



UNIVERSIDAD DE CHILE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO  
ESCUELA DE GRADUADOS

# **MOVILIDAD PEATONAL Y SEGURIDAD CIUDADANA: EVALUACIÓN DE INTERVENCIONES URBANAS EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA COMUNA DE LA GRANJA.**

**ANA GABRIELA BARATTA PAPPINI**

**ACTIVIDAD FORMATIVA EQUIVALENTE A TESIS PARA OPTAR AL GRADO  
DE MAGISTER EN URBANISMO**

**PROFESOR GUÍA:  
VIVIANA FERNANDEZ PRAJOUX**

**SANTIAGO DE CHILE  
MARZO 2015**

“Yo Soy, el que Yo Soy”.

## AGRADECIMIENTOS

Al finalizar un trabajo tan arduo y lleno de esfuerzos como es el desarrollo de una Actividad Formativa Equivalente a Tesis, es inevitable sentir un gran orgullo que te lleva a concentrar la mayor parte del mérito en el aporte que sientes que has hecho. Sin embargo, un análisis objetivo te muestra inmediatamente que este pequeño aporte no hubiese sido posible sin la participación de personas e instituciones que han facilitado las cosas para que este trabajo llegue a un feliz término.

Primeramente quiero agradecer a mi familia, que desde Uruguay me han apoyado siempre, en todas las etapas de mi vida. A mi pareja que sin su apoyo constante e incondicional no hubiese llegado a esta instancia. Y a mis pocos pero grandes amigos de Chile y Uruguay, que han estado constantemente apoyándome en los altos y bajos que ha tenido este proceso.

En segundo lugar, quiero expresar también mi agradecimiento a la Profesora Viviana Fernández por aceptarme para realizar este trabajo bajo su guía. Así como también, mi más sincero agradecimiento a los demás Profesores del Magister que tuve el agrado de conocer en el segundo semestre del año 2014, por sus aportes y disponibilidad frente a las tantas consultas realizadas. Y muy especialmente, todo el apoyo que tuve en este proceso por parte de la I. Municipalidad de La Granja y sus diferentes departamentos, Dirección de Obras, Secretaria Comunal de Planificación y la Dirección de Desarrollo Comunitario. No cabe duda que gracias a sus participaciones han enriquecido este trabajo realizado.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS.

1.- RESUMEN.....	10
2.- PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO .....	11
2.1.- ELECCIÓN Y FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA.....	11
2.2.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	13
2.3.- OBJETIVO GENERAL.....	16
2.4.- OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	16
2.5.- RESULTADOS ESPERADOS .....	16
3.- METODOLOGÍA .....	18
3.1.- ESQUEMA METODOLÓGICO A REALIZAR. ....	18
3.2.- ESQUEMA EXPLICATIVO SOBRE LOS MÉTODOS CUANTITATIVO Y CUALITATIVO.....	20
4.- MARCO TEÓRICO .....	22
4.1.- ESPACIO PÚBLICO .....	23
4.2.- MOVILIDAD PEATONAL EN EL ESPACIO PÚBLICO .....	26
PRINCIPIOS ESTRUCTURALES DE LA RED EN LA CIUDAD .....	26
INDICADORES DE MOVILIDAD .....	28
4.3.- DEMANDA DE SEGURIDAD CIUDADANA EN EL ESPACIO PÚBLICO .....	32
PREVENCIÓN SITUACIONAL.....	34
4.4.- PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y ESPACIO PÚBLICO .....	36
5.- CASO DE ESTUDIO .....	39
5.1.- COMUNA DE LA GRANJA.....	39
5.1.1.- UBICACIÓN .....	39
5.1.2.- CARACTERIZACIÓN SOCIAL.....	40
5.1.3.- INFRAESTRUCTURA VIAL .....	42
5.1.4.- INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA.....	44

5.2.- DESCRIPCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE DIFERENTES ETAPAS DE LOS PASEOS PEATONALES .....	49
5.3.- AREA DE ESTUDIO ESPECÍFICA .....	59
6.- DESARROLLO DE LA PROBLEMÁTICA .....	63
6.1.- EVALUACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS 5 ETAPAS DE LOS PASEOS PEATONALES ...	63
6.2.- SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO .....	67
6.2.1 PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD – ENCUESTA .....	67
6.2.2 PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD - ENTREVISTA .....	71
6.2.3 TASAS DE DENUNCIAS DE DELITOS - ESTADÍSTICAS POLICIALES.....	74
6.2.4 SÍNTESIS SOBRE LA MEDICIÓN DE LA SEGURIDAD.....	77
6.3.- USO DE LOS PASEOS PEATONALES .....	79
6.3.1 PERCEPCIÓN EN EL USO – ENCUESTA.....	79
6.3.2.- OBSERVACIÓN EN TERRENO .....	82
6.3.3 SÍNTESIS SOBRE LA MEDICIÓN DEL USO PEATONAL EN LOS PASEOS .....	92
6.4.- CALIDAD URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO .....	93
6.4.1 PERCEPCIÓN EN EL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO. ENCUESTA .....	93
6.4.2.- PERCEPCIÓN EN EL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO – ENTREVISTAS.....	97
6.4.3 OBSERVACIÓN DEL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO MEDIANTE RECORRIDO PEATONAL .....	98
6.4.4.- SÍNTESIS SOBRE LA CALIFICACIÓN DEL MEJORAMIENTO EN LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO.....	99
6.5.- MODIFICACIONES AL DISEÑO DE LOS PASEOS PEATONALES .....	100
6.5.1 CONSIDERACIONES DE MODIFICACIONES AL DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO – ENCUESTA .....	100
6.5.2.- CONSIDERACIONES DE MODIFICACIONES A LOS PASEOS PEATONALES - ENTREVISTAS.....	101
6.5.3.- SÍNTESIS SOBRE LAS MODIFICACIONES A LOS PASEOS PEATONALES.....	102
7.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	104

8.- BIBLIOGRAFÍA.....	110
ANEXO N°1.....	115
ANEXO N°2.....	118
ANEXO N°3.....	119
ANEXO N°4.....	120
ANEXO N°5.....	126
ANEXO N°6.....	127

## ÍNDICE DE FIGURAS.

Figura 1: CONTEXTO DE LA COMUNA DE LA GRANJA EN LA R. M.	39
Figura 2: PLANO VIALIDAD PRINCIPAL DE COMUNA DE LA GRANJA.	44
Figura 3: PRIMERA ETAPA PASEOS PEATONALES.	50
Figura 4: SEGUNDA ETAPA PASEOS PEATONALES.	51
Figura 5: TERCERA ETAPA PASEOS PEATONALES.	52
Figura 6: CUARTA ETAPA PASEOS PEATONALES	53
Figura 7: QUINTA ETAPA PASEOS PEATONALES.	54
Figura 8: LAS 5 ETAPAS DE LOS PASEOS PEATONALES CONSTRUIDOS Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA DIRECTA EN LA COMUNA DE LA GRANJA.	56
Figura 9: FUTURA SEXTA ETAPA PASEOS Y DEMANDA PROYECTADA.	57
Figura 10: ÁREA DE ESTUDIO ESPECIFICA	61
Figura 11: IMÁGENES DEL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO POR MEDIO DE LOS PASEOS PEATONALES EN POBLACIÓN SAN GREGORIO.	62
Figura 12: POLÍGONO N°1	64
Figura 13: POLÍGONO N°2	65
Figura 14: SECTORES DE MAYOR INSEGURIDAD 2015.	72
Figura 15: SECTORES DE MAYOR INSEGURIDAD 2005.	72
Figura 16: SECTORES DE MAYOR INSEGURIDAD 2015 Y PASEOS PEATONALES.	73
Figura 17: PUNTO DE CONTEO 1 – POLÍGONO 1.	83
Figura 18: PUNTO DE CONTEO 2 – POLÍGONO 1.	83
Figura 19: PUNTO DE CONTEO 1 – POLÍGONO 2	84
Figura 20: PUNTO DE CONTEO 2 – POLÍGONO 2	85
Figura 21: ZONIFICACIÓN POLÍGONO N°1	91
Figura 22: ZONIFICACIÓN POLÍGONO N°2.	91
Figura 23: MAPA BASE DE SEGURIDAD FINAL – PQMB.	105

## ÍNDICE DE GRÁFICOS.

Gráfico 1: CONSULTA SEGURIDAD CIUDADANA (ENUSC).	11
Gráfico 2: PROYECCIÓN POBLACIÓN COMUNA DE LA GRANJA.	40
Gráfico 3: TRAMOS DE POBLACIÓN POR PUNTAJE DE FPS	41
Gráfico 4: ESTRUCTURA PORCENTUAL DE INVERSIÓN REGIONAL 2013.	45
Gráfico 5: EVOLUCIÓN DE INVERSIÓN REGIONAL 2001-2013	46
Gráfico 6: EVOLUCIÓN DE INVERSIÓN MUNICIPAL 2001-2013	46
Gráfico 7: ESTRUCTURA PORCENTUAL DEL GASTO DEVENGADO AÑO 2010-2011.	47
Gráfico 8: ENCUESTA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD.	68
Gráfico 9: PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD POR POLÍGONO.	68
Gráfico 10: PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD POR POLÍGONO.	69
Gráfico 11: PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD EN DISTINTOS ESPACIOS DEL BARRIO	70
Gráfico 12: TASA DE CASOS POLICIALES 2006 – 2011	75
Gráfico 13: TASA DE CASOS POLICIALES 2009 – 2012	75
Gráfico 14: VULNERABILIDAD FRENTE AL DELITO 2011.	76
Gráfico 15: PERCEPCIÓN DE AUMENTO DE DELINCUENCIA	77
Gráfico 16: USO DE LOS PASEOS PEATONALES.	79
Gráfico 17: ¿CONSIDERA USTED QUE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS PASEOS HA FACILITA EL DESPLAZAMIENTO PEATONAL?	80
Gráfico 18: LE PARECE A USTED ¿QUE LAS PERSONAS ADULTOS MAYORES LES DIFICULTE CAMINAR POR LOS PASEOS PEATONALES?	80
Gráfico 19: ¿EXISTEN ALGUNA ACTIVIDAD EN PARTICULAR QUE SE DESARROLLE EN EL PASEO PEATONAL, ALGÚN EVENTO, EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES?	81
Gráfico 20: CONTEO PEATONAL EN EL DÍA – MIERCOLES.	85
Gráfico 21: CONTEO PEATONAL EN EL DÍA – SÁBADO	86
Gráfico 22: CONTEO PEATONAL EN EL NOCHE – MIERCOLES	86
Gráfico 23: CONTEO PEATONAL EN EL NOCHE – SÁBADO	87
Gráfico 24: VALORACIÓN DE LO EXISTENTE EN RECORRIDO PEATONAL POR AV. SUR EN DIFERENTES TRAMOS.	89

Gráfico 25: VALORACIÓN DE LO EXISTENTE EN RECORRIDO POR CALLE CORONEL EN DIFERENTES TRAMOS.	89
Gráfico 26: ENCUESTA MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.	94
Gráfico 27: VALORACIÓN EN EL MEJORAMIENTO DEL E.P. POLÍGONO Nº1	95
Gráfico 28: VALORACIÓN EN EL MEJORAMIENTO DEL E. P. POLÍGONO Nº2	95
Gráfico 29: MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.	97
Gráfico 30: MODIFICACIONES AL DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO.	100

## ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1: PASEOS PEATONALES CONSTRUIDOS	15
Tabla 2: METODOLOGÍA.	18
Tabla 3: METODO CUANTITATIVO Y CUALITATIVO.	20
Tabla 4: FONDO NACIONAL DE DESARROLLO REGIONAL 2005-2011	48
Tabla 5: PORCENTAJE DE CADA PARTIDA SEGÚN ETAPA DE PASEO PEATONAL	55
Tabla 6: PASEOS PEATONALES EN LOS POLÍGONOS SELECCIONADOS	66
Tabla 7: ESTADÍSTICA POLICIAL.	76
Tabla 8: CUADRO RESUMEN DE LAS RESPUESTAS ENTREGADAS	81

## **1.- RESUMEN.**

La seguridad ciudadana es actualmente una de las demandas más importantes realizadas desde la población hacia los gobiernos. Esta demanda se ha sentido en los Municipios, por ser la persona jurídica de carácter público más inmediata a los individuos y grupos sociales de carácter local. Este trabajo propone analizar mediante evaluación ex post, 5 etapas de construcción del Programa Paseos Peatonales en el espacio público, realizados en la comuna de La Granja por parte del Gobierno Local, entre los años 2006 y 2012 en Chile. Los cuales surgen como una respuesta inmediata hacia la ciudadanía para generar aumento de seguridad, disminución del miedo en el barrio y como una invitación a apropiarse del espacio público mediante el uso y la movilidad peatonal. El tipo de investigación es la utilización de métodos cuantitativos y cualitativos, para medir la seguridad y uso en los espacios intervenidos, calificar el mejoramiento en cuanto a la calidad de lo construido e identificar modificaciones a estos diseños, posibles de ser considerados en otras etapas de construcción del Programa. Para analizar dichos objetivos específicos, se delimitan polígonos de estudios, se selecciona una muestra para la realización de encuestas y entrevistas en diferentes actores, observaciones en terreno y recorridos peatonales del espacio público intervenido junto con la revisión bibliográfica.

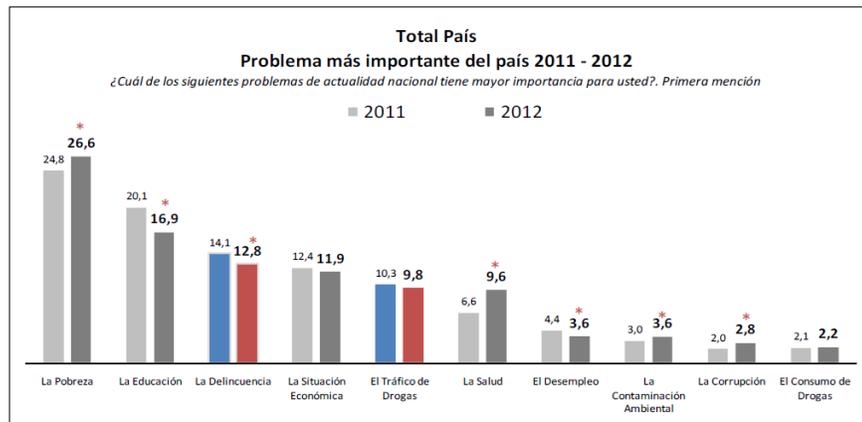
## 2.- PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO.

### 2.1.- ELECCIÓN Y FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA.

El interés y la motivación de realizar el presente trabajo se funda en:

- La seguridad ciudadana es actualmente una de las demandas más importantes realizadas desde la población hacia los gobiernos. El siguiente gráfico nos indica que frente a la consulta realizada por la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC, 2012), ¿Cuál de los siguientes problemas de actualidad nacional tiene mayor importancia para usted? La delincuencia es considerada para los chilenos, el tercer problema importante del país. Entendiendo que “la seguridad ciudadana se vincula a la ausencia de delincuencia y el temor a ella”, según señala el Centro de Investigación y Desarrollo Policial de Chile (CIDEPOL).

Gráfico 1: CONSULTA SEGURIDAD CIUDADANA (ENUSC)



Fuente: Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC 2012). Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

- El crecimiento de la demanda ciudadana de seguridad se hace sentir en los Municipios, por ser la persona jurídica de carácter público más inmediata a los individuos y grupos sociales de carácter local. “En la era de la llamada globalización, de la creciente descentralización de responsabilidades sin recursos y del achicamiento de los estados nacionales, el Municipio se convierte en el mayor receptor y catalizador de las necesidades sociales y asume, dentro y en algunos casos fuera de sus posibilidades jurídicas y fácticas, la necesidad de dar respuesta a las mismas. He aquí la creciente exigencia de planes

municipales de seguridad ciudadana que incorporan una noción que entiende la seguridad como elemento ineludible para el desarrollo comunitario, que no solo tiene que ver con la realidad preventiva o defensiva ante el delito, sino con un sentimiento que hace a la plenitud del individuo en su vida de relación comunitaria y a las posibilidades ciertas de desarrollo personal y comunal.” (García Ortiz, A. 2000. Pág.3)

- Y esta demanda ciudadana de seguridad, se reconoce e identifica en la Comuna de La Granja, por ejemplo en etapa de Diagnóstico del Plan de Desarrollo Comunal 2004-2010 (PLADECO), se recoge en grupos de conversaciones con la comunidad, que dentro de los problemas a atender en la comuna, en el tercer lugar de prioridades se ubicó "la carencia de programas de seguridad para la comunidad" (PLADECO 2004-2010, Pág. 13).

“Los participantes opinan que hace falta más vigilancia policial, más organización, fortalecer las instituciones y organizaciones existentes, crear planes de seguridad vecinal, generar programas que combatan íntegramente el problema de las drogas, y la violencia en las calles. Del mismo modo hay que mejorar la infraestructura pública, poner más luminarias en las calles, reacondicionar espacios abandonados y perdidos por la comunidad. Rescatar la comuna para la gente.” (PLADECO 2004-2010, Pág.67-68)

Como respuesta a esta demanda de la población granjina, el Gobierno Local, en el Marco Estratégico de las políticas a implementar, se plantea como uno de los objetivos a desarrollar en la Planificación del Territorio Urbano, “Consolidar el concepto de Comuna – Peatonal.” (PLADECO 2004-2010, Pág. 79).

En consecuencia el Municipio incorpora como un objetivo explícito dentro de sus políticas a desarrollar, el tema de la seguridad ciudadana en el espacio público, que en el área relacionada al espacio urbano, uno de los proyectos más relevantes, es la construcción de diferentes etapas de “Paseos Peatonales” en diferentes sectores de la comuna.

