

Resultados del Seminario Internacional
12-16 noviembre 2017
Santiago y Temuco - Chile



REDES COMUNITARIAS Y TRANSPORTE: DE LA RUPTURA A LA INTEGRACIÓN



Este intercambio fue posible gracias a University College London.

Exploring Community Severance in Latin American cities

Bogotá 06/11/2017
São Paulo 09/11/2017
Santiago 14/11/2017
Temuco 15/11/2017



COMITE ORGANIZADOR

Seminario Internacional: Redes Comunitarias y Transporte: de la Ruptura a la Integración

Dr. Lake Sagaris, Ingeniería de Transporte y Logística, Facultad de Ingeniería, Pontificia Universidad Católica de Chile

Dr. Kabir Sadarangani, Universidad San Sebastián

Dr. Nicolás Aguilar, Universidad de la Frontera.

Coordinación general: Ximena Vásquez, Laboratorio de Cambio Social

Apoyo logístico: Gonzalo Cancino, Justine Lambert, Laboratorio de Cambio Social

Agradecemos a:

Miguel Olivares , Alexis Arévalo, Municipalidad de Santiago y Tomás Echiburú concejal de Providencia, por el recorrido de Santiago Centro, los avances que ha logrado en cuanto al urbanismo y el mejoramiento de las vías peatonales y de transporte sustentable.

Santiago Resiliente, Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, Cristina Huidobro y Gino Pérez, quienes nos facilitaron la sala de sesiones del GORE para el seminario.

Marion Fuentes, Ingeniería de Transporte y Logística, PUC

Muy especialmente, a nuestros invitados, Prof. Jennifer Mindell y Dr. Paulo Ancaes.

Proyecto de Colaboración Internacional CONICYT-CNPQ 441970/2016-8 y Dirección de extensión Universidad de la Frontera



DOCUMENTO DE TRABAJO #4

Edición Documento de Trabajo:

Lake Sagaris

Coordinación y producción:

Ximena Vásquez

Textos adicionales: Nicolás Aguilar

Fotografías: Ariel Droguett

Diseño: Gonzalo Torres

Producción: Arquetipo Ltda.

© Lake Sagaris, 20 de enero 2018. Santiago, Chile

Se permite la reproducción total o parcial de esta publicación, con la atribución y el debido permiso del Laboratorio de Cambio Social. medios@cambianos.cl

www.cambianos.cl

Centro de Urbanismo Ciudadano

Dominica 14, Recoleta, Santiago, RM

Chile. Celular: +569 3069-2116, +569 7891-0834

Email: medios@cambianos.cl

contactos@cambianos.cl

Twitter: @LabCambianos

Facebook: /LabCambianos

El Laboratorio de Cambio Social. Dirigido por la Doctora en Planificación Urbana, Lake Sagaris, el Lab es un espacio de investigación participativa para la acción, creado por Ingeniería de Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Chile y Ciudad Viva, con apoyo del Centro de Excelencia en Transporte Rápido en Buses (BRT+) y el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS, Conicyt, FONDAF N° 15110020) de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Invita a socios líderes del "Lab Vivo" de la ciudad, de los sectores públicos, ciudadanos, académicos

Charla Magistral Paulo Anciaes

Métodos para entender mejor la caminabilidad y el efecto barrera o *community severance*

Existen diferentes formas de mirar y evaluar los impactos del efecto barrera o community severance (aislamiento de comunidades enteras). Al comenzar el proyecto de investigación, Dr. Paulo Anciaes, del equipo de Jenny Mindell, revisó los manuales de planificación de transporte de muchos países, encontrando que solamente 14 de ellos mencionaban el efecto barrera. Pero solo en algunos de estos 14 se buscó definir claramente sus atributos, y de allí medirlos o incluso evaluarlos en términos monetarios.

Por lo mismo, existen múltiples términos y poca colaboración internacional en su definición y la búsqueda de cómo integrarlo como concepto para reducir los efectos dañinos de los proyectos de transporte, especialmente en las ciudades. Para remediar esta situación, desde la facultad de ciencias de la salud de la población (UCL), se unieron con la planificación de transportes, con la arquitectura y con la organización Mapping for Change (“mapear para cambiar”).

