

Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Carrera de Geografía

“Políticas Públicas Deportivas; ¿Fomento al deporte? o ¿una respuesta de la presión ciudadana?, el caso de la comuna de Providencia”

Memoria para optar al título de Geógrafo

Autor:
Nelly Troncoso Venegas.

Profesor Guía:
Sergio Fuentes Carvajal.

SANTIAGO DE CHILE
MARZO 2015



***“Los que piensan no tener
tiempo para el ejercicio,
más tarde o más temprano,
tendrán que hacerse tiempo
para la enfermedad”***

Edward Stanley

Agradecimientos

Agradezco en primera instancia a Dios, que guió mis pasos en esta vida universitaria, permitiendo ser el orgullo de mi familia, a quienes también agradezco, por ser una fuente de apoyo constante e incondicional. A mi padre Juan, a quien admiro hasta el día de hoy por su humildad y esfuerzo, siendo el principal apoyo económico durante mi proceso de estudiante, a mi madre Georgina por amarme, cuidarme y por creer siempre en mis capacidades, y a Natalia, a la mejor hermana que alguien pueda tener, quien siempre estuvo presente para apoyarme, escucharme y para sobrellevar del mejor modo el estrés universitario. A todos ellos que me ofrecieron el mejor hogar que una estudiante universitaria pueda necesitar. Hogar del cual me siento parte aún estando lejos.

Desde luego a quienes conocí en mi periodo universitario y que hasta el día de hoy son mis grandes amigos, a Maritza, Carol, Francisco, Paulina y Marcela, con quienes mantengo los recuerdos de una de las épocas más lindas de mi vida.

A quienes hicieron posible que me desempeñara como geógrafa en el ámbito de la consultoría, en especial a Enrique Garcés, quien confió desde un principio en mis capacidades para llevar a cabo las labores del cargo que estaba desempeñando, permitiéndome crecer como profesional.

Al profesor Sergio Fuentes, mi tutor, por su dedicación para llevar a cabo mi memoria de título. Por su tiempo, sus conocimientos y su entusiasmo en querer terminar este proceso junto conmigo.

Por último agradezo de manera especial a Raúl, quien ha sido mi pilar fundamental desde que decidimos estar juntos, por su amor entregado a diario, por escucharme, acompañarme y por sobretodo alentarme a terminar este proceso universitario.

A todos ellos, gracias, son y seguirán siendo parte importante en mi vida.

INDICE

1.	Resumen:	- 1 -
2.	Introducción:	- 2 -
3.	Objetivos generales y específicos:	- 4 -
3.1	General:	- 4 -
3.2	Específicos:	- 4 -
4.	Marco Metodológico:	- 5 -
5.	Marco Teórico	- 11 -
5.1	Marco Conceptual	- 11 -
5.2	Antecedentes de Políticas Públicas Deportivas	- 14 -
5.2.1	Eduardo Frei Ruiz-Tagle 1994-2000.....	- 14 -
5.2.2	Ricardo Lagos Escobar 2000-2006.....	- 15 -
5.2.3	Michelle Bachelet Jeria 2006-2010.....	- 16 -
5.2.4	Sebastián Piñera Echeñique 2010-2014	- 16 -
5.2.5	Michelle Bachelet Jeria 2014-2018.....	- 17 -
6.	Selección Área de Estudio	- 19 -
6.1	Análisis Comparativo de algunas comunas de la Región Metropolitana	- 19 -
6.2	Caracterización Área de Estudio – Comuna de Providencia	- 28 -
7.	Resultados	- 31 -
7.1	Caracterización de Eventos Deportivos	- 31 -
7.1.1	Corridas, Maratones y Cicletadas	- 31 -
7.1.2	Movimiento Furiosos Ciclistas	- 38 -
7.1.3	Plan Convivencia + Segura en Parque Metropolitano	- 39 -
7.1.4	Ciclocreovías.....	- 41 -
7.2	Catastro de equipamientos urbanos deportivos en el área de estudio	- 44 -
7.2.1	Áreas Verdes útiles para el desarrollo del deporte	- 44 -
7.2.2	Ciclovías	- 51 -
7.2.3	Estacionamiento de Bicicletas	- 54 -
7.2.4	Bicicletas Públicas de Providencia	- 58 -
7.2.5	Plaza Saludable	- 63 -
7.3	Análisis Plan de Desarrollo Comunal de Providencia (2013-2021)	- 65 -
7.4	Análisis de Demanda de Eventos y Equipamiento Deportivo	- 69 -

7.4.1	Análisis Plazas Saludables.....	- 69 -
7.4.2	Encuestas a Ocupantes del Equipamiento Deportivo.....	- 73 -
A)	Perfil del deportista	- 78 -
7.4.3	Entrevistas a Personas Ocupantes Del Equipamiento Deportivo	- 82 -
8.	Conclusiones	- 86 -
9.	Bibliografía	- 89 -

Indice de Ilustraciones

Ilustración 5-1: Análisis comparativo de equipamiento deportivo	- 27 -
Ilustración 5-2: Ubicación General área de estudio	- 29 -
Ilustración 6-1: Concentración de Eventos Pedestres	- 35 -
Ilustración 6-2: Comunas con Ciclorecreovías.....	- 42 -
Ilustración 6-3: Áreas Verdes útiles para la actividad deportiva	- 50 -
Ilustración 6-4: Localizacion de Ciclovías en la comuna de Providencia	- 52 -
Ilustración 6-5: Localización de Estacionamientos de Bicicletas en la comuna de Providencia ..	- 57 -
Ilustración 6-6: Bicicletas Públicas de Providencia (BPP)	- 60 -
Ilustración 6-7: Ubicación de Plazas Saludables	- 64 -
Ilustración 6-8: Selección de Plazas Saludables	- 70 -

Indice de Tablas

Tabla 4-1: Fuentes de información primaria portales web	- 6 -
Tabla 4-2: Planos Generados	- 7 -
Tabla 4-3: Fuentes de Información portales web.....	- 7 -
Tabla 4-4: Análisis de Plazas Saludables	- 8 -
Tabla 4-5: Leyenda análisis de Plazas Saludables.....	- 8 -
Tabla 4-6: Formato de encuesta	- 9 -
Tabla 5-1: Políticas Deportivas bajo el mando de Eduardo Frei Ruiz-Tagle	- 14 -
Tabla 5-2: Políticas Deportivas bajo el mando de Ricardo Lagos Escobar	- 15 -
Tabla 5-3: Políticas Deportivas bajo el mando de Michelle Bachelet Jeria	- 16 -
Tabla 5-4: Políticas Deportivas bajo el mando de Sebastian Piñera Echeñique	- 16 -
Tabla 6-1: Indicadores Socioeconómicos Comunas Seleccionadas	- 21 -
Tabla 6-2: Recintos Deportivos en comunas seleccionadas	- 23 -
Tabla 6-3: Cuadro Resumen de análisis comparativo	- 25 -
Tabla 6-4: Datos demográficos a nivel Nacional, Regional y Comunal.....	- 30 -
Tabla 7-1: Catastro de Áreas Verdes, comuna de Providencia.....	- 46 -
Tabla 7-2: Actividades Deportivas en Parques y Plazas de la comuna de Providencia.....	- 48 -
Tabla 7-3: Tipos de Ciclorutas presentes en la comuna de Providencia.....	- 51 -
Tabla 7-4: Catastro de Bicicletas Públicas de Providencia.....	- 58 -
Tabla 7-5: Plazas Saludables comuna de Providencia.....	- 63 -
Tabla 7-6: Lineamientos y Objetivos Generales Pladeco Providencia	- 66 -
Tabla 7-7: Lineamientos, objetivos y acciones relacionadas con el desarrollo de la actividad deportiva en la comuna de Providencia	67
Tabla 7-8: Horario de toma de datos	- 71 -
Tabla 7-9: Análisis de utilización de Plazas Saludables en la comuna de Providencia	- 71 -
Tabla 7-10: Resultados de Encuesta realizada a ocupantes de equipamiento deportivo	- 74 -
Tabla 7-11: Perfil de los entrevistados	- 82 -

Indice de Gráficos

Gráfico 5-1: Valor de líneas de pobreza que se han utilizado para el análisis realizados a partir de la información de le encuesta Casen.	- 19 -
Gráfico 5-2: Tasa de pobreza según encuesta Casen 2011 (%).....	- 20 -
Gráfico 5-3: Áreas verdes por habitante (m2/hab) y servicios de mantención de jardines en comunas seleccionadas	- 22 -
Gráfico 5-4: Porcentaje de áreas verdes por comuna seleccionada	- 22 -
Gráfico 5-5: Longitud de Ciclovías y Ciclo recreovías en comunas seleccionadas.....	- 23 -
Gráfico 6-1: Incremento en la cantidad de eventos pedestres en Chile	- 31 -
Gráfico 6-2: Cantidad de cupos desde la MDS 2007 al 2014.....	- 32 -
Gráfico 6-3: Cantidad de Eventos Pedestres (2010-2013)	- 33 -
Gráfico 6-4: Frecuencia de eventos pedestres a nivel nacional desde el año 2010 al año 2013 -	- 34 -
Gráfico 6-5: Incremento en la cantidad de eventos bicicleteables a nivel nacional.....	- 37 -
Gráfico 6-6: Uso de suelo comuna de Providencia.....	- 44 -
Gráfico 6-7: Actividad física que realizan los encuestados.....	- 75 -
Gráfico 6-8: Rango etario de los encuestados.....	- 75 -
Gráfico 6-9: Tiempo promedio en que realizan actividad física por rango etario	- 76 -
Gráfico 6-10: Motivo por el cual realizan actividad física, según rango etario.....	- 77 -
Gráfico 6-11: Realización de la actividad física si no existiera equipamiento	- 77 -
Gráfico 6-12: Tiempo en que realizan el running según rango etario.....	- 78 -
Gráfico 6-13: Practicantes del ciclismo según rango etario	- 80 -
Gráfico 6-14: Porcentaje de ciclistas según sexo	- 81 -

Indice de Figuras

Figura 7-1: Fotografías de cicletadas en la Región Metropolitana	- 37 -
Figura 7-2: Logo y fotografías del Movimiento de Furiosos Ciclistas	- 38 -
Figura 7-3: Afiche informativo del Plan Convivencia + Segura	- 40 -
Figura 7-4: Fotografías de la aplicación del Plan Convivencia+Segura	- 40 -
Figura 7-5: Logo y fotografías de Ciclorecreovía	- 43 -
Figura 7-6: Modelo de ciclero	- 55 -
Figura 7-7: Bicicleros Públicos de Providencia	- 56 -
Figura 7-8: Bicicleros Privados en Providencia	- 56 -
Figura 7-9: Logo y fotografía de Bicicletas Públicas de Providencia	- 59 -
Figura 7-10: Logo y Fotografía de estación de bicicletas públicas	- 61 -
Figura 7-11: Cobros asociados al uso de SIBP	- 62 -
Figura 7-12: Cuántos corren en Chile	- 79 -
Figura 7-13: Quién corre en Chile	- 79 -
Figura 7-14: Cómo es el runner en Chile	- 80 -
Figura 8-1: Esquema de las políticas públicas y su relación con la ciudadanía	- 86 -
Figura 8-2: Comparación de ciclovías existentes	- 88 -

1. RESUMEN:

Hoy en día es común encontrarse con personas realizando alguna actividad física en espacios públicos, a ciclistas apoderándose de las veredas y calles de la capital y presenciar el corte de caminos para llevar a cabo la realización de eventos deportivos masivos. Pero alguna razón tiene que existir para que estas manifestaciones sociales se vayan dando. ¿Será a causa de la presión que ejerce la ciudadanía a los gobiernos locales para optar a una mayor cantidad de espacios adecuados para estas prácticas deportivas?, o por el contrario, ¿es el gobierno quien incentiva a los ciudadanos a mantener una vida más activa y saludable?.

Para poder generar un aumento del índice de actividad física de la población y lograr resultados concretos en el deporte de alto rendimiento, es que se implementan las llamadas políticas públicas deportivas, que cada vez adquieren mayor relevancia en los planes de gobierno. Sin embargo, es necesario investigar debido a qué surgen estas políticas.

Para lograr dar respuesta a la interrogante de esta memoria se procederá a identificar la evolución de las políticas públicas deportivas a nivel nacional, y verificar si éstas políticas son lo que ha fomentado el deporte o si éstas surgen como respuesta a una presión ciudadana u otra acción.

Particularmente la comuna de Providencia se caracteriza por realizar una gran cantidad de eventos deportivos masivos, por poseer un equipamiento apto para la realización de actividades deportivas y por tener una red importante para el traslado de ciclistas. Es por ello que se toma como referencia esta comuna para dar respuesta la interrogante de esta memoria de título.

2. INTRODUCCIÓN:

El desarrollo del deporte hasta hace algún tiempo había sido inestable, ya que no se contaba con una planificación por parte del gobierno, así como tampoco existían grandes inversiones en el ámbito deportivo recreacional, solo con la voluntad de los interesados. Sin embargo, la Ley de Deportes, promulgada el 9 de febrero de 2001, constituye un instrumento decisivo para permitir reactivar con nuevo impulso y con directrices claras, la promoción y desarrollo del deporte y la actividad física del país.

A partir de la promulgación de la Ley de Deporte, la actividad deportiva parece claramente concebida como una preocupación social del Estado, que debe ser objeto de una política pública, tal como sucede con la educación, la salud o la vivienda, entre otras. Ya que según datos de la encuesta CASEN del año 2000, existe un alto nivel de sedentarismo a nivel nacional, llegando a una cifra de 72,6% en la Región Metropolitana, lo que se traduce en 4.850.000 habitantes que no presentan iniciativa para realizar ninguna actividad física.

En la década del 90 era muy poco habitual ver gente realizando alguna actividad física en los parques o evidenciar instancias como las maratones y mucho menos presenciar el cierre de calles y avenidas para el uso deportivo recreacional. Este poco interés en generar eventos deportivos iba ligado al escaso equipamiento urbano vinculado al deporte. Sin embargo, en la actualidad se ve un escenario muy diferente, ya que es mucho más habitual encontrarse con multicanchas, ciclovías, máquinas de ejercicios en plazas, gimnasios, canchas de skate, entre otros, sin dejar de mencionar las ciclorecreovías, que si bien es cierto no es un equipamiento como tal, es una instancia para aprovechar las avenidas y calles para la realización del deporte al aire libre. Finalmente la gran cantidad de corridas y maratones realizadas en el último tiempo por empresas privadas (como LAN o Mc Donalds) u organismos públicos que optan por planificar una instancia extra de deporte para los ciudadanos.

El incremento de eventos deportivos, sumado al aumento significativo de espacios públicos y privados destinados al deporte es una realidad cierta en la Región Metropolitana, las razones de porqué se observa este fenómeno social es la temática a abordar en este proyecto.

¿Este equipamiento responde a la demanda ciudadana por querer hacer deporte y necesitar de áreas verdes e instancias deportivas?, o por el contrario ¿son las políticas públicas y la

planificación territorial lo que está logrando que la gente se motive a aprovechar estos espacios y eventos vinculados al deporte?

3. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

3.1 GENERAL:

- Identificar la evolución de las políticas públicas deportivas a nivel nacional, y verificar si estas políticas son lo que ha fomentado el deporte o si éstas surgen como respuesta a una presión ciudadana u otra acción.

3.2 ESPECÍFICOS:

- Identificar la evolución de las políticas públicas deportivas y analizar en qué medida promueven el deporte en los ciudadanos actualmente.
- Realizar un análisis espacial que permita identificar en qué contexto se encuentra Providencia en comparación con otras comunas de la Región Metropolitana.
- Realizar un catastro del equipamiento deportivo en la comuna de Providencia, considerando todo espacio e instalaciones públicas destinadas al desarrollo del deporte.
- Caracterizar los eventos deportivos realizados hasta la fecha a nivel Regional.
- Verificar si las instalaciones y eventos deportivos catastrados son o no suficientes para la demanda actual

4. MARCO METODOLÓGICO

Para poder llevar a cabo esta investigación, se procederá a cumplir cada uno de los objetivos específicos mediante las siguientes metodologías:

- ✓ **Identificar la evolución de las políticas públicas deportivas y analizar en qué medida promueven el deporte en los ciudadanos actualmente.**

Para desarrollar este objetivo, se procederá a revisar cada una de las políticas públicas que actualmente rigen en el territorio nacional.

- ✓ **Realizar un análisis espacial que permita identificar en qué contexto se encuentra Providencia en comparación con otras comunas de la Región Metropolitana.**

Para elegir las comunas a comparar se procederá a analizar las encuesta Casen del año 2011 con el índice de pobreza, ya que se presume que el dinero con el que cuenta cada municipio es fundamental para definir las acciones y lineamientos del desarrollo comunal. Por lo que se puede decir, a cabalidad, que las prioridades serán distintas en municipios que cuentan con un buen recurso económico en comparación con aquellos que poseen un recurso menor.

Contemplando este índice se procederá a seleccionar las 3 comunas con mayor índice de pobreza, las 3 con el menor, y las últimas 3 que se encuentren en un término intermedio a nivel regional.

Este análisis comparativo permitirá saber en qué contexto se encuentra Providencia en comparación con otras comunas de la Región Metropolitana, realizando un catastro estimativo del equipamiento con el cual cuentan.

Para resumir este resultado se procederá a realizar una matriz que considere una especie de ranking por cada factor descrito en el capítulo, dando como resultado un valor numérico que simbolizará el nivel comparativo del equipamiento ligado al deporte en las comunas seleccionadas.

- ✓ **Realizar un catastro del equipamiento deportivo en la comuna de Providencia, considerando todo espacio e instalaciones públicas destinadas al desarrollo del deporte.**

Para llevar a cabo el desarrollo de este objetivo, se procederá a etapas de gabinete y de terreno, tal como se describen a continuación:

Primera Etapa de Gabinete:

Se procede a la revisión del Plan Regulador Comunal de Providencia vigente al año 2014, para contemplar las áreas verdes con la que actualmente cuenta la comuna, para posteriormente identificar si éstas superficies son o no útiles para el desarrollo del deporte, destacando para ello las áreas verdes que funcionan como rutas de running dada su longitud, aquellas que contemplan ciclovías o que poseen instalaciones de máquinas de ejercicios.

Se buscará información acerca del equipamiento comunal ligado al deporte, como rutas de ciclovías, plazas con máquinas de ejercicios, estaciones de bicicletas públicas de providencia y estacionamientos de bicicletas, en distintos sitios web, teniendo con ello el primer alcance del catastro del equipamiento deportivo comunal.

Tabla 4-1: Fuentes de información primaria portales web

Información	Páginas Web
Ciclovías	www.chilebikes.cl, www.pedaleable.org
Máquinas de ejercicios públicas	www.plazactivas.cl
Bicicletas Públicas de Providencia	www.bbp.cl
Areas Verdes y equipamiento general	www.providencia.cl
Estacionamientos de Bicicleta	www.bicicultura.cl

Fuente: elaboración propia

Etapa de Terreno:

En esta etapa se pretende constatar en terreno la información obtenida en la etapa de gabinete, haciendo un barrido en la comuna de Providencia, evidenciando las instalaciones previamente catastradas, modificando y complementando la información si es que corresponde.

Segunda Etapa de Gabinete:

Se procederá al procesamiento de la información obtenida en terreno, junto con la realización de cartografías temáticas para cada uno de los tipos de equipamiento comunal relacionado con la actividad deportiva. Incorporando para ello una imagen satelital obtenida con el software Google Earth, y destacando en todas ellas el límite comunal en el cual se realizó el catastro.

Se realizará también planos que consideren todo el equipamiento existente al momento del catastro, graficándolo a través de una simbología adecuada para su visualización.

Tabla 4-2: Planos Generados

Temática	Formato
Área de Estudio, comuna de Providencia	Escala variable
Ciclo recreovías Región Metropolitana	Tamaño Carta
Áreas Verdes Providencia	Escala 1:18.500, Tamaño Doble Carta
Ciclovías Providencia	
Ciclo recreovías Providencia	
Bicicletas Públicas Providencia	
Estacionamiento de bicicletas	

Fuente: elaboración propia

✓ **Caracterizar los eventos deportivos realizados hasta la fecha a nivel Regional**

Para llevar a cabo el desarrollo de este objetivo, se procederá a la búsqueda de información de portales web, intentando a su vez el contacto directo con los creadores de estos portales para la obtención de una información más detallada.

Tabla 4-3: Fuentes de Información portales web

Información	Páginas Web
Corridos y Maratones	www.corre.cl, www.runchile.cl, www.runnerschile.com
Cicletadas	www.cicletadas.cl, www.bicineta.cl
Ciclo recreovías	www.ciclo recreovia.cl

Fuente: elaboración propia

✓ **Verificar si las instalaciones y eventos deportivos catastrados son o no suficientes para la demanda actual.**

Investigar si cada una de las instalaciones deportivas en la comuna de Providencia, son utilizadas o no con estos fines:

1. Observación en terreno de 3 plazas saludables con distintas características, evidenciando la utilidad de cada una de ellas y la ocupación que le dan:
 - ✓ Plaza Saludable localizada en una zona residencial
 - ✓ Plaza Saludable localizada en zona comercial
 - ✓ Área Verde con circuito de Running y ciclovía

Tabla 4-4: Análisis de Plazas Saludables

Nombre de Plaza o Parque	Factores a considerar							
	Presencia de público por rango etáreo				Porcentaje de ocupación total			
	Niños (0 a 11 años)	Jóvenes (12 a 17 años)	Adultos (18 a 29 años)	Adultos Mayores (60 o más)	0% - 25%	25% - 50%	50% - 75%	75% - 100%
Plaza Saludable localizada en una zona residencial								
Plaza Saludable localizada en zona comercial								
Área Verde con circuito de Running y ciclovía								

Fuente: elaboración propia

En donde en la fila de “Presencia de público por rango etáreo” se distinguirán las celdas con colores más o menos intensos según sea el caso, señalando que a mayor intensidad significará mayor presencia de este rango etáreo en la totalidad de los días catastrados.

Tabla 4-5: Leyenda análisis de Plazas Saludables

Color	Ocupación por Rango Etáreo
	Menor Presencia
	↓
	Gran presencia

Fuente: elaboración propia

Mientras que en la fila de Porcentaje de ocupación total se distinguirá con un recuadro simple de color gris según sea el caso.

- Encuesta dirigida a las personas que utilizan las instalaciones deportivas de la comuna, como las ciclovías, las bicicletas públicas, plazas saludables o las ciclocreovías, con el fin de saber las razones que los motivan a ocupar estas instalaciones. Esta encuesta estará compuesta de filas rellenas con el método de la observación y el método de la encuesta directa.

Tabla 4-6: Formato de encuesta

		Running	Ciclismo	Máquinas de ejercicios	Otros	
Observación	Actividad que realiza					
		Si	No			
	Realiza actividad en compañía					
	Indumentaria ocupada apropiada					
	Rango etario	Adolescente	Joven	Adulto	Adulto Mayor	
Encuesta	Tiempo que realiza la actividad					
	Motivo por el cual realiza la actividad	Trabajo	Salud	Estética	Diversión	Otros
	Si no existiera el equipamiento deportivo, realizaría de todos modos la actividad deportiva	Si	No			

Fuente: elaboración propia

Se estimará un total de 50 encuestas realizadas en lugares estratégicos de realización de deportes.

3. Entrevista semi-estructurada a cinco personas que realizan actividad física de manera frecuente y que ocupan las instalaciones dispuestas por el municipio, considerando las siguientes preguntas:
 - ✓ -¿Siente que la actividad deportiva en su experiencia personal nace producto de las políticas públicas que han surgido para promover el deporte en los ciudadanos con la instalación de equipamiento deportivo y masificación de eventos deportivos a nivel nacional?
 - ✓ -¿Cómo podría el gobierno de turno promover el deporte en sus ciudadanos de manera permanente en el tiempo?

- ✓ -¿Cree que el equipamiento urbano existente hoy en día ligado al deporte es suficiente para la demanda actual?

Con estas respuestas se procederá a realizar un conglomerado que contemple en conjunto todo lo respondido por los entrevistados, generando una sola gran respuesta que abarque la totalidad de lo mencionado al momento de la entrevista.

5. MARCO TEÓRICO

Para entender de mejor manera el desarrollo de esta memoria se procederá a caracterizar todos aquellos elementos que intervienen en su ejecución, buscando aquellos conceptos junto a sus definiciones, además de los antecedentes en cuanto a políticas deportivas se trata, necesarios para poder enmarcar la investigación.

5.1 MARCO CONCEPTUAL

A lo largo de esta sección se espera poder dar al lector un claro concepto sobre qué se entiende por las palabras claves utilizadas en el desarrollo de esta investigación.

✓ DEPORTE:

Según lo expuesto en la Ley N°19.712 del año 2001, se entenderá como deporte aquella forma de actividad física que utiliza la motricidad humana como medio de desarrollo integral de las personas, y cualquier manifestación educativo-física, general o especial, realizada a través de la participación masiva, orientada a la integración social, al desarrollo comunitario, al cuidado o recuperación de su salud y a la recreación, como asimismo, aquella práctica de las formas de actividad deportiva o recreacional que utilizan la competición o espectáculo como su medio fundamental de expresión social, y que se organiza bajo condiciones reglamentadas, buscando los máximos estándares de rendimiento.

✓ POLÍTICA DEPORTIVA:

Según lo expuesto en el informe elaborado por el Instituto Nacional del Deporte ·Chile, hacia una política nacional de deportes y actividad física 2014-2023”, se entenderá como Política Deportiva lo siguiente:

Contempla las grandes definiciones, directrices, lineamientos y objetivos perseguidos por la política pública. El desarrollo deportivo integral del país, a través del aumento del índice de actividad física de la población y la persecución de resultados concretos en el deporte de alto rendimiento, son las metas fundamentales en torno a las cuales se articula la Política Deportiva proyectada.

✓ **CICLORECREOVIA¹:**

Se entenderá bajo este concepto el evento dominical producido en Santiago y Concepción por la empresa Geomás y que se constituye como la instancia de recreación y actividad física. Son kilómetros de calles, que se cierran al tráfico vehicular todos los días domingos de 9.00 a 14.00 hrs., permitiendo el paseo seguro y la sana recreación de miles de personas.

