatonal continuo a lo largo del eje completo.
- Las veredas aparecen como soluciones aisladas y no como sistema.
- La discontinuidad obliga reiteradamente al peatón a cambiar de lado o circular por la vía vehicular.

Resultado territorial:

El eje funciona como una suma de tramos independientes y no como paseo costero integrado.

3.2 Accesibilidad Universal

El cumplimiento normativo aparece únicamente de forma puntual.

- Rampas que finalizan en arena sin continuidad.
- Estacionamientos PcD sin conexión accesible real.
- Ausencia casi total de señalética táctil o recorridos inclusivos.
- Sectores turísticos emblemáticos sin infraestructura accesible.

Diagnóstico clave:

Existe accesibilidad declarativa, pero no accesibilidad funcional.

3.3 Relación Ciudad–Mar

El borde costero presenta una desconexión física sistemática:

- Accesos que terminan abruptamente.
- Falta de pasarelas longitudinales.
- Barreras naturales y artificiales sin resolución inclusiva.

El mar está visualmente presente, pero territorialmente inaccesible para una parte significativa de la población.

3.4 Prioridad Vehicular

A medida que avanza el eje:

- La calzada aumenta su protagonismo.
- El estacionamiento invade el espacio peatonal.
- Se eliminan veredas para favorecer detenciones vehiculares.

Esto evidencia un modelo de desarrollo donde el diseño vial precedió al diseño urbano.

3.5 Seguridad Vial y Riesgo

Los niveles de riesgo aumentan hacia el sur:

- Curvas con baja visibilidad.
- Pendientes pronunciadas sin protección peatonal.
- Tránsito compartido obligado.
- Obstáculos permanentes en rutas peatonales.

El espacio público deja de ser inclusivo y pasa a ser selectivo por capacidad física.

3.6 Coherencia Urbana y Gestión Territorial

El diagnóstico revela ausencia de una visión unificada del borde costero:

- Intervenciones privadas mejor resueltas que el espacio público.
- Soluciones aisladas sin continuidad técnica.
- Falta de estándar común de diseño.

El resultado es un paisaje urbano discontinuo, donde cada intervención responde a lógicas distintas.

4. Síntesis Comparativa por Tramos

Tramo	Condición Predominante	Nivel de Accesibilidad	Prioridad Espacial
Tramo 1	Inicio estructurado	Parcial	Equilibrio relativo
Tramo 2	Transición crítica	Baja	Conflicto peatón–vehículo
Tramo 3	Ruptura del sistema	Muy baja	Dominio vehicular
Tramo 4	Déficit consolidado	Nula	Espacio residual peatonal
Tramo 5	Exclusión territorial	Crítica	Infraestructura inexistente

5. Conclusión Estratégica General

El eje Avenida del Mar no presenta un problema puntual de infraestructura, sino un **problema estructural de modelo territorial**.

El diagnóstico demuestra que:

- La accesibilidad universal no ha sido considerada como criterio rector del desarrollo costero.
- La planificación se ha construido por acumulación de intervenciones aisladas.
- El peatón pierde progresivamente su derecho espacial a medida que se aleja del acceso principal.

En términos urbanos, el corredor funciona hoy más como **ruta escénica vehicular** que como paseo costero público inclusivo.

6. Conclusión Proyectual (Visión Futuro)

El potencial del eje es extraordinario: paisaje continuo, identidad local, actividad turística activa y alto valor social. Sin embargo, para transformarse en un verdadero borde costero contemporáneo requiere un cambio de paradigma:

pasar de intervenciones puntuales a **infraestructura territorial continua**.
pasar de accesos aislados a **sistema integral de movilidad universal**.
pasar de borde vehicular a **corredor público inclusivo**.

La oportunidad estratégica no es solo mejorar veredas o rampas; es **redefinir la relación entre ciudad, paisaje y personas**.

Porque un borde costero exitoso no se mide por cuántos autos llegan al mar, sino por cuántas personas pueden realmente alcanzarlo.

Y hoy, el diagnóstico es claro:
el territorio tiene el potencial... pero aún no ha construido el camino para todos.

8. Estrategia de Participación Ciudadana y Validación Experiencial

1. Enfoque Participativo Aplicado

El presente diagnóstico no se desarrolló exclusivamente desde la observación técnica. Incorporó activamente la experiencia directa de uso del territorio.

Durante el levantamiento en terreno:

- Personas con discapacidad participaron recorriendo distintos tramos del eje Avenida del Mar.
- Se evaluaron condiciones reales de desplazamiento autónomo.
- Se registraron percepciones sobre seguridad, continuidad y dignidad del recorrido.
- Se incorporó participación de vecinos, comerciantes y actores comunitarios.

Este enfoque permitió:

1. Contrastar la normativa con la experiencia real.
2. Identificar barreras no visibles en planimetría.
3. Evaluar la dimensión emocional del desplazamiento.
4. Comprender la accesibilidad como experiencia y no solo como infraestructura.

La metodología adoptada responde a un principio fundamental:
La accesibilidad debe evaluarse desde quienes la viven.