En este marco de referencia, se propone abordar en el presente trabajo, la problemática sobre de la falta de una evaluación ex post por parte del Municipio, de las cinco etapas de paseos peatonales que se han construido hasta la fecha. Ya que este tipo de intervención en el espacio público, surge como anteriormente se indica, como una respuesta a una demanda social por parte de la comunidad de una mayor seguridad en sus barrios. Respuesta que ha sido asumida por el Municipio como de gran importancia y trascendencia en la vida de los granjinos, y en una realidad municipal de escasos recursos

económicos propios, donde no siempre se pueden dar soluciones de manera inmediata.

## **2.2.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.**

Como se indicó anteriormente, existió en una etapa preliminar del PLADECO 2004-2010, un proceso participativo, donde la ciudadanía es incorporada en la etapa de elaboración de diagnóstico de diferentes áreas de la comuna. Esto se realizó mediante focus group, encuestas y mesas territoriales en toda la comuna; incorporándose además en dicha etapa, un diagnóstico técnico elaborado por profesionales del municipio. Y en este marco de diagnóstico por áreas del desarrollo comunitario, la comunidad señala que los principales problemas son “la falta de vigilancia policial, el aumento del tráfico y consumo de drogas, la presencia de actos delictuales en la vía pública, el cierre de sitios eriazos, la presencia de botillerías clandestinas, la escasez de servicios de seguridad, la falta de iluminación en la vía pública y la escasa solidaridad vecinal.” (PLADECO 2004-2010, Pág. 68)

Como objetivos específicos de acuerdo a los lineamientos estratégicos del PLADECO, se propone una seguridad de cobertura, de calidad, de equidad, de participación, de horizontalidad y colaboración. Seguridad que contará con la participación de la comunidad en las diferentes etapas de los programas a implementar.

“Contribuir al fortalecimiento de la ciudadanía a través de la generación de mecanismos que posibiliten la participación de los habitantes de la comuna, tanto en la planificación, implementación y evaluación de los programas y proyectos que tienen relación con la política comunal de seguridad ciudadana” (PLADECO 2004-2010, Pág. 69)

En el diagnóstico de desarrollo urbano, y referente a las áreas verdes y paseos peatonales, el 27% de los encuestados opina que “existe una carencia de este tipo de infraestructura urbana. La misma situación ocurre con el alumbrado público el que ha sido sistemáticamente optimizado en la actual gestión, no obstante los pobladores esperan mejorar lo ya existente, esta situación, además, se repite en el tema de la pavimentación. Posteriormente se indica la existencia de una deficiente señalética urbana, en espacial en la vía pública.” (PLADECO 2004-2010, Pág. 71).

Por consiguiente, los objetivos en gestión de desarrollo urbano y medioambiental en el territorio (PLADECO 2004-2010, Pág. 79), a implementar son:

- Incorporar a las políticas urbanas, tendencias de localización y operación industrial y de servicios, mediante el siguiente cumplimiento de los objetivos específicos: actividad industrial sujeta a evaluación social, ambiental, económica y productiva; regulación del uso de suelo para actividad productiva; fortalecer polos de desarrollo económico/productivo e “incentivar programas y proyectos que permitan el desarrollo de nuevos centros urbanos de identificación comunal, que fortalezcan zonas deprimidas, mejoren barrios y espacios públicos para la comunidad.”
- La planificación del territorio urbano debe integrar los sistemas y la infraestructura vial, a través de: planificación de la red vial, que asegure conectividad de la comunidad a los principales ejes de transporte accesos y centros de servicios; minimizar la congestión vehicular y tiempos de traslados; y “consolidar el concepto de comuna-peatonal, con el objetivo de satisfacer a la comunidad, favoreciendo la identidad cultural, estética y funcional de las vías existentes.”
- Elaborar proyectos urbanos que apunten al desarrollo y fortalecimiento de centros urbanos.

El programa de construcción de los Paseos Peatonales, se enmarca dentro de estas políticas locales de seguridad ciudadana, identidad, apropiación y mejoramiento del espacio urbano y conectividad con otros puntos de la ciudad. Cabe aclarar que en relación a la seguridad ciudadana, los Paseos Peatonales son complementarios a otros programas municipales de vigilancia y protección vecinal, de prevención del consumo y tráfico de drogas, programas educativos a estimular la solidaridad social, de preservación y conservación de espacios públicos, etc., que tienen como objetivo disminuir la inseguridad en el barrio y mejorar la calidad de vida de la comunidad.

Este tipo de intervención urbana, comienza a ejecutarse desde el año 2006 y hasta la fecha, por lo que tienen una importante relevancia a nivel del Municipio y como demanda por parte de la comunidad. Además de las cinco etapas construidas que han sido mencionadas anteriormente, en la actualidad se encuentra en etapa de licitación para su construcción, una sexta etapa de Paseos Peatonales.

Tabla 1: PASEOS PEATONALES CONSTRUIDOS

Intervención	Area (m <sup>2</sup> )	Presupuesto (M\$)
Primera Etapa Paseos Peatonales (Ejecutados en 2007)	29.451	527.973
Segunda Etapa Paseos Peatonales (Ejecutados en 2008)	33.798	908.433
Tercera Etapa Paseos Peatonales (Ejecutados en 2010)	57.086	1.659.581
Cuarta Etapa Paseos Peatonales (Ejecutados en 2011)	58.259	1.918.929
Quinta Etapa Paseos Peatonales (Ejecutados en 2012)	59.141	2.528.162
<b>Total Construido</b>	<b>237.735</b>	<b>7.543.078</b>

Fuente: Elaboración Propia, en base a información de SECPLA – I. M. de La Granja

Los paseos peatonales en la Comuna de La Granja, han intervenido un total 237.735 m<sup>2</sup> en pavimentación de veredas, áreas verdes, áreas de permanencia, con la incorporación de equipamiento urbano y recreacional, juegos infantiles y máquinas para hacer ejercicios al aire libre, con una inversión total de \$ 7.543.078.000, aproximadamente U\$S12.350.000. Inversión igualmente significativa, que se destinó para un tipo de programa en una comuna que según proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), en el año 2013 cuenta con una población de 118.940 habitantes.

Todas las etapas se han postulados y creados con fondos externos al Municipal; provenientes del Gobierno Regional Metropolitano, del programa de inversión pública llamado F.N.D.R. (Fondo Nacional de Desarrollo Regional). Posteriormente explicaremos más en profundidad dichas etapas de construcción de los paseos.

Como profesional contratada por el Municipio de La Granja desde el año 2011, es de mi interés realizar una investigación que busca focalizarse en los impactos de las obras de revitalización urbana, como lo son los Paseos Peatonales, que se generan para el mejoramiento en la valorización y funcionalidad urbana (como es la movilidad, conectividad, uso y apropiación de espacios públicos por parte de la comunidad) y para disminuir los factores negativos como la inseguridad, peligrosidad y abandono de los espacios vecinales. Evaluación ex post, que se basa fundamentalmente en la observación in situ del uso del espacio público seleccionado y en la aplicación principalmente de metodologías de consulta ciudadana, de manera que permitan realizar un acercamiento al modo y grado en que estos espacios responden a las necesidades y deseos reales de quienes los usan. Usuarios cotidianos que deben ser partícipes de esta evaluación, como se planteó además en los objetivos específicos del PLADECO 2004-2010, que deben estar presentes en etapas de planificación, implementación y evaluación de los

programas de la comuna. Para ello seleccionaremos un área de estudio, que sea ejemplar y representativo de los objetivos planteados en la presente investigación.

### **2.3.- OBJETIVO GENERAL.**

Evaluar el impacto de la intervención urbana en los espacios públicos, producto de la ejecución del Programa Paseos Peatonales realizados en la Comuna de La Granja, entre el período 2006-2012 (evaluación Ex Post).

### **2.4.- OBJETIVOS ESPECIFICOS.**

- 1.- Medir el mejoramiento de la seguridad para los vecinos en el espacio público.
- 2.- Medir el uso de los paseos peatonales por parte de los pobladores.
- 3.-Calificar el mejoramiento en la calidad del espacio público en relación a lo esperado por los habitantes locales y lo construido.
- 4.- Identificar modificaciones al diseño de los paseos peatonales, las cuales pueden ser consideradas en futuras construcciones de los mismos.

### **2.5.- RESULTADOS ESPERADOS.**

Con el presente estudio se pretende contribuir en:

- Poder medir el impacto de la intervención urbana en la comunidad, como antecedente de apoyo en una etapa de diagnóstico para una futura realización de PLADECO en la comuna de La Granja.

- Una evaluación que busca poder identificar algunas claves que se generan en este tipo de intervención urbana, en cuanto a de qué manera han logrado satisfacer los requerimientos y necesidades de la comunidad que los utilizan todos los días. Y que puedan ser consideradas para otras intervenciones urbanas en diferentes puntos de los barrios locales, y de otras comunas de similares características, en etapas de postulación y diseño de proyectos en el espacio público.
- Generar información que podría ser un aporte al proceso de retroalimentación del Sistema Nacional de Inversiones (SNI), en la verificación de cumplimiento de los procesos y procedimientos técnicos y administrativos, establecidos en la evaluación ex ante (etapa de postulación), que pueden derivar en acciones correctivas para mejorar el proceso de inversión pública actual de los fondos regionales.

### 3.- METODOLOGÍA.

Para abordar los objetivos planteados, el tipo de investigación que se realiza es descriptiva y explicativa, debido a que por un lado buscamos medir diversos aspectos, como la seguridad, uso, mejoramiento y modificaciones de los Paseo Peatonales; y por otro lado buscamos entender que es lo que está ocurriendo, y las condiciones que se están dando en esos espacios públicos, a raíz de las mediciones y evaluaciones anteriores. Junto con la integración de datos de fuentes primarias (encuesta, observación sistemática, entrevistas) y secundarias (estadísticas policiales y sociales), bajo una metodología de análisis cuantitativos (estadística inferencial) y cualitativo (análisis de discurso).

#### 3.1.- ESQUEMA METODOLÓGICO A REALIZAR.

Tabla 2: METODOLOGÍA.

<b>OBJETIVOS</b>	<b>CUANTITATIVO</b>	<b>CUALITATIVO</b>
<b>SEGURIDAD CIUDADANA</b>		
encuestas	X	X
entrevistas		X
estadísticas policiales	X	
<b>USO</b>		
encuestas	X	
observación en terreno	X	X
<b>MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO</b>		
encuestas	X	X
entrevistas	X	
observación en terreno		X
revisión documental		X
<b>MODIFICACIONES A LOS PASEOS PEATONALES</b>		
encuestas		X
entrevistas		X

Fuente: Elaboración Propia.

Para poder realizar una cobertura razonable en base a los objetivos planteados, características, recursos y tiempos de este estudio, se realiza primero una toma de muestra del caso de estudio. Para la determinación del tamaño de la

muestra se toma como referencia lo indicado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), en el Manual de Diagnóstico e Intervención, Prevención Situacional en Barrio (2009), donde para el tipo de encuesta a ser aplicados en intervenciones a nivel vecinal, se recomienda realizarla a no más de 20 personas por encuestador. Se recomienda además, que las personas encuestadas residan a no más de 5 minutos del espacio a analizar y preferentemente a vecinos inmediatos del lugar. Y en el caso de las entrevistas, se realiza a actores claves de la comuna, como por ejemplo, los representantes de diferentes juntas de vecinos y comité de allegados, además de actores pertenecientes al Municipio y Policía local, que están relacionados a la construcción de los paseos peatonales y de la seguridad en la comuna.

Las encuestas y entrevistas, nos entregan conocimiento y opiniones subjetivas del impacto de lo creado a través de los Paseos Peatonales. La medición de este impacto mediante encuestas, se realiza con una doble diferencia: la primera corresponde al cambio entre el “antes” y el “después” de la construcción de los paseos; y la segunda, a la diferencia entre personas que viven en sectores intervenidos y no intervenidos.

Para la estimación de la situación inicial del sector intervenido, el “antes”, se recurre a la capacidad de recordación de la población encuestada y entrevistada, por lo que la evaluación se acota exclusivamente al universo de los locatarios.

Segundo, de la observación de los espacios públicos en puntos estratégicos de la comuna, que deben tener características que permitan al observador poder analizar mediciones de uso del espacio público y recorridos peatonales, por parte de los vecinos en diferentes horarios y días de la semana. Tomando como referencia el Manual de Diagnóstico e Intervención del MINVU, anteriormente señalado, donde mediante el llenado de una planilla de conteo de peatones, se captura la información in situ y a la vez se diferencia por género y grupo étnico, de la actividad humana y distintos patrones de comportamiento y movimiento peatonal. Se realizan además recorridos peatonales para conocer in situ, el actual estado y calidad de los Paseos Peatonales construidos.

Tercero el estudio también considera el hecho que, los paseos se encuentran insertos en una comuna, con características socioeconómicas específicas, de población, educación, activos urbanos, etc., en función de ciertos indicadores duros que se señalan en el Capítulo N°5 “Caso de Estudio”, se recurre a la revisión de documentación existentes en diferentes Direcciones pertenecientes a la Ilustre Municipalidad de La Granja, MINVU, y diferentes órganos institucionales, como por ejemplo los datos duros sobre la delincuencia obtenidos de la Información sobre Victimización y Denuncias por Delito de Mayor Connotación Social, perteneciente al Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Dicha estadística permite estimar la cantidad real de delitos ocurridos

en un período determinado y la cantidad de víctimas que residen en un territorio en particular. A nivel internacional es considerado como un dato más próximo a la realidad.

Mediante la utilización de estas metodologías de análisis cuantitativo y cualitativo, se podrán evaluar los resultados en cuanto a la seguridad, el uso, mejoramiento del espacio público, y posibles modificaciones a ser tenidas en cuenta en futuras etapas de los Paseos Peatonales. Poniendo el énfasis principal, en uno de los objetivos primordiales del presente trabajo, que se refiere a los cambios que pudiesen haberse generado en la prevención de la inseguridad y disminución del temor en las personas, como efecto de la construcción de los paseos en sus diferentes etapas.

A continuación se detallan cada una de las metodologías utilizadas para la medición y evaluación de los diferentes objetivos.

### 3.2.- ESQUEMA EXPLICATIVO SOBRE LOS MÉTODOS CUANTITATIVO Y CUALITATIVO.

Tabla 3: METODO CUANTITATIVO Y CUALITATIVO.

PROGRAMA	FUENTES PRIMARIAS					
	MÉTODO	INSTRUMENTO	APLICACIÓN		OBJETIVO	HORIZONTE DE EVALUACIÓN
			Unidad de Análisis	Unidad de Observación		
PASEOS PEATONALES	Cuantitativo y Cualitativo	Encuesta	Hogares que habitan las viviendas particulares	20 personas mayores de 18 años	Permite medir la percepción con respecto a: Seguridad, Uso, Mejoramiento y Modificación del espacio público	Antes: diciembre 2005 (antes de comenzar la 1° etapa) Después: diciembre de 2014 (2 años después de finalizado la 5° etapa)
	Cuantitativo y Cualitativo	Entrevista	Actores claves de la comunidad	Al menos 1 dirigente de junta de vecinos perteneciente Área de Estudio, 1 representa Policía Local y 1 representante Municipal.	Medir la percepción con respecto a la Seguridad y Mejoramiento del espacio público	
	Cuantitativo y Cualitativo	Observación en Terreno	Diferentes sectores Espacio Público en el barrio	Recorrido Peatonal y Conteo de Personas	Medir el uso y mejoramiento del espacio público	Después: diciembre de 2014
	FUENTES SECUNDARIAS					
	Cuantitativo	Estadísticas Policiales, Encuesta ENUSC.	Hogares que han sufrido algún delito en los últimos 12 meses	Tasas de denuncia de delitos	Evaluación de impacto complementario en cuanto a la Seguridad comparativamente en un período determinado	Período de construcción de los paseos, desde el año 2006 (comienzo 1° etapa) y 2012 (construcción de 5° etapa)
Cualitativo	Documentación	Revisión Documental	Material gráfico, fotografías, bases de datos estadísticos, usos de suelo, planimetría, reseña histórica, etc.	Evaluación de la información para la medición del Uso y Mejoramiento del espacio público	Antes: diciembre 2005 (antes de comenzar la 1° etapa) Después: diciembre de 2014 (2 años después de finalizado la 5° etapa)	

Fuente: Elaboración Propia.

Es importante aclarar en relación a la tabla que antecede, el criterio utilizado en relación al instrumento encuesta, que se realiza bajo las metodologías cuantitativas y cualitativas, debido a que la misma tiene variación en la toma de la muestra seleccionada, Si bien para cada una de las metodologías se mantiene la misma cantidad de encuestados y se realizan en la misma área de estudio, la variación radica en que uno de los casos, se consideran personas que viven en sectores intervenidos por los paseos y otros que no han tenido aún impacto de una intervención urbana de este tipo.

Por lo anterior, para el Método Cuantitativo se considera:

Encuesta a 20 vecinos pertenecientes a la comuna que viven en las áreas de influencias de los paseos peatonales, las cuales han sido definidas por la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) perteneciente a la Ilustre Municipalidad de La Granja; y que dicha delimitación se expone más adelante en el trabajo de investigación. Por lo anterior, los vecinos encuestados pertenecen al espacio inmediato de los paseos; y además cumplen con la condición de ser residentes en dichos lugares, con anterioridad al año 2006, que es cuando comienza la construcción de la primera etapa de los paseos. Esto debido a como se señala anteriormente, cumplen con la condición de una “antes” y un “después” de las intervenciones, y pueden entregarnos una visión, una imagen comparativa desde sus valiosas experiencias de vivencias en el sector impactado por los Paseo Peatonales.

Para el Método Cualitativo se considera:

La realización de una encuesta a 20 vecinos que viven en sectores que no se encuentren en las áreas de influencia de los paseos señaladas anteriormente. En esta situación es valioso conocer la percepción que ellos tienen de su espacio público inmediato al no haber sido impactados por intervenciones del tipo de los Paseos Peatonales o alguna otra similar en el mejoramiento del espacio urbano, como por ejemplo veredas, áreas verdes más cercanas, etc., en los últimos 10 años.