✓ **PLAZAS SALUDABLES²:**

Es una iniciativa pública que surge el año 2009 a propósito de la implementación del Plan Barrios Vulnerables, en donde una gran cantidad de barrios (17 de 41) eligieron la instalación de máquinas de ejercicios en plazas. Estos espacios buscan mejorar la calidad del espacio público, de barrios, favoreciendo la accesibilidad, la práctica regular de la actividad física, la recuperación de áreas verdes entre otras.



✓ **CICLORUTAS:**

Según el Artículo 27° del Decreto N°78 del año 2012, que aprueba el manual de señalización de tránsito, la red de facilidades para la circulación de bicicletas entre un origen y un destino llamada Cicloruta está compuesta por Ciclovías, Ciclobandas y/o Ciclocalles, las que se definen a continuación.



CICLOVÍA: Vía destinada al uso exclusivo de bicicletas que se encuentra segregada físicamente del tránsito de vehículos motorizados. El ancho de ellas varía según los volúmenes de biciclesesperados. En todo caso, se recomienda un ancho mínimo de 1,2m por sentido de circulación.

¹www.ciclocreovia.cl

²www.territoriochile.cl



CICLOBANDA: Pista o senda sobre la calzada o acera segregada del tránsito vehicular o peatonal sólo por demarcación. Su ancho puede variar según el flujo esperado de bicicletas, pero no debe ser menor a 1,5 metros. Sólo pueden ubicarse en vías donde la velocidad máxima permitida es igual o inferior a 60 km/h.

CICLOCALLE: Vía convencional o peatonal donde circulan los bicis junto a otros vehículos motorizados, y/o peatones, cuya velocidad máxima permitida no excede los 30km/h. Generalmente este tipo de vía contempla medidas calmantes de velocidad.



✓ **EVENTOS DEPORTIVOS:**

Será considerado como evento deportivo, todo aquel evento masivo que promueva el deporte, específicamente a actividades pedestres y pedaleables:

CORRIDAS: carrera atlética que puede considerar distintas distancias menores a los 21,0975 kms de la media maratón. Las más recurrentes son de 5k, 10k y 15k.

MEDIA MARATON: prueba de atletismo que consiste en correr la mitad de la distancia establecida como maratón, es decir, 21,0975 kms.

MARATÓN: es una prueba de atletismo que consiste en correr 42,195 kms.

ULTRA MARATÓN: carrera a pie de recorridos mayores a la longitud de la maratón, de 42,195 kms.

CICLETADAS: evento que consiste en la participación de asistentes transportándose en bicicletas.

5.2 ANTECEDENTES DE POLÍTICAS PÚBLICAS DEPORTIVAS

Se procederá a exponer las políticas públicas deportivas impartidas a nivel nacional desde hace 2 décadas, cuando Eduardo Frei Ruiz-Tagle toma el poder de la presidencia del país en el año 1994.

5.2.1 EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE 1994-2000

Bajo el mando del presidente Frei Ruiz-Tagle, se promulga:

Tabla 5-1: Políticas Deportivas bajo el mando de Eduardo Frei Ruiz-Tagle

Tipo Norma	Publicación D.O.	Organismo
Ley Nº19.418	9 de octubre 1995	Ministerio del Interior
	Juntas de Vecinos y Organizaciones Comunitarias	
Decreto Supremo (M.) Nº87	14 de Mayo de 1997	Ministerio de Defensa Nacional
	Aprueba reglamento general de deportes náuticos y deroga el actual	
Ley Nº19.327	31 de Agosto de 1994	Ministerio de Justicia
	Fija normas para prevención y sanción de hechos de violencia en recintos deportivos con ocasión de espectáculos de fútbol profesional	

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional. (www.bcn.cl)

- ✓ Ley Nº19.418, año 1995, Juntas de Vecinos y Organizaciones Comunitarias; Este cuerpo normativo estableció un procedimiento menos engorroso para que los clubes deportivos pudieran adquirir personalidad jurídica. En resumen, consistía en la asistencia de un ministro de fe a la asamblea en que constituía el club, en el cual los asistentes aprobaban los estatutos de la organización y elegía a la directiva que se componía de cinco miembros: Presidente, Secretario, Tesorero y dos Directores. Se levantaba un acta que se debía remitir dentro de treinta días a la secretaría de la Municipalidad donde se constituía. Ésta otorgaba un certificado en que reconocía la inscripción de la organización en un ‘Registro de Organizaciones Comunitarias’.
- ✓ Creación Centro de Alto Rendimiento (CAR)
- ✓ Se inserta techumbre al estadio del parque O’Higgins para albergar espectáculos deportivos, culturales, etc.
- ✓ Se constituyó un Consejo Asesor Presidencial para el Deporte que trabajó entre mayo y diciembre del año 1994 para definir las políticas públicas deportivas venideras.
- ✓ Proyecto de ley que creaba una nueva Ley del Deporte

5.2.2 RICARDO LAGOS ESCOBAR 2000-2006

Durante la etapa de ejercicio de don Ricardo Lagos Escobar, lo más trascendente que aconteció fue:

Tabla 5-2: Políticas Deportivas bajo el mando de Ricardo Lagos Escobar

Tipo Norma	Publicación D. O.	Organismo
Ley N°19.712	9 de febrero de 2001	Ministerio del Interior
	Ley del Deporte	
Ley N°20.019	7 de mayo de 2005	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Regula las Sociedades anónimas deportivas profesionales	
Decreto N°139	2 de junio de 2004	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Aprueba Reglamento para la Concesión de Recintos e instalaciones que forman parte del patrimonio del instituto nacional de deportes de Chile	
Decreto N°43	30 de septiembre de 2003	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Reglamento del Subsidio para el Deporte	
Decreto N°101	4 de noviembre de 2002	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Aprueba reglamento para la concesión del premio nacional del deporte de Chile, creado por el artículo 79° de la ley N°19.712	
Decreto N°59	2002	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Aprueba reglamento de organizaciones deportivas	
Decreto N°46	2001	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Aprueba reglamento del fondo nacional para el fomento del deporte y de las donaciones con fines deportivos sujetas a franquicia tributaria	
Decreto N°42	2006	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Programa de becas para deportistas de alto rendimiento del Instituto Nacional de Deportes de Chile	

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional. (www.bcn.cl)

Encuesta Nacional de Salud (ENS), diciembre 2003. Esta encuesta lanzó cifras preocupantes para los tiempos en que vivimos. Confirmó que el sedentarismo en Chile había alcanzado un 89% de la población, mayor en mujeres (91%) que en los hombres (88%). Estas cifras aumentaban conforme avanzaba la edad de la población, de 82% en los menores de 25 años a un 96% en los mayores de 64 años. Estos resultados confirmaron el carácter prioritario que deben tener las patologías crónicas no transmisibles íntimamente relacionadas con la falta de ejercicios físicos, afectando a más del 25% de la población chilena adulta.

5.2.3 MICHELLE BACHELET JERIA 2006-2010

El gobierno de doña Michelle Bachelet Jeria comenzó en materia legal deportiva en agosto del mismo año que asume, el 2006, con los siguientes acontecimientos:

Tabla 5-3: Políticas Deportivas bajo el mando de Michelle Bachelet Jeria

Tipo Norma	Publicación D.O.	Organismo
Ley N°20.178	25 de abril de 2007	Ministerio del Interior
	regula la relación laboral de los deportistas profesionales y trabajadores que desempeñan actividades conexas	
Decreto N°75	2 de junio de 2004	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Reglamento sobre organizaciones deportivas profesionales	

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional. (www.bcn.cl)

Un hito importante en este gobierno, fue el primer intento serio en la historia por crear un Ministerio Sectorial que se dedicara a tratar al Deporte. Primeramente en el año 2007 se envió un proyecto de ley al Congreso que creaba el cargo de Ministro del Deporte y la Juventud. Su finalidad era proponer las bases para la creación del nuevo Ministerio. Sin embargo, como resultado del debate parlamentario, dicho proyecto de ley fue sustituido a fines de 2008 por otro, que crea directamente el Ministerio del Deporte y la Juventud, el cual, asesorado por consejos consultivos especializados, tendría a su cargo la elaboración de las políticas públicas deportiva y juvenil, que iban a ser ejecutadas a través de los Institutos Nacional de Deportes (Chiledeportes) y Nacional de la Juventud (Injuv). Esta iniciativa finalmente no llegó a puerto durante el mandato de la primera Presidenta de Chile.

Por último, durante el ejercicio de la señora Bachelet, se valora su inversión en materia pública deportiva sobre todo en infraestructura con la construcción de los denominados Estadios Bicentenario, construidos en Coquimbo, Quillota, La Florida, Chillán y Temuco.

5.2.4 SEBASTIÁN PIÑERA ECHEÑIQUE 2010-2014

Tabla 5-4: Políticas Deportivas bajo el mando de Sebastian Piñera Echeñique

Tipo Norma	Publicación D.O.	Organismo
Ley N°20.686	28 de Agosto de 2013	Ministerio Secretaría General de Gobierno
	Crea el Ministerio del Deporte	
Ley N°20.670	31 de Mayo de 2013	Ministerio de Desarrollo Social
	Crea el sistema Elige Vivir Sano	

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional. (www.bcn.cl)

Asimismo, en el gobierno de Sebastián Piñera Echeñique, se impulsan una serie de programas que tienen entre sus características edificar infraestructura deportiva, monumentos y parques, como lo es el programa “Legado Bicentenario”

5.2.5 MICHELLE BACHELET JERIA 2014-2018

Actualmente ejerciendo como presidenta del país, contempla en su plan de gobierno políticas deportivas de importante índole. A mencionar:

- En materia de Infraestructura; se construirán 30 nuevos Centros Integrales de Deporte, instalaciones especializadas con un nuevo modelo de gestión, equipamiento y monitores capaces de apoyar la práctica deportiva de la comunidad e integrarla a actividades recreativas, particularmente al servicio de los liceos públicos de las comunas en que se ubiquen.
- Para el alto rendimiento; se implementará un Laboratorio de Dopaje, un Centro de Recuperación Deportivo y se estudiarán e implementarán los requerimientos de los Centros de Entrenamiento Regional.
- Creación del Comité Paraolímpico Chileno independiente del Comité Olímpico. Esto es reconocer el deporte como una expresión más de este grupo social. Estableciendo una línea de financiamiento para el desarrollo deportivo, competencia y alto rendimiento que permita el apoyo al desarrollo del deporte adaptado. Además, se reconocerá como equipamiento deportivo sillas de ruedas y otras ayudas técnicas del deporte adaptado para el financiamiento en los proyectos. En el deporte para personas con discapacidad se construirá y equipará el primer Centro de Actividad Física y Deportivo para población con discapacidades, dotándolo de profesionales especializados.
- Creación del programa “Deporte en tu Comuna”, en que cada municipio puede diseñar un Plan Deportivo o incorporar en su Plan de Desarrollo Comunal el deporte (incorporando los planes deportivos barriales), con el objeto que éste considere las necesidades de la comunidad organizada.
- Plan de implementación para la reposición del programa de las escuelas deportivas, que en esta oportunidad contemplará varias disciplinas (fútbol, voleibol, basquetbol, etc.) y en las que participarán sólo en el primer año 30.000 niños y niñas.

- Desarrollaremos Olimpiadas Escolares y de Educación Superior para incentivar la práctica deportiva y descubrir nuevos talentos. También se desarrollarán olimpiadas de deporte para personas discapacitadas.
- Se avanzará en la profesionalización de las dirigencias deportivas, con mayores exigencias de control y transparencia en el manejo de recursos. Se enfrentará el desperfilamiento de funciones y roles de las instituciones ligadas al Alto Rendimiento y se restablecerá el trabajo directo con los deportistas de élite, mediante una planificación de mediano y largo plazo que defina objetivos, costos, proyección a futuro y resultados, reponiendo el Programa Bicentenario. El financiamiento tendrá una mirada integral, incorporando el equipo técnico requerido y las necesidades propias de los deportistas: viáticos que aseguren su mantención, seguros adecuados, cotizaciones en previsión y salud, y aseguramiento de estudios.
- Se generarán programas de Atención Integral a Deportistas, que no sólo considere el aporte financiero para su preparación, entrenamiento y competencia, sino un conjunto de beneficios complementarios que permitan su mantención en el circuito durante y con posterioridad a su carrera deportiva.

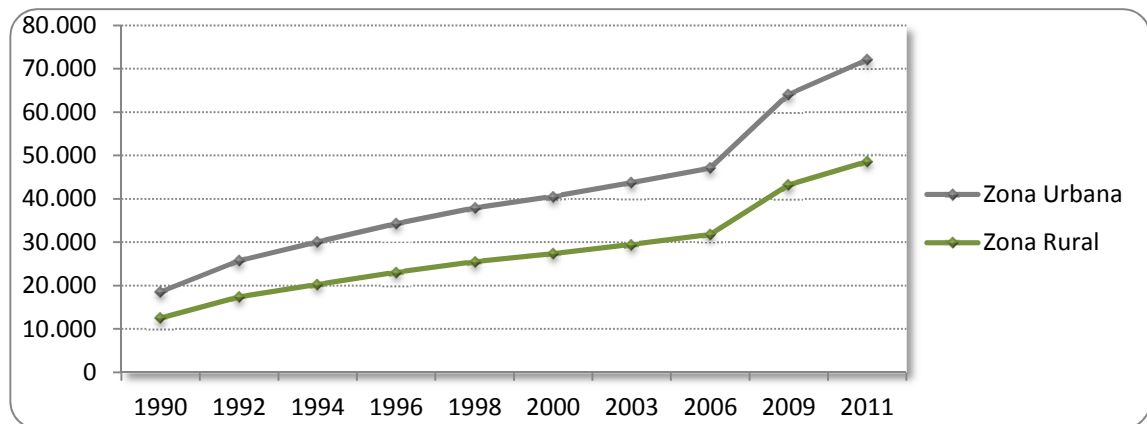
6. SELECCIÓN ÁREA DE ESTUDIO

6.1 ANÁLISIS COMPARATIVO DE ALGUNAS COMUNAS DE LA REGIÓN METROPOLITANA

Para efectos de esta investigación se ha contemplado la escala regional como primer nivel de análisis, para ello la encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional, Casen, realizada por el Ministerio de Desarrollo Social, resulta ser una buena fuente de información estadística social y económica en cuanto a caracterización a escala comunal se trata. Es por ello que se ha rescatado de esta encuesta, publicada el año 2011, la tasa de pobreza.

El Ministerio de Desarrollo Social considera en situación de pobreza a aquellos hogares cuyos ingresos son inferiores al mínimo establecido para satisfacer las necesidades básicas de sus miembros, según se muestra en el gráfico adjunto con datos registrados desde el año 1990.

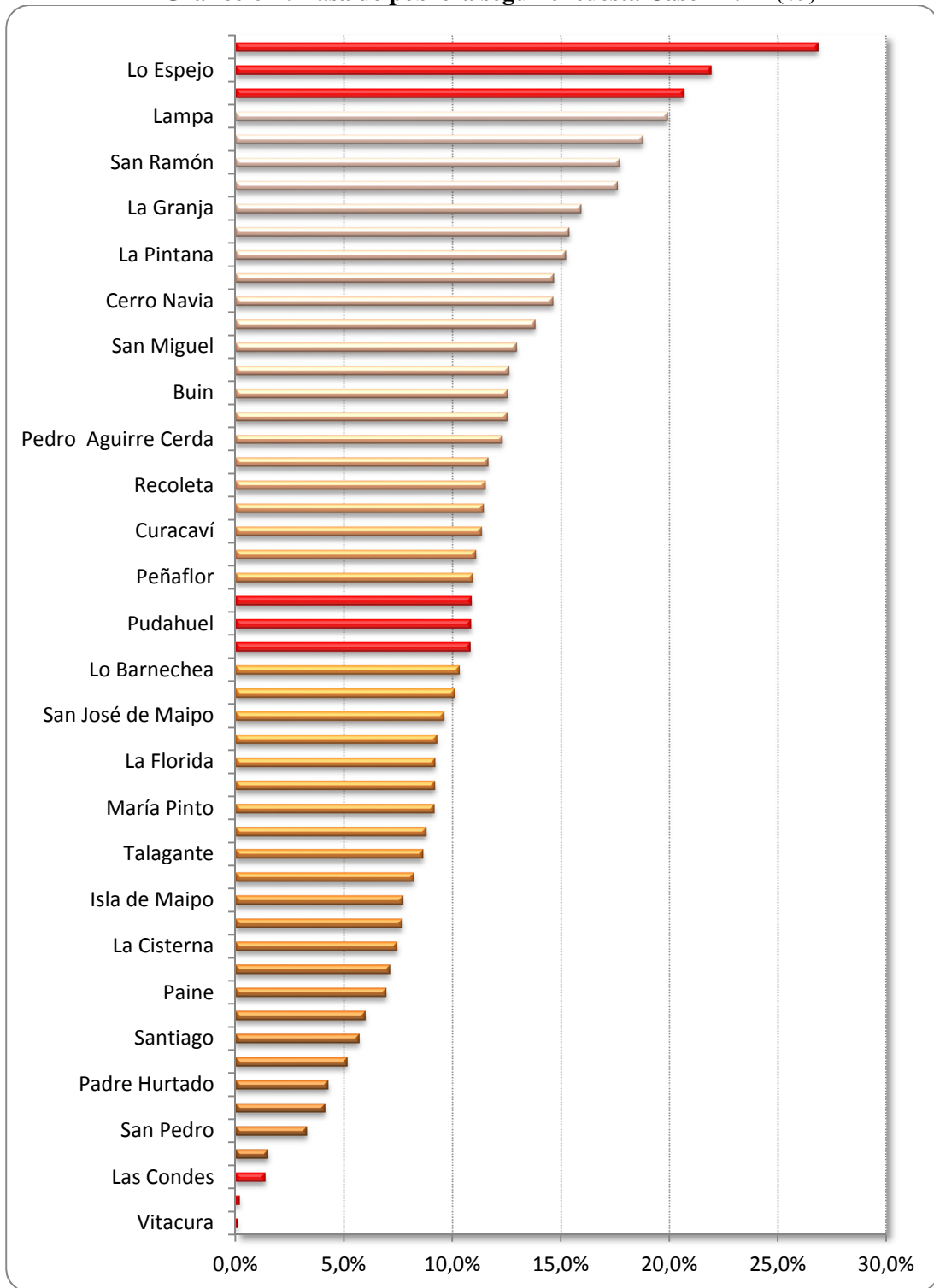
Gráfico 6-1: Valor de líneas de pobreza que se han utilizado para el análisis realizados a partir de la información de le encuesta Casen.



Fuente: Ministerio de Desarrollo Social-Observatorio Social

Como muestra este gráfico, el valor de línea de pobreza ha ido en aumento desde el año 1990, cuando el valor del ingreso era en \$18.594 para zonas urbanas, y \$12.538 para zonas rurales, llegando al año 2011 a un valor total de \$72.098 y \$48.613 para zonas urbanas y rurales respectivamente.

Gráfico 6-2: Tasa de pobreza según encuesta Casen 2011 (%)



Fuente: Ministerio de Desarrollo Social – Encuesta Casen 2011

Para fines de este estudio se han considerado las comunas destacadas en el Gráfico 6-2, correspondientes a 3 comunas con alto nivel de pobreza a nivel regional (San Joaquín, Lo Espejo, Renca), 3 con un índice medio (Quilicura, Pudahuel, Conchalí) y 3 con la tasa de pobreza más bajo (Las Condes, Providencia y Vitacura).

Contemplando este cambio de escala en el análisis, se procederá a realizar la caracterización por comuna considerando factores demográficos, sociales y de equipamiento deportivo, para poder establecer un diagnóstico estimativo de la situación regional en lo que respecta al deporte.

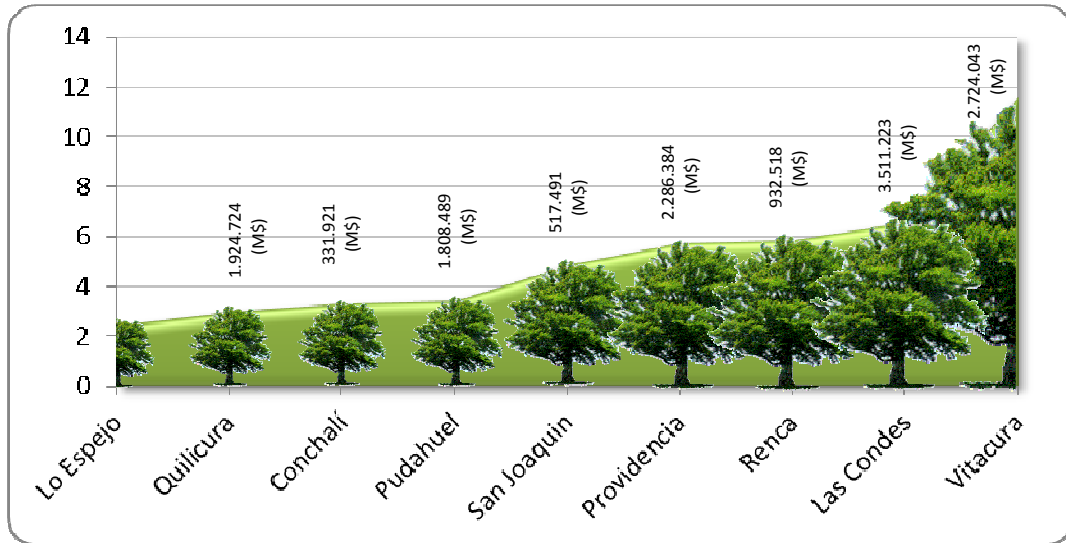
Tabla 6-1: Indicadores Socioeconómicos Comunas Seleccionadas

		Indicadores			
		Tasa de pobreza (%)	Sup.Comunal (km2)	Población Estimada por INE	Densidad (km2/hab)
Comunas Seleccionadas	San Joaquín	26,9	10,00	73.197	7.319,70
	Lo Espejo	21,9	7,00	95.503	13.643,29
	Renca	20,7	24,00	128.323	5.346,79
	Quilicura	10,9	58,00	230.871	3.980,53
	Pudahuel	10,9	197,00	280.087	1.421,76
	Conchalí	10,8	11,00	101.796	9.254,18
	Las Condes	1,4	99,00	291.971	2.949,20
	Providencia	0,2	14,00	126.595	9.042,50
	Vitacura	0,1	28,00	78.313	2.796,89

Fuente: Sistema Nacional de Información Municipal

Antes de entrar al detalle de equipamiento apto para la práctica del deporte en cada comuna, es necesario caracterizar las comunas con índices socioeconómicos, como lo muestra la Tabla 6-1, que posiciona a las comunas de Las Condes, Pudahuel y Quilicura como aquellas con más habitantes, que también coincide con la superficie total comunal. En cuanto a densidad, las que presentan mayor índice son Lo Espejo, Conchalí y Providencia.

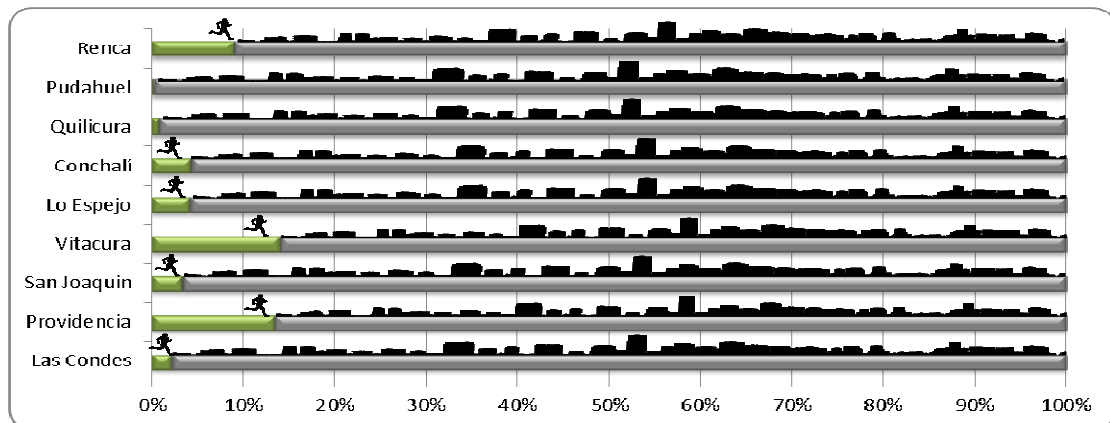
Gráfico 6-3: Áreas verdes por habitante (m2/hab) y servicios de mantención de jardines en comunas seleccionadas



Fuente: Sistema Nacional de Información Municipal

Según lo que muestra el gráfico adjunto las comunas que más áreas verdes por habitante tiene es Vitacura, Las Condes y Renca, mientras que los municipios que más dinero contemplan para el mantenimiento de estas áreas son las 3 comunas con menor índice de pobreza, es decir, Las Condes, Vitacura y Providencia, sobrepasando los 2.200.000(M\$) anuales según datos otorgados al Sistema Nacional de Información Municipal. A continuación un gráfico que muestra el porcentaje de áreas verdes disponibles sobre la superficie comunal. Destacando Providencia, Vitacura y la comuna de Renca, esta última destaca dada la superficie de terreno comunal correspondiente a áreas denominadas cafés.