Este componente participativo fortalece la legitimidad técnica y social del informe, ya que incorpora evidencia directa y validación comunitaria.

Propuesta de Estrategia Participativa Complementaria

Fase 2 – Profundización y Co–Construcción

Para consolidar este diagnóstico y transformarlo en herramienta de planificación pública, se propone implementar una segunda fase participativa estructurada en tres niveles:

1. Encuesta Ciudadana Estructurada

Objetivo: cuantificar percepción y priorización de problemáticas detectadas.

Modalidad:

- Encuesta digital (Google Forms).
- Versión física disponible en comercios y organizaciones locales.
- Aplicación asistida para personas mayores.

Ejes sugeridos de encuesta:

Bloque 1 – Uso del borde costero

1. ¿Con qué frecuencia utiliza la Avenida del Mar?
2. ¿Qué actividades realiza principalmente?

Bloque 2 – Percepción de accesibilidad

3. ¿Considera que las veredas permiten un desplazamiento seguro?
4. ¿Ha tenido dificultades para acceder a la playa?
5. ¿Identifica sectores peligrosos para peatones?

Bloque 3 – Inclusión

6. ¿Conoce personas que hayan tenido dificultades para desplazarse en el sector?
7. ¿Considera que Maitencillo es un destino inclusivo?

Bloque 4 – Prioridades

8. ¿Cuál debería ser la prioridad de intervención?

- Continuidad de veredas
- Pasarelas sobre arena
- Estacionamientos accesibles
- Iluminación y seguridad
- Ordenamiento de estacionamientos
- Señalética inclusiva

Bloque 5 – Visión futura

9. ¿Cómo imagina el borde costero en 10 años?
10. ¿Estaría dispuesto/a a participar en instancias comunitarias de mejora?

Esto permitiría obtener datos cuantificables que respalden técnicamente el diagnóstico.

2. Mapeo Participativo

Propuesta de realizar una jornada comunitaria donde:

- Se imprima un plano longitudinal del eje.
- Los participantes marquen:
 - Zonas críticas.
 - Sectores bien resueltos.
 - Puntos peligrosos.
 - Oportunidades de mejora.

Este ejercicio genera cartografía social complementaria al levantamiento técnico.

3. Recorrido Intergeneracional Guiado

Actividad simbólica y técnica:

- Recorrido conjunto con niños, adultos mayores y personas con discapacidad.
- Registro audiovisual.
- Sistematización de testimonios.

Esto refuerza el carácter multigeneracional del proyecto y consolida legitimidad social.

Valor Estratégico de la Participación

Integrar participación ciudadana permite:

- Fortalecer gobernanza local.
- Reducir resistencia a futuras intervenciones.
- Priorizar inversiones según percepción real.
- Transformar el informe en herramienta de gestión pública.

Desde una mirada institucional, esta estrategia posiciona el estudio no como denuncia, sino como propuesta colaborativa de mejora.

9. CONCLUSIONES GENERALES

El diagnóstico longitudinal del eje Avenida del Mar (4,7 km) evidencia una ausencia de planificación sistémica en materia de accesibilidad universal. Las intervenciones detectadas son puntuales y no responden a una lógica continua de desplazamiento autónomo.

A partir del levantamiento técnico y experiencial, se concluye lo siguiente:

1. Infraestructura Peatonal Fragmentada

- La continuidad de veredas es irregular y, en varios tramos, inexistente.
- En sectores sin vereda formal, el espacio es utilizado como estacionamiento público con señalización municipal, priorizando el vehículo por sobre el peatón.
- En múltiples puntos, las personas deben transitar por la calzada vehicular, la cual presenta deterioro superficial y condiciones de riesgo.
- Se detectan obstáculos permanentes en el eje de circulación peatonal: postes de alumbrado, señalética de estacionamientos públicos, contenedores de basura y mobiliario mal emplazado.

Conclusión: el sistema peatonal no funciona como red continua ni garantiza desplazamiento autónomo seguro.

2. Estacionamientos para Personas con Discapacidad (PcD)

En los 4,7 km analizados se identifican únicamente cuatro estacionamientos para personas con discapacidad:

- Dos en sector N°570, frente a la feria artesanal.
- Dos en sector N°1400, sector La Leche.

Esto representa una cobertura extremadamente baja para un eje turístico de alta intensidad.

Además:

- Algunos carecen de demarcación horizontal visible.
- No existe articulación directa con accesos plenamente accesibles a playa.
- En sectores públicos emblemáticos como la **Caleta de Pescadores de Maitencillo**, no existen estacionamientos reservados para Personas con Discapacidad, a pesar de tratarse de un punto de alto valor patrimonial, turístico y comunitario.

Conclusión: la oferta de estacionamientos accesibles es insuficiente, está mal distribuida y no responde a criterios de equidad territorial ni a la intensidad de uso del eje.

3. Accesos a Playa Incompletos

Si bien existen rampas y accesos formales en distintos puntos:

- La mayoría finaliza en el inicio de la arena.
- No existen pasarelas o sistemas continuos sobre arena.
- Las intervenciones inclusivas son aisladas y no conectadas entre sí.
- No existe una red estructurada de accesos priorizados y jerarquizados.