Utilizando una serie de métodos complementarios, tomaron dos lugares en Londres y dos en otras ciudades de Inglaterra (Birmingham y Southend-on-Sea) para identificar los distintos aspectos de las calles, específicamente en cuánto influían en la salud mental y física de los moradores y las visitas. Así trabajaron con análisis especial (utilizando softwares de mapeo), el mapeo participativo, observaciones audiovisuales, auditorías (evaluaciones) en terreno, una encuesta de hogar, y una encuesta de preferencia declarada.

Métodos innovadores y combinados, para indagar a fondo

Compartimos con bastante detalle la información de los métodos de estudio, algunos muy conocidos y otros más novedosos para nuestro medio, combinada de una forma que potenció el estudio como un todo.

Se partió con un análisis espacial, como primer método. Se sabe que una combinación de cuatro factores fomenta la caminata: (i) cuando hay una buena densidad (cantidad) de actividades en un lugar, (ii) se mezclan distintas actividades, (iii) hay buen acceso para el transporte público, y (iv) las calles consisten en cuadras cortas y bien interconectadas para evitar barreras. Un lugar que muestra estas cuatro características se considera caminable, o sea, amistoso a la caminata. Un

ejemplo es el Paseo Ahumada con Huérfanos en Santiago, donde hay restaurantes, actividades culturales y cívicas, diversos lugares donde comprar o entretenerse, y una buena gama de transporte público y otras maneras de llegar. Atrae y fomenta la caminata, como la forma más agradable de recorrer, encontrarse, recrearse.

Identificaron ciertos barrios londinenses que —a pesar de contar con estos cuatros factores— no tenían tanta gente caminando como se podría esperar, tal vez debido a la presencia de carreteras con mucho tráfico.

Visitaron a cada área de interés para observar y organizar un mapeo con la comunidad, donde pidieron a las personas indicar en un mapa los lugares que les

Identificaron ciertos barrios londinenses y visitaron a cada área de interés para observar y organizar un mapeo con la comunidad, donde pidieron a las personas indicar en un mapa los lugares que les gustan y les disgustan y por qué.

Estudios de caso



Londres 1



Londres 2



Birmingham



Southend-on-Sea



METODO OBSERVACION CON CÁMARA



El video captó cómo y dónde cruzaban carreteras, muchas veces sin ocupar los cruces indicados. En otras áreas las personas ni siquiera caminan dos metros para cruzar en el lugar correcto

gustan y les disgustan y por qué, sus rutas y destinos, y cómo los recorren. Recolectaron 200 mapas en cada caso, procesaron los resultados e hicieron una encuesta en video.

El video captó cómo y dónde cruzaban carreteras, muchas veces sin ocupar los cruces indicados. En otras áreas las personas ni siquiera caminan dos metros para cruzar en el lugar correcto –que también es peligroso– y muchos caminaban por la mediana de las autopistas, con mayor exposición a los contaminantes. Identificaron a este comportamiento como “comportamientos peatonales irregulares”.

En el siguiente paso, ocuparon el método de auditoría de la calle (*street audit*), con una mirada enfocada en el ambiente peatonal. Similar a los métodos aplicados en Chile en el marco del convenio Gobierno Regional - Interface for Cycling Expertise (2007-2010), se recorre el área de interés, evaluando ciertos criterios relevantes para incentivar el uso del espacio, en este caso por las personas caminando.

Dice el Dr. Ancaes, que “encontramos que hay muchos problemas en diferentes instalaciones, conflictos entre peatones y usuarios de autobuses, muchas obstrucciones y otras barreras para las personas que intentan caminar. Entonces vimos que la segregación o aislamiento de la comunidad no es solo una barrera cuando se quiere cruzar la calle. Por esto desarrollamos una encuesta para entender mejor sus percepciones en cuanto a la velocidad, el volumen y las facilidades en

los cruces.” Preguntaron por cómo la gente navega las barreras, los ruidos, los miedos, y también por el capital social y las relaciones entre la comunidad, buscando asociaciones entre estos diferentes aspectos.

Para redondear su entendimiento del tema, realizaron dos tipos de encuesta. La primera fue una encuesta en hogares, para detectar preferencias en relación a las calles, a las caminatas, y posibles impactos en la salud, las relaciones y el capital social, y el bienestar en gene-

Método de auditoría de la calle: se recorre el área de interés, evaluando ciertos criterios relevantes para incentivar el uso del espacio, en este caso por las personas caminando.