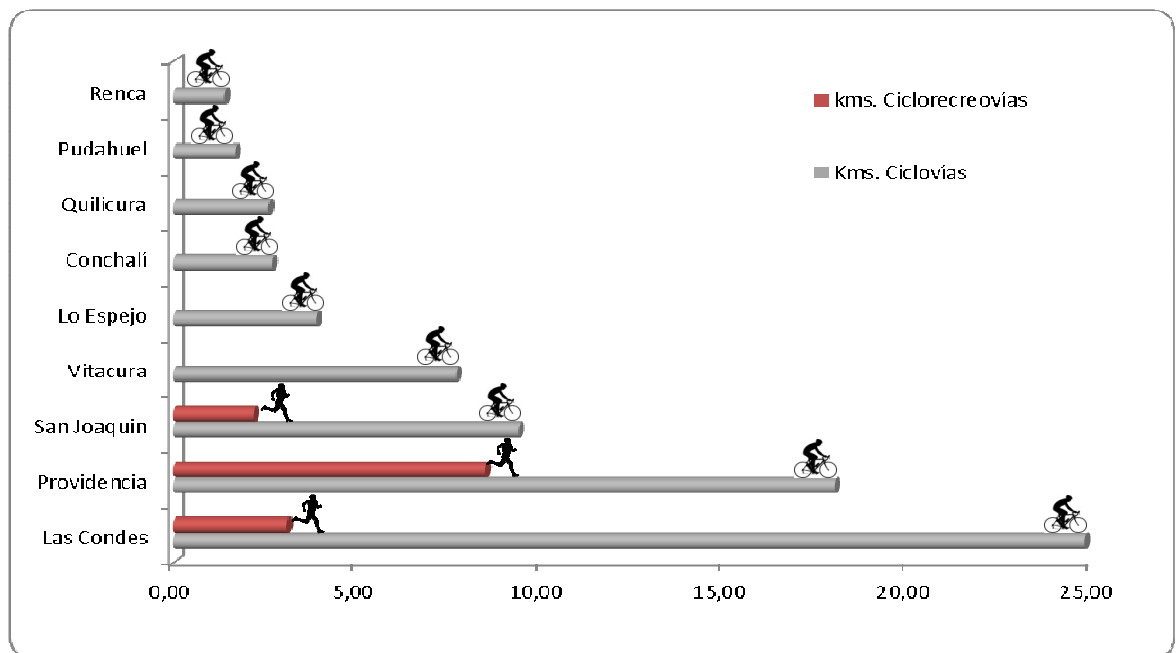
Gráfico 6-4: Porcentaje de áreas verdes por comuna seleccionada



Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo

En cuanto al equipamiento deportivo existente hoy en día en las comunas seleccionadas, se ha considerado tanto la longitud de ciclovías como de ciclo recreovías. Considerando este dato se ha detectado que sólo 3 de las comunas seleccionadas previamente para el análisis comparativo, poseen Ciclo recreovías, presente en San Joaquín, Providencia y Las Condes, las cuales destacan también por poseer una amplia red de ciclovías, predominando la comuna de Las Condes con 24,8kms. Mientras que por el otro extremo se tiene a las comunas de Renca, Pudahuel y Quilicura, que sólo presentan una longitud menor a 3kms.

Gráfico 6-5: Longitud de Ciclovías y Ciclo recreovías en comunas seleccionadas



Fuente: Sistema Nacional de Información Municipal

Según la información rescatada del portal web del Ministerio del Deporte, en donde publica el directorio de recintos deportivos, las comunas más beneficiadas con este punto son Lo Espejo y Conchalí, mientras que las comunas que hasta ahora han destacado por su equipamiento, como Las Condes, Vitacura y Providencia, no presentan este tipo de equipamiento deportivo.

Tabla 6-2: Recintos Deportivos en comunas seleccionadas

Comuna	Identificación del Recinto
Lo Espejo	MULTICANCHA 12 SUR (EX ENDESA) EX CONJUNTO HABITACIONAL SAN JOSE*
	TERRENO PARA DEPORTES CARLOS DITTBORN
	COMPLEJO DEPORTIVO SEIS SUR*

	CANCHA DE FUTBOL N° 7*
	CANCHA DE FUTBOL N° 8*
	ESTADIO CARDENAL CARO*
	CANCHA DE FÚTBOL SANTA OLGA*
	TERRENO DEPORTIVO JÚPITER
	ESTADIO CLARA ESTRELLA
Conchalí	MULTICANCHA POBLACIÓN JUANITA AGUIRRE*
	TERRENO PARA DEPORTES / AREA DEPORTIVA (POBL. ARQUITECTO O HERENS)*
	ESTADIO INDEPENDENCIA (EX JUANITA AGUIRRE)
	CANCHAS DE FUTBOL EL CORTIJO o ESTADIO EL CORTIJO*
	ESTADIO JUANITA AGUIRRE*
	ESTADIO LA PALMILLA*
Pudahuel	RECINTO DEPORTIVO EX PARQUE INDUSTRIAL OSA MAYOR*
	MULTICANCHA PARQUE INDUSTRIAL*
	MULTICANCHAS EX PARQUE INDUSTRIAL OSA MAYOR*
	ESTADIO SANTA VICTORIA*
	MULTICANCHA POBLACION MONSEÑOR LARRAÍN*
Renca	MULTICANCHA CALLE SICILIA*
	MULTICANCHA ISLA CHILOÉ*
	ESTADIO HUAMACHUCO I*
	ESTADIO HUAMACHUCO II
	COMPLEJO DEPORTIVO LO VELÁSQUEZ
San Joaquín	COMPLEJO DEPORTIVO GERMÁN RIESCO O COMPLEJO DEPORTIVO FRANCISCA RIMINI
	ÁREA DEPORTIVA POBLACION JOAQUIN EDWARDS BELLO
	ESTADIO EL PINAR*
Quilicura	ESTADIO BIBLIOTECA
Las Condes	NO PRESENTAN REGISTRO DE RECINTOS DEPORTIVOS
Vitacura	
Providencia	

Fuente: Ministerio del Deporte - *Recintos administrados por IND

Otro elemento importante a considerar para este análisis comparativo entre las comunas seleccionadas es el equipamiento deportivo ligado a la presencia de Bicicletas Públicas, un servicio que permite a los usuarios utilizar este medio de transporte mediante un pago de mensualidad de bajo costo. Este servicio fue impulsado por la comuna de Providencia el año 2008, con una mensualidad de \$2.000. Siguiendo con esta iniciativa se suma la comuna de Vitacura, con un costo mensual de \$4.990 para sus usuarios, y a fines de este año el municipio de Las Condes se suma a esta tendencia con un valor mensual que varía entre los \$4.000 y \$5.000, sin embargo, sólo será accesible para los habitantes de la comuna, cambiando sus condiciones con el tiempo a medida que la demanda se fue modificando.

✓ **RESULTADO DEL ANÁLISIS COMPARATIVO**

En base a la información obtenida se ha realizado el siguiente cuadro resumen, teniendo en cuenta los 7 parámetros antes mencionados, como el porcentaje de uso de suelo destinado a área verde, el índice de áreas verdes por habitante, el sistema de mantención de jardines por parte de la municipalidad, los kilómetros de ciclovías y ciclo recreovías, las bicicletas públicas y los recintos deportivos registrados en la base de datos del Ministerio del Deporte. Con estos parámetros se ha procedido a definir el valor 9 como el más alto, 1 el más bajo y 0 la ausencia de éste. Por lo tanto, el índice de equipamiento deportivo se considerará como la suma total de sus valores, siendo el valor más alto perteneciente a la comuna mejor evaluada en cuanto a equipamiento deportivo se refiere.

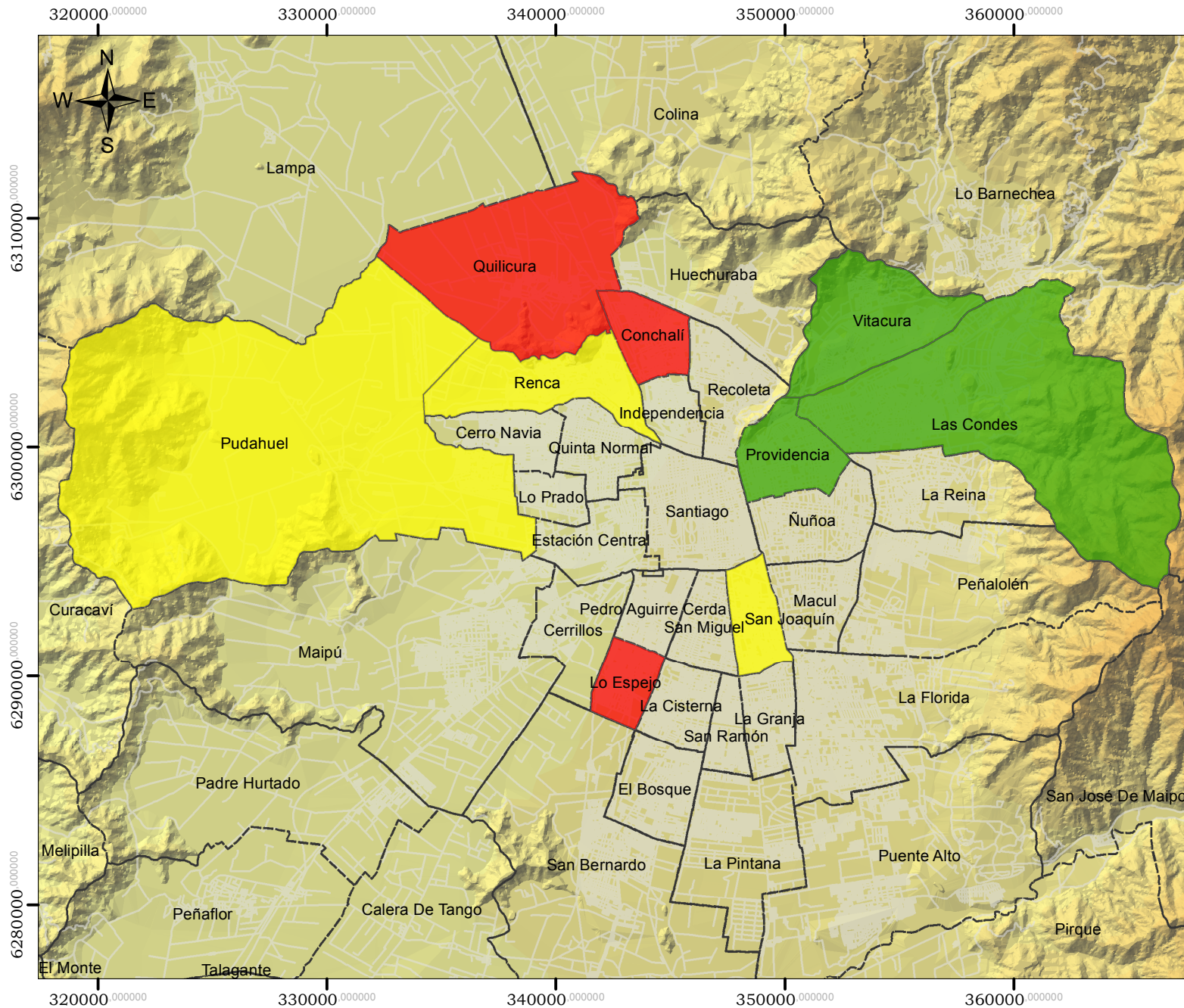
Tabla 6-3: Cuadro Resumen de análisis comparativo

		Parámetros							INDICE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
		% área verde comunal	area verde por habitante (m2)	Sistema de Mantención de Jardines (M\$)	Kilómetros de Ciclovías	Kilómetros de Ciclo recreovia	Bicicletas Públicas	Recintos Deportivos	
Comunas	Providencia	8	6	7	8	9	9	0	47,0
	Vitacura	9	9	8	6	0	8	0	40,0
	Las Condes	3	8	9	9	8	7	0	44,0
	Renca	7	7	4	1	0	0	7	26,0
	Pudahuel	1	4	5	8	0	0	6	24,0
	San Joaquín	4	5	3	7	7	0	5	31,0
	Conchalí	6	3	2	4	0	0	8	23,0
	Quilicura	2	2	6	3	0	0	4	17,0
	Lo Espejo	5	1	1	5	0	0	9	21,0

Fuente: Elaboración propia en base a información recopilada

De esta tabla se desprende que la comuna de Providencia es la que mayor índice de equipamiento deportivo posee, posicionándola por sobre todas las comunas seleccionadas para este análisis. Cabe destacar que hay una relación entre las comunas que mayor índice presentan, con aquellas que poseen menor índice de pobreza, según la información publicada por la encuesta Casen 2011, ya que coincidentemente Providencia, Las Condes y Vitacura, con una baja tasa de pobreza, se encuentran punteras en cuanto a equipamiento deportivo se trata.

Sin embargo, por otro lado se tiene a San Joaquín, que siendo una de las comunas con mayor tasa de pobreza, posee un importante nivel de equipamiento deportivo, posicionándose por debajo de Providencia, Las Condes y Vitacura. Este valor se atribuye predominantemente a la longitud de ciclovías y ciclo recreovías existentes, junto con los recintos deportivos que ofrece a sus habitantes.





**ILUSTRACION 5.1:
ANÁLISIS
COMPARATIVO DE
EQUIPAMIENTO
DEPORTIVO**

Región Metropolitana

TÍTULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

ESCALA: 1 : 250.000

SIMBOLOGIA

-  Límites Comunales
-  Vialidad Existente

Nivel de equipamiento deportivo

-  Bueno
-  Regular
-  Malo

Escala 1:4.000.000
Información Geodésica
 Proyección: UTM
 Datum: WGS 1984
 Huso: 19 S



6.2 CARACTERIZACIÓN ÁREA DE ESTUDIO – COMUNA DE PROVIDENCIA

✓ UBICACIÓN GENERAL

Geográficamente, la comuna de Providencia se localiza en la Provincia de Santiago, Región Metropolitana de Santiago, entre las latitudes 33°20' S y 33°40' S y entre la longitud 70°20' W y 70°50' W. Tiene una ubicación central en el contexto metropolitano, situándose al interior del anillo Américo Vespucio, contigua al centro histórico (comuna de Santiago) y parte del llamado “cono de alta renta”, conformado por las comunas del sector nor-oriental de la ciudad: Providencia, Las Condes, Vitacura, La Reina, Ñuñoa y Lo Barnechea³.

Providencia limita con las siguientes comunas: al occidente con Santiago, al norte con Recoleta, al sur con Ñuñoa, y al oriente con Vitacura, Las Condes y La Reina.

Posee una extensión de 14.2 Km², correspondiente al 0.43% de la superficie regional.

✓ LÍMITES COMUNALES

Sus límites jurisdiccionales, son los siguientes:

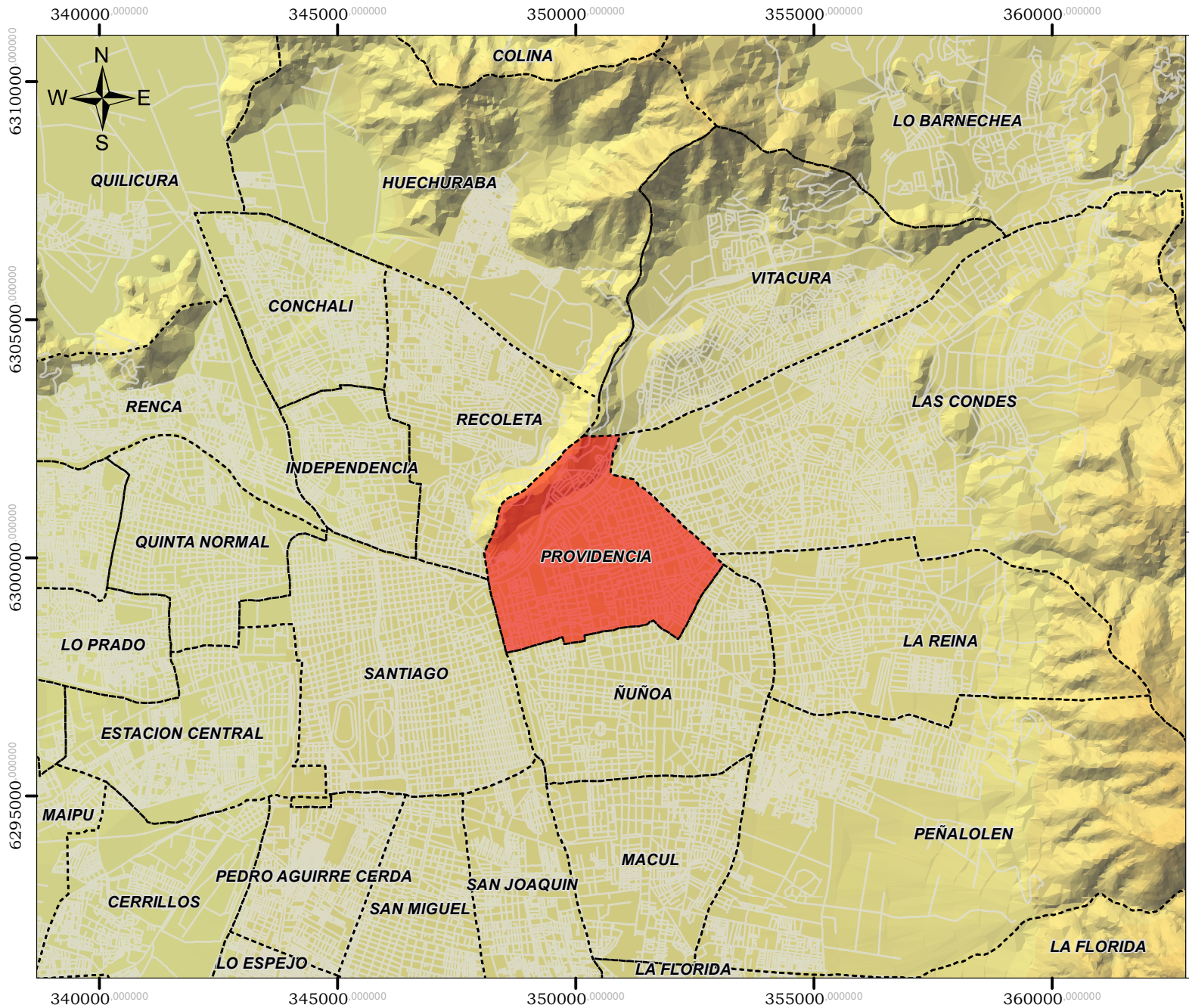
Límite Norte: La línea de cumbre del Cerros San Cristóbal, desde la cumbre del cerro San Cristóbal (cota 881) hasta la cota 804, y una línea recta desde la cota 804 hasta el puente Lo Saldes, sobre el río Mapocho.

Límite Oriente: El río Mapocho, desde el puente Lo Saldes hasta la desembocadura del Canal San Carlos; y el Canal San Carlos, desde su desembocadura en el río Mapocho hasta la calle Eliecer Parada.

Límite Sur: El límite recorre las calles Eliecer Parada, Jaime Guzmán E., Arzobispo Fuenzalida, Pedro Lautaro Ferrer, Diagonal Oriente, Manuel Montt, Rengo, José Manuel Infante, Caupolicán y Malaquías Concha, hasta Vicuña Mackenna.

Límite Poniente: Av. Vicuña Mackenna, Pío Nono hasta su intersección con la calle Dominica, una línea recta desde dicha intersección hasta el costado poniente de la línea del funicular en toda su extensión, y desde este, una línea recta hasta la cumbre del Cerro San Cristóbal (cota 881).

³PLADECO 2013-2021



**ILUSTRACIÓN 5.2:
UBICACIÓN GENERAL
ÁREA DE ESTUDIO**

**Comuna de Providencia
Provincia de Santiago
Región Metropolitana**

TÍTULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

SIMBOLOGIA

- Área de Estudio
- Límites Comunales
- Vialidad Existente

Información Geodésica

Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S
Escala Plano General:
1: 110.000

Escala Chile Regional:
1: 60.000.000

Escala RM Provincial
1: 4.500.000



✓ **ANTECEDENTES DEMOGRÁFICOS:**

Según las proyecciones elaboradas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en base al Censo 2002, la población de Providencia sería de 126.487 habitantes. Y según el dato entregado por el INE en su informe preliminar del Censo 2012, contabiliza 130.808 habitantes en la comuna de Providencia, como lo muestra el cuadro adjunto.

Tabla 6-4: Datos demográficos a nivel Nacional, Regional y Comunal.

Entidad	1970	1982	1992	2002	2012	
					Proyecciones INE 2002	Censo 2012
País	8.888.768	11.329.736	13.348.401	15.050.341	17.398.632	16.634.603
R.M	3.153.75	4.318.075	5.257.937	6.038.974	7.007.620	6.685.685
Providencia	121.437	115.449	111.182	120.874	126.487	130.808

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas

Según lo expuesto en la tabla adjunta, la cantidad de habitantes presentes en la comuna de Providencia ha presentado un quiebre en el año 1992, en donde la tendencia iba a la baja, a partir del censo del año 2002 se ha presentado un alza en la cantidad de la población que reside en la comuna, llegando actualmente a un total de 130.808 aproximadamente.

Cabe destacar que en la comuna de Providencia es una de las principales receptoras de población por motivos de movilidad cotidiana. En efecto, la comuna es un centro de servicios consolidado, que se formó por la expansión del centro histórico hacia el oriente desde mediados del siglo pasado, y que hoy se ubica al medio de un eje que incluye las comunas de Santiago, Providencia y Las Condes en donde se concentra una parte importante de las fuentes de trabajo, instituciones de educación, comercio y servicios de la ciudad. Además de los habitantes de otras comunas que se desplazan hacia la Providencia por estos motivos, hay que considerar que una cantidad importante de personas transita a través de ella en sus viajes cotidianos, principalmente entre el sector oriente y el resto de la ciudad. La 19ª Comisaría de Providencia, en su cuenta pública 2012, estimaba la población flotante de la comuna en 1.000.000 de personas. Aunque no se precisa la fuente del dato, se puede asumir que considera todos los usos de la comuna mencionados anteriormente.

7. RESULTADOS

7.1 CARACTERIZACIÓN DE EVENTOS DEPORTIVOS

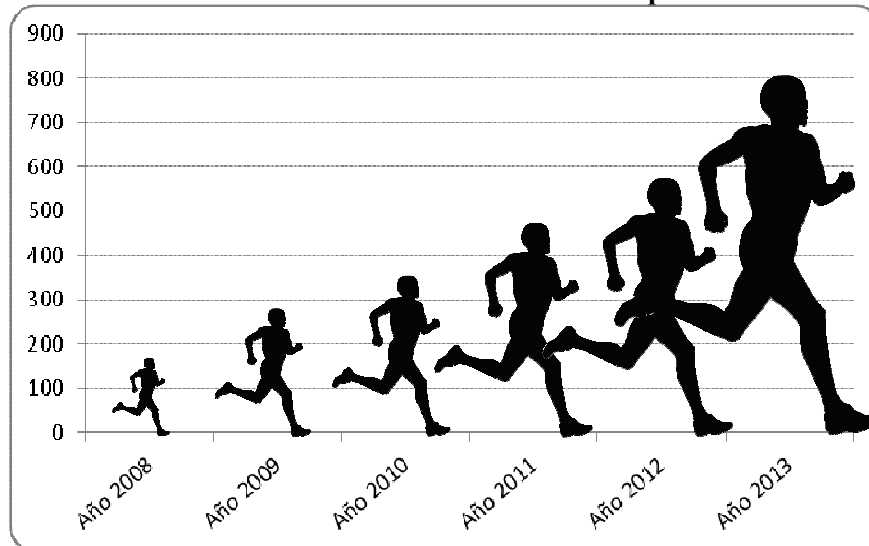
Se entenderá como evento deportivo a todo suceso o actividad importante y programada de índole deportiva, realizados a nivel nacional y regional, sin entrar al detalle de los eventos realizados en el área de estudio definida, ya que este tipo de eventos atrae a habitantes de diferentes comunas, incluso de otras regiones, y en casos extremos a habitantes extranjeros cuando son eventos de categoría internacional.

7.1.1 CORRIDAS, MARATONES Y CICLETADAS

✓ EVENTOS PEDESTRES A ESCALA NACIONAL

Que cada día se vean más corredores por las calles es algo evidente a nivel nacional, el running es una práctica deportiva que cada vez adquiere más adeptos. Según las estadísticas otorgadas por la plataforma web corre.cl, éste tipo de eventos pedestres se han incrementado en un 480% respecto al año 2008, de 168 eventos anuales a 807 al año 2013 a nivel nacional, siendo éstas de diversas organizaciones y/o empresas, gratuitas y pagadas, y de múltiples distancias. El incremento año tras año de la cantidad de estos eventos pedestres, es algo evidente, como lo muestra el gráfico adjunto.

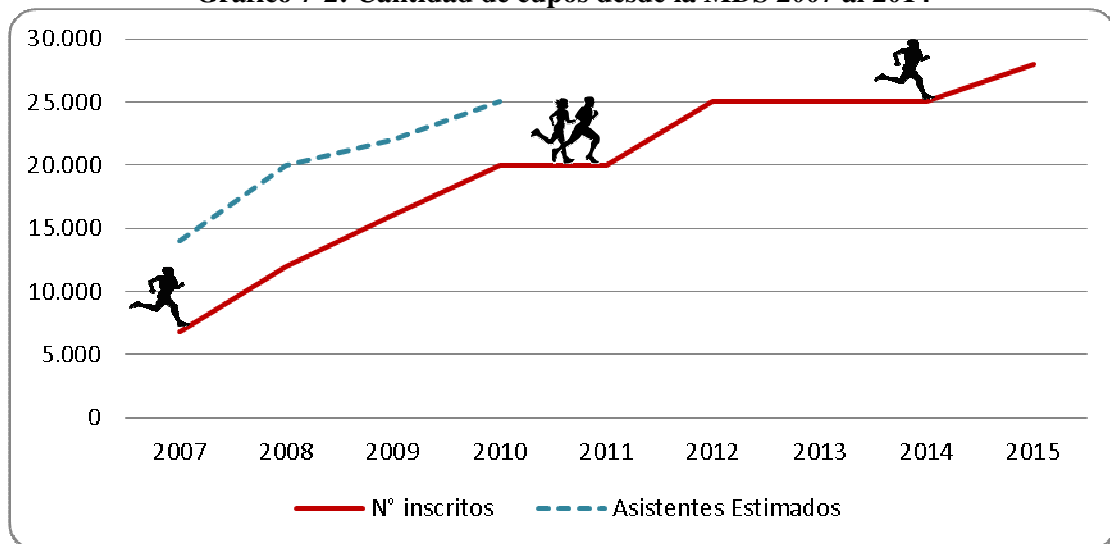
Gráfico 7-1: Incremento en la cantidad de eventos pedestres en Chile



Fuente: www.corre.cl

El evento más significativo en cuanto a eventos pedestres se trata, es la maratón, la cual se realiza desde el año 1992 con el nombre de Maratón Internacional de Santiago (MIS), pero el año 2007, cuando Adidas y la Fedachi (Federación Atlética de Chile) se hacen cargo de este evento, pasa a tener el nombre de Maratón de Santiago (MDS)⁴. Sin duda el hecho que a partir del año 2007 la organización y producción del evento, haya estado en manos de Adidas, colaboró ostensiblemente en el aumento de los corredores inscritos.