#### **4.- MARCO TEÓRICO.**

En este capítulo de la investigación se busca contextualizar en el marco de los conocimientos, planteamientos, definiciones e investigaciones anteriores, que se enmarcan en las temáticas que se estudian en el presente trabajo; espacio público, movilidad peatonal, seguridad ciudadana, prevención situacional y la importancia de la participación ciudadana, para que permitan entregar los lineamientos teóricos con los cuales es posible realizar una evaluación ex post.

Se estructura de la siguiente forma: se exponen definiciones y elementos de las cinco temáticas, que permitan verificar y medir intervenciones urbanas como los paseos peatonales. Cabe destacar que no se lleva a cabo una discusión teórica conceptual sobre cada una de las materias, ya que dicha discusión supera con creces los objetivos de esta investigación.

Cabe señalar además la importancia y tratamiento que se le da al factor teórico en esta investigación ya que es de suma relevancia, con el fin de generar en el lector un conocimiento general, que le aportará información concreta y trabajada sobre estos temas; con el fin de lograr transmitir los lineamientos que surgen a través de dicho marco teórico para realizar la metodología de la investigación, y de la importancia de cada una de dichas materias en las intervenciones del Estado en la ciudad, a través de las diferentes implementaciones de las políticas públicas. La importancia como es en el caso de estudio, el rol fundamental que juega en el escenario de los actores públicos, el Gobierno Local.

“Una de las funciones más importantes que deben asumir las municipalidades, es el ordenamiento territorial de su comuna, y quizás sea una de las que más incida de manera directa en la calidad de vida de sus habitantes. La convivencia armónica de las diferentes actividades que se desarrollan en el espacio local, es fundamental para que las personas puedan desarrollarse de una manera más plena, es tal vez por ellos que en el momento de clasificar los distintos ámbitos en que se desenvuelve la administración de la comuna, desde el Estado se ha considerado que en esta materia, es donde los municipios tienen mayor responsabilidad. Es razonable entonces que conjuntamente a la aplicación de las herramientas técnicas, se considere como un elemento de vital importancia a la participación de los principales protagonistas afectados con el proceso de regulación territorial, la comunidad, pues las soluciones que se alcance tiene incidencia directa, puesto que alcanza sus condiciones básicas de vida.” (PLADECO 2004-2010, Pág. 71).

#### 4.1.- ESPACIO PÚBLICO.

Para comenzar a hablar del espacio público primero hay que definir donde se inserta, que es en la ciudad. La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (O.G.U.C.) define el espacio público como un “Bien Nacional de Uso Público.” Y según definición entregada por el Ministerio del Interior, son los “Bienes Nacionales de Uso Público de libre acceso para toda la comunidad. En general corresponden a áreas verdes y sus equipamientos, como también a los espacios de circulación de personas.” (Subsecretaría de Prevención del Delito, 2011).

Para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (M.I.N.V.U.), los espacios públicos son básicamente: plazas urbanas y lugares significativos, las calles, los parques urbanos y los edificios del contexto; y sus elementos son: “los muebles urbanos, los árboles, los pavimentos, las fuentes de agua, las circulaciones vehiculares, el arte público, la publicidad y paisaje urbano, los rótulos urbanos, los juegos infantiles, los escenarios, los elementos recreacionales y deportivos, los cierros, ciclovías, redes de infraestructura y circulaciones peatonales.” Dicha definición se delimita en “alusión directa al espacio de las ciudades ocupado por la gente para circular y para detenerse, en otras palabras para interactuar, construyendo de esa manera la vida colectiva”. (MINVU, 2003. Pág. 31).

Los principales campos de estudio del espacio público han sido la arquitectura y el urbanismo moderno, identificándose a través de la revisión bibliográfica la predominancia de 3 concepciones al momento de definirlo:

- 1.- La teoría del urbanismo operacional y de la especulación inmobiliaria, que entiende el espacio público como lo que queda después de construir un espacio privado, donde sus funciones centrales son las de vincular los espacios privados y crear espacios para la recreación, intercambio, información y producción de hitos históricos.
- 2.- La siguiente se basa en lo jurídico, y se relaciona con el concepto de propiedad y apropiación del espacio, donde el espacio público es exactamente lo opuesto a lo privado, siendo todo lo que no es de un particular y el cual es asumido por el Estado como garante del interés general.
- 3.- La tercera es de carácter más filosófico, y trata espacio público desde la idea del tránsito de lo privado a lo público, donde el individuo pierde su libertad debido a que se genera una situación de colectividad, que provoca un proceso de alienación y negación del individuo. (Robles, Elena. 2008. Pág. 20)

Quedarnos solamente con una definición en base a aspectos más físicos, estructurales y de propiedad o gestión pública, restringe demasiado su

concepción, ya que excluiría variables individuales y sociales que determinan estos lugares. (Carrión, F. 2005).

Fernando Carrión, habla de 4 condiciones fundamentales que definen el espacio público:

- 1.- Simbólico, que es capaz de generar identidad en base a 2 formas: la pertenencia y el rol. Es el espacio donde se representa la ciudadanía y a su vez es un espacio representado por ella.
- 2.- Simbiótico, es un lugar de integración social, de encuentro, donde las relaciones se expanden y la diversidad se respeta. El espacio público sería el lugar de la ciudad donde se daría el sentido de colectividad a la población.
- 3.- Intercambio, el espacio público como un medio de intercambio de bienes, servicios, información y comunicación.
- 4.- Civismo, el espacio público donde se forma y genera la ciudadanía, junto con la conciencia social y colectiva, donde toda la acción se despliega y manifiesta.

No es siempre fácil enumerar cuales son las características que debe poseer un espacio público, “basta muchas veces la simple observación de lo que ocurre en cualquier ciudad o población para distinguir cuáles son los espacios que cumplen claramente las condiciones. El mejor indicador es el uso real que los habitantes hacen de esos espacios. Por bien diseñado que esté, por grande que haya sido la inversión, un espacio público que permanece desierto a lo largo del día, constituye un fracaso desde el punto de vista de la vida urbana.” (Verdaguer, Carlos. 2005. Pág. 5)

A esto se suma que para el caso promedio de la mayoría de las ciudades latinoamericanas, con un estado pobre que sólo tiene capacidad de legislar y no de invertir en proyectos públicos, donde dicha situación es aprovechada por inversores privados, que generan grandes inversiones en el interior de los terrenos, se convierte cada vez más inviable minimizar la segregación espacial y social, cuando el impulso fundamentalmente se genera por el ingreso monetario, sin considerar aspectos más amplios del desarrollo urbano (Carrión 2001, Souza 2009). Por lo que la necesidad de una visión más integral del hábitat humano es fundamental para volver a la práctica del diseño en el espacio público, el diseño urbano, que parte del entendimiento que la ciudad es una parte del territorio, tanto natural y cívico (Inzulza y Cruz 2014).

Por lo que en algunas ocasiones las intervenciones en el espacio público que realiza la administración pública, se encuentran con resultados de evaluación no muy positivos por parte de la ciudadanía, “debido a una valoración inadecuada de las necesidades, deseos y expectativas reales de los usuarios a los que se destinan.” (Verdaguer, Carlos 2005. Pág. 6)

Por ello, en el espacio público se presentan dos escuelas de pensamiento en relación al diseño urbano (Carmona et al 2003), la primera bajo un enfoque instrumental, donde el entorno construido se contempla desde una perspectiva pictórica donde el carácter formal de la realidad urbana constituye un escenario determinado, según lo propuesto por Camille Sitte en 1889. Y la segunda tiene en cuenta los aspectos sociales del contexto urbano, centrándose en la percepción de los espacios urbanos por los usuarios, según lo señalado por Lynch en 1960; el reconocer a los habitantes como un componente fundamental de la construcción urbana, en la forma que lo utiliza y lo conquista para hacerlo propio (Inzulza y Cruz 2014).

Dentro de este segundo enfoque es posible volver a la idea de un diseño cívico, propuesto en el siglo 20 por Adshead (1910), donde propone que una ciudad bien planificada es en la que no solamente el aspecto físico cumple con lo estético y funcional; sino que existe un crecimiento sostenible de los individuos y de la comunidad, permitida a través de la apropiación del espacio y la vida comunitaria. Por lo anterior, el diseño cívico es el que articula la relación entre la población urbana y el espacio que ocupan, su movilidad y la morfología del entorno construido que habitan, con el fin de lograr espacios públicos funcionales y agradables (Inzulza y Cruz 2014; Moughtin 1999; Kostof 1991; Krier 1979).

Y para que la articulación sea exitosa, entre el tejido físico y social, como señalan Inzulza y Cruz (2014), se puede extraer siete aspectos claves en la observación del trabajo realizado en English Partnership on the Urban Design Compendium (EP & HC 2007) que informan de un buen diseño: (i) promover espacios para la gente, (ii) asignar valor a los elementos y la estética existentes, (iii) generar continuidad en la conexión de la ciudad, (iv) integración entre el entorno construido y el paisaje, (v) el mantenimiento de buenas proporciones morfológicas y una mezcla equilibrada del uso de la tierra, (vi) la gestión de la inversión y la producción y (vii) diseñar para provocar un cambio positivo.

Por lo expuesto anteriormente, a partir de trabajos de los autores señalados, es posible argumentar la importancia de lo social en el diseño y construcción del espacio público, en la formación del entorno urbano; como una respuesta frente a modelos que conllevan a un funcionalismo exagerado de la modernidad, así como modelos que funcionan bajo la lógica del desarrollo de bienes raíces que son insostenibles en el tiempo.

## **4.2.- MOVILIDAD PEATONAL EN EL ESPACIO PÚBLICO.**

Para enmarcar lo que consideraremos como movilidad peatonal, lo primero es comenzar a indicar una serie de definiciones de la misma y su contextualización en la ciudad. Es importante considerar que en este estudio la movilidad peatonal, debe ser entendida dentro de un sistema de red urbano, que permite la movilidad dentro de la ciudad; y que su funcionalidad es tan importante como todos los otros componentes de dicha red.

“Cuando hablamos de movilidad urbana, ésta está referida a las distintas formas de desplazamiento que se generan dentro de la ciudad. Y cuando nos referimos a la movilidad peatonal, hablamos de” fortalecer el papel del peatón en favor de una nueva cultura de la movilidad sostenible que permite reconstruir la proximidad como valor urbano”. (Ayuntamiento de Sevilla, 2007).

Kevin Lynch (1960) señala que la imagen pública de la ciudad es la superposición de muchas imágenes individuales. Y esas imágenes públicas son representaciones mentales comunes que hay en el conjunto de una ciudad. Nikos Salingaros (2005), hace una analogía entre las conexiones mentales y las conexiones entre los elementos urbanos que dan lugar a una ciudad; por lo que señala que el tejido urbano es una estructura de complejidad. Y establece la existencia de 3 principios generales que se desarrollan en la conformación de la red urbana:

- 1.- La red urbana no puede existir sin un mínimo (y muy grande) número de conexiones, “si no hay suficiente complejidad, la ciudad está muerta, si tiene complejidad sin la suficiente organización una ciudad llega a ser caótica e invisible”. La ciudad imita los procesos humanos del pensamiento y ambos dependen de establecer conexiones.
- 2.- En la ciudad, los caminos y las trayectorias son las conexiones de la red, y las examina a través de su estructura y jerarquía apropiada.
- 3.- Señala además que es necesario en muchas situaciones donde se necesita inhibir o controlar las conexiones, la necesidad del uso apropiado de límites.

### **PRINCIPIOS ESTRUCTURALES DE LA RED EN LA CIUDAD.**

Lynch señala que establecemos vínculos con partes de la ciudad y que su imagen esta embebida de recuerdos y significados. En la facilidad con que puedan reconocerse y organizarse sus partes de manera coherente, se genera la cualidad visual de la legibilidad de la ciudad. Una ciudad legible hace que sus

diferentes lugares o sendas sean fácilmente identificables y que se agrupen también en una pauta global. Los 5 elementos básicos que identifican la imagen de la ciudad, que son necesarios para el individuo actúe acertadamente en su ambiente son: sendas, bordes, barrios, nodos e hitos.

Siendo “las sendas los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas.

Las sendas con orígenes y destinos claros y bien conocidos: identidad vigorosa, contribuyen a mantener ligada la ciudad y dan la sensación de la posición del observador... escala, red, dirección, identificación y carácter de la senda”.

Los bordes son los elementos lineales que el observador no usa o no considera senda. Son los límites entre dos fases o rupturas de la continuidad. Constituyen los bordes a referencias laterales. Los que aparecen más fuertes son los visualmente predominantes, y son los que pueden ser al mismo tiempo sendas en que la imagen de la circulación es predominante, es decir una senda con características de límite. Los nodos son los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar el observador; pueden ser puntos de ruptura en el transporte, cruce o convergencia de sendas, paso de una estructura a otra o concentración de un uso por parte de las personas. Algunos de estos nodos se yerguen como símbolo e irradian su influencia para un barrio de la ciudad.

Para Salingaros, la red urbana de movilidad, “está conformada por todo el exterior y por los elementos conectivos como áreas peatonales y verdes, muros libres, sendas peatonales y caminos que van desde una ciclopista hasta una autopista. Por lo que señala que el proceso que genera la red urbana puede ser resumido en 3 principios generales:

1.- NODOS – la red urbana se basa en nodos de actividad humana cuyas interconexiones conforman la red y la distancia entre ellos es la forma en que deben ser unidos.

2.- CONEXIONES – son las que permiten llegar fácilmente a cualquier punto, y preferentemente debería existir muchas y distintas trayectorias hacia esos puntos. Por ejemplo en las trayectorias peatonales, consisten en tramos cortos y rectos entre los nodos y con cierta longitud máxima.

3.- JERARQUÍA – El ordenamiento jerárquico de distintos tipos de trayectorias es crucial para crear una red de conexiones. El proceso de organización sigue un orden: comienza con las escalas menores (sendas peatonales) y progresa hacia las escalas superiores (calles de creciente capacidad). Si no existe cualquiera de los niveles de conectividad, la red se vuelve patológica.

Es importante señalar que el autor en este último punto, debido a que en la importancia de las jerarquías, algunas veces, y principalmente en este último tiempo de mayores adelantos tecnológicos, los planificadores urbanos ignoran la importancia de las conexiones peatonales y se le da mayor importancia a las conexiones del vehículo motorizado. La importancia y efecto que tiene el urbanismo en el comportamiento de las personas, según resalta Handy (1996), en que el entorno urbano circundante juega un gran papel en la decisión de caminar como un modo de transporte para desplazarse, el contar con una red peatonal continua fomenta la caminata como modo de movilidad.

## INDICADORES DE MOVILIDAD.

En Chile la Secretaria de Planificación de Transporte (SECTRA) efectúa periódicamente levantamiento de información de movilidad en diversas ciudades del país. A raíz de ellos se han generado indicadores de movilidad para las ciudades más pobladas y entregan además patrones de movilidad. Dichos indicadores son:

- Tasa de motorización (relación entre el número de vehículos y número de habitantes)
- Tasa de viajes (cantidad promedio de viajes diarios generados por hogar y por persona, en un día laboral de temporada normal. Siendo el viaje todo desplazamiento efectuado en la vía pública y con un propósito determinado entre dos lugares, origen y destino.)
- Viajes por modo (efectuados en medios de transporte privado, público, caminata y otros, para un día laboral de temporada normal. Definiendo la caminata como un viaje efectuado exclusivamente a pie.)
- Tiempo promedio de viaje (duración promedio del viaje realizado en transporte privado y público.)
- Velocidad media (velocidad promedio de los vehículos de transporte público y privado en períodos de horas punta.)
- Flujo vehicular horario (modelación de las redes viales estratégicas de los sistemas de transporte urbano)
- Parque vehicular (información entregada por el Instituto Nacional de Estadísticas – INE – cantidad de vehículos en circulación.)

Y de acuerdo a encuestas realizadas por SECTRA, en relación a viajes origen – destino, alrededor de un tercio de los viajes corresponden al modo caminata en la mayoría de las ciudades chilenas, aunque existiendo obviamente variaciones entre ciudades. El Gran Santiago según datos entregados en el último

levantamiento de información realizado, en relación a los viajes por modos, la caminata comprende el 36.8% de dichos viajes.

“Estas cifras probablemente subestimen la importancia de la caminata debido a los problemas que habitualmente presenta la recolección de datos de viajes peatonales. Además los viajes hechos en otros modos ya sean privados o públicos, contienen uno o más tramos de acceso/egreso a pie.” (SECTRA 2012, Pág. 13)

Considerando en este estudio que dichos conductos para la movilidad peatonal en el espacio público son, como las define MINVU las aceras, calles peatonales, paseos plazas, plazoletas, islas – refugios y el entorno de las esquinas y “que surgen a partir de la vialidad y que se unen a parques y otras zonas comunes de una ciudad para configurar un escenario principal de la vía pública. Estos espacios ofrecen un medio de desplazamiento de las personas...pero deben ser entendidos no solamente como una superficie que sirve a la función del transporte; sino también como lugar de encuentro, de esparcimiento y hasta de identificación, si ellas consiguen generar ambientes que reflejen un espíritu urbano peculiar.” (MINVU, Manual de Vialidad Urbana, 2009).

Complementando lo anteriormente señalado y entendiendo que el peatón no solamente necesita un medio, un conducto para moverse, sino que también busca otros beneficios. Por ejemplo estudio realizado por SECTRA, sobre la movilidad peatonal, señala que si bien en la ciudad se destinan espacios públicos para facilitar la movilidad peatonal a través de la caminata, la incorporación de los elementos que facilitan dichos desplazamientos, requieren debido a su importancia de “procedimientos de evaluación que den cuenta de los beneficios que otorgan estos proyectos a los usuarios, y no solo de los costos, como ha existido hasta ahora.” (SECTRA 2012, Pág. 1) Y señala además que se observa en los casos analizados, que debido a una inadecuada infraestructura, se deriva en problemas de la circulación peatonal. Para ellos dicho análisis de SECTRA ponen el énfasis en los requerimientos o necesidades de los peatones y los agrupa en 4 grandes grupos:

- a) CONTINUIDAD – contar para el trayecto peatonal, de un punto de origen hasta su punto de destino, de una infraestructura prevista para ello, sin interrupciones y con la posibilidad de realizar el trayecto por la ruta más directa posible.
- b) SEGURIDAD – dada por tres componentes principales, el riesgo de accidentes por el flujo de vehículos motorizados, el sufrir actos delictivos (asaltos) y el riesgo de sufrir alguna caída debido al mal diseño y/o estado de la vía peatonal. Es importante considerar en este

requerimiento que el peatón es el usuario más vulnerable dentro del sistema de movilidad urbana.