Conclusión: el acceso al mar no es autónomo ni continuo para personas con movilidad reducida.

4. Señalética, Orientación e Información Inclusiva

Se detecta:

- Ausencia de señalética específica para PcD en la mayoría del eje.
- Inexistencia de señalética táctil o braille.
- Presencia de pavimentos táctiles en un único punto, sin coherencia ni continuidad.
- Falta de información inclusiva que oriente desplazamiento seguro.
- Ausencia de mapas accesibles del borde costero.

Conclusión: no existe sistema estructurado de orientación inclusiva.

5. Servicios Complementarios e Infraestructura de Apoyo

- No existen baños públicos en todo el recorrido.
- No existe ciclovía continua.
- No existe infraestructura diferenciada para movilidad activa.
- No se observan paraderos de locomoción colectiva debidamente señalizados, con condiciones adecuadas de accesibilidad universal.
- No existen zonas formales de espera accesible para transporte público.

Conclusión: el eje no integra criterios de diseño universal ni movilidad sustentable intermodal.

INCORPORACIÓN: DÉFICIT DE PARADEROS ACCESIBLES

El análisis territorial evidencia que:

- No existen paraderos claramente identificables y normativamente diseñados bajo criterios de accesibilidad universal.
- No se observan plataformas niveladas que permitan acceso seguro al transporte público.
- No existen zonas de aproximación libre de obstáculos.
- No se identifican espacios de espera protegidos y señalizados con información legible y contrastada.

En consecuencia, el sistema de transporte público no se articula adecuadamente con la red peatonal ni con los accesos a playa.

PROPUESTA DE UBICACIÓN ESTRATÉGICA DE PARADEROS ACCESIBLES

Se propone implementar paraderos accesibles en los siguientes puntos estratégicos:

1. Sector Feria Artesanal (N°570)
 - Alta concentración peatonal.
 - Existencia de estacionamientos PcD.
 - Punto de conexión recreativa.
2. Sector La Leche (N°1400)
 - Cambio morfológico relevante.
 - Zona de acceso a playa.
 - Intensidad turística.
3. Sector Caleta de Pescadores (N°2200–2350)
 - Alto valor patrimonial.
 - Zona actualmente sin estacionamientos PcD.
 - Alta actividad comunitaria.
4. Sector acceso norte (N°100–Isidro Gaete)
 - Puerta de entrada al eje.
 - Conexión con área residencial.
5. Sector intermedio Tramo 3 (aprox. N°2000)
 - Zona crítica donde desaparece vereda.
 - Requiere ordenamiento integral.

ESTÁNDARES TÉCNICOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS PARADEROS

De acuerdo con la Ley 20.422 y el DS50 del MINVU, los paraderos accesibles deben incorporar:

- Plataforma nivelada con ancho mínimo libre normativo.
- Franja libre de obstáculos de al menos 1,20 m.
- Pavimento antideslizante.
- Conexión directa con vereda continua.
- Señalización vertical visible y contrastada.
- Información en alto contraste y tipografía legible.
- Incorporación de señalización táctil.
- Asiento con apoyabrazos y respaldo.
- Espacio reservado para silla de ruedas.
- Protección climática (cubierta).
- Iluminación adecuada.

Además:

- Debe existir coherencia entre paradero y cruce peatonal.
- Debe garantizarse aproximación segura del bus (alineación con plataforma).

10. CONCLUSIONES ESTRATÉGICAS

A partir del análisis integral, el eje Avenida del Mar presenta una brecha estructural entre su alto valor turístico-territorial y su bajo estándar de accesibilidad universal.

Se observa un patrón reiterado:

- Prioridad vehicular sobre desplazamiento peatonal.
- Intervenciones aisladas sin visión longitudinal.
- Ausencia de planificación integrada del borde costero como sistema.
- Débil integración entre movilidad peatonal y transporte público.
- Carencia de infraestructura accesible en sectores públicos emblemáticos como la Caleta.

La accesibilidad actual depende más de iniciativas particulares que de una política territorial estructurada.

LECTURA DE IMPACTO

Las deficiencias detectadas impactan directamente en:

- Personas mayores.
- Familias con coches infantiles.
- Personas con movilidad reducida transitoria.
- Visitantes temporales.
- Turistas internacionales.
- Personas usuarias de transporte público que no cuentan con condiciones adecuadas de acceso.

En consecuencia:

- Se reduce competitividad turística.
- Se limita uso pleno del espacio público.
- Se genera riesgo urbano.
- Se debilita imagen territorial.
- Se restringe equidad en acceso al mar.

REFUERZO FINAL ESTRATÉGICO

El desafío no es solo mejorar veredas.

Es integrar:

- Red peatonal continua.
- Red de estacionamientos accesibles estratégicamente distribuidos.
- Sistema continuo de pasarelas hacia playa.
- Paraderos accesibles articulados al eje.
- Infraestructura sanitaria pública.
- Movilidad activa segura.

El territorio tiene el potencial técnico, simbólico y comunitario.

Lo que falta es una decisión estratégica de integración estructural.

t