Gráfico 7-2: Cantidad de cupos desde la MDS 2007 al 2014



Fuente: www.corre.cl

El año 2007 los cupos disponibles para la MDS eran de 6.800 participantes, sin embargo, el día del evento estimaron alrededor de 14.000 asistentes. Al año siguiente, y dada la gran convocatoria que había tenido este evento el año anterior, aumentaron los cupos disponibles a un total de 12.000, sin embargo, esta cifra se tornó insuficiente, llegando a alrededor de 20.000 participantes. Y así, año tras año, los cupos disponibles han ido aumentando, siendo completados en su totalidad, y estimando cada año un número mayor de participantes de los que realmente logran inscribirse.

El presente año, a 3 semanas de que se abrieran las inscripciones para la MDS, 6.200 corredores ya han asegurado su cupo para este evento a realizarse en abril del año 2015, de los cuales 2.024 se han inscrito para los 42k, y 4.176 a la distancia de 21k.

⁴www.runchile.cl

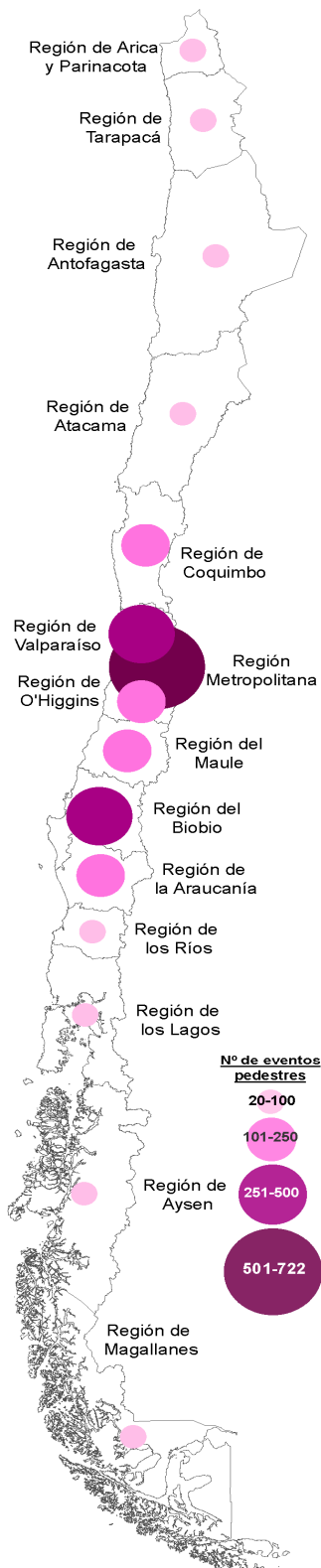


Gráfico 7-3: Cantidad de Eventos Pedestres (2010-2013)

A nivel nacional, desde el año 2010 al año 2013 se han realizado alrededor de 2.200 eventos pedestres, como lo muestra el gráfico adjunto. Estos eventos se han concentrado mayormente en las regiones centrales del país, desde la Región de Coquimbo a la Región de la Araucanía.

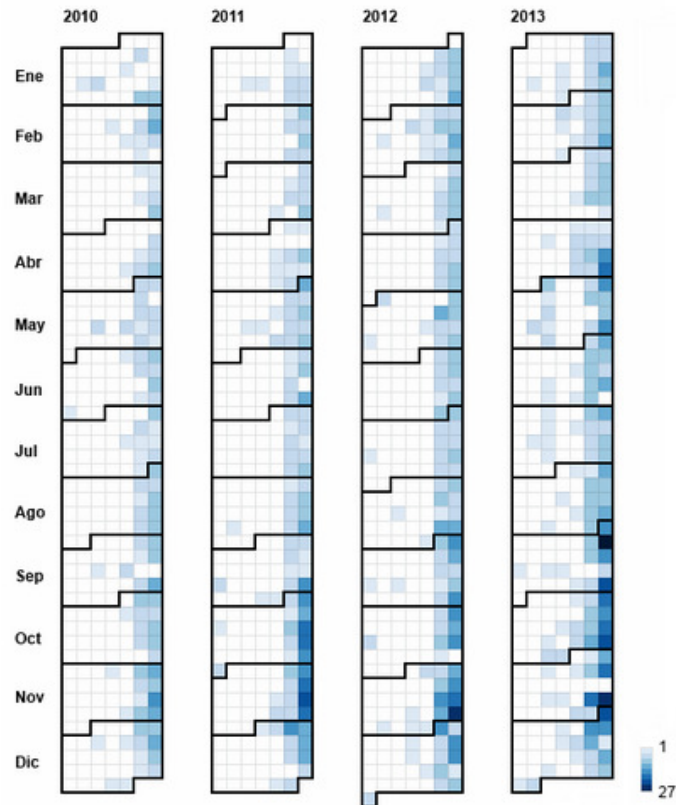
Alrededor de un 33% de este total de eventos, han sido realizados en la Región Metropolitana, la sigue la Región de Valparaíso con un 15% y la Región del BioBio con un 12%, lo que justamente coincide con las ciudades más densamente pobladas a lo largo de Chile, ya que estos eventos se concentran mayoritariamente en las ciudades de Santiago, Valparaíso-Viña y la ciudad de Concepción.

Mientras que en las regiones extremas se han realizado menos de 100 eventos en 4 años, un número no muy significativo, pero sin embargo, la cifra año tras año ha ido en aumento.

Por ejemplo, en la Región de Antofagasta, el año 2010 se realizaron 6 eventos pedestres a lo largo del año, sin embargo el año 2013, aumentó su cifra a 30 eventos.

Cabe destacar que el tipo de evento pedestre dependerá mucho de las condiciones geográficas de los lugares en donde se realiza, ya que por ejemplo, en las regiones del norte de Chile, predominan carreras de tipo trailrunning, que son carreras por senderos de montaña, huellas, rastros o caminos secundarios, mientras que en las regiones del sur, predominan también este tipo de carreras, pero en condiciones geográficas y climáticas completamente distintas, considerando incluso sectores de nieves dentro de los trazados definidos.

Gráfico 7-4: Frecuencia de eventos pedestres a nivel nacional desde el año 2010 al año 2013



Fuente: corre.cl

✓ **EVENTOS PEDESTRES REGIÓN METROPOLITANA**

Como se dijo anteriormente, la Región Metropolitana concentra la mayor cantidad de eventos de esta categoría, con un total de 722 eventos en casi 4 años.

Considerando un escala de estudio más detallado, se puede decir que la mayor cantidad de estos eventos se concentran principalmente en las comunas de Santiago, Providencia, Puente Alto, Las Condes y Ñuñoa. Mientras que las comunas del Norponiente presentan la menor concentración de este tipo de eventos en 4 años (2010-2013), presentando máximo 14 eventos en este periodo.

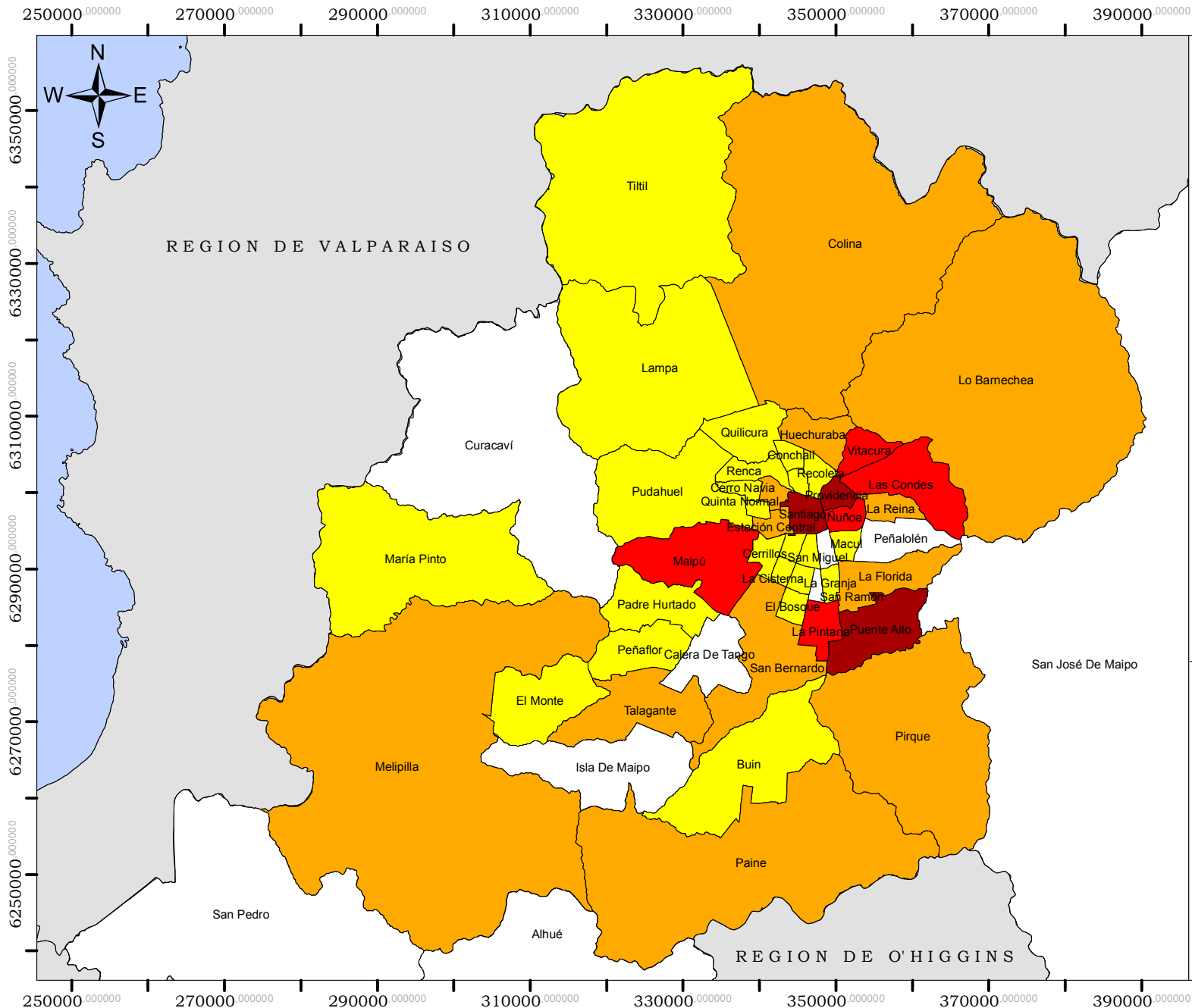


ILUSTRACIÓN 6.1: CONCENTRACIÓN DE EVENTOS PEDESTRES

**Región Metropolitana
Periodo 2010 - 2013**

TITULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

ESCALA 1 : 750.000

SIMBOLOGIA

Cantidad de eventos pedestres
Región Metropolitana



Información Geodésica

Escala
1:4.000.000

Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S



Considerando, por otra parte, el tipo de inscripción de estos eventos pedestres en la Región Metropolitana, se muestra que el 52% de ellos son pagados, con montos que van desde los \$5.000, y que aumentan producto de las distancias recorridas y los elementos que componen el Kit de competencia, que por lo general incluye una polera técnica, más el número de competencia y el chip que sirve para cronometrar los tiempos de carrera.

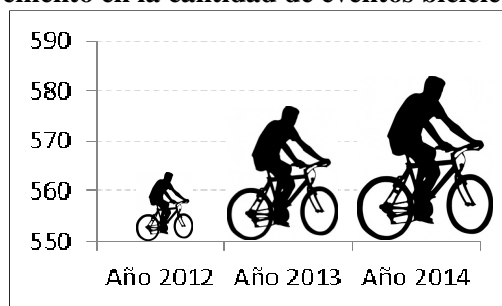
En cuanto a los cupos disponibles de cada uno de los eventos pedestres, estos van desde los 50 (24 horas en pista) hasta los 25.000 cupos (Maratón de Santiago).

Estos eventos se realizan a lo largo de todo el año, no obstante, en la Región Metropolitana se presenta un aumento de estas en los meses de septiembre a diciembre, presentando un descenso considerable en época estival e invernal, dadas las condiciones climáticas y de calidad del aire que dificultan la realización de este deporte al aire libre.

✓ CICLETADAS

En cuanto a eventos bicicleteables, la información obtenida no es abundante como en los eventos pedestres, ya que los portales web que publican esta información no guardan un registro de estos eventos, sin embargo, de manera estimativa, se ha llegado a las siguientes cifras.

Gráfico 7-5: Incremento en la cantidad de eventos bicicleteables a nivel nacional



Fuente: www.bicineta.cl

A continuación fotografías que muestran la variedad de temáticas que congregan a los ciclistas a nivel nacional. Cabe destacar que parte de estas cicletadas se organizan a través de redes sociales como una manera de manifestarse y no están necesariamente autorizadas, teniendo que luchar en ocasiones con los automovilistas a lo largo de su recorrido.

Figura 7-1: Fotografías de cicletadas en la Región Metropolitana



Fuente: portales Web

Las fotografías adjuntas muestran una cicletada organizada por el instituto nacional del deporte el año 2013 y una cicletada nudista realizada el 2012, en las afueras del metro Manuel Montt y a la que se convocó básicamente por las redes sociales de facebook y twitter⁵.

⁵ Información extraída del portal web www.bicicultura.cl

7.1.2 MOVIMIENTO FURIOSOS CICLISTAS

A principios de los años 90 un grupo de ciudadanos chilenos del Gran Santiago, basados en una larga tradición oral heredada, decide reactivar el Movimiento Furiosos Ciclistas, el cual tiene su origen en el año 1851, cuando el Barón Karl Von Drais, quien momento antes de fallecer, pronunció en perfecto español “¡Viva el Movimiento de Furiosos Ciclistas!”, refiriéndose a la comunidad integrada por personas que se trasladaban en la “draisina”, precursora de la actual bicicleta.

El Movimiento Furiosos Ciclistas está conformado por una asamblea que forma grupos de trabajo por la reivindicación del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, compartiendo las vías y disminuyendo considerablemente los niveles de contaminación.

Este movimiento de furiosos ciclistas se manifiestan los primeros martes de cada mes, reuniéndose en Plaza Italia, definiendo varios puntos de acercamiento para llegar en masa a este lugar, para posteriormente recorrer algunas de las principales avenidas de Santiago

Desde fines del año 2011 las cicletadas han aumentado progresivamente en el número de participantes, y desde mediados del año 2012 se han vuelto mega masivas, en agosto del 2013 superaron los 9.000 asistentes y desde entonces no han bajado de 4.000 pedaleros.

Figura 7-2: Logo y fotografías del Movimiento de Furiosos Ciclistas



Fuente: Portal web MFC

7.1.3 PLAN CONVIVENCIA + SEGURA EN PARQUE METROPOLITANO

En el presente año han ingresado a la fecha (24-10-2014) 543.566 ciclistas y 216.864 peatones, datos que han sido posible gracias a los contadores de flujo de público que posee el Parque Metropolitano ubicados en los tres principales accesos: Pío Nono, La Pirámide y Pedro de Valdivia, siendo este último el que acumula mayores ingresos entre peatones y ciclistas con un total de 233.793 a octubre del 2014.

Es por esta razón que el intendente de la Región Metropolitana y el director del Parque Metropolitano de Santiago promovieron el Plan Convivencia+Segura en el Cerro San Cristóbal, el cual comprende una serie de medidas que permitirán mejorar la convivencia y seguridad de desplazamiento de los visitantes y utilización de los lugares de mayor flujo de público.

Las medidas a tomar son las siguientes:

A la cumbre sin autos, que consiste en el aumento o expansión de la segregación vial dentro de Parque Metropolitano, incluyendo el tramo desde Tupahue hasta la Cumbre, en horarios específicos:

Sábados de 09:00 a 13:30 horas.

Domingos de 09:00 a 11:00 horas.

Los domingos será más acotada esta medida para permitir el acceso a los feligreses que vienen a las misas en el Santuario de la Virgen de la Inmaculada Concepción perteneciente al Arzobispado de Santiago.

Cumbre exclusivamente peatonal, donde los visitantes podrán acceder solamente a pie para disfrutar de la hermosa vista que ofrece la Terraza Bellavista, convirtiéndose en una zona privilegiada para toda la familia. Para esto se ha dispuesto de una serie de ciclisteros para que puedan estacionar este medio de transporte libre de contaminantes antes de acceder al sector.

Esta última medida se ha tomado con la finalidad de mejorar la convivencia entre ciclistas y peatones, privilegiando el desplazamiento a pie para brindar tranquilidad a los visitantes que desean disfrutar de la Terraza Bellavista, el Santuario de la Inmaculada Concepción o Funicular, disminuyendo la posibilidad de accidentes en el sector.

De esta forma el Parque Metropolitano está fomentando la vida sana y en familia en el pulmón verde más grande de la capital.

Figura 7-3: Afiche informativo del Plan Convivencia + Segura

CONVIVENCIA + SEGURA

Acciones para mejorar convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos

A LA CUMBRE SIN AUTOS
SÁBADO > 9:00 a 13:30
DOMINGO > 9:00 a 11:00

Durante estas horas ven a pie, en bici o estaciona tu auto fuera de Parquemet para disfrutar tranquilamente de tu deporte o paseo

* Funcionamiento y horario de CicloRecreoVías sector Pirámide continúa normalmente.

CUMBRE SÓLO PEATONAL TODOS LOS DÍAS
Si vienes en bici estacionala en los bicicleteros de cumbre y disfruta en familia de la Terraza Bellavista

Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Gobierno de Chile

PARQUEMET
Parque Metropolitano de Santiago

PARA MÁS INFORMACIÓN INGRESA A:
www.parquemet.gov.cl
@parquemet

Fuente: Portal web Parque Metropolitano de Santiago (www.parquemet.cl)

Figura 7-4: Fotografías de la aplicación del Plan Convivencia+Segura

7.1.4 CICLORECREOVÍAS

Se entenderá bajo este concepto el evento dominical producido en la Región Metropolitana que se constituye como la instancia de recreación y actividad física más importante de la ciudad. Son kilómetros de calles que se cierran al tráfico vehicular todos los días domingos de 9.00 a 14.00 hrs., permitiendo el paseo seguro y la sana recreación de miles de personas.

En el caso de Santiago, casi un tercio de sus comunas (11) ya tienen CicloRecreoVía⁶:

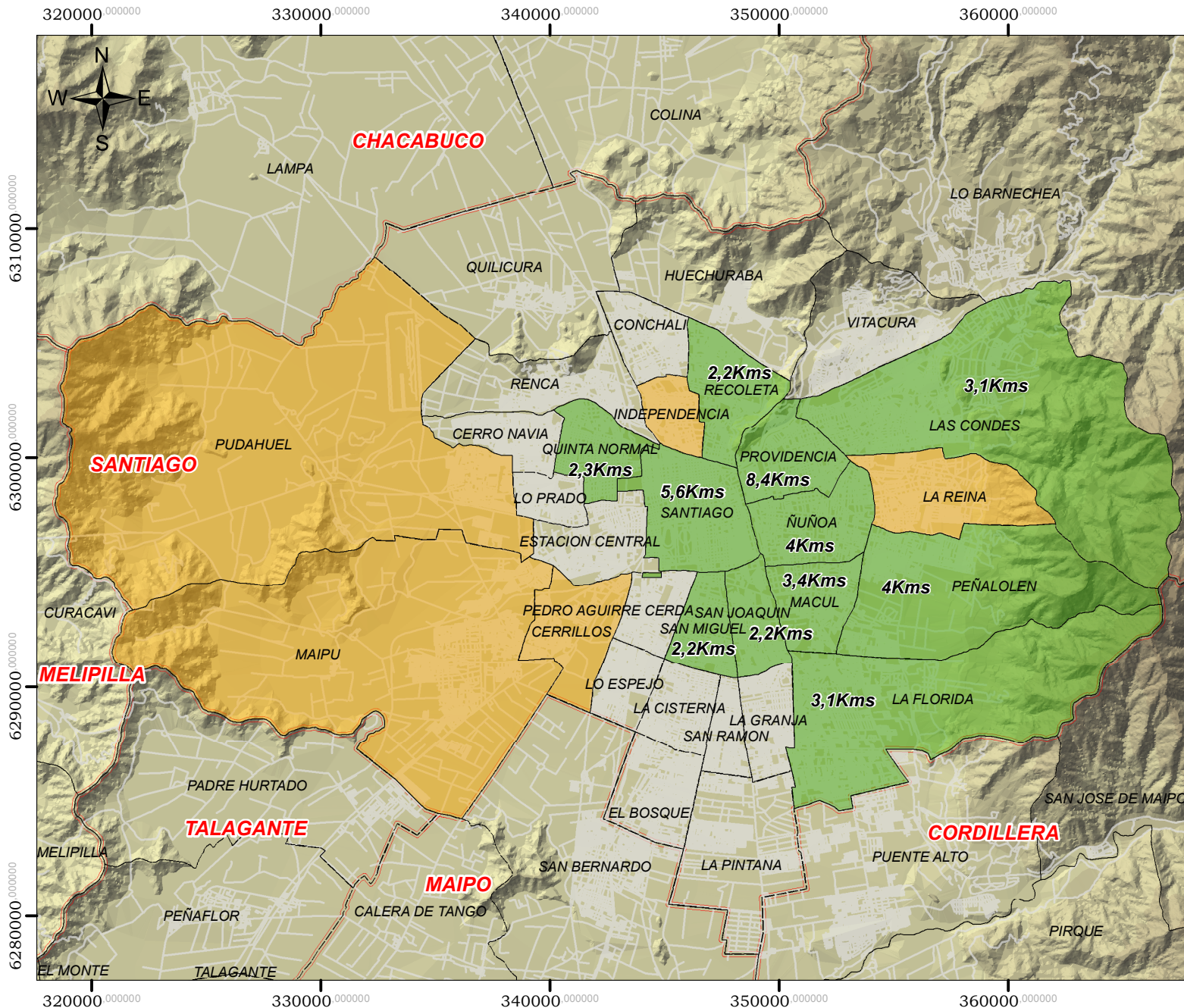
1. Santiago
2. Providencia
3. Las Condes
4. Ñuñoa
5. La Florida
6. Peñalolen*
7. Quinta Normal*
8. San Miguel*
9. San Joaquín*
10. Recoleta
11. Macul*

Mientras que otras 5 comunas tienen proyectos en estudio para ampliar esta red de Ciclorecreovía:

1. La Reina
2. Independencia
3. Pudahuel
4. Cerrillos
5. Maipú

Estos espacios dispuestos para la recreación y el deporte cuentan con servicios de reparaciones mecánicas, puntos de hidratación, préstamo de bicicletas, regalo de frutas y puntos de animación.

⁶ Las comunas de Peñalolen, Quinta Normal, San Miguel y San Joaquín, son financiadas por el Instituto Nacional de Deportes (IND). Información obtenida con fecha Noviembre 2014.



**ILUSTRACIÓN 6.2:
COMUNAS CON
CICLORECREOVIA
Región Metropolitana**

TITULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

SIMBOLOGIA

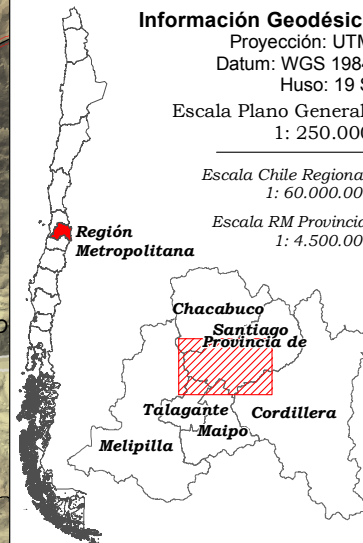
- Límites Comunales
- Límites Provinciales
- Vialidad Existente
- Comunas con Ciclorecreovias
- Comunas con proyecto de Ciclorecreovias

Información Geodésica

Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S
Escala Plano General:
1: 250.000

Escala Chile Regional:
1: 60.000.000

Escala RM Provincial:
1: 4.500.000



A continuación se muestra el logo que caracteriza este evento dominical, impulsado por la empresa Geomas, junto con algunas fotografías que muestran la afluencia de público cada domingo.

Figura 7-5: Logo y fotografías de Ciclorecreo vía



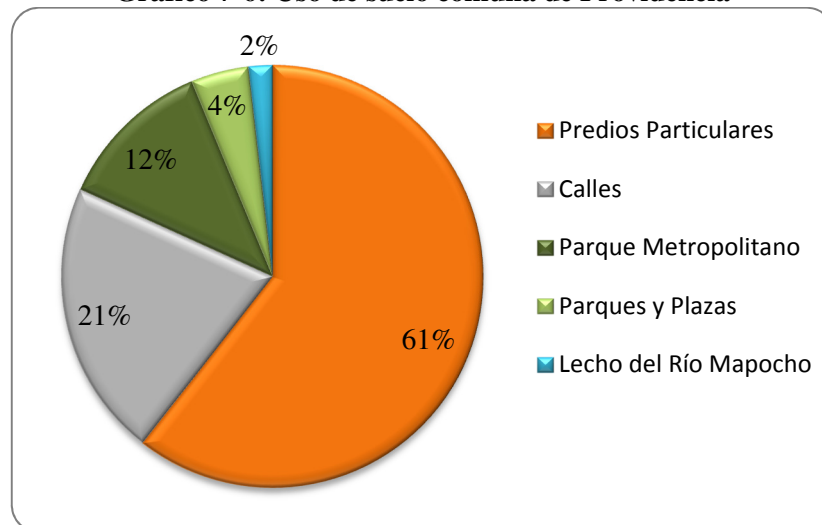
Fuente: Portal web www.ciclorecreovia.cl

7.2 CATASTRO DE EQUIPAMIENTOS URBANOS DEPORTIVOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

7.2.1 ÁREAS VERDES ÚTILES PARA EL DESARROLLO DEL DEPORTE

Del total de la superficie comunal, 1.250 Há corresponden a áreas urbanas y 170 Há a parte del Parque Metropolitano de Santiago (faldeo Sur-Oriente del Cerro San Cristóbal). A su vez, el área urbana (1.250 Há.) se compone de 860 Há constituidas por predios particulares; 301 Há de calles y 89 Há de áreas verdes y cauce de río. Por su parte, las áreas verdes comprenden 63 Há. de parques y plazas y 26 Há. ocupadas por el lecho del río Mapocho.