- c) CALIDAD – referente a los factores que hacen de la caminata un evento cómodo y agradable, tales como velocidad de circulación, calidad escénica del entorno urbano (arquitectura, paisaje natural, etc.), protección climática, distancia entre acera y calzada, niveles de ruido, olores, sistema de drenajes de aguas lluvias, texturas superficial de la acera, existencia de pendientes, equipamiento urbano, iluminación, etc.
- d) INFORMACIÓN – la existencia de elementos de orientación que faciliten el desplazamiento, tales como nombres de calles, señales indicativas de la dirección y ubicación de hitos urbanos relevantes, planos del sector, etc.

Señala además que para realizar un diagnóstico de la situación actual o para verificar un diseño propuesto, sugiere que una de las formas de poder realizar estudios es mediante “auditorías peatonales”, considerando los 4 grupos anteriormente indicados. Ya que por medio de este elemento de análisis se podría verificar la situación o el proyecto que se está auditando, que capacidad de atender las necesidades del peatón posee. Las auditorías deben basarse en lista de chequeo, en un proceso de participación ciudadana, en estudios de base de tránsito vehicular y peatonal, y en el juicio de expertos. Para el caso de la lista de chequeo el estudio de SECTRA realiza una proposición parcial sobre los componentes que deberían contener, cada uno de los 4 grupos, para detectar fallas y las necesidades del peatón. La auditoría no constituye un catastro pero es un recorrido por la zona de estudio que permite detectar los posibles principales problemas recurrentes y se realiza el ingreso de la información de manera manual. (SECTRA 2012, Pág. 49,50 y 55).

Si bien existen otros mecanismos o formas de analizar el diseño y creación de los espacios públicos destinados para la movilidad peatonal, como lo son en este caso los paseos peatonales, por ejemplo sistemas de medición de la capacidad y nivel de servicio de espacios peatonales mediante extrapolación del concepto clásico de nivel de servicio para flujos vehiculares utilizados por la ingeniería de tránsito (SECTRA 2012, Seneviratne y Morral, 1985b). Donde interesa determinar la relación entre velocidad, volumen y densidad del flujo (SECTRA 2012, Polus, et al, 1983), sustentado en que dichos parámetros llevan implícito características de los propios peatones, edad, género, salud física, propósito del viaje y las propias características del entorno en que se desarrolla el viaje, topografía del terreno, etc.

Existiendo de esta manera diferentes manuales para el diseño de espacios peatonales, particularmente diseño de veredas peatonales, como por ejemplo Highway Capacity Manual (HCM 2010), que se basa en modelos de flujo

peatonal encontrados en autores como Pushkarev (1975), Fruin (1990), Navin y Wheeler (1969), que fueron obtenidos en entornos como Inglaterra o Estados Unidos. Podemos encontrar hoy en día una variedad de métodos de modelación y simulación computacional de la red vial, pero que requieren el ingreso de grandes cantidades de información necesarias para las diferentes variables definidas, por ejemplo encontramos programas como TRANUS, VISSIM, en el cual dentro de sus variadas aplicaciones y funciones de la red y modelos de movimiento, se encuentra el tránsito urbano y se puede realizar una simulación de interacción entre peatones y su entorno. La existencia además de sistemas de medición de la movilidad peatonal mediante la utilización de sensores, como los son por ejemplo las cámaras de video, ya que permite realizar una gran variedad de estudios posteriores, pero que presenta inconvenientes como por ejemplo, el costo de la instalación de las diferentes cámaras en diferentes puntos del área de estudio y la correcta y adecuada ubicación de dichos puntos.

Como se ha señalado anteriormente, existen diferentes formas de estudios de la movilidad peatonal. Pero por lo general existe una amplia disponibilidad de información y sistemas de evaluación de viajes motorizados, que contrasta con los modos de viajes no motorizados, como lo es la caminata.

Como también hay diferentes formas de estudios mediante manuales y sistemas de modelación para etapas de anteproyectos y proyectos de las diferentes intervenciones que se realizan en la ciudad en relación a la movilidad urbana. Y dentro de esta movilidad, más difícil aún son los relacionados a evaluaciones y mediciones que se realicen en etapas posteriores a la construcción de los espacios públicos destinados al peatón.

“En la actualidad, debido a la inexistencia de métodos para cuantificar los beneficios derivados de la ejecución de proyectos orientados a mejorar la infraestructura peatonal, no se cuenta con herramientas adecuadas para la evaluación de proyectos peatonales, haciendo difícil su justificación, razón por la cual el espacio e infraestructura destinado a la actividad peatonal ha pasado a ser el resultado de políticas e inversiones destinadas a otros fines, más que el producto de intervenciones planificadas y concertadas directamente para el peatón.” (SECTRA 2012, Pág. 13)

Por lo anteriormente expuesto y debido al alcance de este trabajo, en tiempo y recursos, es que nos parece sumamente atingente realizar para el análisis de la movilidad peatonal en la ciudad, metodologías de observación en terreno y participación ciudadana en relación a lo creado en la zona de estudio.

#### **4.3.- DEMANDA DE SEGURIDAD CIUDADANA EN EL ESPACIO PÚBLICO.**

Como se señala anteriormente, una de las necesidades y requerimientos solicitados por las personas para la movilidad peatonal, es la seguridad en las calles. Siendo hoy en día una de las problemáticas sociales que más preocupa y concentra la atención de la ciudadanía. La seguridad se ordena en torno a diversos ejes, algunos de los cuales se destacan aquí: i) la seguridad individual y seguridad colectiva, ii) la seguridad de las personas y seguridad del Estado, iii) la seguridad como bien público, iv) seguridad y derechos humanos, v) seguridad y democracia y vi) seguridad como factor clave para el bien común y el desarrollo. (CIDEPOL. Pág.5)

En esta investigación entenderemos la seguridad no solo como la acción del Estado para proteger al ciudadano, sino también el asegurar su calidad de vida, lo que se define como Seguridad Ciudadana.

“La evolución de un concepto emergente en la década de los ochenta, particularmente en los noventa y su entrecruzamiento con avances importantes en materia de inclusión de la doctrina de los derechos humanos en el debate y agenda pública han hecho que la seguridad ciudadana exprese la transición desde una forma y visión reduccionista de la seguridad, que la subordina únicamente a la respuesta policial y legal por parte del Estado y sus órganos (donde el referente más actual son por ejemplo, riesgos globales como el terrorismo y narcotráfico, entre otros flagelos de la vida moderna), hacia un enfoque más amplio e integral vinculando a la necesidad de abordar, controlar y superar los riesgos “cotidianos” que afectan a las personas.

En esencia, podría decirse que la seguridad ciudadana es un “bien”, una “aspiración”, una “condición” a alcanzar, en la que el riesgo y la amenaza se reducen o, al menos contienen, y que no se conciben al margen de las condiciones de la democracia y tampoco alejada de una gestión pública basada en la persona como principal beneficiario.” (CIDEPOL. Pág. 6).

Como se indica anteriormente la seguridad ciudadana se vincula a la ausencia de delincuencia y el temor a ella, y ha influido cuantiosamente en cómo se lleva la vida social de una colectividad, en especial las situadas en zonas urbanas, ya que la precepción de temor se desarrolla más fuertemente en las ciudades, catalogándose en gran medida como una problemática principalmente urbana.” (Robles, Elena. 2008. Pág. 30).

Existe actualmente un creciente interés por estudiar la inseguridad en las ciudades, de acuerdo a diferentes investigaciones realizadas por distintas organizaciones internacionales, por ejemplo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Programa de Naciones Unidas para el

Desarrollo (PNUD), el Instituto Interamericano de Derechos Humanos (IIDH) y la ONU-Hábitat, las que plantean “la necesidad de implementar enfoques comunitarios y participativos que reduzcan los factores de riesgo principalmente en los grupos susceptibles de ser victimarios o víctimas de la violencia y/o delincuencia y además fortalecer al individuo y a la comunidad, con el objetivo de solucionar estos conflictos.” (ONU-Hábitat, 2009).

En Chile según encuesta ENUSC 2012 el tercer problema importante en el país es justamente la delincuencia. Ya que frente a la consulta ¿Cuál de los siguientes lugares usted evita para no ser víctima de la delincuencia?, en primer lugar con un 18,6% se ubicó la respuesta, “Algunas calles” y en segundo lugar con un 13,5% “Plazas y Parques”.

Siendo estos lugares del espacio público, calles, plazas y parques los peores evaluados, con notas insuficientes para dichos espacios. Y el informe indica además que dentro de las principales causas de los niveles de delincuencia en el barrio, la población señaló, la falta de intervención del municipio en problemas sociales del barrio y la falta de iluminación de calles y casas del barrio.

Debido a la cercanía con la población y sus problemáticas, los municipios, son quienes tienen un desafío importante, para “implementar políticas focalizadas en prevención y control de la violencia y la criminalidad.” (Dammert, Lucia. 2004. Pág.10)

“Siendo la ciudadanía la fuente y fin de la violencia urbana se requiere su participación en la solución del problema. Pero también una nueva institucionalidad que la asuma, en lo que bien podría participar la Municipalidad, por ser el órgano estatal más cercano a la sociedad civil y a la vida cotidiana.” (Carrion, Fernando. 2002)

Una de las maneras de abordar la inseguridad, es a través de la prevención del delito. Donde se postula en la “Declaración del Milenio” realizada por la Asamblea de Naciones Unidas en el año 2000, medidas preventivas para evitar la delincuencia, las cuales muestran a largo plazo mayores eficiencia que las medidas referidas a la represión (Castillo y Rau. 2008).

Las estrategias para dicha prevención deben incorporar diferentes enfoques, y considerar modelos de mayor integralidad y complejidad:

- Prevención situacional: prevenir los delitos reduciendo oportunidades de cometerlos, aumentando para los delincuentes el riesgo de ser detenidos, incluso mediante el diseño ambiental.
- Prevención social: la prevención mediante el desarrollo social, conocer y trabajar en las características sociales, personales y familiares, centrando la atención en el riesgo y los factores de protección relacionados con la delincuencia y la victimización

- Prevención para la integración o reintegración: prevenir la reincidencia, asistencia para la reintegración social de los delincuentes (programas de reintegración)
- Prevención comunitaria: prevención basada en la localidad, mejorar las condiciones del vecindario, que influyan en la delincuencia, la victimización e inseguridad, mediante el fomento de iniciativas, la aportación y la decisión de los miembros de la comunidad. (ONU. 2002. Pág. 64)

## PREVENCIÓN SITUACIONAL.

La prevención situacional disminuye la oportunidad que se cometa un delito y la percepción de inseguridad de los habitantes de un territorio, mediante el uso de estrategias ambientales y arquitectónicas orientadas a configurar espacios de calidad integrados con la trama urbana; lo que aumenta el control social y visual, además de promover su uso por diferentes actores, en distintos tiempos y horarios.

Principios fundamentales de la prevención situacional: participación y articulación comunitaria, integralidad de los proyectos, accesibilidad y movilidad peatonal, vigilancia natural, territorialidad y actividad humana, configuración de usos y sentido de mantención. “La Prevención Situacional del delito y la violencia interpersonal, está orientada a modificar factores y condiciones de riesgos físicos y espaciales en un determinado entorno urbano, con el fin de disminuir las oportunidades de comisión de delitos y violencias, reducir la percepción de inseguridad de la población y facilitar el control social de la comunidad sobre espacios urbanos comunes. Las intervenciones de carácter situacional contribuyen a la prevención en espacios urbanos en los que se han detectado concentraciones en denuncias y/o detenciones por delitos; o bien en los que se han concentrado ciertas características que generan percepción de inseguridad en la población.” (Subsecretaría de Prevención del Delito, 2011. Pág.2).

Cabe indicar que en el principio de participación ciudadana y articulación comunitaria, se señala en dicho informe que: “el habitante es experto en su sensación de seguridad e inseguridad respecto de su espacio; su conocimiento intuitivo es un factor clave para la prevención situacional. Por tal razón, el habitante (vecinos, escolares, comerciantes, mujeres, adultos mayores, entre otros) deben hacerse parte en las distintas etapas del proceso, participando en el diagnóstico, elaboración de la estrategia, ejecución y posterior evaluación del proyecto”.

En relación a la integralidad de los proyectos, señala que “el diseño de los espacios debe tener una visión integral sobre el uso que le darán distintos grupos de personas...son componentes esenciales la observación de la diversidad de la población...rutinas y costumbres asociadas al espacio público, como también las redes y dinámicas de organizaciones sociales y actores claves...la consideración de estos aspectos permitirá que los espacios intervenidos se usen con mayor frecuencia y a distintas horas.”.

Ray Jeffery y la “Prevención del delito mediante el diseño medioambiental”, que trata sobre el espacio y las condiciones que facilitan o restringen la posibilidad que se efectúe un delito, en cuanto a la disminución del mismo, plantea que es probable lograrlo a través de la modificación de las características del entorno físico mediante estrategias basadas en el diseño ambiental y la inclusión de principios básicos como vigilancia, territorialidad, control de accesos y participación comunitaria. (Jeffery, C. Ray 1972. CPTED)

Debido a lo anterior, elementos a ser considerados y que favorecen la percepción de seguridad y que pueden aportar a la prevención de ciertos delitos en el espacio público son; la importancia de la accesibilidad y movimiento peatonal, mediante accesos convenientes para el tránsito peatonal y rutas definidas, claras y orientadoras; el control que pueden ejercer las personas producto del mejoramiento de visibilidad en un espacio favorecen la vigilancia natural por parte de los vecinos; la territorialidad y actividad humana, mediante el reforzamiento del sentido de afecto del habitante hacia su entorno, por lo cual cuidará ese espacio, la configuración de usos, mediante la contribución a la cohesión social de la comunidad, el acoger diferentes usos en diferentes horarios además de respetar la diversidad de la población ayuda a mantener un espacio con altos niveles de actividad y ocupación, evitando su deterioro y abandono y el sentido de mantención, ya que espacios donde los vecinos participan del orden, cuidado y limpieza, son espacios que tienen menores posibilidades de ocupación por parte de grupos negativos. (MINVU, Orientaciones Técnicas. 2014. Pág. 21,22).

#### **4.4.- PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y ESPACIO PÚBLICO.**

Como vimos anteriormente, para crear entornos urbanos seguros y favorables para la convivencia comunitaria, se trata de crear espacios públicos que recobren el valor del lugar para estar, del encuentro, de construcción de una identidad local y de cultura democrática (Ziccardi 2012, Ramírez 2008, Borja 2003). Ya que es en el espacio público donde se ponen más claramente en evidencia las grandes desigualdades que existen en la ciudad. Y para que estos nuevos espacios que se intervienen no sean apropiados por la delincuencia, deben ser producidos y custodiados por las organizaciones vecinales (Ziccardi, 2012).

De ahí la importancia de la participación de los vecinos para ser tenidos en cuenta en las diferentes etapas que tiene el llevar a cabo un programa de intervención en el espacio público, más aún cuando lo que se busca es poder obtener información para poder evaluar el impacto de lo creado. Siendo la participación ciudadana, “la actividad organizada, racional y consciente, por parte de un determinado grupo social, con el objeto de expresar iniciativas, necesidades o demandas, de defender intereses y valores comunes, de alcanzar objetivos económicos, sociales y políticos y de influir, directa o indirectamente, en la toma de decisiones para mejorar la calidad de vida de la comunidad” (Habitat International Coalition 2012). La ciudadanía exige el fortalecimiento de sus capacidades y la ampliación de sus oportunidades de modo de lograr interiorizarse de cómo se gestionan sus recursos, específicamente a nivel local, y como este nivel crea o promueve espacios para que la ciudadanía organizada pueda presentar sus demandas. En este contexto se requiere construir nuevas formas de gobernabilidad local participativa, considerando por un lado, el fortalecer la capacidad de liderazgo y responsabilidad de los líderes locales y sus organizaciones y al mismo tiempo apoyar al gobierno local para que efectivamente responda a la participación ciudadana, mediante el aprendizaje de trabajar colaborativamente (Fernandez, V. 2012).

En Latinoamérica la incorporación de la participación ciudadana se expresa en el acuerdo adoptado por los Jefes de Estado, en el año 2002, donde se reconoció “la necesidad de promover acciones que se sustenten en la participación ciudadana, así como la importancia de instituciones que, como las entidades representativas de la sociedad civil, aseguran una participación ciudadana más activa en las cuestiones de la vida pública.”

En la ciudad de México, se puede observar el trabajo realizado por el Programa Comunitario de Mejoramiento Barrial (PCMB) del gobierno perteneciente a dicha ciudad. El cual es una importante iniciativa que se inserta en las llamadas políticas sociales urbanas, que son políticas públicas que introducen una fuerte

dimensión social a la concepción físico – espacial que ha sido la que ha prevalecido anteriormente en el tratamiento de los problemas urbanos. Y se caracteriza por involucrar a diferentes actores gubernamentales y sociales. El programa se enmarca en el reconocimiento del derecho de la ciudadanía a participar, de manera directa y representativa, en políticas públicas y en procesos decisorios vinculados directamente con su calidad de vida (Ziccardi, 2009b).

Lo interesante de este caso es que el gobierno local transfiere recursos a los ciudadanos y son ellos quienes adquieren la responsabilidad de decidir la prioridad de una obra y adjudiquen o administren su realización. Se busca crear una nueva institucionalidad para hacer más efectivas las políticas y programas sociales de inclusión social. Delegando a la ciudadanía, la conducción del proceso de transformación o creación del espacio público local.