METODO AUDITORIAS (EVALUACIONES) CALLEJERAS

Facilidades para cruzar



Veredas



ral. La segunda, una encuesta de preferencia declarada, pidió elegir entre diversas situaciones con distintas cantidades de tráfico, de amenidades para los peatones, y elementos urbanos afines.

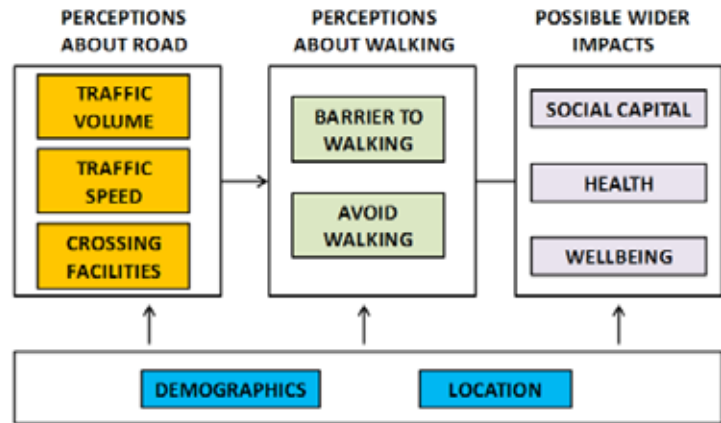
En cuanto a la participación, Dr. Ancaies notó que “Es difícil trabajar la participación de una comunidad de 8 millones de personas. Se tiene que priorizar a personas clave, de organizaciones clave, observar proyectos locales. La participación de las comunidades es importante, ya que juegan un rol importante para cambiar actitudes y eventualmente las decisiones políticas. Cualquier política pública debería aportar a la salud social. Con estos métodos, aumentan las más probabilidades de éxito en este sentido”.

Aplicación de lo aprendido

El proyecto de investigación contemplaba no solo identificar el problema –y cómo medirlo– sino también identificar y testear soluciones, aptas para ciudades y barrios de diversas escalas. En este sentido, y revisando los intercambios que tuvieron en Bogotá (Colombia), Sao Paulo (Brasil) y Santiago (Chile), Dr. Ancaies observó que este tema está muy presente en nuestras ciudades y requiere de métodos de análisis para mejorar la planificación del transporte, y remediar



METODO ENCUESTA HOGARES



Encuesta en hogares, para detectar preferencias en relación a las calles, a las caminatas, y posibles impactos en la salud.

los daños que los proyectos o usos intensivos por vehículos motorizados puedan producir. Mencionó cuatro aspectos particularmente evidentes en América Latina:

- A menudo se le da mucho espacio a una persona en automóvil, y muy poco a decenas de personas que caminan (foto 1). Es importante recordar que la infraestructura de transporte rápido en buses (BRT) también puede producir segregación y aislamiento.
- Las personas que esperan el autobús pueden quedar expuestas y vulnerables, y se producen algunos problemas de equidad.
- La implementación de carreteras en lugares históricos o en lugares donde las familias no tienen automóviles crean desventajas importantes para los caminantes y otros usuarios, aislando o reduciendo su acceso a los bienes de la vida urbana.
- El envejecimiento de la población -que va en aumento- también produce importantes desigualdades relacionadas con este tema, o porque con la edad avanzada no se puede conducir un auto, o cuesta más cruzar la calle, o se requiere veredas más seguras en todos los sentidos.

Calidad de las Calles en Latinoamérica

Elementos adicionales a tomar en cuenta

Distribución del espacio vial



Desigualdades socio-espaciales



No es solo el auto vs. el peatón



Desigualdades entre distintas edades



Dr. Ancaies observó que este tema está muy presente en nuestras ciudades y requiere de métodos de análisis para mejorar la planificación del transporte, y remediar los daños que los proyectos o usos intensivos por vehículos motorizados puedan producir.

PAULO ANCIAES

Dr. Paulo Ancaies es investigador asociado del Centro de Estudios de Transporte de UCL, desde 2013, cuando obtuvo su doctorado en London School of Economics and Political Science (LSE). Anteriormente, trabajó en el Instituto de Estudios de la Política de Transporte en Tokio y estudió en la Universidad de Tohoku en Sendai, y en Portugal, trabajando en varias universidades de Lisboa. Tiene títulos en Economía Ambiental y Sistemas de Información Geográfica y ha participado en proyectos de investigación en el Reino Unido, Japón, Portugal, Armenia y Cabo Verde.