Gráfico 7-6: Uso de suelo comuna de Providencia



Fuente: PRC PROVIDENCIA, 2007

Según lo expuesto en el Plan Regulador Comunal de Providencia⁷, las áreas verdes en la comuna se clasifican en 3 grupos

1) Parques (Pq).

Parques Metropolitanos (PqM): Son las áreas verdes de uso público de carácter metropolitano que pueden acoger actividades relacionadas con lo recreacional, deportivo, de culto, cultural, científico, de esparcimiento y turismo al aire libre. Los usos antes mencionados deberán ser

⁷ Decreto N°131, año 2007, Municipalidad de Providencia.

complementarios y compatibles con el carácter de área verde de uso público, su valor paisajístico o su equilibrio ecológico.

Parques Intercomunales (PqI): Son áreas verdes de uso público o privado que pueden acoger actividades recreacionales, deportivas, de culto, culturales, científicas, de esparcimiento y turismo al aire libre; su alcance trasciende de los límites comunales de dos o más comunas. Los usos antes mencionados deberán ser complementarios y compatibles y no podrán alterar su carácter de área verde, su valor paisajístico o su equilibrio ecológico.

Parques Comunales (PqC): espacio al aire libre arborizado, de relativa magnitud, destinado al uso público o privado y que por sus características, ubicación y equipamiento puede acoger actividades recreacionales, deportivas, de culto, culturales, científicas, de esparcimiento y turismo de carácter mediano o comunal. Se privilegian los equipamientos recreacionales para todos los tramos etéreos.

Parques Adyacentes a sistemas viales (Pqav)

Parques Adyacentes a cauces (Pqac)

2) Áreas Verdes Complementarias (AVC).

Está formado por las áreas verdes que cumplen con la descripción del PRMS en su Art. 5.2.4. y las actualmente existentes que se señalan en el Art. 2.3.04. siguiente. Las nuevas áreas verdes complementarias que se desee crear en terrenos privados, admitirán los usos complementarios a ellas enumerados en el Art. 2.1.31. de la OGUC (científico, culto y cultura, deporte y esparcimiento) de los mismos grupos de actividades específicas, y con las restricciones que se establecen en los cuadros de cada Zona de Uso.

3) Plazas (Pz).

Está conformado por las áreas verdes detalladas en el Art. 2.3.05. y que se clasifican en:

Plazas Comunales (PzCom): espacio libre de uso público arborizado, destinado entre otros, al esparcimiento y circulación peatonal. Porque por su ubicación y equipamiento puede acoger algunas actividades recreacionales, deportivas, de culto, culturales, científicas, y esparcimiento de carácter mediano o comunal; se emplaza generalmente en la intersección de 2 vías con locomoción colectiva, potenciando a través de los usos de suelo, los centros de barrios. Se privilegian los equipamientos recreacionales para adolescentes y adultos.

Plazas Vecinales (PzVec): espacio libre de uso público arborizado, destinado entre otros, al esparcimiento y circulación peatonal. Por su ubicación y equipamiento puede acoger algunas actividades recreacionales, deportivas, de culto, culturales, científicas y de esparcimiento de carácter menor o vecinal; se emplaza generalmente en la intersección de vías de flujo vehicular local con o sin locomoción colectiva. Se privilegian los equipamientos recreacionales para niños de enseñanza pre escolar y básica. (2 a 12 años), y espacio para adultos mayores.

Plazoletas (Pzt): espacio libre de uso público, destinada principalmente a la circulación peatonal, o que su diseño y emplazamiento obedece al reordenamiento de la trama vial comunal. Debido a su pequeño tamaño este tipo de espacios no admite un equipamiento urbano importante, y en los casos más favorables se podrá instalar algunos escaños, luminarias y papeleros.

Tabla 7-1: Catastro de Áreas Verdes, comuna de Providencia

Cat. y N°	Nombre	Propiedad	Superficie Util para el deporte		
			Bicicleta Pública	Plaza Saludable	Circuito Running
Parques Metropolitanos (PqM)					
01	De las Esculturas (*)	Pública			
02	Lo Saldes (*)	Pública			
03	Bosque Santiago	Pública			
04	Sin Nombre I (*)	Pública			
05	Sin Nombre II (*)	Pública			
06	Uruguay (*)	Pública			
Parques Intercomunales (PqI)					
01	Balmaceda	Pública			
02	Manuel Rodríguez/Bustamante	Pública			
03	El Cerro	Pública			
04	Inés de Suarez	Pública			
05	Pie de Monte Bellavista	Pública			
06	San Esteban de Hungría	Pública			
07	Sin Nombre III, Aguas Andinas I	Privada			
08	Sin Nombre IV, Aguas Andinas II	Privada			
Parques Adyacente a cauces (Pqac)					
01	Tobalaba	Pública			
Parques Comunales (PqC)					
01	Augusto Errázuriz	Pública			
02	Pocuro	Pública			
Áreas Verdes Complementarias (AVC)					
01	Club Providencia	Privada			
Plazas (PzCom)					
01	18 de Septiembre	Pública			
02	Baquedano	Pública			

03	Caupolicán	Pública			
04	De Los Molinos	Pública			
05	Explanada de lasArtes	Pública			
06	Felipe Dawes	Pública			
07	Gonzalez Vera	Pública			
08	Italia	Pública			
09	La Alcaldesa	Pública			
10	La Aviación	Pública			
11	La India	Pública			
12	Las Lilas	Pública			
13	Loreto Cousiño	Pública			
14	Los Leones	Pública			
15	Montecarmelo	Pública			
16	Osmán Pérez Freire	Pública			
17	Pedro de Valdivia	Pública			
18	Sin Nombre I	Pública			
19	Sin Nombre II	Pública			
20	Sin Nombre III	Pública			
21	Centenario	Privada			
Plazas Vecinales (PzVec)					
01	19 de Junio	Pública			
02	Amapolas	Pública			
03	Ambrosio del Río	Pública			
04	Ana Luisa Prats	Pública			
05	Atria	Pública			
06	BernardaMorín	Pública			
07	Camilo Mori	Pública			
08	Cardenal Antonio Samoré	Pública			
09	Sin Nombre	Pública			
10	Chile España-Echeñique	Pública			
11	Del Poeta	Pública			
12	Diego Velásquez	Pública			
13	Dinamarca	Pública			
14	El Bosque	Pública			
15	Pintos Alberto Valenzuela Llanos	Pública			
16	El Mayorazgo	Pública			
17	Elías IV	Pública			
18	General Bonilla	Pública			
19	Ignacio Carrera Pinto	Pública			
20	Inés de Suárez	Pública			
21	Isabel Riquelme	Pública			
22	Jorge Prats	Pública			
23	José Manuel Barros	Pública			
24	Juan Montalvo	Pública			
25	Juan XXIII	Pública			
26	Las Dalías	Pública			

27	Los Nogales	Pública			
28	Padre Letelier	Pública			
29	Río de Janeiro	Pública			
30	Santa Isabel	Pública			
31	Sin Nombre I	Pública			
32	Sin Nombre II	Pública			
33	Sin Nombre III	Pública			
34	Sin Nombre IV	Pública			
35	Sin Nombre V	Pública			
36	Sótero del Río	Pública			
37	Teresa Salas	Pública			
38	Uruguay	Pública			
39	Vitacura	Pública			
Plazoletas (Pzt)					
01	AlcaldeDíazEgaña	Pública			
02	Eliodoro Rodríguez Matte	Pública			
03	General del Canto	Pública			
04	La Virgen	Pública			
05	Las Flores	Pública			
06	Los Infantes	Pública			
07	Miguel de Servet	Pública			
08	Pérez Zujovic	Pública			
09	RománDíaz	Pública			
10	Santa Isabel/Condell	Pública			
11	Villaseca	Pública			
12	Europa	Pública			
13	Hernando de Aguirre	Pública			
14	Chile-España	Pública			

Fuente: PRC Providencia, complementado con información de terreno

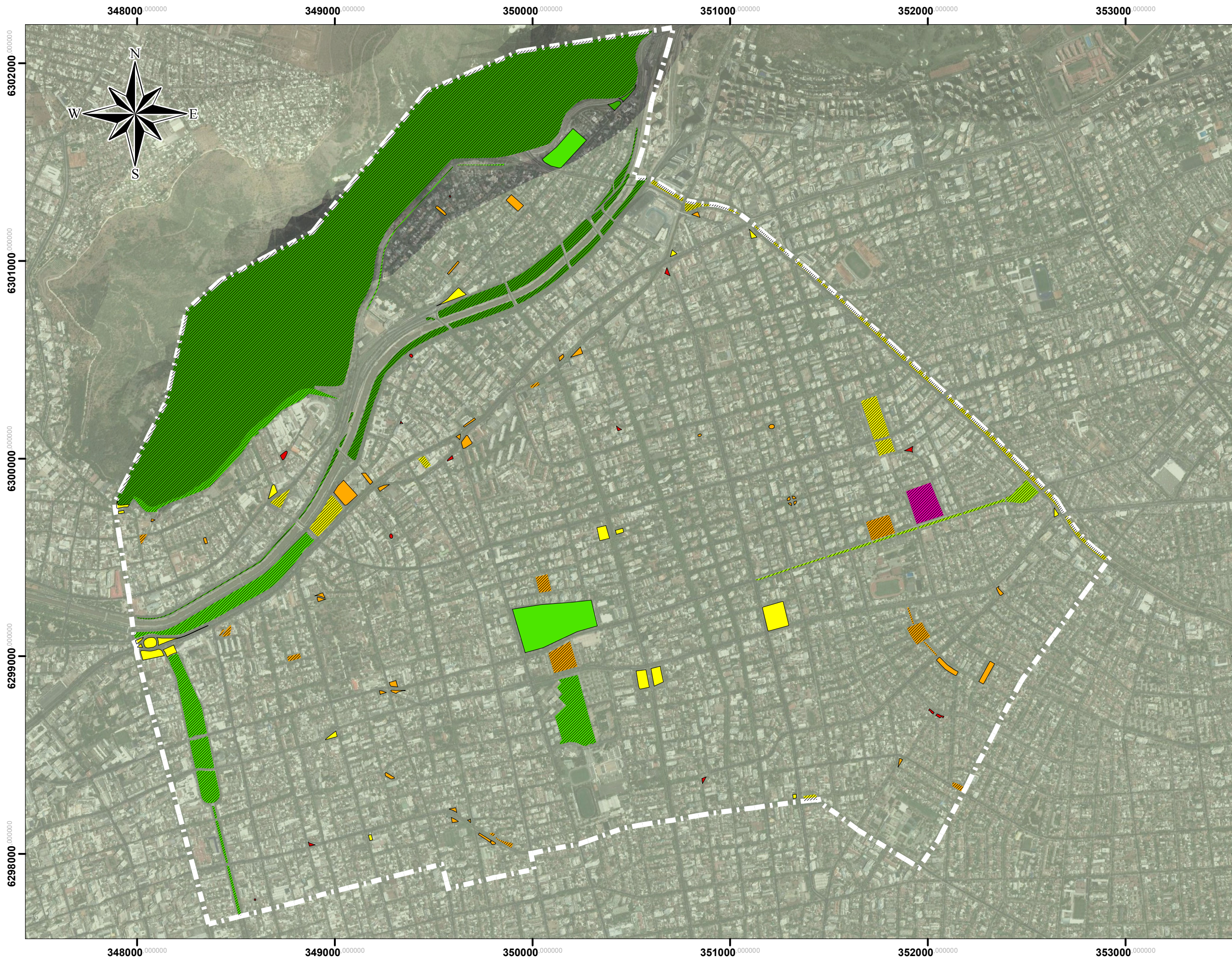
Cabe destacar que alguna de estas áreas verdes son ocupadas por el municipio de Providencia para ofrecer clases gratuitas y libres (no sólo habitantes de su comuna pueden asistir) de distintas disciplinas, descritas en el cuadro adjunto:

Tabla 7-2: Actividades Deportivas en Parques y Plazas de la comuna de Providencia

Actividad	Lugar	Horario
Yoga	Plaza Las Lilas Plaza Río de Janeiro Plaza Uruguay Parque Inés de Suárez Parque Bustamante	Sábados 10:30
Tai-Chi	Parque Inés de Suarez	Sábados 10:30
Parkour	Plaza Pedro de Valdivia	Sábados 11:30
Entrenamiento Funcional	Parque Inés de Suarez	Sábados 11:30

Juegos y actividades recreativas	Parque Bustamante Parque Inés de Suarez	Sábados 17:00
Gimnasia Entretenida	Parque Bustamante Plaza La Alcaldesa Plaza La Aviación	Sábados 11:00 Domingos 11:00 Domingos 11:30
Runners	Plaza Río de Janeiro	Martes y Jueves 19:15

Fuente: www.providencia.cl



**ILUSTRACION 6.3:
AREAS VERDES UTILES
PARA LA ACTIVIDAD
DEPORTIVA**

**Comuna de Providencia
Provincia de Santiago
Región Metropolitana**

TITULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

ESCALA 1:18.500

SIMBOLOGIA

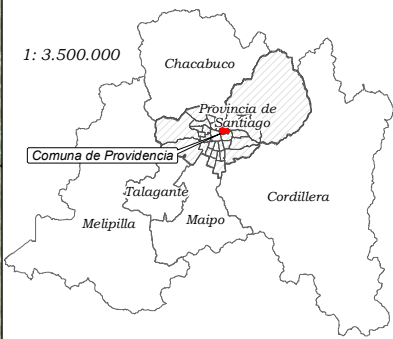
- Áreas Verdes**
- Áreas Verdes Complementarias
 - Parques Comunales
 - Parques Intercomunales
 - Parques Metropolitanos
 - Parques Adyacentes a Cauces
 - Plazas Comunales
 - Plazas Vecinales
 - Plazoletas

- Áreas Útiles Para La Actividad Deportiva**
- Si
 - No

Fuente: PRC Providencia y catastro en terreno

Información Geodésica



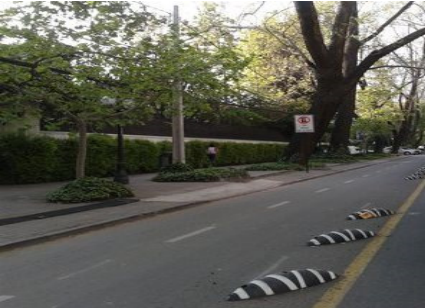
Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S



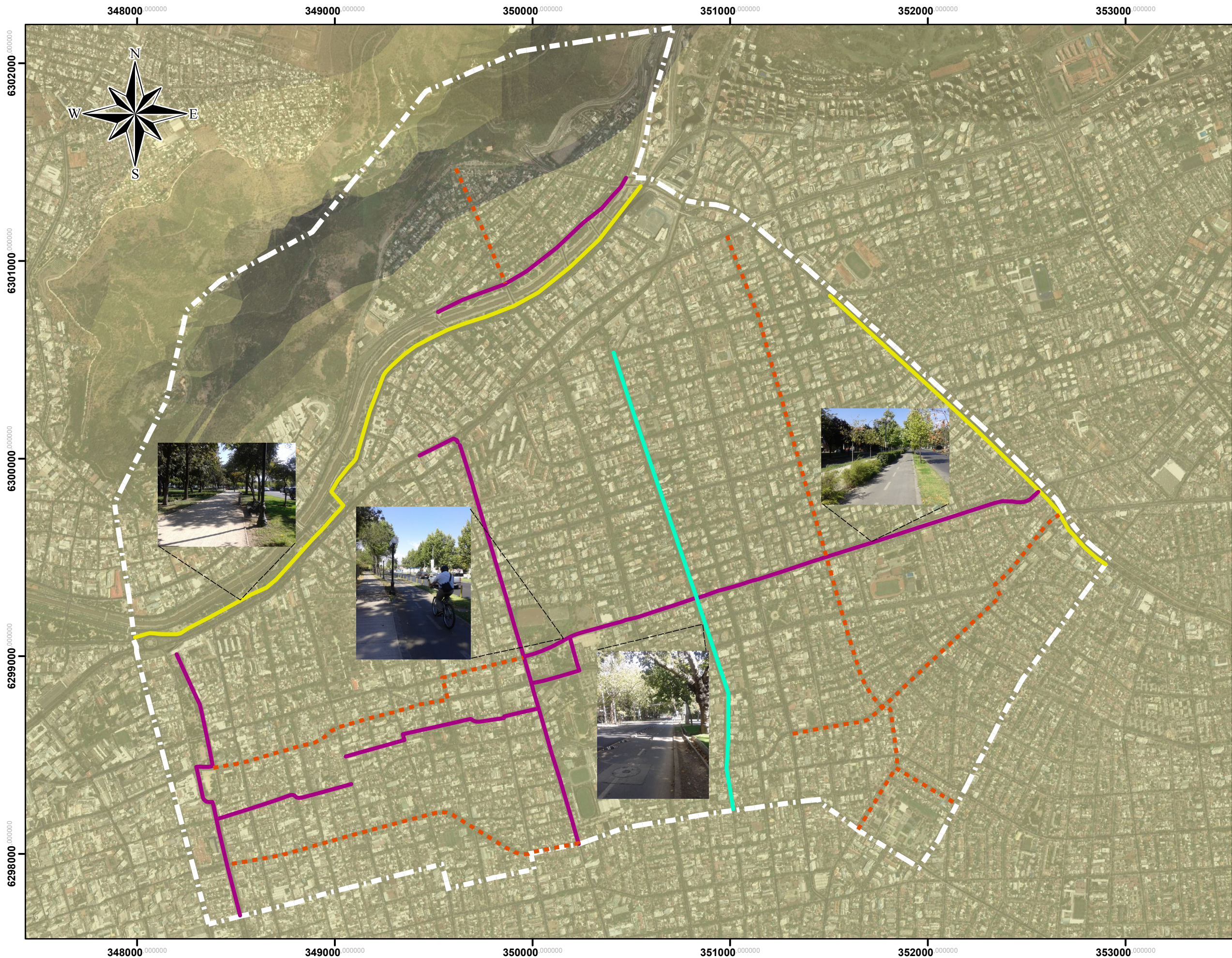
7.2.2 CICLOVIAS

Considerando la longitud total de ciclovías en la comuna de Providencia, esta alcanza alrededor de 18 kilómetros, sin contar las que están en proyecto según el Plan Maestro de Ciclovías de la Región Metropolitana. Esta longitud total está distribuida tanto en ciclovías pavimentadas como de maicillo y ciclobandas.

Tabla 7-3: Tipos de Ciclorutas presentes en la comuna de Providencia

Tipo de Cicloruta	Longitud (kms)	Fotografías
Ciclovías de maicillo	5,648	
Ciclovías de asfalto	9,930	
Ciclobandas	2,408	

Fuente: fotografías tomadas en terreno



**ILUSTRACIÓN 6.4:
LOCALIZACIÓN DE
CICLOVIAS EN LA
COMUNA DE
PROVIDENCIA**

**Provincia de Santiago
Región Metropolitana**

TITULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

ESCALA 1:18.500

SIMBOLOGIA

--- Proyecto de Ciclovía

Tipos de Ciclovía

— Ciclobanda

— Ciclovía

— Maicillo

Longitud aproximada

Ciclobanda = 2,400 kms

Ciclovía= 9,930 kms

Ciclovía de maicillo = 2,824 kms

*Información tomada con
fecha Diciembre 2014*

Información Geodésica

Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S



Cabe mencionar que el Decreto Supremo N°47 del año 1992 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, correspondiente a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, hace referencia a las ciclovías. Sin embargo, en lo referente a este punto se está trabajando en una modificación, la cual fue divulgada para la realización de una consulta ciudadana del 20 de mayo al 20 de junio del año 2014.

Los objetivos principales de esta propuesta normativa son los siguientes:

1. Distribuir el espacio vial de una manera más equilibrada, que posibilite e incentive el uso de la bicicleta como un sistema alternativo y seguro de transporte en las calzadas, sin que reste espacio a los peatones en las aceras.
2. Considerar a la bicicleta como un “vehículo no motorizado” que, como tal, debe ubicarse en calzadas y no en aceras, recogiendo así la tendencia mundial.
3. Regular e incentivar los estacionamientos para bicicletas en los edificios públicos y privados.

Para estos propósitos redefine vocablos, modifica normas sobre trazados viales y establece normas sobre estacionamientos para bicicletas.

Estas modificaciones serán posteriormente complementadas con la definición de estándares de diseño de las ciclovías en el Manual de Vialidad Urbana (REDEVU), tarea en que aún se trabaja para reemplazar y actualizar sus disposiciones acerca de, por ejemplo, anchos mínimos, segregadores, resolución de intersecciones y transiciones, etc.⁸

⁸ Información extraída del portal web www.participacionciudadana.minvu.cl

7.2.3 ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS

Como una forma de promover el uso de la bicicleta en la comuna de Providencia, se ha dispuesto una gran cantidad de estacionamiento exclusivos para éstas. Durante el 2014, se instalaron 385 bicicleteros en aproximadamente 76 puntos de la comuna, y el primer trimestre de 2015, se proyecta la instalación de otros 250 en hasta 50 puntos distintos de la comuna, dando así cumplimiento a uno de los compromisos del Programa de Gobierno de la Alcaldesa Josefa Errázuriz⁹.

El municipio de Providencia ha dispuesto en su portal web una consulta ciudadana para quienes deseen proponer nuevas instalaciones de estos bicicleteros. Por medio de esta plataforma virtual, se invita a todos los vecinos y vecinas que viven, trabajan, estudian o simplemente transitan por la comuna proponer lugares para instalar los nuevos bicicleteros proyectados para 2015.

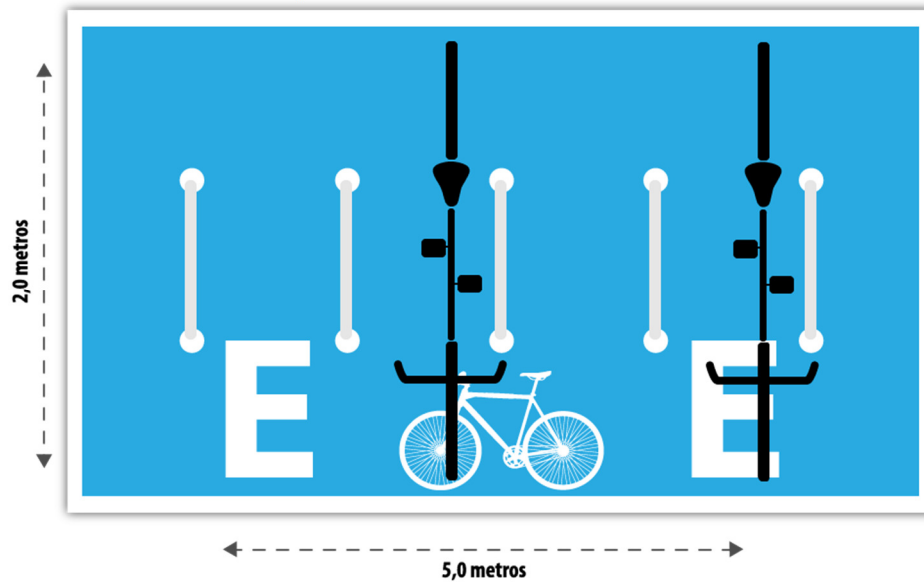
El tamaño mínimo de un punto de estacionamiento de bicicletas es de 2x5 metros, espacio en que caben cinco bicicleteros tipo "U" invertida, y donde pueden estacionarse hasta 10 bicicletas. El primer y principal requisito es que el lugar debe tener un espacio libre de 2x5 metros, sin árboles, postes u otro mobiliario urbano.

El segundo requisito imprescindible es que el punto debe ubicarse en el espacio público, es decir, calles, veredas o áreas verdes, ya que el Municipio no puede instalar cicleros en terrenos privados, aunque estén abiertos al paso del público.

Por último, se privilegiarán en general las ubicaciones que tengan visibilidad y presencia constante de personas, como lugares cercanos a comercio, puntos de alto flujo peatonal, áreas verdes, etc, ya que estos factores ayudan a prevenir hurtos.

⁹Portal Web Municipalidad de Providencia

Figura 7-6: Modelo de bicicletero



Fuente: Municipalidad de Providencia

Existen tres lugares en que se pueden instalar bicicleteros:

✓ **En la calle:**

Consiste en reemplazar un estacionamiento de autos en calzada por un punto con cinco bicicleteros, que además incluye dos topes de protección para evitar los choques. Cualquier lugar de la calzada donde hoy está permitido estacionar durante todo el día (con parquímetro o gratis) es factible de transformar en bicicletero, con excepción de los estacionamientos reservados.

✓ **En veredas anchas:**

Para instalar bicicleteros en veredas, estas deben ser al menos de 4 mts de ancho, de forma de respetar el desplazamiento peatonal.

✓ **En parques y plazas**

El punto debe ubicarse en lugares que no interrumpan la circulación peatonal ni las zonas de juegos infantiles o máquinas de ejercicio, preferentemente en superficies de maicillo, evitando en lo posible eliminar áreas verdes.