Los cambios institucionales que redundan en “apertura” del Estado a la sociedad, facilitan el surgimiento de una ciudadanía “activa” y “deliberante”, de esta forma el reconocimiento legal de ciertos derechos de la ciudadanía de forma “pasiva” por parte del Estado, puede ir más allá. Es ahí donde se abre el espacio de la participación, que puede involucrar la definición de intereses, prioridades y control del quehacer público. Sin embargo la tradición histórica chilena, su cultura política y sus prácticas estatales no ofrecen modelos útiles para los desafíos actuales de la participación ciudadana. Creándose condiciones desfavorables para dicha participación, debido a un Estado unitario centralizado y dividido sectorialmente, con un sistema político presidencialista junto al impacto de las reformas institucionales neoliberales. Provoca que se privilegie el cambio y las reformas “desde arriba” y con “sentido nacional”, antes que aquellas dirigidas “desde abajo” y que contengan algún tipo de “ethos local” (Delamaza 2010, Salazar y Pinto 2000).

Incluso las políticas de modernización del Estado aplicadas en Chile, resultan pocos claras al respecto, si bien desde sus objetivos centrales fueron hacer más eficientes los servicios públicos y fortalecer la democracias por medio de gestión pública participativa (Comité de Modernización 2000), “en la práctica, el énfasis ha sido dado a la eficiencia y no a la participación, asumiendo la modernización del Estado un enfoque “gerencialista”, a la par de altos rangos de discrecionalidad y de autonomía que han ganado sus elites-burocráticas.” (Delamaza 2010).

En un país donde la evolución a una sociedad de consumo fue muy acelerada y la modernización se caracterizó por un fuerte grado de segmentación social y de concentración del ingreso, es particularmente importante lo realizado por el Programa Quiero Mi Barrio del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. El cual es uno de los primeros programas de intervención en barrios segregados a nivel nacional, para ciudades mayores y medias que denotaban problemas graves de

deterioro urbano y social, las cuales ameritaban intervenciones públicas por ese motivo. Nace como un programa, posterior a programas anteriores que fueron muy productivos en atacar el déficit de vivienda mediante la provisión masiva de viviendas sociales, pero que entrando el siglo XXI debe hacer frente a los problemas de zonas segregadas y la aparición de guetos urbanos en las grandes ciudades. Se puede entender que el problema que este tipo de Programa trata de solucionar, es que si bien en décadas anteriores se dieron soluciones solo a problemas sectoriales, como es la falta de vivienda, el costo fue generar una ciudad extensa, desigual, con fallas en su capacidad de integración y espacios públicos en la ciudad. El programa es un cambio paradigmático en la política sectorial del MINVU, trasladando la mirada del déficit de viviendas al déficit urbano (Arriagada, C. 2012).

Debido a esta situación, el Programa se inserta en el contexto de demandas crecientes por parte de la ciudadanía por mejor integración urbana de las comunidades pobres y sectores de bajos ingresos, adoptando en su fase piloto un modelo de intervención con tres componentes: obras o inversión, proyectos sociales y Gestión de Participación Vecinal, bajo escenarios de ciudades y barrios muy distintos. Contando con un presupuesto sectorial autónomo y un marco normativo (DS N° 14 de V. y U. de 2007) que permitió realizar 200 intervenciones localizadas en 80 comunas de todas las regiones del país. Con una población beneficiaria de más de 500.000 habitantes. El programa se planteó mejorar la calidad de vida de los vecinos y vecinas residentes en los barrios seleccionados, a través de acciones de recuperación de los espacios públicos y entornos urbanos, con la participación de los propios actores locales. El tiempo máximo de intervención que consideraba el diseño original se extendía de 24 a 36 meses, según la complejidad del barrio, y ser terminados en su fase piloto en 4 años, no obstante, debido a atrasos en la ejecución de las obras, la puesta en práctica en los hechos de los plazos previstos y ocurrieron postergaciones de los plazos de ejecución, existiendo en la actualidad algunos barrios que no finalizan la fase de cierre de las obras.

Al día de hoy, y con una nueva etapa del Programa en marcha, cobra relevancia las evaluaciones de efectos o impactos que permitan medir resultados en los barrios intervenidos, ello en cuanto al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, la definición de metas, aumentar y mejorar los espacios públicos e infraestructura urbana, incrementar el uso de los mismos, mejorar la convivencia, bajar la percepción de inseguridad y revertir los procesos de deterioro ambiental, entre otros (Arriagada, C. 2012).

Por lo antes expuesto, es de suma importancia el poder realizar evaluaciones de las intervenciones urbanas, mediante la consulta a la población beneficiada con programas de intervención en el espacio público, más aún cuando lo que se busca es poder obtener información para poder evaluar el impacto de lo creado.

## 5.- CASO DE ESTUDIO.

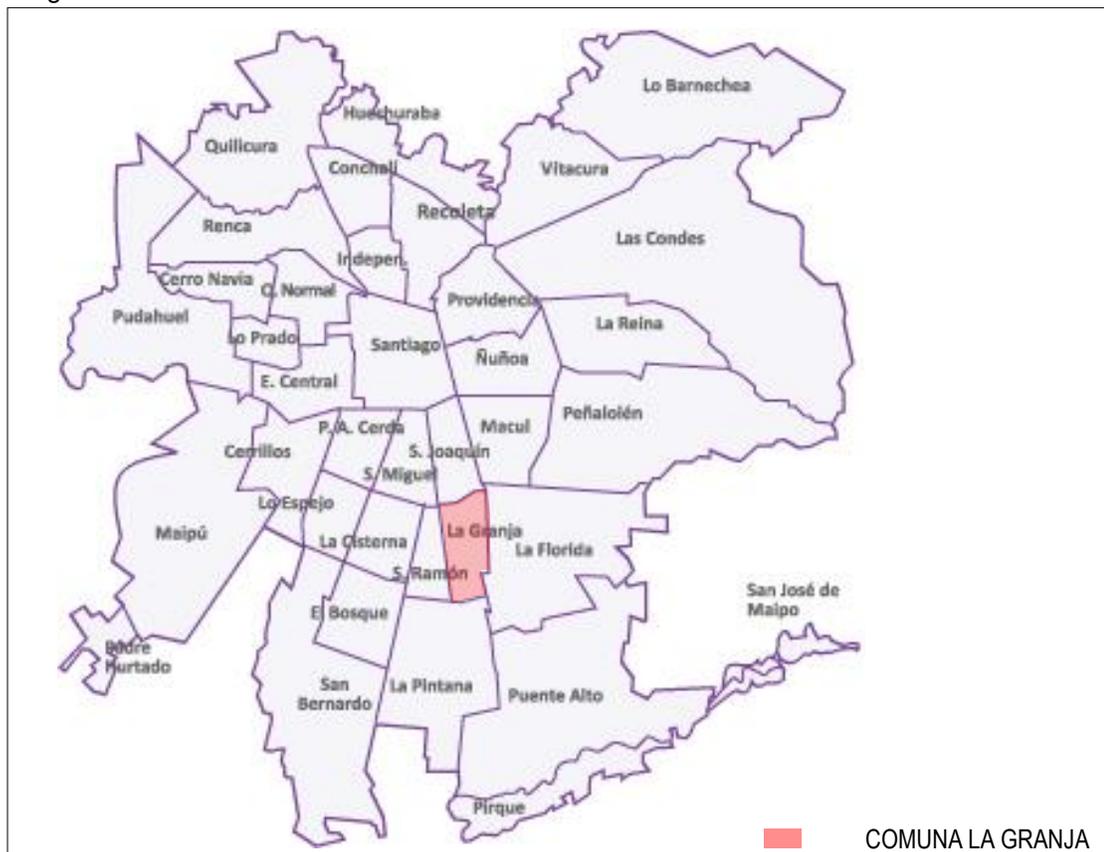
### 5.1.- COMUNA DE LA GRANJA.

#### 5.1.1.- UBICACIÓN.

La Comuna de La Granja se emplaza en el centro sur del Área Metropolitana de Santiago. Limita por el Norte con la comuna de San Joaquín, por el sur con La Pintana, mientras que por el oriente lo hace con la comuna de La Florida, y por el poniente con la comuna de San Ramón.

Cuenta con una superficie urbana en un 100%, y posee una superficie de 10,2 km<sup>2</sup>.

Figura 1: CONTEXTO DE LA COMUNA DE LA GRANJA EN LA REGIÓN METROPOLITANA



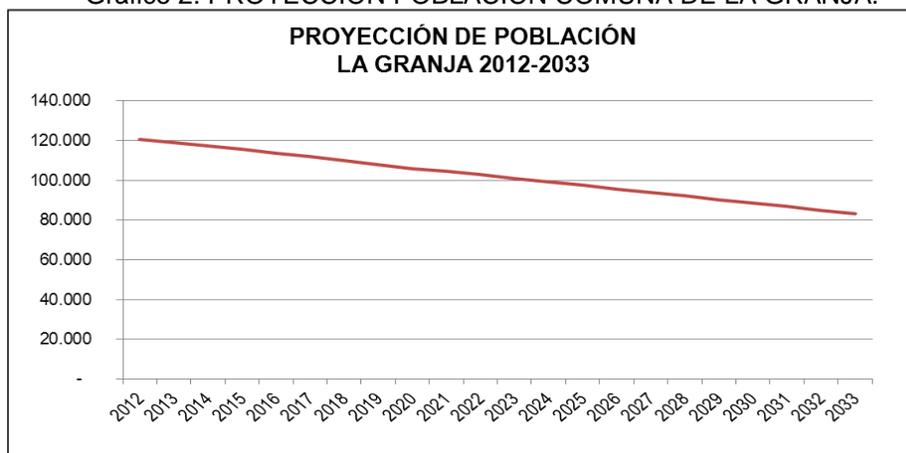
Fuente: Elaboración Propia, en base a gráfico obtenido en SECPLA – I. M. de La Granja

### 5.1.2.- CARACTERIZACIÓN SOCIAL.

Según Reporte Comunal del año 2014, realizado por el Observatorio Social perteneciente al Ministerio de Desarrollo Social (MDS), junto con información obtenida de proyecciones al año 2014, basadas en el Censo 2002, del Instituto Nacional de Estadísticas, la Encuesta Casen y datos administrativos provenientes del Ministerio de Salud, la comuna de La Granja tiene una población estimada en 120.000 habitantes, lo que representa el 1,7% de la población proyectada para la Región Metropolitana.

Estudios de la Seremi de Desarrollo Social, sobre tasa intercensal 1992 y el 2002, es posible apreciar una tasa negativa de un 0.75%. Manteniéndose para la proyección de 2012, con una tasa negativa de alrededor de 1.54%. Lo que nos está indicando un descenso en la población intercensal, y en el siguiente gráfico podemos observar el descenso en la población de la comuna según proyecciones al 2033.

Gráfico 2: PROYECCIÓN POBLACIÓN COMUNA DE LA GRANJA.

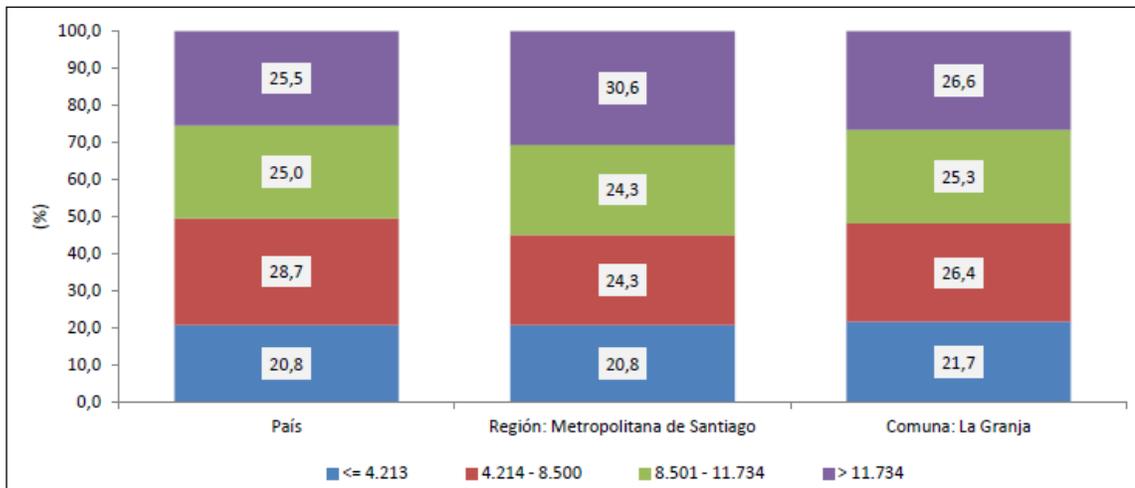


Fuente: Seremi de Desarrollo Social, a partir de fuente de datos provenientes del INE.

Para el año 2012, se estima que el 15,9% de la población comunal se encontraba en situación de pobreza la cual no difiere significativamente, en términos estadísticos, de la tasa registrada a nivel regional (11,5%) y nacional (14,4%). En cuanto a la distribución de géneros, hay una cantidad mayor de mujeres, representada por un 52%, versus un 48% de población masculina en la comuna.

Y según datos otorgados por la Ficha de Protección Social, la comuna presenta un porcentaje cercano al 50% de la población en los 2 tramos menores en dicha ficha, los que a continuación se indican:

Gráfico 3: TRAMOS DE POBLACIÓN POR PUNTAJE DE FPS (Ficha de Protección Social).



Fuente: Observatorio Social, Ministerio de Desarrollo Social.

En relación al promedio de ingreso de los habitantes de la comuna, a Abril 2013, se estima que la renta imponible promedio mensual de los afiliados al seguro de cesantía, es de aproximadamente 476,9 mil pesos, cifra inferior al promedio regional (632,9 mil pesos) y nacional (563,4 mil pesos).

En lo referente a la educación, en la comuna un 35,3% de la matrícula escolar corresponde a establecimientos municipales mientras que el 64,7% restante pertenece a particulares subvencionados. Los resultados promedio obtenidos por los alumnos que estudian en la comuna, en las pruebas SIMCE 2012, en general son menores a los observados en la región y el país, con la excepción de la prueba de Inglés de III Medio, en que las diferencias no son significativas estadísticamente.

En la dimensión salud, la proporción de la población comunal afiliada a Fonasa (asistencia de salud entregada por el Estado) que pertenece a los grupos A y B (57,7%), de menores ingresos, es mayor que el promedio regional (55,6%) y menor al del país (60,1%). Adicionalmente, la esperanza de vida en la comuna es menor que en la región para ambos géneros.

En lo relativo a la condición nutricional de la población, el año 2011, en los niños menores de 6 años controlados se observaron: (i) tasas similares de desnutrición (o en riesgo de), (ii) tasas levemente mayores de sobrepeso, y (iii) tasas menores de obesidad al comparar con los respectivos promedios regionales. Entre los adultos mayores en control, al comparar con la región, se observan tasas mayores de bajo peso, sobrepeso y obesidad.

En el ámbito de la vivienda, según información proveniente de la Ficha de Protección Social a Julio 2013, en la comuna la proporción de hogares cuyas viviendas están en condiciones de hacinamiento medio o crítico es mayor que el porcentaje de hogares en esta situación en la región y el país. En las condiciones de saneamiento de las viviendas, la comuna presenta un porcentaje deficitario similar al regional e inferior al nacional.

En lo que respecta a las condiciones del entorno, la tasa de denuncias por violencia intrafamiliar (año 2012) es mayor en la comuna que en el promedio de la región y del país. Por otro lado, la tasa de delitos de mayor connotación social es menor a sus contrapartes regional y nacional.

Finalmente, la comuna recibió aproximadamente 7.021 millones de pesos en prestaciones monetarias el año 2012, concentrándose los mayores montos en la Pensión Básica Solidaria, el Subsidio Familiar y el Aporte Previsional Solidario. Mientras en la comuna hubo en promedio, en el año, 19.059 causantes de Subsidio Familiar, destacan por su número de beneficiarios el Subsidio al consumo de agua potable (4.476 personas) y la Pensión Básica Solidaria (3.052 personas).

Si bien en la comuna existe un nivel de descenso en la población, que se sigue marcando en la comuna, La Granja tiene una importante cuota de población estable dentro de su territorio, principalmente en sus emblemáticas poblaciones. Uno de sus principales problemas es la pobreza, que se expresa en algunos sectores en condiciones inadecuadas de infraestructura y equipamiento, junto con problemas de salud como la drogadicción alcoholismo, y el embarazo adolescente. Junto con otros problemas, violencia intrafamiliar, delincuencia y narcotráfico. Por lo anteriormente señalado, La Granja, ha sido y es una de las comunas metropolitanas con más altos niveles de prioridad de inversión con recursos regionales, así como subsidios, bonos, subvenciones y aportes provenientes de diferentes programas ministeriales para atender las diversas problemáticas que se presentan en la comuna (SERPLAC. 2010).

### 5.1.3.- INFRAESTRUCTURA VIAL.

La Granja es una comuna que se ha visto impactada por intervenciones de escala intercomunal y/o regional, como es el caso de la autopista Vespucio Sur, que atraviesa el eje Américo Vespucio por los límites poniente y oriente de la comuna, de igual forma, la intervención Acceso Sur a Santiago por parte del Ministerio de Obras Públicas, que crea un importante impacto en el sector centro sur de la comuna. Y como límite poniente de la comuna, se encuentra la Av. Santa Rosa que es una vía exclusiva del transporte público Transantiago;

por donde se realiza la mayor conectividad de los granjinos con el centro de Santiago; ya sea por medio del transporte público y particular; junto con las dos estaciones de metro que cuenta la comuna, como lo son la Estación Santa Rosa y La Granja (Dirección de Tránsito, I. Municipalidad de La Granja 2014)

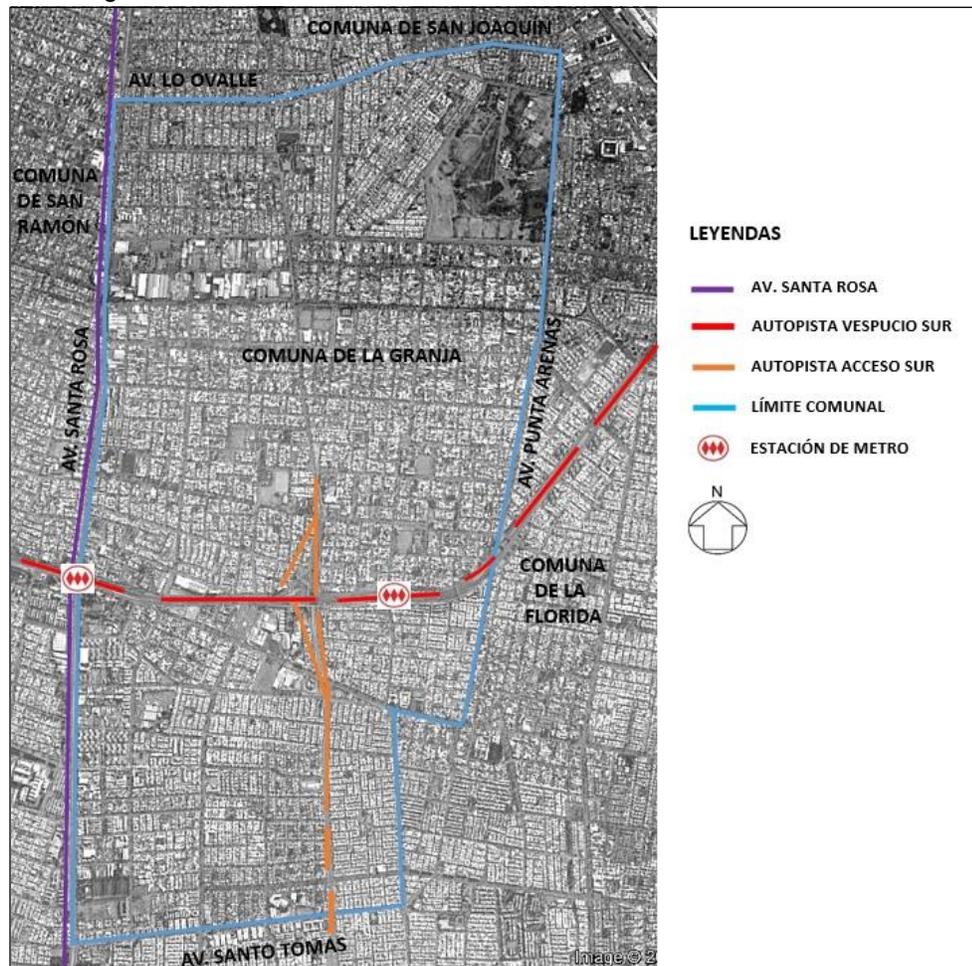
Este tipo de intervenciones han generado principalmente en las poblaciones que colindan con estas obras, fragmentación de antiguas poblaciones residenciales y creando nuevos territorios al margen de estas megas obras. Estos proyectos han implicado mejoras importantes en la conectividad de los usuarios motorizados que pueden pagar los servicios de autopistas concesionadas, pero para la comuna de La Granja, han generado la aparición de paisajes urbanos residuales, que propician las acciones delictuales, violencia e inseguridad, micro basurales, veredas en mal estado, afectando de una u otra forma la salud e integridad de los habitantes de la comuna de La Granja. (SECPLA. 2013)

Como bien lo indica un informe realizado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, para el Programa Recuperación de Barrios y su intervención en la Comuna de La Granja:

“Cabe destacar que las comunas del sector sur-poniente (La Granja), urbanamente, pertenecen al segundo anillo de extensión urbana de la Región Metropolitana, vinculadas a través de la orbital estructurante Avenida Américo Vespucio, que en el caso de la comuna de La Granja representa una dualidad espacial, por una parte otorga facilidades estructurales de conexión vial con toda el área metropolitana, actualmente conexión del Metro de Santiago y, por otra, se conforma como una barrera urbana natural, dividiendo espacialmente y socialmente a la comuna en dos zonas norte y sur.” (MINVU, 2010. Programa Recuperación de Barrios).

Situación que se puede observar en la imagen siguiente:

Figura 2: PLANO VIALIDAD PRINCIPAL DE COMUNA DE LA GRANJA.



Fuente: Elaboración propia con base en el Plano correspondiente al PRC de la Granja 2012 – Vialidad y Google Earth 2014.

#### 5.1.4.- INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA.

Los últimos 10 años, en La Granja mediante postulación a financiamientos regionales, fondos externos, ha sido posible ver que el enfoque comunal se ha desarrollado hacia el rescate de los espacios públicos y la educación, donde se destacan emblemáticos proyectos culturales y urbanísticos.

Dentro de los lineamientos del último PLADECO 2004-2010, que representa la visión institucional de la comuna, se identifica a la intervención de los espacios públicos, como una de las formas para lograr el empoderamiento y la participación comunitaria. Es primordial entonces, además de crear nuevos

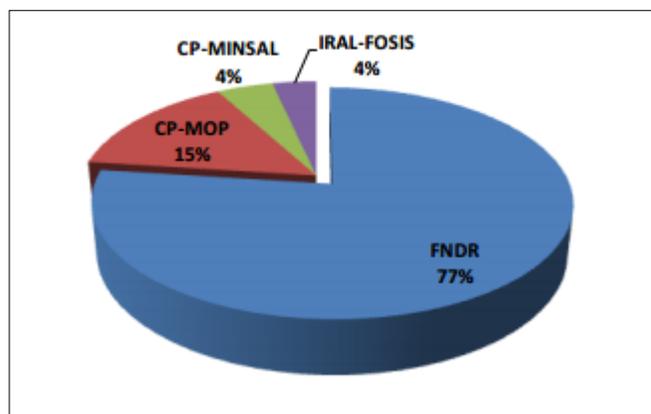
espacios de encuentro, la capacidad de reacondicionar espacios subutilizados que hoy no brindan sus potenciales beneficios a la comunidad. De igual forma, es importante considerar que el mejoramiento de los espacios públicos comunales apunta por un lado a la implementación de espacios que sean más amigables para la comunidad, como también que sean menos propensos para la generación de hechos delictuales (SECPLA. 2013).

La administración local ha llevado a cabo una importante inversión en espacios públicos y en servicios comunitarios, buscando que la comuna se vaya transformando en una comuna para vivir en ella, con mejores niveles de calidad de vida, así lo demuestran los diferentes proyectos postulados a fondos P.M.U., P.M.B., F.R.I.L., F.N.D.R., Circular 33, Pavimentos Participativos SERVIU, Programas de Reparaciones de la SECREDUC, entre otros. Los fondos ejecutados durante los últimos 10 años en la municipalidad, corresponden en promedio, en un 62% a fondos del F.N.D.R., en un 16% al P.M.U., en un 13% al P.M.B., y un 8% a otros fondos ministeriales. (SECPLA. 2013).

Esto demuestra la dependencia e importancia de los fondos externos y principalmente del regional F.N.D.R., por parte del Municipio para obras de mejoramiento del espacio público y equipamientos, debido a la situación de que muchos municipios como el de La Granja cuentan con limitados y escasos recursos propios para inversión en su comuna (inversión municipal).

Por ejemplo en último Informe Anual de Inversión Pública 2013, realizado en 2014 por el M.D.S., nos muestra que en relación a la estructura porcentual de la Inversión Regional el 77% correspondió a fondos F.N.D.R., como se muestra a continuación en el siguiente gráfico:

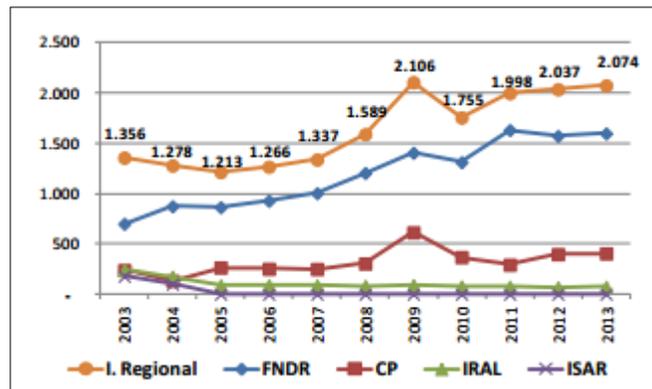
Gráfico 4: ESTRUCTURA PORCENTUAL DE INVERSIÓN REGIONAL 2013.



Fuente: M.D.S. División de Evaluación Social de Inversiones. Departamento de Estudios.

Junto con el siguiente gráfico podemos notar la disminución en la participación de inversión pública como fondos IRAL – FOSIS, sin embargo es destacable el crecimiento real del tipo de inversión FNDR entre 2006 y 2013 donde ha tenido una clara recuperación después de haber disminuido paulatinamente entre 2003 y 2005 (MDS 2014). Los valores de la inversión, se expresan en millones de USD 2013.

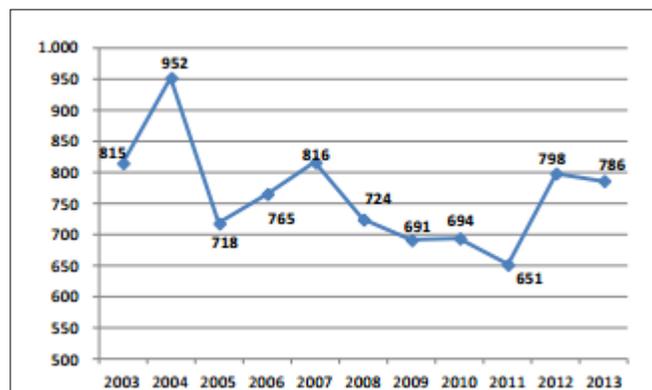
Gráfico 5: EVOLUCIÓN DE INVERSIÓN REGIONAL 2001-2013.



Fuente: M.D.S. División de Evaluación Social de Inversiones. Departamento de Estudios.

Resulta interesante comparar el gráfico anterior con el siguiente, que nos muestra la fluctuación año a año que sufre la Inversión Municipal:

Gráfico 6: EVOLUCIÓN DE INVERSIÓN MUNICIPAL 2001-2013.



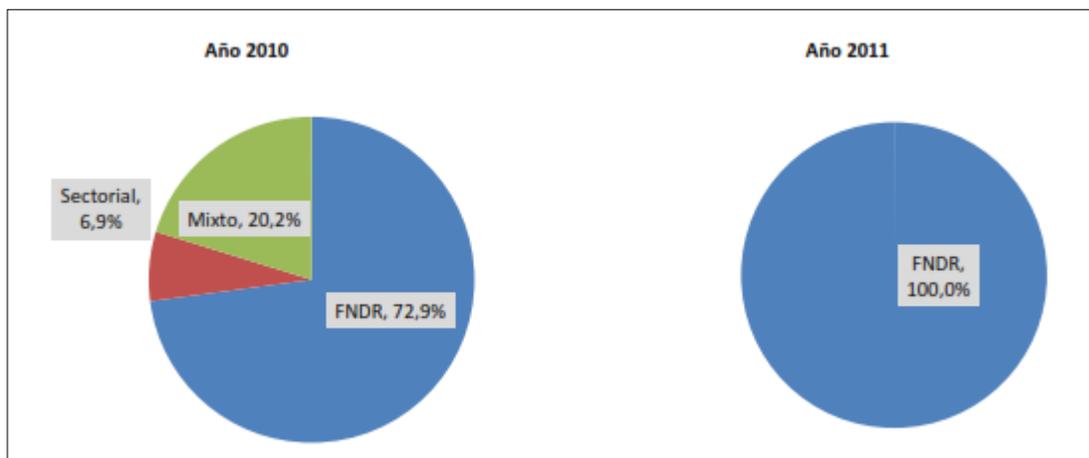
Fuente: M.D.S. División de Evaluación Social de Inversiones. Departamento de Estudios.

Se puede apreciar claramente a pesar de ciertas recuperaciones, fuertes caídas en 2005-2005 hasta 2011. Aunque presenta una recuperación en los últimos años, sigue siendo bastante menor la capacidad que tienen para invertir los

municipios con sus propios fondos, ubicándose en 2013 en 786 millones de USD; mientras el monto de Inversión Regional fue en el mismo año solo en F.N.D.R. por encima de los 1.500 millones USD.

El Reporte Comunal 2012 del MDS, en relación a la estructura porcentual de la Inversión Regional de fondos F.N.D.R. en relación a otras fuentes de financiamiento en La Granja, en el periodo 2010-2011, nos permite apreciar lo siguiente:

Gráfico 7: ESTRUCTURA PORCENTUAL DEL GASTO DEVENGADO AÑO 2010-2011 (M\$).



Fuente: Reporte Comunal La Granja 2012, Observatorio Social en base a datos de fuente financiera, según SIGFE.

Como se puede apreciar en comunas como la Granja, se hace sumamente importante poder desarrollar, postular y construir obras, con fondos externos, ya que en el año 2011 en comparación al 2010, el 100% de la fuente de financiamiento fue el fondo F.N.D.R., provenientes del Gobierno Regional, siendo en diferentes períodos, la principal fuente de financiamiento de las obras en el espacio público y equipamiento comunal.

#### INVERSIÓN FONDO NACIONAL DE DESARROLLO REGIONAL (F.N.D.R.).

“El Fondo Nacional de Desarrollo Regional (F.N.D.R.) es un programa de inversiones públicas, con finalidades de desarrollo regional y compensación territorial, destinado al financiamiento de acciones en los distintos ámbitos de desarrollo social, económico y cultural de la región, con el objeto de obtener un desarrollo territorial armónico y equitativo. Este Fondo se constituirá por una proporción del total de gastos de inversión pública que establezca anualmente la Ley de Presupuestos. La distribución del mismo se efectuará entre las

regiones, asignándoles cuotas regionales. Al mismo tiempo, debe procurar mantener un desarrollo compatible con la preservación y mejoramiento del medio ambiente, lo que obliga a los proyectos financiados a través del FNDR atenerse a la normativa ambiental (M.D.S. 2012).

Los sectores de destino de la inversión, se puede observar en la siguiente tabla, donde el sector que presentó el mayor número de postulaciones durante el periodo 2005-2011, correspondió a Educación y Cultura, seguido por el sector Multisectorial y en tercer lugar el sector Transporte.

Tabla 4: FONDO NACIONAL DE DESARROLLO REGIONAL 2005-2011.

<b>Región Metropolitana de Santiago</b>									
<b>Número de IDIs postuladas al FNDR según sector, período 2005-2011</b>									
<b>(número de IDIs presentadas por año)</b>									
SECTOR	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Promedio 2005-2011	%
AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO	65	68	69	65	72	72	61	67,4	9,7%
DEFENSA Y SEGURIDAD	43	46	30	24	24	23	26	30,9	4,5%
DEPORTES	21	31	14	20	42	40	57	32,1	4,6%
EDUCACION Y CULTURA	299	182	323	158	153	132	137	197,7	28,5%
ENERGIA	12	24	30	36	36	26	28	27,4	4,0%
INDUSTRIA, COMERC., FINAN., Y TUR	23	32	24	14	11	5	6	16,4	2,4%
JUSTICIA	7	2	6	8	9	8	17	8,1	1,2%
MINERIA	2							0,3	0,0%
SALUD	103	120	66	50	26	20	27	58,9	8,5%
SILVOAGROPECUARIO	4	2	4	2	3			2,1	0,3%
TRANSPORTE	92	107	76	89	71	56	68	79,9	11,5%
VIVIENDA	51	38	22	32	29	22	21	30,7	4,4%
MULTISECTORIAL	175	161	141	128	124	111	144	140,6	20,3%
<b>Total general</b>	<b>897</b>	<b>813</b>	<b>805</b>	<b>626</b>	<b>600</b>	<b>515</b>	<b>592</b>	<b>692,6</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Seremi de Desarrollo Social Metropolitana en base a Banco Integrado de Proyectos, BIP.

“La inversión “multisectorial” que correspondió a un 20% de las inversiones en dicho período, comprende toda aquella asignación de recursos a estudios, programas y proyectos, que por su naturaleza tiene múltiples efectos sectoriales y que por esta razón, no es correcto clasificar en alguno de los demás sectores definidos.

En el marco de este sector de inversión multisectorial, se han postulado y aprobado las cinco etapas de Paseos Peatonales, llegando a una inversión total aproximada de \$ 7.543.078.000, como se indicó anteriormente unos U\$S12.350.000 aproximadamente, comprendido entre los años 2006 a 2012.

La VI etapa de Paseos Peatonales año 2014, también postulado a los fondos regionales F.N.D.R., se encuentra actualmente en etapa de licitación, y comprende un monto de inversión de aproximadamente \$2.894.280.000 siendo unos U\$S 4.740.000, siendo hasta el momento la etapa de Paseo Peatonal que mayor monto de postulación se ha realizado hasta la fecha. Cabe señalar que esta etapa de Paseo Peatonales al encontrarse aún en etapa de postulación

para su futura construcción, no será analizada en el presente estudio, ya que el mismo se limita al análisis de evaluación ex post. No obstante todo el estudio y recomendaciones que se realizan podrán ser tenidos en cuenta en etapas futuras de diseño y postulación de los mismos.

## **5.2.- DESCRIPCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE DIFERENTES ETAPAS DE LOS PASEOS PEATONALES.**

Como se ha indicado anteriormente, han sido cinco las etapas de Paseos Peatonales que se han construido, con fondos F.N.D.R. Al ser este trabajo una evaluación ex post, la VI etapa queda fuera del alcance de esta investigación al no haber comenzado aún su construcción.