Figura 7-7: Bicicleteros Públicos de Providencia



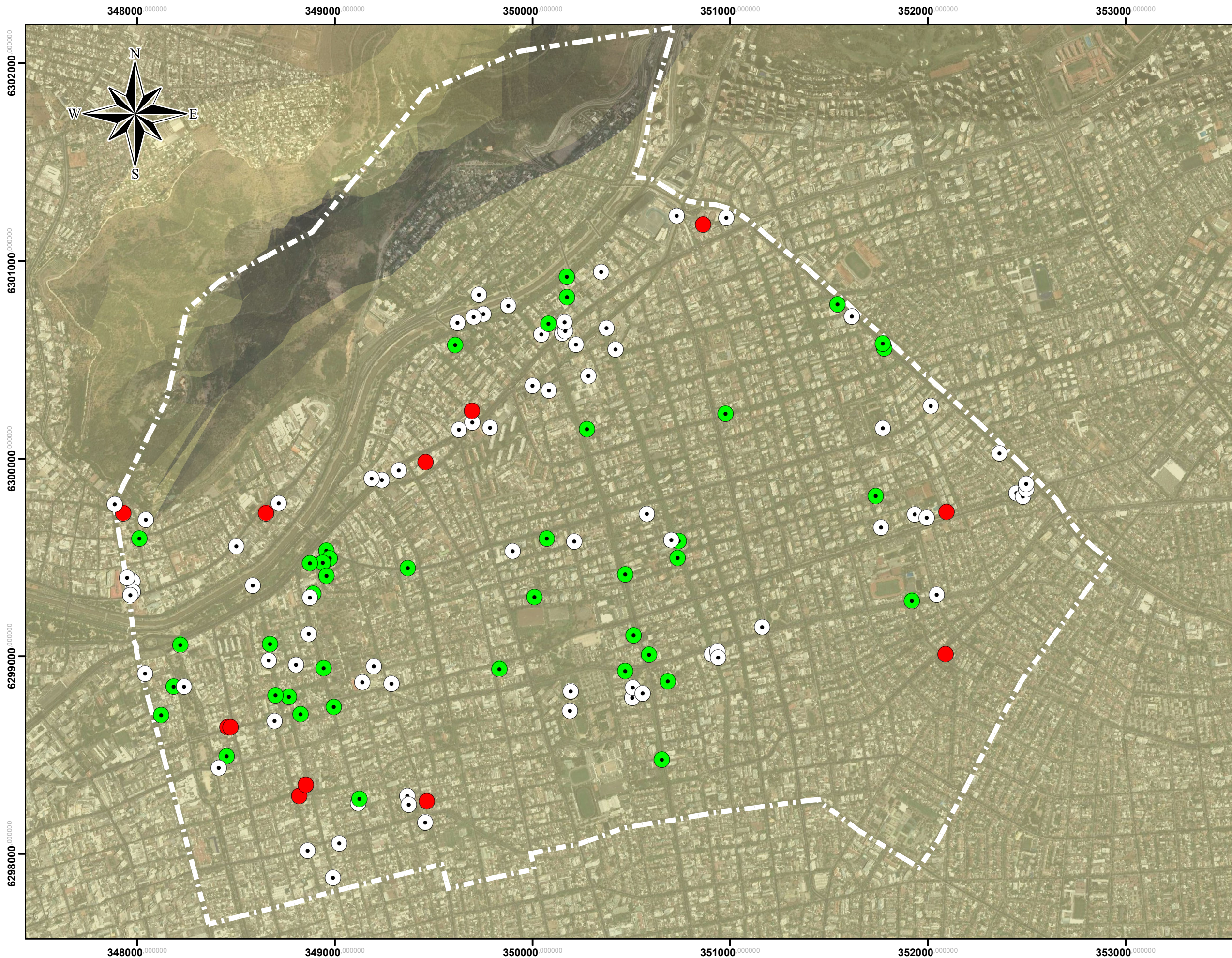
Fuente: Fotografías tomadas en terreno

De todas maneras, es necesario considerar los estacionamientos privados que en la actualidad existen en la comuna de Providencia, los cuales han sido instalados por los mismos propietarios de los locales o empresas, para así poder llegar a una mayor cantidad de público a sus pertenencias, incentivando el uso de la bicicleta, y que el hecho de que no contar con estacionamientos para éstas no se transforme en una limitante para no visitar sus instalaciones.

Figura 7-8: Bicicletero Privados en Providencia



Fuente: Fotografías tomadas en terreno. Mall Costanera Center.



**ILUSTRACIÓN 6.5
LOCALIZACIÓN DE
ESTACIONAMIENTO
DE BICICLETAS EN
LA COMUNA DE
PROVIDENCIA**

**Provincia de Santiago
Región Metropolitana**

TITULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

ESCALA 1:18.500

SIMBOLOGIA

Instalaciones

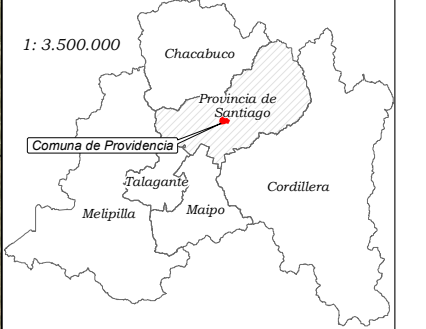
- Bici-estacionamiento Privado
- Bici-estacionamiento Público
- Tienda/Taller

Cantidad de instalaciones

- Bici-estacionamiento Privado = 41
- Bici-estacionamiento Público = 76
- Tienda/Taller = 12

Información Geodésica

Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S



7.2.4 BICICLETAS PÚBLICAS DE PROVIDENCIA

Consiste en un servicio de préstamo de bicicletas. Se caracteriza por ser seguro y económico. Además es un servicio saludable para los usuarios y ayuda a disminuir la congestión vehicular y los niveles de contaminación ambiental y acústica.

Partió en 2008 como un programa piloto. Pero a los pocos meses, la gran cantidad de usuarios significó que el municipio de Providencia debiera aumentar la cantidad de bicicletas y estaciones. En la actualidad cuenta con 18 estaciones¹⁰, de las cuales el 72% se ubican aledaños a una ciclovía existente. Posee alrededor de 180 bicicletas y el total de viajes acumulados desde diciembre del 2010 hasta febrero del 2014 es de 462.140. En días hábiles, el promedio de recorridos es de 536.

El horario de este servicio depende de la temporada, en primavera-verano es de lunes a viernes de 7:30 a 21:00 Hrs, sábados de 9:00 a 14:00 Hrs. Y en otoño-invierno de lunes a viernes de 7:30 a 20:30 Hrs, Sábados de 9:00 a 14:00 Hrs.

A continuación el detalle de estos puntos en donde es posible acceder a este servicio:

Tabla 7-4: Catastro de Bicicletas Públicas de Providencia

ID	Nombre	Ubicación
1	Metro M.Montt	Ex plaza Juan XXIII
2	Metro P.de Valdivia	Marchant Pereira con Av.Nueva Providencia
3	Duoc	Federico Fröebel con Antonio Varas
4	Municipalidad de Providencia	Marchant Pereira 880
5	Ricardo Lyon	Pocuro con Ricardo Lyon
6	Plaza Río de Janeiro	Pocuro con Augusto Ovalle
7	Plaza Augusto Errázuriz	Pocuro con Tobalaba
8	Metro Parque Bustamante	Ramón Carnicer con Bilbao
9	Plaza Inés de Suarez	Pocuro con Regimiento Cazadores
10	Plaza Caupolicán	Santa Isabel 1240
11	Colegio Carmela Carvajal	Marín con Av.Italia
12	Metro Baquedano	Plaza Baquedano
13	Metro Tobalaba	Hernando de Aguirre con Tobalaba
14	Plaza Las Lilas	Eliodoro Yañez con Carlos Silva
15	Plaza El Aguilucho	Chile España con El Aguilucho
16	Lota	Ricardo Lyon con Lota
17	Metro Salvador	Parque Balmaceda
18	Plaza Cardenal Mori	Consitución con Antonia López de Bello

Fuente: www.bpp.cl y catastro en terreno

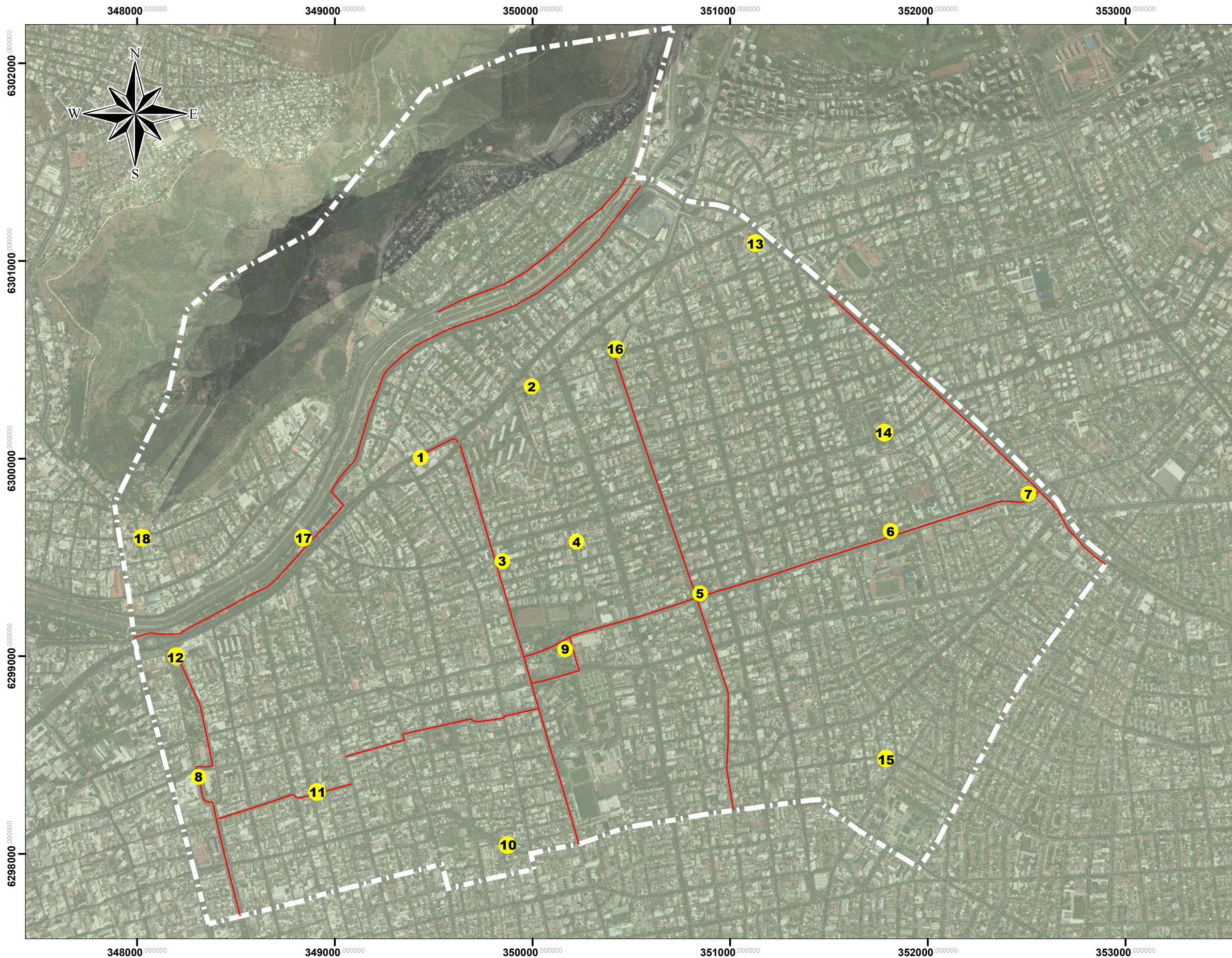
¹⁰ Información obtenida en octubre del año 2014.

Los puntos donde más se solicitan son Pocuro con Ricardo Lyon; Pedro de Valdivia con Marchant Pereira; Plaza Baquedano, Hernando de Aguirre y en la misma municipalidad.

Figura 7-9: Logo y fotografía de Bicicletas Públicas de Providencia



Fuente: www.bpp.cl



**ILUSTRACION 6.6:
BICICLETAS PUBLICAS
DE PROVIDENCIA
(BPP)**

**Comuna de Providencia
Provincia de Santiago
Región Metropolitana**

TITULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

ESCALA 1:18.500

SIMBOLOGIA

— Ciclovía Existente

Bicicletas Públicas de Providencia

- 1** Metro Manuel Montt
- 2** Metro Pedro de Valdivia
- 3** Duoc
- 4** Municipalidad de Providencia
- 5** Ricardo Lyon
- 6** Plaza Rio de Janeiro
- 7** Plaza Augusto Errázuriz
- 8** Metro Parque Bustamante
- 9** Plaza Inés de Suarez
- 10** Plaza Caupolicán
- 11** Colegio Carmela Carvajal
- 12** Metro Baquedano
- 13** Metro Tobalaba
- 14** Plaza Las Lilas
- 15** Plaza El Aguilucho
- 16** Lota
- 17** Metro Salvador
- 18** Plaza Cardenal Mori

Información Geodésica
Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S
Escala Plano General:
1: 110.000

Posterior al catastro realizado en los meses de agosto y septiembre del año 2014, se ha instaurado un nuevo sistema intercomunal de bicicletas públicas, desde ahora SIBP. Para asegurar la continuidad de este sistema, será concesionada por seis años y estará a cargo del municipio de Santiago como coordinador del proceso.

Es el primer sistema intercomunal de bicicletas públicas de Chile, desarrollado y operado por Bcycle Latam. Es un emprendimiento social con el objetivo de poner a disposición de los santiaguinos una solución eficiente, segura y sustentable para sus necesidades de transporte¹¹.

Figura 7-10: Logo y Fotografía de estación de bicicletas públicas



Fuente: www.bikesantiago.cl

El SIBP integra a 11 municipios que son; Santiago, Providencia, Macul, Maipú, Estación Central, San Joaquín, La Florida, Recoleta, Independencia, San Miguel y Lo Prado, las cuales tendrá un stock de 2.100 bicicletas, que estarán disponibles en 140 puntos de distribución a lo largo de las comunas participantes.

Para utilizar el SIBP las personas podrán optar por ser usuario frecuente -pagando una mensualidad que no supera los \$4.990 y que da derecho a una tarjeta de socio- o en modalidad de uso casual, cancelando cada servicio, cuando lo requiera, a través de tarjetas de crédito o empresas de retail.

Según se ha definido, el cobro de las bicicletas será el que se muestra en la figura adjunta:

¹¹www.bikesantiago.cl

Figura 7-11: Cobros asociados al uso de SIBP

Clientes Itaú*		Público General**	
Mensual \$4.990 <i>Los primeros 60 minutos sin costo en todos sus viajes</i>		Mensual \$4.990 <i>Los primeros 30 minutos sin costo en todos sus viajes</i>	
Semestral \$23.950 <i>20% descuento y los primeros 60 minutos sin costo en todos sus viajes</i>		Semestral \$24.950 <i>Pague 5 meses y obtenga un mes adicional. Los primeros 30 minutos gratis en todos sus viajes</i>	
Anual \$41.920 <i>30% descuento y los primeros 60 minutos sin costo en todos sus viajes</i>		Anual \$49.990 <i>Pague 10 meses y obtenga 2 meses adicionales. Los primeros 60 minutos sin costo en todos sus viajes</i>	
<small>*Sólo pagando con Tarjeta de Crédito Itaú</small>		<small>**Pagando con tu Tarjeta de Crédito de cualquier Banco</small>	

Cobros adicionales			
Clientes Itaú		Público General	
0-30 primeros minutos	Sin costo	0-30 primeros minutos	Sin costo
31-60 minutos	Sin costo	31-60 primeros minutos	\$500
61-90 minutos	\$1.000	61-90 primeros minutos	\$1.000
91 a más minutos por cada media hora adicional	\$2.000	91 a más minutos por cada media hora adicional	\$2.000
<small>Valores incluyen IVA - Los cobros adicionales son acumulativos</small>			

Fuente: www.bikesantiago.cl

Este SIBP espera expandirse posteriormente a más comunas, generando así un complemento al servicio público de la capital, fomentando el traslado de los ciudadanos en un transporte limpio y saludable.

7.2.5 PLAZA SALUDABLE

La iniciativa Plaza Saludable surge el 2009 a propósito de la implementación del Plan "Barrios Vulnerables". En la región metropolitana 41 barrios participaron y 17 eligieron la instalación de máquinas de ejercicios en plazas.

Esta estrategia ha entregado al gobierno local un instrumento útil para mejorar la calidad del espacio público, de barrios, favoreciendo la accesibilidad, la práctica regular de la actividad física, el impulso que faltaba para que el deporte se tomara las plazas de las ciudades, la recuperación de áreas verdes entre otras.

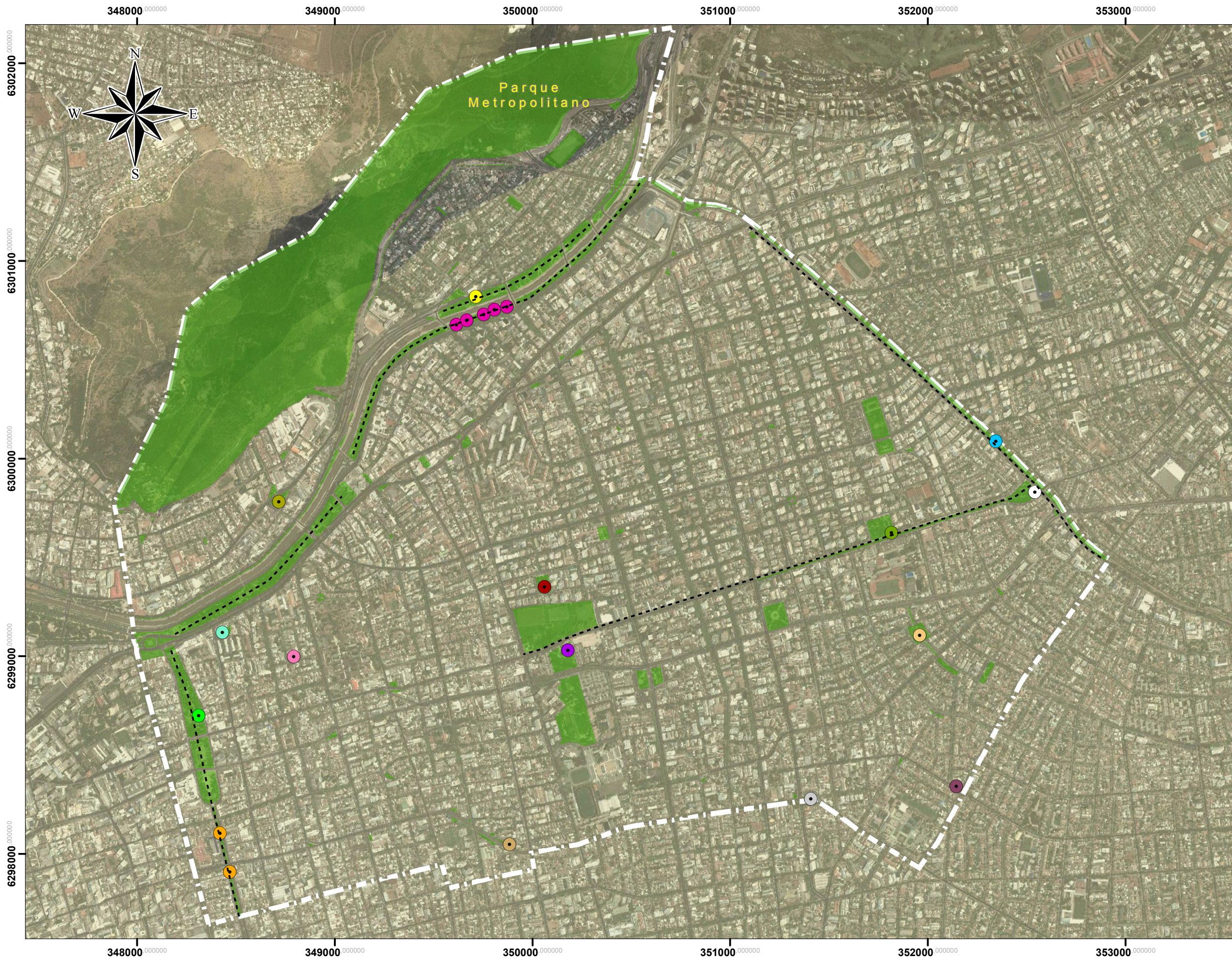
Siete años más tarde, vemos que el concepto se ha trasladado a todos los rincones del país, y cifras del Ministerio de Salud arrojan que cerca de un 60% de las personas que comenzaron a hacer ejercicio el año 2010, lo hicieron porque tenían máquinas gratis en una plaza cercana.

En la comuna de Providencia existen actualmente 16 Plazas Saludables:

Tabla 7-5: Plazas Saludables comuna de Providencia

ID	Ubicación	Circuito Running
1	Parque Bustamante	
2	Plaza José Manuel Barros	
3	Plaza Bernarda Morin	
4	Plaza De los Molinos	
5	Plaza Inés de Suárez	
6	Plaza 18 de Septiembre	
7	Plaza General Bonilla	
8	Parque Augusto Errázuriz	
9	Plaza Río de Janeiro	
10	Parque Uruguay	
11	Parque Sin Nombre I	
12	Plaza Uruguay	
13	Parque Tobalaba	
14	Plaza Ambrosio del Río	
15	Plaza Sin Nombre IV	
16	Parque San Esteban de Hungría	

Fuente: catastro en terreno



**ILUSTRACIÓN 6.7:
UBICACIÓN DE
PLAZAS SALUDABLES**

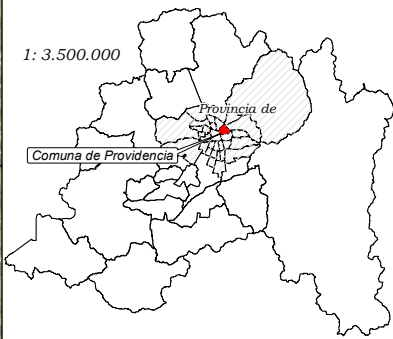
**Comuna de Providencia
Provincia de Santiago
Región Metropolitana**

TITULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

ESCALA 1:18.500

- SIMBOLOGIA**
- Areas Verdes
 - Parque Bustamante
 - Parque San Esteban de Hungría
 - Parque Sin Nombre I
 - Parque Tobalaba
 - Parque Uruguay
 - Plaza 18 de Septiembre
 - Plaza Ambrosio del Río
 - Plaza Bernarda Morin
 - Plaza De los Molinos
 - Plaza General Bonilla
 - Plaza Inés de Suárez
 - Plaza José Manuel Barros
 - Plaza Río de Janeiro
 - Plaza Sin Nombre IV
 - Plaza Uruguay
 - Parque Augusto Errázuriz
- Fuente: www.plazactivas.cl
y catastro en terreno

Información Geodésica
Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S



7.3 ANÁLISIS PLAN DE DESARROLLO COMUNAL DE PROVIDENCIA (2013-2021)

El plan de desarrollo comunal es un instrumento de gestión local definido por la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades. En donde señala en su artículo 6°, que la gestión municipal contará, a lo menos, con los siguientes instrumentos:

- a. El plan comunal de desarrollo y sus programas,
- b. Plan regulador comunal, y
- c. Presupuesto municipal anual.

Más adelante el artículo 7°, indica que el Plan Comunal de Desarrollo (PLADECO), instrumento rector del desarrollo en la comuna, contemplará las acciones orientadas a satisfacer las necesidades de la comunidad local y a promover su avance social, económico y cultural.

Su vigencia mínima será de cuatro años, sin que necesariamente deba coincidir con el período de desempeño de las autoridades municipales electas por la ciudadanía. Su ejecución deberá someterse a evaluación periódica, dando lugar a los ajustes y modificaciones que correspondan.

En todo caso, en la elaboración y ejecución del plan comunal de desarrollo, tanto el alcalde como el concejo deberán tener en cuenta la participación ciudadana y la necesaria coordinación con los demás servicios públicos que operen en el ámbito comunal o ejerzan competencias en dicho ámbito.¹²

La visión identifica el estado ideal que se desea alcanzar en el largo plazo, definido en el contexto del proceso de desarrollo promovido en la comuna. Es decir, sintetiza la aspiración colectiva de todos los actores individuales, colectivos e institucionales que interactúan en el territorio identificado a partir de los sueños comunales planteados en las instancias de participación y el Programa de Gobierno Comunal, complementados por el diagnóstico interno generado por el equipo municipal.

El Plan de Desarrollo Comunal define como Visión para la comuna de Providencia 2021:

“Providencia es una comuna líder en el esfuerzo, desde el gobierno local, de hacer de Santiago una ciudad sustentable: viable, vivible y equitativa. Es un territorio compuesto por barrios con

¹²Ministerio de Planificación, “Informe Los Planes de Desarrollo Comunal (Pladecos) Región Metropolitana de Santiago”

identidad propia y calidad de vida urbana, con ciudadanos que participan, se conectan y generan valor colectivamente”.

Por otra parte, el Plan de Desarrollo Comunal se estructura en base a cinco lineamientos. Para cada uno de ellos se definió un objetivo general, objetivos específicos, líneas de acción, y acciones específicas a desarrollar durante los próximos ocho años.

Tabla 7-6: Lineamientos y Objetivos Generales Pladeco Providencia

Lineamiento	Objetivos Generales
Desarrollo de la Comunidad	Fomentar el encuentro entre las vecinas y los vecinos en el espacio público, su convivencia y asociatividad
Inclusión Social	Construir una comuna más inclusiva e integradora, generando un sistema de protección social basado en el enfoque de derechos.
Barrios Acogedores y con Identidad	Proteger y potenciar la identidad y la calidad de vida de los barrios de la comuna.
Comuna Sustentable	Avanzar hacia la generación de territorios ambientalmente sustentables.
Polo de Desarrollo e Innovación	Posicionar a la comuna como líder en el desarrollo de actividades de innovación, culturales y turísticas.

Fuente: PLADECO Providencia (2013-2021)

Se desprende de estos lineamientos y sus correspondientes objetivos generales, que el municipio busca reforzar el uso de los espacios públicos y amplias áreas verdes, junto con generar territorios ambientalmente sustentables, obteniendo una identidad comunal caracterizada por la calidad de vida de sus habitantes, y posicionando a su vez a la comuna de Providencia como polo de desarrollo e innovación.

A continuación en la Tabla 7-7 describe aquellos lineamientos, objetivos y líneas de acción definidas por el municipio, que están ligados directa o indirectamente con el fomento de la actividad deportiva, como la mantención de áreas verdes, implementación de equipamiento deportivo o como las medidas para darle una mayor seguridad a los habitantes de la comuna.

Tabla 7-7: Lineamientos, objetivos y acciones relacionadas con el desarrollo de la actividad deportiva en la comuna de Providencia

LINEAMIENTO 1: DESARROLLO DE COMUNIDAD		
OBJETIVO GENERAL: Fomentar el encuentro entre las vecinas y los vecinos en el espacio público, su convivencia y asociatividad.		
OBJETIVOS ESPECIFICOS	LINEAS DE ACCION	ACCIONES
Crear más y mejores espacios públicos para el encuentro de los habitantes de la comuna.	Mejorar la calidad de las áreas verdes y espacios públicos y su equipamiento, para satisfacer las necesidades de las vecinas y los vecinos.	Evaluaciones participativas de la calidad del equipamiento y mobiliario urbano
		Aumento y mantención de equipamiento deportivo y juegos infantiles.
		Implementación de áreas acondicionadas para mascotas.
		Instalación de baños públicos en áreas verdes.
		Instalación de Internet inalámbrico en espacios públicos.
		Aumentar la superficie de áreas verdes de la comuna.
	Mejorar la oferta y la cobertura territorial de infraestructura comunitaria, deportiva y cultural, abriéndola al uso de la comunidad.	Apertura de centros comunitarios en las 16 Unidades Vecinales.
		Mejoramiento de recintos deportivos municipales
		Apertura de establecimientos educativos al uso comunitario.
		Consolidar y aumentar la oferta cultural organizada por la Municipalidad.
		Abrir los centros culturales para el uso de la comunidad y las organizaciones culturales de la comuna, promoviendo la creación.
		Generar espacios en que los artistas puedan interactuar de forma más directa con la comunidad.
Potenciar las Actividades deportivas y culturales en los barrios de la comuna.	Aumentar las actividades deportivas, acercando democráticamente el deporte a los vecinos y las vecinas de la comuna.	Crear y poner en valor recintos culturales municipales o de organizaciones en que ésta participe.
		Aumentar las actividades deportivas gratuitas en espacios públicos.
		Aumentar la cobertura territorial de actividades deportivas en los distintos barrios de la comuna.
		Consolidar el programa Providencia Barrio Activo.
LINEAMIENTO 2: INCLUSIÓN SOCIAL		
OBJETIVO GENERAL: Construir una comuna más inclusiva e integradora, generando un sistema de protección social basado en el enfoque de derechos.		
Generar un sistema de educación público inclusivo y democrático.	Generar un programa de prevención, participación y promoción de salud y de vida saludable.	Crear el Programa Escolar de Salud, con foco en la educación pública local, profundizando el vínculo salud/educación/deporte como estrategia.
LINEAMIENTO 3: BARRIOS ACOGEDORES Y CON IDENTIDAD		
OBJETIVO GENERAL: Proteger y potenciar la identidad y la calidad de vida de los barrios de la comuna.		
Mejorar la seguridad ciudadana con participación de la comunidad, mediante el plan Convive Providencia.	Implementar espacios públicos más seguros.	Mejorar la iluminación de avenidas y calles. Mejorar la iluminación de plazas y parques. Evaluar la ubicación de las cámaras de seguridad. Capacitar a los funcionarios encargados del diseño y mantención de los espacios públicos en estrategias de prevención situacional.
LINEAMIENTO 4: COMUNA SUSTENTABLE		
OBJETIVO GENERAL: Avanzar hacia la generación de territorios ambientalmente sustentables.		
Impulsar la movilidad sustentable.	Promover el transporte en medios no motorizados.	Densificar la red de ciclorutas, mejorando su continuidad, diseño, seguridad e información.
		Impulsar el proyecto Mapocho Cicletable.
		Crear un Sello de lugares BikeFriendly.
		Generar un registro de ciclistas que utilizan la comuna.
		Fomentar el desarrollo de un sistema intercomunal de bicicletas públicas
	Promover la intermodalidad.	Implementar circuitos de caminata para el adulto mayor.
		Aumentar los estacionamientos públicos seguros para bicicletas en estaciones de metro, centros culturales, edificios públicos y otros lugares de gran concurrencia.
		Instalar cicleteros simples y efectivos en todos los barrios.
	Promover educación vial, con énfasis en la convivencia entre distintos modos de transporte.	Desarrollar programas de educación sobre movilidad y uso del espacio público, en conjunto con la comunidad organizada.
		Difundir los derechos y deberes de los distintos usuarios del transporte.

Fuente: PLADECO Providencia 2013-2021

No necesariamente las acciones ligadas a fomentar la actividad deportiva tienen que ser la creación de ciclovías, senderos de running, áreas verdes o máquinas de ejercicios, si no que generando espacios públicos de calidad para sus habitantes, en donde estos se sientan cómodos y seguros recorriendo y/o permaneciendo en estas áreas. Sólo así se fomentaría que los ciudadanos quieran ser más activos.

Según lo dispuesto en este Plan de Desarrollo Comunal, las acciones ligadas directa o indirectamente a fomentar la actividad deportiva en la comuna de Providencia son bastante numerosas, desde generar más áreas verdes como instalar baños públicos en éstas, resultan ser acciones que indudablemente se relacionan con la ejecución de estas actividades físicas.

Particularmente en el lineamiento de “Comuna Sustentable” se evidencian importantes acciones ligadas al uso de la bicicleta, promoviendo tanto el uso de este transporte, como la educación vial, con énfasis en la convivencia entre distintos medios de transporte.

7.4 ANÁLISIS DE DEMANDA DE EVENTOS Y EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

7.4.1 ANÁLISIS PLAZAS SALUDABLES

Se han seleccionado 3 plazas saludables en la comuna de Providencia, considerando para ello características particulares y diferentes entre cada una de ellas para lograr un análisis cualitativo y estimativo de cómo la sociedad utiliza estas instalaciones y si les da el uso para el cual están hechas. Por esta razón se han contemplado las siguientes Plazas Saludables:

347600 000000 348000 000000 348400 000000 348800 000000 349200 000000 349600 000000

6299600 000000

6299200 000000

6298800 000000

6298400 000000

6298000 000000

347600 000000 348000 000000 348400 000000 348800 000000 349200 000000 349600 000000



Plaza José Manuel Barros - Area Comercial



Plaza Bernarda Morin - Area Residencial



Parque Bustamante - Circuito de Running





ILUSTRACION 6.8: SELECCION DE PLAZAS SALUDABLES

**Comuna de Providencia
Provincia de Santiago
Región Metropolitana**

TITULO DE MEMORIA:
*Políticas Públicas Deportivas;
¿Fomento al deporte? o
¿una respuesta de la presión
ciudadana?, el caso de la
comuna de Providencia*

ESCALA 1:12.000

SIMBOLOGIA

-  Plazas Saludables Providencia
-  Límite Comunal Providencia

Fuente: Plan Regulador Comunal
de Providencia 2007 y
Catastro en terreno

Información Geodésica

Proyección: UTM
Datum: WGS 1984
Huso: 19 S



Para este análisis se contempló el método simple de observación durante el mes de noviembre 2014, durante días al azar, hábiles y fin de semanas, en horario vespertino y diurno.

Tabla 7-8: Horario de toma de datos

Horario	Plaza Bernarda Morín	Plaza José Manuel Barros	Parque Bustamante
8.30-9.00AM	Lunes 3, Domingo 16	Lunes 3, Domingo 16	Lunes 10, Sábado 22
7.30-9.00PM	Miércoles 5, Sábado 29	Jueves 6, Sábado 29	Martes 4, Domingo 2

Fuente: elaboración propia

Tabla 7-9: Análisis de utilización de Plazas Saludables en la comuna de Providencia

Nombre de Plaza o Parque	Factores a considerar							
	Presencia de público por rango etéreo				Porcentaje de ocupación			
	Niños	Jóvenes	Adultos	Adultos Mayores	0% - 25%	25% - 50%	50% - 75%	75% - 100%
Plaza Bernarda Morin								
Plaza José Manuel Barros								
Parque Bustamante								

Fuente: Datos tomados en terreno

De los datos registrados en terreno se desprende que el Parque Bustamante es el que concentra la mayor cantidad de gente incentivada por ocupar el equipamiento urbano destinado al deporte, ya que de los días de toma de información en terreno, el 100% se podía presenciar gente realizando actividad física.

Cabe destacar que los horarios del uso del equipamiento deportivo, considerando los rangos etéreos, es bastante distinta, ya que puede desprenderse de la observación realizada que los adultos y adultos mayores hacen uso de las máquinas de ejercicios durante las primeras horas de la mañana, con la finalidad de mantenerse activos, mientras que los jóvenes comienzan a aparecer en estas plazas y parques a medida que salen de sus actividades estudiantiles o de trabajo, en cuanto a los niños, estos se hacen presentes los fines de semanas debido a las actividades destinadas a los niños como obras de títeres y demases.

El Parque Bustamante es un claramente un polo de concentración de esta gente que elige mantenerse activo ocupando en gran parte los senderos de maicillo para el trote, las ciclovías para pedalear, las máquinas de ejercicios para complementar rutinas, y las áreas verdes para ejercitarse con clases personalizadas de crossfit, acondicionamiento físico, entre otras.

En el otro extremo, se tiene la Plaza José Manuel Barros, que no destaca por poseer un gran porcentaje de ocupación según la información catastrada en terreno. Esto producto de que la ubicación de ésta es menos favorable que el Parque Bustamante, ya que no cuenta con un área verde alledaña, ni senderos de ciclovías o aptas para el trote, esto sumado a que se emplaza en una zona no muy transitada por peatones ni automóviles, lo que la deja en un estado de desconocimiento por parte de los ciudadanos.

Por otro lado, la Plaza Bernarda Morin, presenta un porcentaje intermedio de ocupación, y si bien es cierto, se ubica en calles no muy transitadas por peatones ni automovilistas, ésta se encuentra ubicada en una zona residencial, por lo que el uso que se le da las máquinas de ejercicios, viene directamente de los habitantes de las viviendas alledañas a dicha plaza.

De estos resultados se desprende que el equipamiento destinado al deporte estratégicamente bien ubicado tendrá de todas formas, resultados favorables, manifestándose en grandes afluencias de público de todos los rangos etéreos, además puede decirse que unas máquinas de ejercicios serán mucho más llamativas para los ciudadanos si éstas se ubican en sitios con amplias áreas verdes, para poder así complementar el ejercicio de máquinas con tiempo de trote y/o bicicleta.

7.4.2 ENCUESTAS A OCUPANTES DEL EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

Para llevar a cabo este punto, se ha procedido a la realización de encuestas breves a los ocupantes del equipamiento deportivo presente en la comuna de Providencia, además se agregan celdas que serán rellenas con el método de la observación para complementar la información. La finalidad es conocer estimativamente el perfil del deportista hoy en día.

El universo de encuestas asciende a 50, de las cuales el 80% se realizó en terreno, eligiendo para ello un sitio destacado por su equipamiento deportivo según el catastro realizado para esta investigación, como lo es el Parque Bustamante, el cual cuenta con ciclovías pavimentadas, senderos de maicillo para el running, máquinas de ejercicios y extensas áreas verdes para la realización de actividades recreativas. Además se tomaron datos en la realización de las ciclo recreovías en la comuna de Providencia, específicamente en el acceso por Av. Pedro de Valdivia al parque metropolitano de Santiago, punto de concentración de deportistas que se reúnen semanalmente para la realización de diversas actividades físicas en el principal pulmón verde de la capital.

El otro 20% de las encuestas, correspondiente a 10, han sido realizadas personalmente a cercanos que ocupan estas instalaciones, con la finalidad de indagar más respecto a esta temática.

Según el formato de encuesta, expuesto en la Tabla 4-6, se desprenden los siguientes resultados:

Tabla 7-10: Resultados de Encuesta realizada a ocupantes de equipamiento deportivo

		Running	Ciclismo	Máquinas de ejercicios	Otros	
Observación	Actividad que realiza	23	13	8	6	
	Realiza actividad en compañía	Si	No			
		20	30			
	Indumentaria ocupada apropiada	37	13			
	Rango etario	Adolescente	Joven	Adulto	Adulto Mayor	
5		17	24	4		
Encuesta	Tiempo que realiza la actividad	6,4 promedio				
	Motivo por el cual realiza la actividad	Trabajo	Salud	Estética	Diversión	Otros
		6	25	22	32	
	Si no existiera el equipamiento deportivo, realizaría de todos modos la actividad deportiva	Si	No			
28		22				

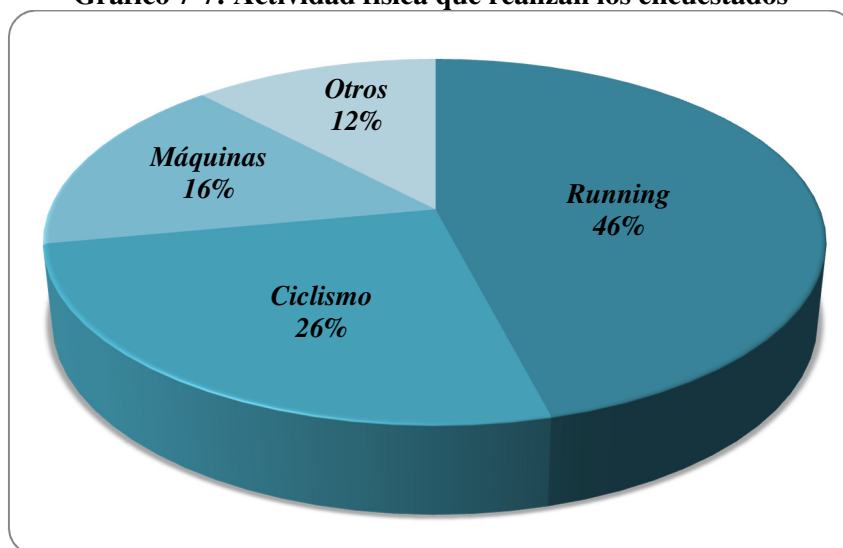
Fuente: realización propia

✓ **Observación**

El primer paso metodológico correspondiente a la observación incluye 4 items, desarrollados a continuación.

De los 50 ocupantes del equipamiento urbano ligado al deporte en la comuna de Providencia, un 46% realiza la actividad del running, la sigue el ciclismo con un 26%, máquinas con un 16% y otros con un 12%, este último correspondiente a clases de acondicionamiento físico que realizan algunos particulares en parques y plazas de la comuna. Representados en el Gráfico 7-7 a continuación:

Gráfico 7-7: Actividad física que realizan los encuestados

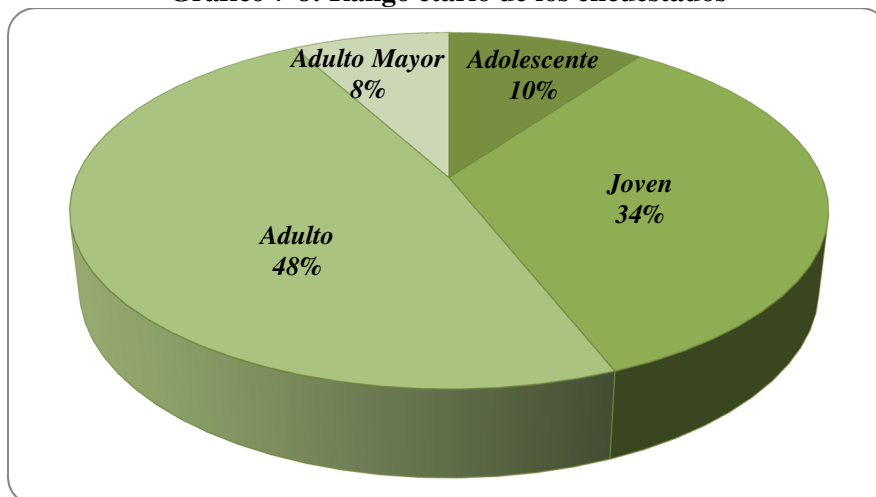


Fuente: elaboración propia

Del total de los encuestados, un 60% realiza la actividad de forma solitaria, principalmente quienes practican el running y el ciclismo, además un 74% la practica con una indumentaria adecuada, mientras que el resto, principalmente ligado a ciclistas, no se equipan de manera correcta para realizar la actividad con mayor seguridad, sin usar cascos, luces o chalecos reflectantes.

El rango etáreo predominante en el total de encuestados es Adultos y Jóvenes, presentándose casos aislados de adolescentes y adultos mayores.

Gráfico 7-8: Rango etáreo de los encuestados

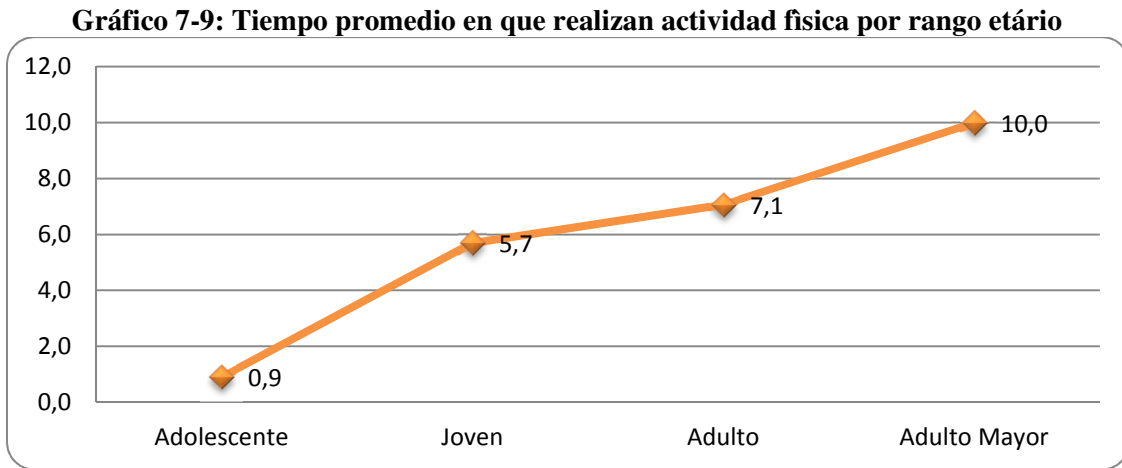


Fuente: elaboración propia

✓ **Encuesta**

Como encuesta propiamente tal se tiene un total de 3 ítems, que son el tiempo que lleva realizando la actividad física, el motivo por el cuál la ejecuta, y si realizarían dicha actividad si el equipamiento urbano destinado al deporte y la recreación no existiera.

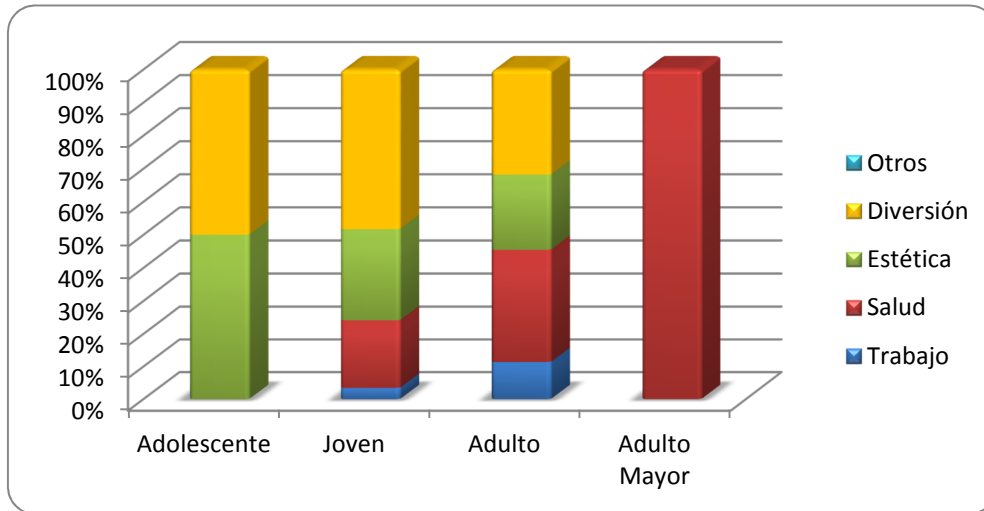
El tiempo promedio en que realizan la actividad física los encuestados, es de 6,4 años, distribuidos por rango etario como lo muestra el gráfico adjunto:



Fuente: elaboración propia

En cuanto al motivo por el cual realizan la actividad física, pudiendo seleccionar más de una opción entre Trabajo, Salud, Estética y Diversión, las principales votaciones fueron de diversión, con 38%, seguido por salud con 29%, y estética un 26%, quedando en último lugar con un 7% la opción de trabajo, debido a la exigencia física que piden en ciertos puestos de trabajo. Estos datos, ordenados según rango etario arroja los siguientes resultados.

Gráfico 7-10: Motivo por el cual realizan actividad física, según rango etario

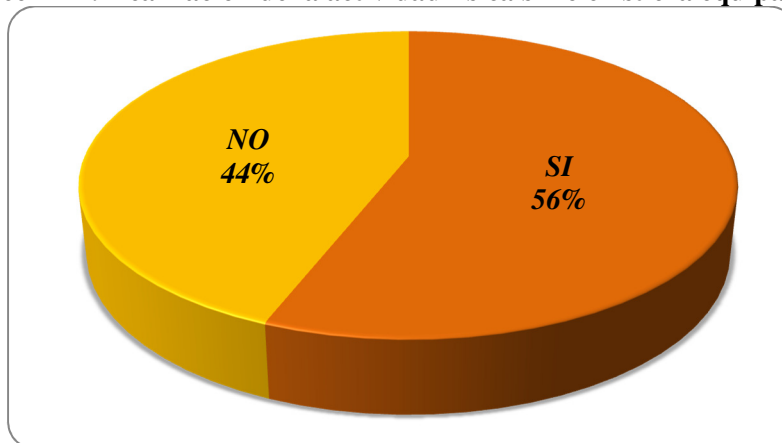


Fuente: elaboración propia

De lo cual se desprende que a mayor edad el incentivo predominante para realizar actividad física es la salud, mientras que la estética y la diversión van disminuyendo sus porcentajes a medida que pasan los años, llegando en los adultos mayores encuestados a un valor nulo.

Considerando la última pregunta respecto a la realización de la actividad física si no existiera el equipamiento deportivo de hoy en día, del total de los encuestados, un 44% respondió que no, mientras el 56% restante dijo que si realizaria esta actividad aun no existiendo el equipamiento deportivo actual, dejando en evidencia que la actividad deportiva realizada, cualquiera sea esta, depende mucho de la voluntad de cada uno, independiente si hay o no un equipamiento deportivo adecuado.

Gráfico 7-11: Realización de la actividad física si no existiera equipamiento



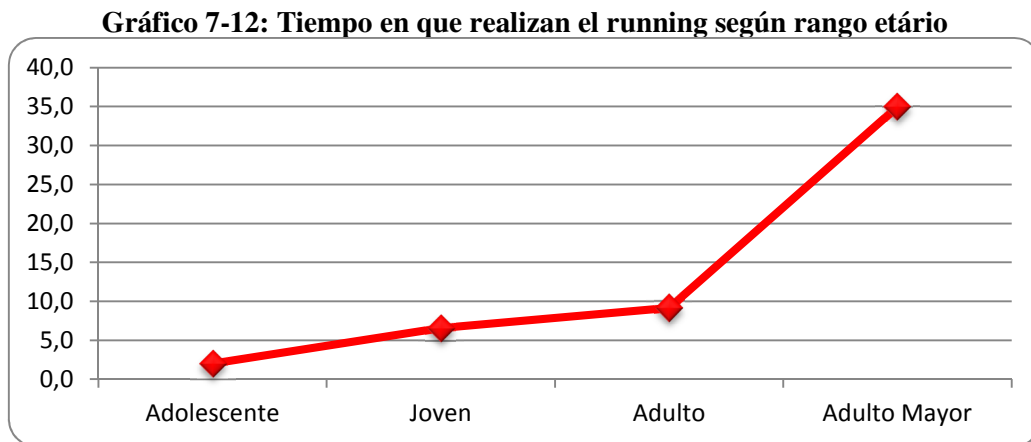
Fuente: elaboración propia.

A) PERFIL DEL DEPORTISTA

✓ Runner

Del total de encuestados, el 46 % realiza la actividad deportiva del running, lo que posiciona esta práctica por una de las favoritas a nivel nacional, impulsada en gran medida por la cantidad de eventos deportivos que permiten a los miles de corredores autodesafiarse y mejorar sus tiempos o simplemente divertirse.

De las personas que fueron encuestadas, se desprende que la mayoría lo hace por diversión, lo que va de la mano con los años promedio en que realizan la actividad, que asciende a 9, y esto distribuido según el rango etario es el siguiente:



Fuente: elaboración propia.

El rango etario mayoritario en este tipo de disciplina es jóvenes y adultos con un 91% de los encuestados, presentándose en menor medida deportistas menores de 18 o mayores de 60, estos últimos presentando un gran repertorio de esta actividad física en sus vidas.

Del total de encuestados, un 65% afirma que realizarían esta actividad aunque no existiera el equipamiento urbano de hoy en día, y esto básicamente va ligado al interés por parte de los propios deportistas en realizar esta actividad, abriéndose paso en cualquier lugar para llevar a cabo esta práctica. Sumado a la escasa indumentaria que se necesita para practicarlo, bastando primordialmente con unas buenas zapatillas para evitar lesiones posteriores, las cuales se pueden encontrar en el comercio a valores accesibles.