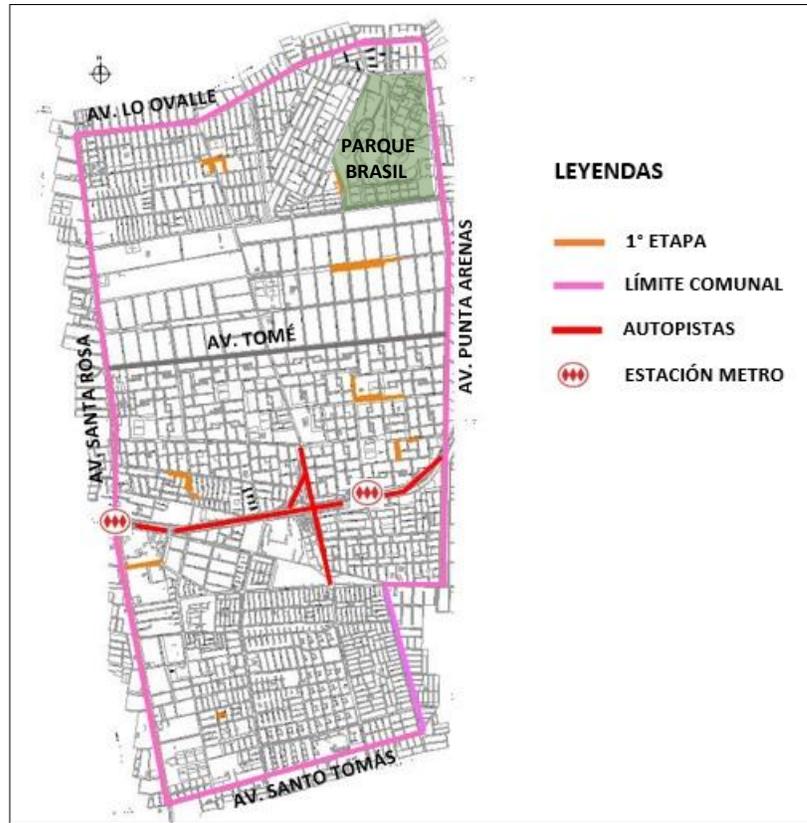
A continuación realizaremos una descripción de cada una de las etapas, principalmente en lo postulado por la Secretaría Comunal de Planificación (SECPLA) en cada uno de los perfiles que se realizaron para la justificación de la obtención de los fondos regionales.

Comenzaremos indicando lo señalado en la 1ª etapa, correspondiente al año 2006, donde se formula lo siguiente:

“El proyecto se distribuye en diversas zonas del área centro-sur de la comuna, sectores que coinciden con los asentamientos habitacionales más antiguos y desarrollados por el sistema de autoconstrucción, con grandes extensiones prediales, por lo que cuenta con extensos terrenos residuales los que con el paso del tiempo se han convertido en focos problemáticos para los habitantes y transeúntes de estos lugares. Los proyectos serán construidos en zonas aledañas a servicios públicos principalmente de educación (colegios), iglesias, instituciones policiales y en general lugares de gran afluencia de público.” (SECPLA, Programa F.N.D.R. 2006).

Los lugares seleccionados como se puede observar en el siguiente gráfico corresponden a intervenciones seleccionadas muy puntualmente, en algunos casos de solamente una cuadra. Estas son las primeras intervenciones que aparecen en la comuna, pero ya podemos identificar la importancia en cuanto a la mayor cantidad de lugares seleccionados hacia el sector norte de la Autopista Vespucio. Y dentro de este sector 8 intervenciones sectoriales, 3 ya se ubican entre la Autopista Vespucio y Av. Tomé, que contiene a la Población San Gregorio.

Figura 3: PRIMERA ETAPA PASEOS PEATONALES.



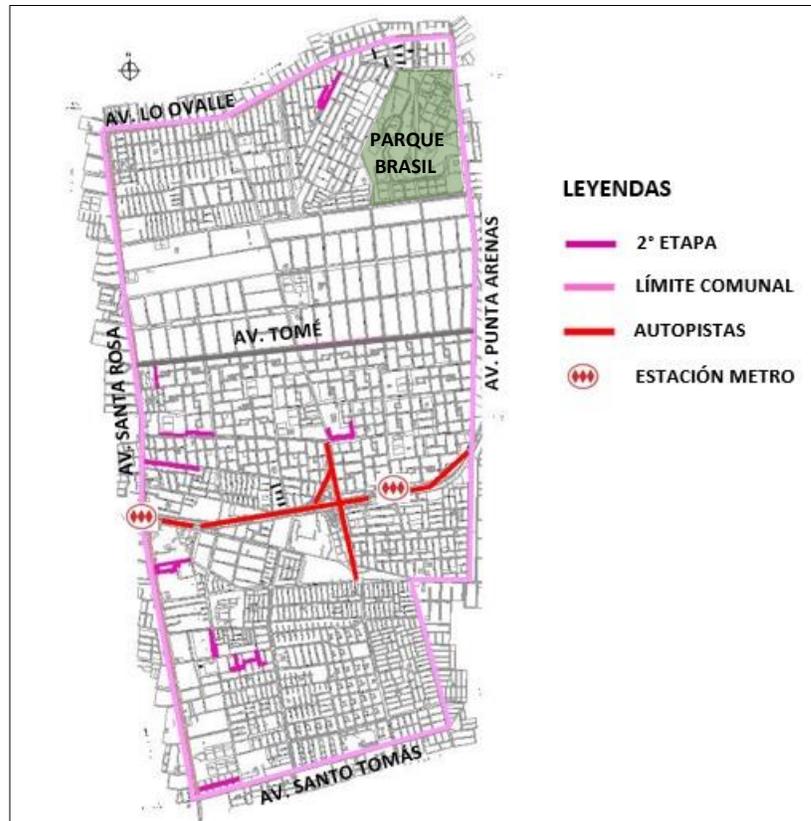
Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes SECPLA 2014.

En la 2° etapa de postulación y posterior construcción, correspondiente al año 2007, se formula lo siguiente:

“Los proyectos serán construidos en zonas aledañas a recintos educaciones, Parque Brasil, mercado y en general lugares de gran afluencia de público.” (SECPLA, Programa F.N.D.R. 2007).

En el grafico a continuación se puede apreciar que se selecciona sectores, cercanos a la Av. Santa Rosa y nuevamente la Población San Gregorio, como la de mayor intervenciones, 5 de los 10 lugares seleccionados.

Figura 4: SEGUNDA ETAPA PASEOS PEATONALES.



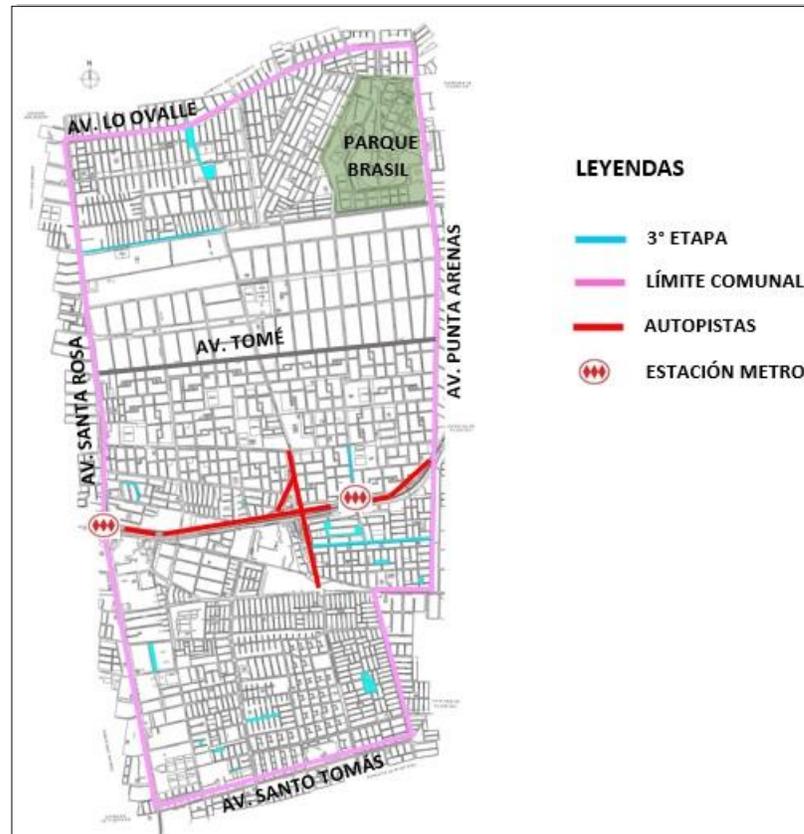
Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes SECPLA 2014.

En esta etapa, ya se puede observar una intención de conectividad y de abarcar tramos de recorridos un poco más extensos en la comuna, comenzando a no limitarse solamente a intervenciones puntuales, realizando por cada sector un alcance de construcción de más de una cuadra.

En una 3° etapa, correspondiente al año 2008, se formula en el Perfil de Postulación, lo siguiente:

“El proyecto se distribuye en distintos puntos de la comuna, enfatizando en zonas residenciales y de alto tránsito peatonal. Se han priorizado el mejoramiento y construcción de nuevas áreas verdes, debido a la falta de espacios públicos de encuentro de la comunidad y la necesidad de mejorar la calidad del equipamiento urbano existente. Las Unidades Vecinales a intervenir, tienen en promedio -69% de déficit en áreas verdes respecto al resto de Santiago y se enfocan en sectores donde actualmente existe una deficiente iluminación, carencia o pavimentos en mal estado y áreas verdes deterioradas.” (SECPLA, Programa F.N.D.R. 2008).

Figura 5: TERCERA ETAPA PASEOS PEATONALES.



Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes SECPLA 2014.

A diferencia de las dos intervenciones anteriores, en esta etapa se da mayor prioridad a tramos en las poblaciones que se encuentran al sur de la Autopista Vespucio Sur y se genera una mezcla de intervenciones en torno a la cercanía de equipamientos de la comuna, así como trayectos que las unan.

En la 4° etapa de postulación y posterior construcción, correspondiente al año 2009, se formula lo siguiente:

“Es importante mencionar que dentro de los conceptos que dan origen a proyectos de paseos peatonales están la idea de construir espacios seguros en términos funcionales, renovando vegetación e introduciendo luminarias peatonales de manera que el conjunto de elementos se consolide como un espacio que contribuya a la seguridad y eleve los estándares de uso del espacio público comunal. Esto último cobra especial relevancia cuando dimensiona que en esta comuna uno de los principales medios por los cuales los habitantes se desplazan en el peatonal y transporte público. Las poblaciones elegidas se han priorizado son debido a la falta de espacios públicos de encuentro de la

comunidad y la necesidad de mejorar la calidad del equipamiento urbanos existente.” (SECPLA, Programa F.N.D.R. 2009).

Figura 6: CUARTA ETAPA PASEOS PEATONALES.



Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes SECPLA 2014.

En esta etapa se puede apreciar una lógica de intervención de cubrir amplios tramos de calles y avenidas que juegan un papel importante en la población al utilizarlas como conectores a las estaciones de metro y avenidas importantes como Santa Rosa, se genera intervenciones en la comuna en sentido transversal y longitudinal; donde además se selecciona la Av. Tomé que es uno de los conectores viales que conecta de oriente a poniente la comuna y es además uno de los límites de la población San Gregorio.

Y en la 5° etapa de construcción de los paseos, correspondiente al año 2011, se formula en el Perfil de Postulación, lo siguiente:

“Considera importantes ejes viales que conectan zonas de servicio con áreas residenciales y concuerden con sectores usados masivamente por los habitantes del sector. Esta etapa se complementa con todo un sistema conectado de Paseos Peatonales y áreas verdes, con las etapas anteriores proyectadas, generando una mayor conectividad entre estos espacio.” (SECPLA, Programa FNDR 2011).

Se puede apreciar que la mayor intervención se realiza en torno al Parque Brasil, avenidas como Coronel, Sur (de autopista Vespucio hacia el norte) y Joaquín Edwards Bello (de autopista Vespucio hacia el sur).

Figura 7: QUINTA ETAPA PASEOS PEATONALES.



Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes SECPLA 2014.

En la siguiente tabla podemos observar el porcentaje de cada partida en el presupuesto global neto de la construcción de los paseos en sus diferentes etapas. Dicha tabla se realiza en base a promedio entre los diferentes paseos en cada uno de sus construcciones por año.

Tabla 5: PORCENTAJE DE CADA PARTIDA SEGÚN ETAPA DE PASEO PEATONAL.

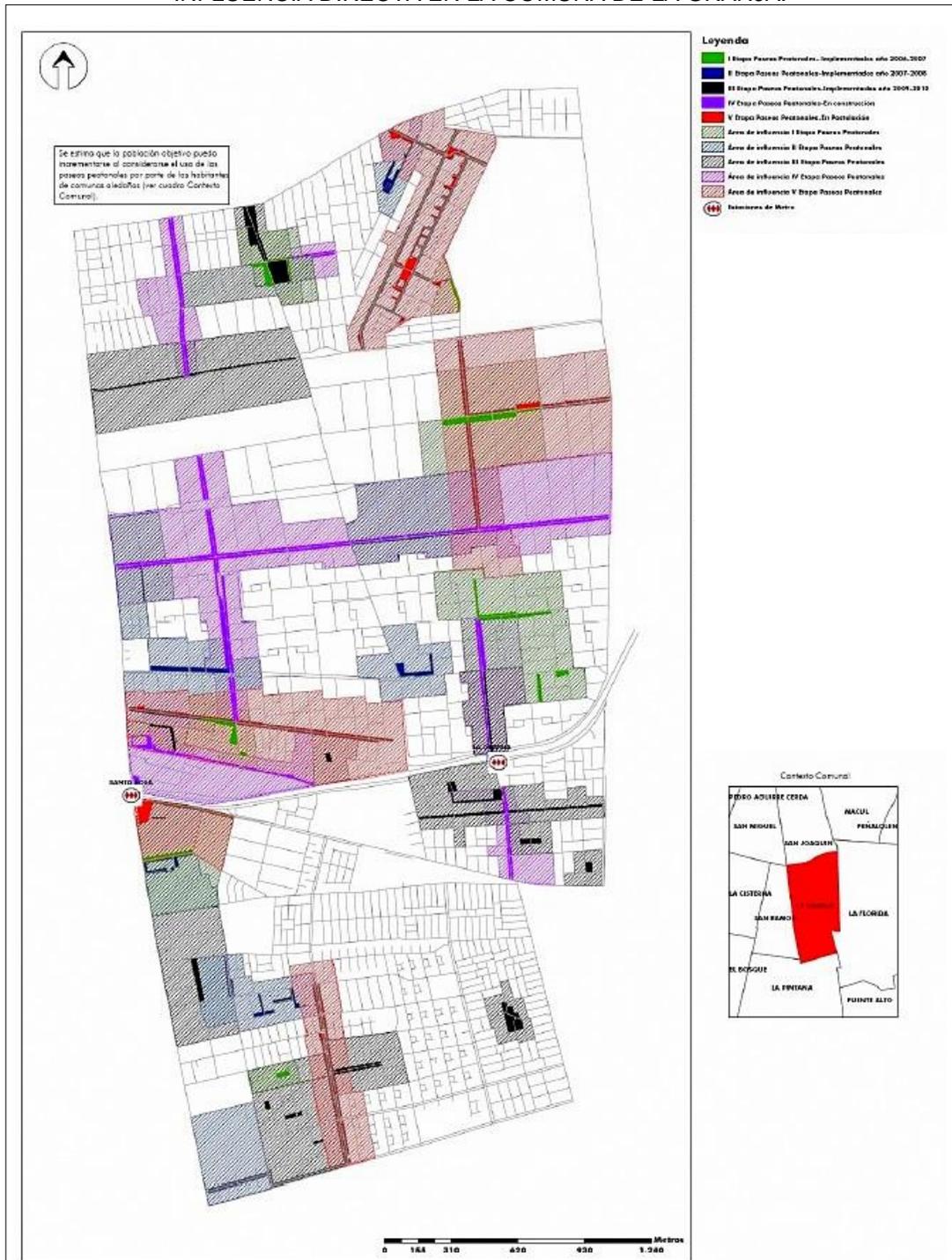
Partidas Etapas	Pavimento	Áreas Verdes (césped, arbustos y	Iluminación (instalación y luminaria)	Equipamiento Urbano (escaños, molitos vehiculares, basureros, etc.)	Obras de Entretención (máq. ejercicios, juegos infantiles, pergolados)	Otras Partidas (obras preliminares,terminaci ón,etc.)
PRIMERA - 2007	56%	5%	15%	4%	0%	20%
SEGUNDA - 2008	52%	4%	15%	5%	2%	22%
TERCERA - 2010	43%	5%	18%	7%	5%	22%
CUARTA - 2011	46%	7%	25%	4%	6%	12%
QUINTA - 2012	52%	3%	24%	2%	7%	12%
SIGUIENTE ETAPA DE PASEOS PEATONALES PROPUESTA - NO CONSTRUÍDA.						
SEXTA - 2014	46%	5%	18%	6%	8%	17%

Fuente: Elaboración propia en base a antecedentes SECPLA 2014.

El porcentaje mayor en valor monetario dentro de cada uno de los presupuestos en los diferentes años de construcción de los Paseos Peatonales, ha sido la partida destinada a pavimentación y con una evolución en lo destinado a iluminación. Cabe aclarar también que a partir de la tercera etapa, los metros cuadrados construidos se duplican en relación a la primera y segunda etapa, manteniéndose en la cuarta y quinta etapa, dicho aumento. Además observamos que lo destinado a área verde nunca ha superado el 10% del presupuesto y que en la última etapa ha tenido un descenso considerable a los años anteriores, así como lo destinado a equipamiento urbano. Sin embargo las obras de entretención van teniendo cada vez más importancia y trascendencia en las partidas consideradas para la construcciones de los paseos. La misma tendencia podemos observarla en presupuesto de obras a realizar en futura etapa seis de los Paseos Peatonales.

En la siguiente imagen se grafica las 5 etapas construidas, además de su área de influencia directa de los mismos, realizado por la Secretaria Comunal de Planificación (SECPLA 2013) en la comuna. Para un total construido que se aproxima a los 240 mil m<sup>2</sup> de superficie, con una población objetivo total en las áreas de influencia de aproximadamente de 72 mil personas.

Figura 8: LAS 5 ETAPAS DE LOS PASEOS PEATONALES CONSTRUIDOS Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA DIRECTA EN LA COMUNA DE LA GRANJA.



Fuente: Realizado por SECPLA, I. Municipalidad de La Granja.