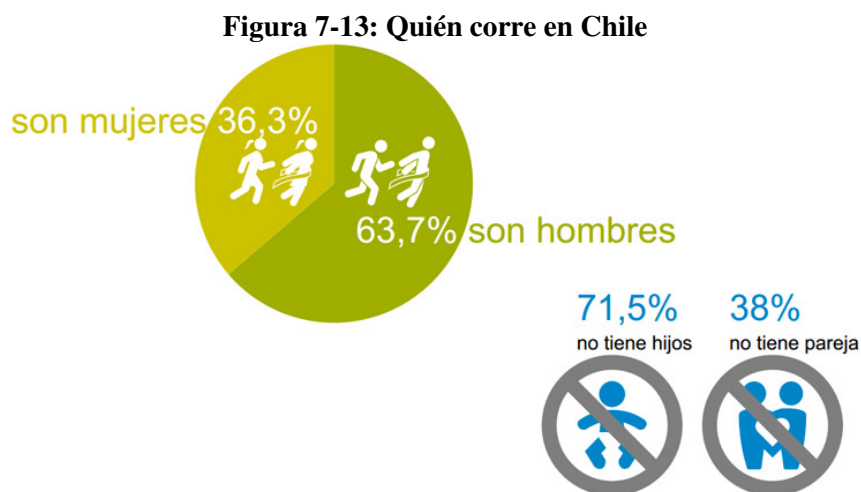
A principios del mes de diciembre se publicó en el portal web de Sólo Running, un estudio realizado por GFK Adimark, exponiendo el perfil del corredor en el país, arrojando los siguientes resultados.

En Chile hay un total de 920.000 personas (equivalentes al 6,5% de la población nacional) que practican la actividad deportiva del running, siendo la tercera actividad física más realizada a nivel país después del fútbol y la bicicleta. Un 38% dice realizar alguna actividad física, mientras que un 62% es completamente sedentario. Ver Figura 7-12.



Fuente: www.solorunning.cl

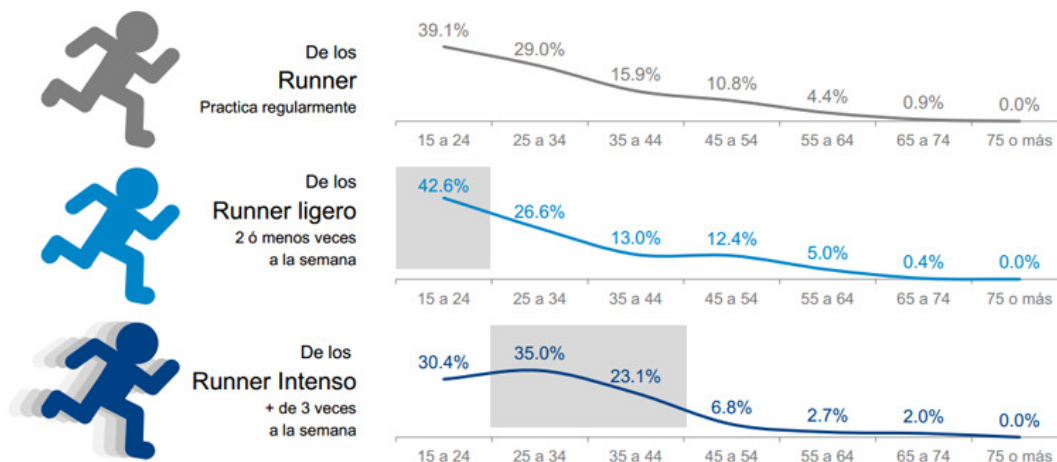
Del total de runners, un 63,7% son hombres y un 36,3% son mujeres. Mientras que de estos un 71,5% no tiene hijos, y el 38% no tiene pareja.



Fuente: elaboración propia.

El running es una actividad practicada más por adolescentes (15 a 18 años) sin embargo el runner intenso está más presente entre los 25 y los 44 años de edad.

Figura 7-14: Cómo es el runner en Chile



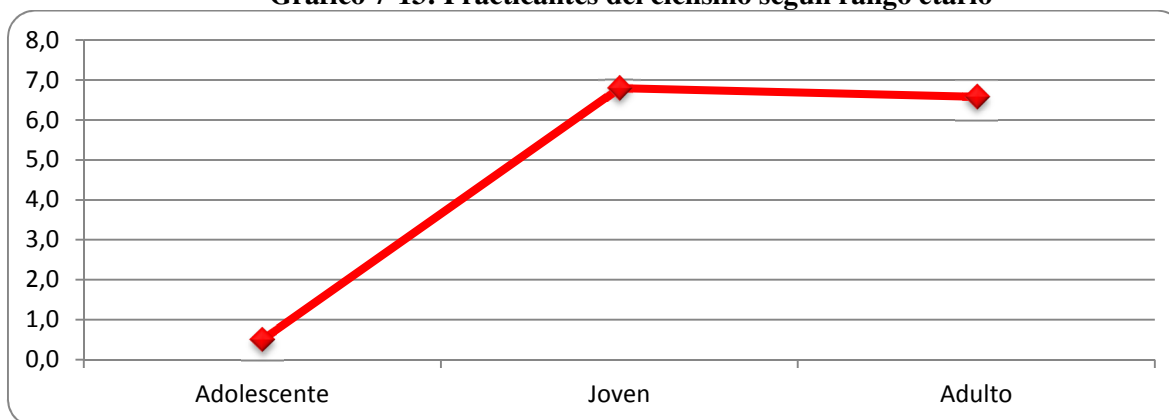
Fuente: elaboración propia

✓ **Ciclistas**

Del total de encuestados, un 26% practica el ciclismo, quienes la realizan en promedio hace 6,2 años. De estos un 54% no ocupa la indumentaria necesaria para realizar esta actividad con seguridad, presentándose muchos ciclistas sin cascos, luces ni chalecos reflectantes, cosa que se puede ver a diario por las calles de la capital.

El rango etáreo mayoritario en este tipo de disciplina es jóvenes y adultos con un 91% de los encuestados, presentándose en menor medida deportistas menores de 18 o mayores de 60.

Gráfico 7-13: Practicantes del ciclismo según rango etáreo

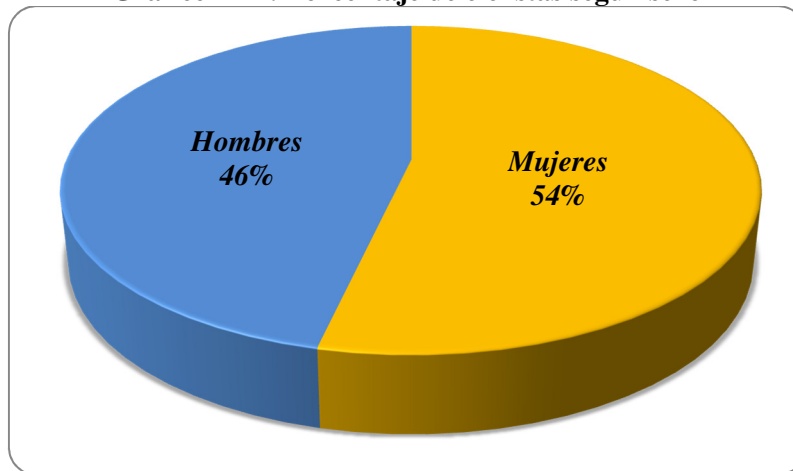


Fuente: elaboración propia

En abril del año 2014, Automóvil Club de Chile presentó un estudio que presenta el perfil del ciclista en el Gran Santiago, lo cual arrojó los siguientes resultados.

El estudio señala que del total de pedaleros, un 53,6% son mujeres.

Gráfico 7-14: Porcentaje de ciclistas según sexo



Fuente: elaboración propia

Además indicó que un 36,1% de los santiaguinos usa a menudo la bicicleta para trasladarse desde y hacia sus lugares de trabajo, sumándose a este uso, la investigación también señaló que un 62,3% de la población ocupa este medio para pasear, un 22,4% para hacer deporte, y un 11,7 para ir a estudiar.

En cuanto a sus motivaciones, un 77,1% de los entrevistados indica que la principal razón para utilizar este medio de transporte es el deporte y el cuidado de la salud, lo que, no obstante, se encontraría asociado a un “uso recreativo”.

El “uso cotidiano” estaría enmarcado por dos parámetros relevantes: los factores económicos y el tiempo, lo que queda mayormente en evidencia al poner el foco en el grupo de personas que ocupa a diario la bicicleta para trasladarse hacia y desde el trabajo: 78,8% de ellos arguyen menores costos, en tanto que un 75,5% los menores tiempos de desplazamiento.

Por el lado de los beneficios asociados a la bicicleta, las dimensiones medioambientales y de salud son reconocidas como dos grandes claves por los ciclistas: el 85,4% de los entrevistados reconoce que la bicicleta tiene efectos positivos para la salud, un 72,7% dice además que contribuye a descontaminar la ciudad, un 34% indica que contribuye a que haya menos tacos, 26,9% que aporta a tener una ciudad más tranquila y 14,4% que ayuda a aminorar el ruido en la ciudad.

7.4.3 ENTREVISTAS A PERSONAS OCUPANTES DEL EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

Para dar cuerpo a este capítulo se ha procedido a la realización de entrevistas a personas que hacen uso del equipamiento deportivo existente hoy en día en la Región Metropolitana, como las ciclovías, las áreas verdes y senderos para correr, las máquinas de ejercicios, y los eventos deportivos como las cicletadas, las carreras pedestres o las ciclorecreovías.

Para tener una idea de quienes fueron los entrevistados, se expone en la tabla adjunta el perfil de cada uno de ellos.

Tabla 7-11: Perfil de los entrevistados

N°	Edad	Sexo	Actividad	Tiempo realizando actividad física	Días a la semana en que realiza alguna actividad deportiva	Principal equipamiento urbano deportivo que utiliza y/o evento a los que asiste
1	27	Hombre	Trabaja	4 años	Todos los días	Ciclovías
2	26	Mujer	Trabaja	5 años	2 días	Corridas y Maratones
3	31	Hombre	Trabaja y Estudia	8 años	Todos los días	Ciclovías
4	35	Mujer	Trabaja	3 años	4 días	Máquinas de Ejercicios
5	28	Hombre	Trabaja y Estudia	3 años	4 días	Senderos para running

Fuente: elaboración propia

Del total de los entrevistados, el promedio de edad es de 29 años. De estos, el 100% actualmente trabaja, y dentro de ese porcentaje, el 40% además estudia.

Considerando el deporte con la definición expuesta en la Ley N°19.712 del año 2001 (ver 5.1), se pregunta a los entrevistados desde cuándo que realizan una actividad deportiva, lo que dio un resultado promedio de 4,6 años, y en cuanto a la frecuencia con que realizan la actividad deportiva, se llegó a un promedio de 4,8 días a la semana. Las principales actividades que realizan los entrevistados, son andar en bicicleta y correr, y en tercer lugar el uso de las máquinas de ejercicios dispuestos en plazas y parques de la región.

La entrevista estuvo compuesta básicamente de 2 preguntas, señaladas a continuación junto con un resumen de las respuestas obtenidas:

- ✓ **-¿Siente que la actividad deportiva en su experiencia personal nace producto de las políticas públicas que han surgido para promover el deporte en los ciudadanos con la instalación de equipamiento deportivo y masificación de eventos deportivos a nivel nacional?**

De los entrevistados, el 80% reconoce que practica algún tipo de actividad física independientemente de la existencia de equipamiento urbano ligado al deporte. Sin embargo, los entrevistados señalan que la

regularidad con que practican deporte sería menor sin estos espacios disponibles, debido principalmente a que la actividad deportiva no se hace amena si es que no existe un equipamiento urbano adecuado y áreas verdes extensas, ya que recorrer las calles en bicicleta no es algo seguro y tampoco resulta cómodo correr esquivando gente en las veredas, por lo que un buen equipamiento vinculado a la recreación es de mucha utilidad. Los entrevistados también hacen hincapié en la importancia que han adquirido las máquinas de ejercicios dispuestas en las plazas y parques de la capital, ya que posibilita la actividad física a quienes no están dispuestos a pagar un gimnasio, junto con esto, destacan la importancia de la ubicación del equipamiento deportivo, situados en gran medida en lugares estratégicos, para realizar rutinas deportivas, combinadas con ejercicios de trote, ciclismo o acondicionamiento físico.

Para algunos de los entrevistados la realización de actividades deportivas no nace producto de las políticas públicas, ya que siempre han presentado interés por el deporte y/o generalmente han ejercido la actividad deportiva en recintos privados, como gimnasios o centros deportivos pagados. Sin embargo reconocen que estas políticas sí han ayudado a mantener esta actividad a través del tiempo, debido a la implementación de centros deportivos municipales que establecen convenios con sus vecinos los cuales son bastante asequibles. Junto a lo anterior se suma el incremento en la cantidad de espacios para recreación así como eventos deportivos, que sin duda han motivado a los deportistas a mantener su actividad en el tiempo y con mayor frecuencia, ya que generalmente, el deseo de poder practicar algún tipo de deporte viene de la mano con el espacio disponible para poder realizarlo, como es el caso del running y del ciclismo.

Por lo tanto, se podría decir que la actividad deportiva nace en su mayoría como un incentivo personal producto de diversos eventos deportivos y equipamiento adecuado para la realización de actividades físicas, hace una década aproximadamente ha promovido a los ciudadanos a que se mantengan activos y motivados a realizar alguna actividad deportiva. Por ende, las políticas públicas si han causado un aumento en el interés por el deporte en sus ciudadanos y han hecho que esta práctica se mantenga vigente.

✓ **-¿Cómo podría el gobierno de turno promover el deporte en sus ciudadanos de manera permanente en el tiempo?**

Según los entrevistados, para que el deporte sea una práctica permanente en el tiempo, el gobierno debería incentivar a sus ciudadanos desde pequeños, generando instancias deportivas a nivel escolar, con clases de educación física que sean motivantes y no traumáticas para los niños, y que éstas sean acordes a sus capacidades y no sobreexigentes. Partiendo por ahí podría generarse un interés por parte de los niños por continuar realizando actividades deportivas en el tiempo.

También estableciendo más recintos en cada municipio con diversas actividades y elaborando convenios flexibles tanto para sus residentes como para estudiantes, personas de la tercera edad, niños, incentivando la disminución del sedentarismo en los ciudadanos.

Además, una forma útil de incentivar el deporte sería programando eventos deportivos permanentemente los fines de semana, y de manera gratuita, ya sea a través de corridas, eventos en instalaciones con equipamiento deportivo y competencias familiares. De esta forma, al ser eventos permanentes, los ciudadanos lo incorporarán como una rutina cotidiana en sus fines de semana. Siendo así se evitaría la inasistencia por falta de información, ya que muchas veces el tema de difundir estos eventos que no son constantes, se torna una traba que va en contra de promover el deporte. Por lo tanto, la difusión de estos eventos es primordial a la hora de incentivar la actividad física. Dicha difusión debe ser dirigida a toda la comunidad y no solo al deportista, ya que la ejecución de eventos deportivos conlleva cortes de tránsito que afectan a los automovilistas, ya que el corte de tránsito para la ejecución de eventos deportivos se torna caótico si los eventos no se informan adecuadamente, ocasionando instancias de incomodidad tanto para los organizadores y colaboradores de los eventos como para el propio deportista, provocando en algunos casos que su seguridad se vea afectada. Los entrevistados concuerdan que el deporte tiene que ir de la mano de una buena planificación territorial, con el fin de evitar caos vehicular y descontento de la gente por la realización de estas actividades. Considerando este punto resulta vital generar un portal de información deportiva, que incorpore todas las actividades a realizarse semana tras semana, ya sean públicas o privadas, para que todos los ciudadanos, participantes o afectados, pueda tener acceso a la información pertinente.

- ✓ **-¿Cree que el equipamiento urbano existente hoy en día ligado al deporte es suficiente para la demanda actual?**

El equipamiento que actualmente puede verse en la Región Metropolitana es bastante más amplio y diverso que años atrás, sin embargo, eso no va de la mano necesariamente con la calidad de estos. Puede evidenciarse un mayor kilometraje de ciclovías en la capital, pero varios de esos kilómetros están en mal estado, mal hechos, con árboles y tendidos eléctricos en medio de éstas, y con una señalética no adecuada para mantener la seguridad de los ciudadanos. Además en muchos casos el automovilista no respeta las ciclobandas existentes, provocando un peligro innato para los ciclistas que las utilizan. Cabe destacar también que el Plan maestro de ciclovías de la RM mejoraría bastante el traslado de los ciclistas, ya que no sería necesario utilizar las veredas o la calzada para trasladarse, debido a la segmentación que hoy en día

tienen las ciclovías. Siempre y cuando estén bien hechas y pensando en la seguridad de los que la utilizarían.

En cuanto a las máquinas de ejercicios que pueden verse en parques y plazas de la región, éstas deberían establecerse de manera estratégica, con un estudio previo que revele que serán utilizadas, ya que pueden verse muchas de éstas sin ocupación, mientras que otras presentan gente a la espera que las desocupen, no basta con colocar máquinas en cada espacio verde que se encuentre. Sin embargo, es una iniciativa que se agradece, ya que permite a los deportistas poder llevar a cabo una rutina de ejercicios más completa. Además permite a la gente de la tercera edad o con problemas en las articulaciones, a ejercitarse gratuitamente.

Si bien es cierto, el espacio no abunda en una ciudad como Santiago, si se podría fomentar aún más las instancias como las ciclo recreovías, o la correcta mantención de los espacios disponibles para la recreación, con áreas verdes bien mantenidas, con senderos para la práctica del running y ciclovías que cumplan con los estándares mínimos de seguridad.

8. CONCLUSIONES

El equipamiento ligado al deporte junto con las actividades y eventos que benefician una vida sana han ido en considerable aumento con el pasar de los años. Lo que antes solo era un área verde o un sitio eriazo, ahora pasa a ser un lugar de encuentro de gente que quiere dejar el sedentarismo a un lado, participando algunos activamente en la realización de diversas actividades físicas, haciendo uso del equipamiento deportivo que la ciudad hoy en día ofrece a sus habitantes, como las ciclovías, los senderos dispuestos para corredores, las instalaciones de máquinas de ejercicios, la enorme cantidad de estacionamientos de bicicletas y una no menor cantidad de eventos deportivos, de los cuales destacan las ciclocreoivias, dada su frecuencia semanal.

Sin embargo, la pregunta a la cual se pretende dar respuesta en esta memoria de título es si las políticas públicas son las que han provocado un aumento de gente activa en la ciudad, o ha sido un proceso inverso, siendo las personas las que han hecho presión a las autoridades para incentivar una vida sana mediante las instalaciones de equipamiento deportivo y mantenimiento de áreas verdes.



Fuente: elaboración propia

Según lo que muestra la figura adjunta, en la década de los noventa se podía presenciar una importante presión de la ciudadanía hacia el gobierno, exigiendo mayores espacios y oportunidades de recreación y actividad deportiva, esto quedaba demostrado mediante, por ejemplo, la reactivación del Movimiento Furiosos Ciclistas, la gran afluencia de público en los eventos pedestres de esos años, sobrepasando con creces el cupo establecido por los organizadores, lo que conlleva a la realización de una mayor cantidad de estos. Las empresas que no necesariamente promueven una vida saludable ven en estos eventos masivos una instancia para hacer publicidad y dar a conocer sus productos, llenando la totalidad de sus cupos de manera instantánea. La gente de a poco comenzaba a apoderarse de las calles para realizar actividades físicas, y de paso mostrar el descontento que había por la falta de un equipamiento adecuado para la realización de éstas. El uso de la bicicleta comenzaba a masificarse, y no necesariamente con fines

recreativos, sino como medio de transporte, y bajo estas condiciones era cada vez mas comun ver a ciclistas confrontando tanto a peatones como automovilistas por la falta de vias exclusivas para este tipo de transporte. A su vez, los corredores comenzaron a salir a las calles, apoderándose de las áreas verdes disponibles hasta ese entonces y abriéndose paso entre la gente para poder realizar esta actividad. Es por esto, que a traves de las consultas ciudadanas realizadas, particularmente en la comuna de Providencia, la gente manifiesta la necesidad de adquirir estos espacios, para acceder a una mejor calidad de vida, que los desconecte en cierto modo de la ajetreda vida de la capital.

Es así como el gobierno local de la comuna de Providencia va notando esta necesidad, y como respuesta a ello promueve políticas en beneficio de la vida sana, proponiendo nuevas redes de ciclovia, instalando máquinas de ejercicios en parques y plazas, instalando estacionamientos de bicicleta en lugares de mayor demanda, promoviendo las bicicletas públicas para el traslado de sus habitantes y permitiendo la realización de cada vez más eventos deportivos y recreativos, como es el caso de las ciclorecreovías todos los días domingos.

Debido al mayor equipamiento disponible para estos fines, ha disminuído el sedentarismo en los habitantes, generando ciudadanos más activos que las décadas anteriores. Por lo tanto, no es raro en estos tiempos que los cupos de una maraton importante a nivel internacional, llene sus cupos 3 meses antes de su realización, o que los parques y plazas capitalinos se llenen de personas realizando alguna actividad física, como correr, andar en bicicleta, utilizar las máquinas de ejercicios o participando en clases de particulares ejecutando diversas disciplinas deportivas.

Con esta respuesta por parte de la ciudadanía, haciendo uso de las instalaciones y participando activamente en los eventos masivos, es como la presión hacia el gobierno ha disminuído en estos últimos años, produciendo a la vez un leve estancamiento de estas políticas públicas que abren paso a que los ciudadanos salgan a las calles para mantenerse activos. Sin embargo, se podría decir que la presión ciudadana existente hoy en día va mas ligada a exigir espacios adecuados para que el uso de la bicicleta sea un medio de transporte más, trabajando en políticas que establezcan estándares de diseño de cómo debiesen ser estas vías de traslado, ofreciendo la máxima seguridad y estándares de calidad a sus habitantes. Documento que en la actualidad no existe, pero que sin embargo se está trabajando.

La comuna de Providencia destaca por sobre las demás por la cantidad y calidad de equipamiento deportivo para sus habitantes, manteniendo en la actualidad una gran superficie de areas verdes, kilometros de ciclovias de gran estandar y ciclorecreovias los días domingos, las máquinas de ejercicios

dispuestas en parques y plazas comunales, además de ser una de las principales comunas que desarrollan eventos para los deportistas.

Como ejemplo de la calidad de estos equipamientos, se muestran las siguientes fotografías tomadas en terreno correspondiente a 3 comunas capitalinas; Ñuñoa, San Joaquín y Providencia.

Figura 8-2: Comparación de ciclovías existentes



ANTONIO VARAS/IRARRAZAVAL
Comuna Ñuñoa



CARMEN/PLACER
Comuna San Joaquín



Pocuro
Comuna Providencia

Fuente: fotografías tomadas en terreno.

Sin que exista en la actualidad un manual de diseño de ciclovías, queda demostrado que Providencia cumple con estándares de calidad, con un ancho apropiado para una calzada bidireccional y complementado con áreas verdes que las separan tanto del sendero de maicillo como de la calzada de vehículos motorizados.

Según las fotografías tomadas en terreno, la calidad entre una y otra ciclovía varía considerablemente según la comuna en la que se esté transitando. Esto va relacionado directamente con el dinero que dispone cada municipio para la materialización de estos espacios. Mientras algunas comunas como Providencia destacan por su gran estándar de ciclovías, existen otras comunas que solo cumplen con generar estos espacios, con ciclovías que se alejan de ser seguras para los ciclistas.

Es por ello que es necesario seguir trabajando en ofrecer a los habitantes una mejor calidad de vida disponiendo para ellos un equipamiento adecuado para mantenerse físicamente activos y ante todo, seguros, lo que va automáticamente ligado a encaminarse a una vida saludable. Para esto resulta de vital importancia que estas decisiones vengan directamente del gobierno central, y no que sean responsabilidad de cada municipio, ya que siendo así, no se garantizaría un buen estándar del equipamiento deportivo junto con su mantención en el tiempo, como ha quedado evidenciado en esta memoria de título.

9. BIBLIOGRAFÍA

- ✓ Observatorio Social Universidad Alberto Hurtado, Hábitos de actividad física y deporte en la población chilena igual o mayor a 18 años, Santiago de Chile, 2007. 28p.
- ✓ Municipalidad de Providencia, Plan de Desarrollo Comunal de Providencia 2013-2021, 189p.
- ✓ Instituto Nacional de Estadísticas. Instalaciones y Recintos Deportivos, Santiago de Chile, 2006. 8p.
- ✓ Escobar Hernán, Rivas Gino. Diagnóstico de las políticas públicas deportivas en Chile. Tendencias globales y desafíos para nuestro país. Santiago, Chile. Universidad de Chile, Facultad de Derecho, 2013. 255p.
- ✓ Departamento de Epidemiología & Departamento de Promoción de la Salud. Encuesta Nacional de Calidad de Vida y Salud. Región Metropolitana, Chile. 2001. 66p.
- ✓ Municipalidad de Providencia, Ordenanza Local Plan Regulador Comunal de Providencia 2007. 76p.
- ✓ Municipalidad de Providencia, Memoria Plan Regulador Comunal de Providencia 2007. 96p.
- ✓ Ley N°19.712.Chile. Ley del Deporte.Ministerio del Interior, Santiago, Chile. Febrero 2001.42p.
- ✓ Decreto N°78.Chile. Aprueba Manual de Señalización de Tránsito. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Santiago, Chile. Mayo 2012. 21p.
- ✓ Decreto Supremo N°47.Chile. Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Santiago, Chile. 1992.
- ✓ Ministerio de Desarrollo Social. Encuesta CASEN, 2011.
- ✓ Municipalidad de Providencia [en línea] <www.providencia.cl> [consulta: diciembre 2014]
- ✓ Biblioteca del Congreso Nacional [en línea] <www.leychile.cl> [consulta: diciembre 2014]
- ✓ Ministerio de Desarrollo Social [en línea] <www.ministeriodesarrollosocial.gob.cl> [consulta: noviembre 2014]
- ✓ Corre.cl [en línea] <www.corre.cl> [consulta: octubre 2014]
- ✓ Bicicultura Chile [en línea] <www.bicicultura.cl> [consulta: octubre 2014]
- ✓ Movimiento Furiosos Ciclistas [en línea] <www.furiosos.cl> [consulta: octubre 2014]
- ✓ Bicicletas Públicas de Providencia [en línea] <www.bpp.cl> [consulta: octubre 2014]
- ✓ Plazas Activas [en línea] <www.plazactivas.cl> [consulta: octubre 2014]