Como se ha señalado anteriormente, en la actualidad se encuentra en licitación una sexta etapa de Paseos Peatonales. Si bien la misma, por el tipo de investigación ex post del presente trabajo, no forma parte de la selección de paseos considerados para el estudio; es importante señalar que el presupuesto aprobado por el Gobierno Regional para su construcción es de un total de 2.909 millones de pesos, equivalentes al año de su aprobación (2013) de U\$S6.000.000 por un total de 75 mil m<sup>2</sup> de superficie y una población objetivo de 23.000 hab. Comparando este último presupuesto en dólares, equivale a la mitad de la suma de los cinco paseos anteriores.

En la siguiente imagen se grafica los tramos que han sido priorizados para esta sexta etapa (color azul) y la demanda de futuras intervenciones (color rojo) de los Paseos Peatonales por un total aproximado de 330 mil m<sup>2</sup> de superficie.

Figura 9: FUTURA SEXTA ETAPA PASEOS Y DEMANDA PROYECTADA.



Fuente: Realizado por SECPLA, I. Municipalidad de La Granja.

Como se indicó al comienzo de la presente investigación, los Paseos Peatonales se diseñan, postulan y construyen para consolidar el concepto de “Comuna – Peatonal”, objetivo que define el Municipio para otorgarle a la comunidad, seguridad en las calles y reacondicionar espacios urbanos abandonados y en mal estado. Buscando atacar las causas que generaban la demanda ciudadana de “rescatar la comuna para la gente” (PLADECO 2004-2010).

Entre las principales causas se pueden señalar: (i) presencia de espacios marginales por la construcción de las autopistas, (ii) mal estado de las veredas en la comuna, (iii) presencia de sitios baldíos microbasurales y (iv) deficiente iluminación de espacios públicos. Y como causas en segundo nivel, se indican: (1) insuficiente mantenimiento municipal de espacios públicos, (2) barrios con altos niveles de vulnerabilidad social y (3) poca eficiencia de programas locales de intervención comunitaria, discontinuidad de los mismos (SECPLA. 2013)

Por lo que mediante la construcción de este tipo de intervención en el espacio público el Municipio busca obtener una mitigación de espacios marginales y un buen estado de las veredas de la comuna, potenciar una adecuada mantenimiento de los espacios públicos; por medio además de una eficiente iluminación y una eficiente cobertura de mobiliario urbano, generando así barrios que dificulten la ocurrencia de hechos delictuales, en conjunto con la búsqueda de la generación de desarrollo de diferentes sectores de la comuna. El cuidado del espacio público, no solamente quedaría a cargo de las instituciones gubernamentales y policiales, sino que mediante programas locales de intervención comunitaria eficientes, se lograría el cuidado de dichos espacios por parte de los vecinos, ya que el involucramiento de ellos genera en el tiempo, la mantención, cuidado y apropiación del espacio público. Que en consecuencia generarían mayor seguridad en las calles y promoción del desplazamiento peatonal por parte de los vecinos, e implicarían en un aumento en la calidad de vida de la comunidad.

### 5.3.- AREA DE ESTUDIO ESPECÍFICA.

Como se señaló anteriormente este trabajo corresponde a una evaluación ex post, que mediante la utilización de algunos instrumentos metodológicos permitan realizar un acercamiento al modo y grado en que estos espacios responden a las necesidades y deseos reales de quienes los usan.

La Granja, es una de las comunas que conforman el anillo pericentral de la Región Metropolitana, e integra además el “ranking” de las 10 comunas en Santiago, con niveles de pobreza superior a la tasa nacional, según encuesta Casen 2012, ubicándose en el 8° puesto, está conformada por 67 poblaciones. De las cuales dos son de una realidad muy diferente a las restantes, y en el último tiempo además han sido de notoriedad pública, debido a los altos nivel de violencia que se registran en sus calles.

Ellas son las poblaciones de San Gregorio y Yungay (aledaña al Parque Comunal Brasil), debido a que presentan los niveles más altos de temor en la población a nivel metropolitano, según estudios de la Fundación Paz Ciudadana, 2013. Estas poblaciones están marcadas por la presencia de bandas delictuales y del narcotráfico, donde se puede evidenciar balaceras diurnas, entre grupos rivales o contra la policía. Frente a esta situación es que autoridades locales y vecinos, sienten el peso de la estigmatización en su comuna y poblaciones, situación que lo han sufrido otras comunas de la Región Metropolitana, como ejemplo en la Pintana.

En el caso de las dos poblaciones anteriormente señaladas, San Gregorio es la que tiene mayor antigüedad en su existencia y mayor extensión territorial ya que la misma ocupa una superficie de aproximadamente 2.2 km<sup>2</sup>, correspondiente al 20% del total del territorio que ocupa la comuna de La Granja, el resto es ocupado por las 66 poblaciones restantes.

La Población fue construida en 1959 y cobija a familias provenientes en su mayoría del Zanjón de la Aguada y un tercio de las viviendas de San Gregorio fueron autoconstrucción. El resto las construyó el Estado, en lo que se conoce como la primera y más masiva solución habitacional en Chile a través de la Corporación de la Vivienda, CORVI.

Cabe indicar además que, “San Gregorio es una población pobre e históricamente maltratada. Carga con la estigmatización de ser considerada una población ligada al tráfico de drogas y bandas delictuales. Pero el sector está habitado en su mayoría por vecinos que a diario trabajan para hacer de su barrio un mejor lugar donde vivir. Es un barrio orgulloso de su nombre y de su historia, la que se ha construido a punta de esfuerzo.” (MINVU. 2010. Programa Recuperación de Barrios).

Debido a esta realidad de vulnerabilidad de la población, programas como Quiero Mi Barrio, se instala en la comuna de la Granja a partir de diciembre del 2007 y hasta Marzo del 2010, específicamente en el barrio San Gregorio, como una alianza estratégica entre el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) y la Municipalidad, generando para esta instancia un equipo de trabajo Municipal.

“Contextualizando la realidad urbano-social del barrio, éste se encuentra enmarcado en una situación de imagen-barrio bastante deteriorada, con alrededor de 50 años de construcción, presenta problemáticas sociales fuertes, como micro-tráfico, conflictos entre bandas o grupo organizados, bajos niveles de relación entre los vecinos y bajos niveles de convocatoria o motivación de parte de sus líderes dirigenciales locales hacia la Comunidad.” (MINVU, 2010. Programa Recuperación de Barrios).

El proyecto como se señaló anteriormente, incluyó recuperación de espacios públicos, fortalecimiento y recuperación del capital humano, relaciones vecinales, atención a problemáticas sociales comunitarias, seguridad, tratamiento de temas de violencia y problemática de drogas, además contempló un proyecto medioambiental con la erradicación de microbasurales y el cuidado y mantención de áreas verdes.

A nivel de Gobierno Central y Local, la Población San Gregorio ha generado la actuación de diferentes programas de intervención urbana para cambiar la situación de los pobladores y el mejoramiento del espacio público, principalmente entre el periodo comprendido 2006 y 2012.

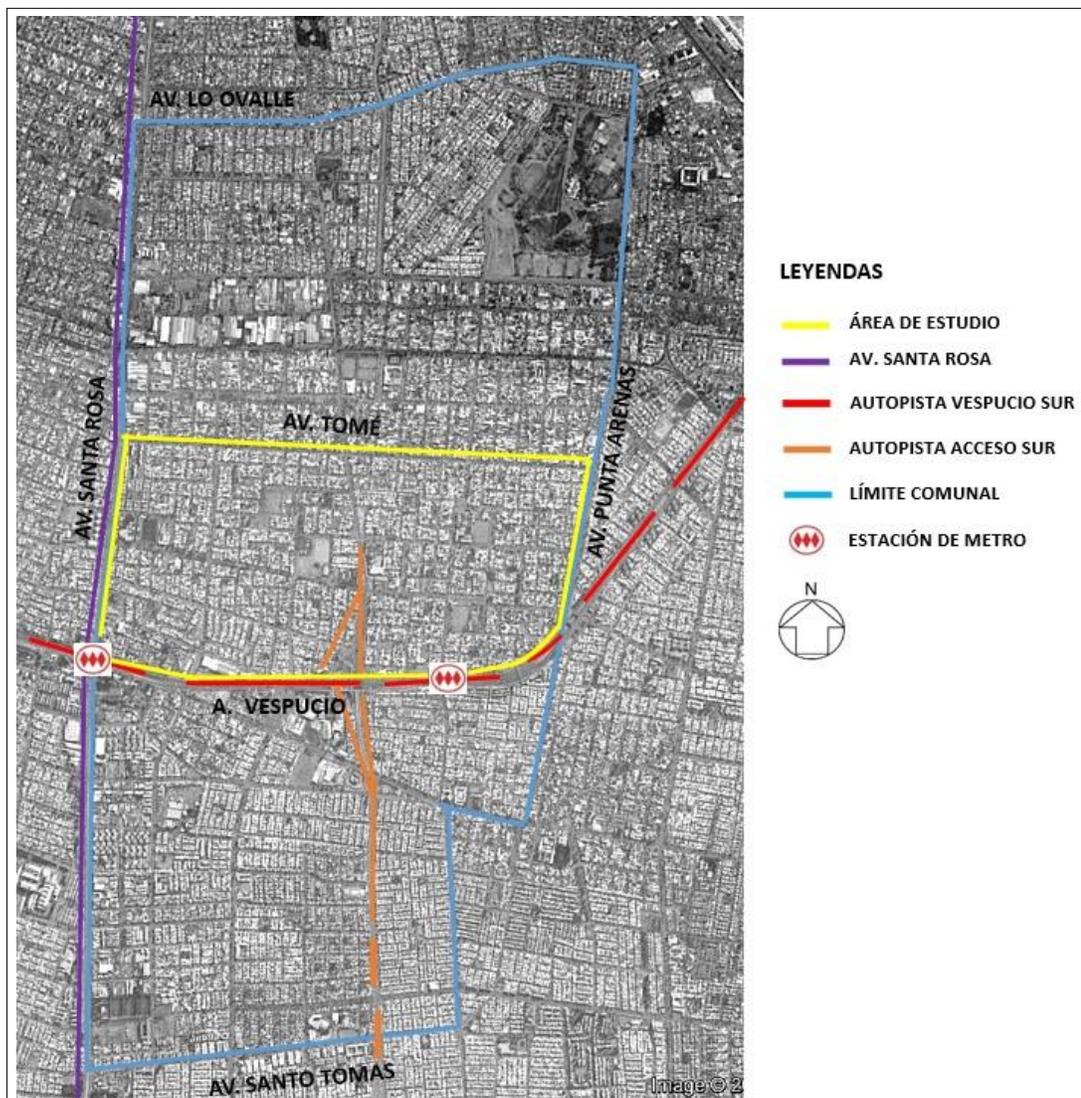
Por lo anteriormente señalado, y por sus propias características que la hacen emblemática y representativa, de la lucha por parte de familias de escasos recursos y de mucho esfuerzo, por el derecho a una vivienda, que viene desde décadas pasada. Y frente a la actual estigmatización que sufre la población San Gregorio, por la convivencia de los vecinos con fuertes bandas dedicadas al narcotráfico; que han tenido como consecuencia, una serie de diferentes intervenciones urbanas que en ella se han realizado por parte de los Gobiernos Central y Local, es que la define como área de interés del presente estudio, donde se centra la evaluación ex post, del impacto de lo creado en las cinco primeras etapas de Paseos Peatonales, postulados por el Municipio.

Por lo anterior, el área de estudio específica se define, al norte por la Av. Tome, al sur por la Autopista Américo Vespucio y los límites al poniente por la Av. Punta Arenas (límite comunal con La Florida) y al oriente con la Av. Sta. Rosa (límite comunal con San Ramón), conteniendo de esta manera la Población San Gregorio.

En ella se pueden ver realizadas las 5 etapas de los Paseos Peatonales en su conjunto, debido a la gran relevancia de su ubicación estratégica dentro de la comuna.

En las siguientes imágenes, se puede observar la ubicación central que la población San Gregorio tiene en el territorio de la comuna y sectores intervenidos por las 5 etapas del Programa Paseos Peatonales.

Figura 10: ÁREA DE ESTUDIO ESPECIFICA.



Fuente: Realización Propia.

Figura 11: IMÁGENES DEL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO POR MEDIO DE LOS PASEOS PEATONALES EN POBLACIÓN SAN GREGORIO.



ANTES – AÑO 2005.



PRIMERA ETAPA – AÑO 2006



SEGUNDA ETAPA – AÑO 2007



TERCERA ETAPA – AÑO 2008



CUARTA ETAPA – AÑO 2009



QUINTA ETAPA – AÑO 2011

Fuente: Realización Propia.

## **6.- DESARROLLO DE LA PROBLEMÁTICA.**

### **6.1.- EVALUACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS 5 ETAPAS DE LOS PASEOS PEATONALES.**

Como se señala precedentemente, la investigación se focaliza en la Población San Gregorio, debido a la relevancia que tiene dicha población para la comuna, y para la inversión pública en sus diferentes programas de inversión ya sea proveniente del Gobierno Local y/o Central.

Para el estudio se identifican dos polígonos en la población, de tal manera de realizar lo planteado en la metodología y en concordancia a los alcances y limitaciones del presente trabajo. Los dos polígonos se seleccionan en los lugares de mayor encuentro, cruce y concentración de las diferentes etapas de los Paseos Peatonales. Siendo éstos, los sectores mayormente impactados por dichos paseos, y donde existe al menos un eje vial, de gran importancia, y valoración por los peatones, debido al tránsito y conectividad que ofrecen hacia deferentes bordes y nodos de la comuna.

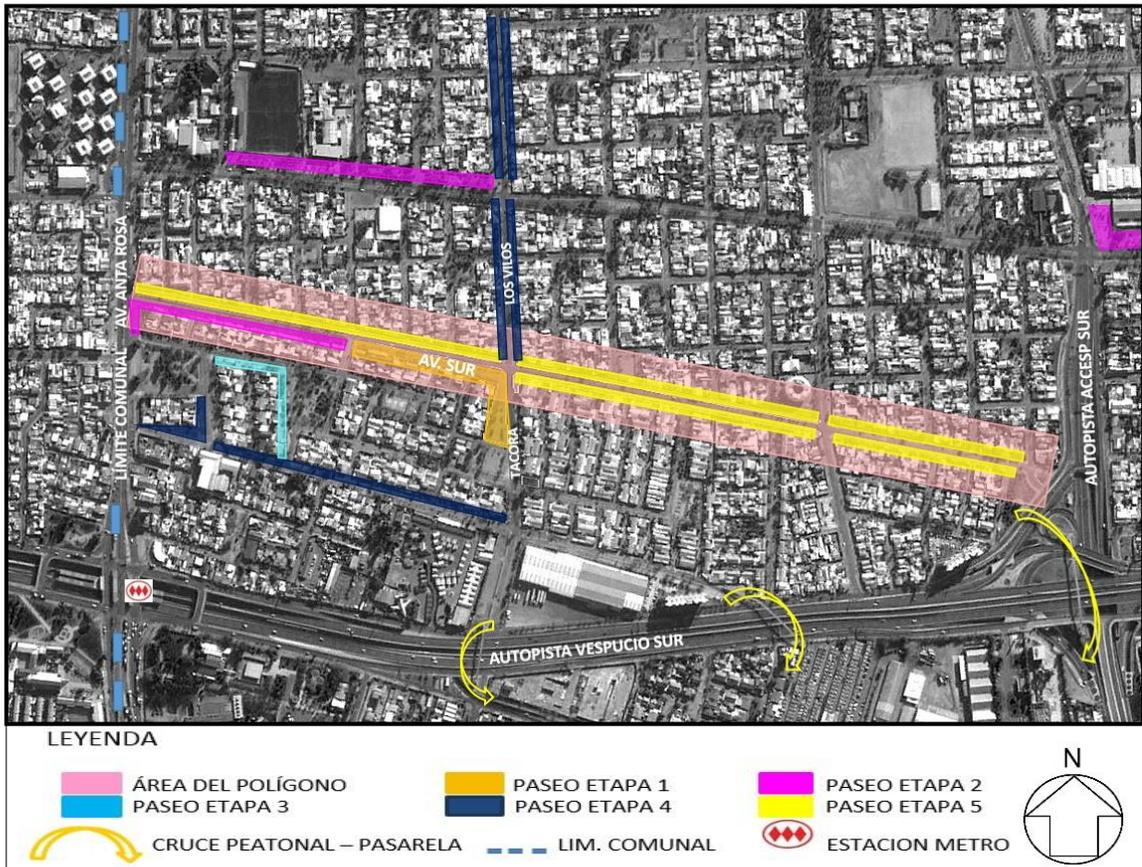
Los ejes viales que conjugan lo anteriormente señalado son, por una lado Av. Sur, que genera una conectividad peatonal oriente – poniente, entre Av. Santa Rosa y la cercanía a la intersección entre autopista Acceso Sur y Vespucio Sur, donde existe la presencia de espacios marginales por la construcción de las autopistas, y donde además se ubica una de las pasarelas que permite la continuidad del paso peatonal por sobre la autopista.

En segundo eje vial que tomaremos es Calle Coronel, esta se genera en sentido norte – sur, conectando al peatón de ese sector con la estación de metro La Granja.

Por ello en el Polígono N°1 se puede visualizar la construcción de las etapas 1°, 2° y 5°, además de la confluencia en la Av. Sur de la etapa de paseo 4° por la Av. Los Vilos – Tacora, que la cruza en sentido norte – sur. Se genera en dicho cruce un punto importante para la investigación, debido que es el único cruce en donde Av. Sur se ve impactada por otro eje vial con construcción de paseo peatonal. Se considera además para dicho polígono, una área de influencia al eje vial principal de 100 metros de distancia a cada lado del mismo, en dirección Norte y Sur, en base al plano realizado por SECPLA en donde define áreas de influencias de los paseos y a lo señalado por MINVU en que las personas que sean encuestadas residan a no más de 5 minutos del espacio a analizar y preferentemente vecinos inmediatos del lugar, para el estudio de intervenciones a nivel vecinal.

Quedando definido el Polígono N°1, de la siguiente manera:

Figura N°12: POLÍGONO N°1.

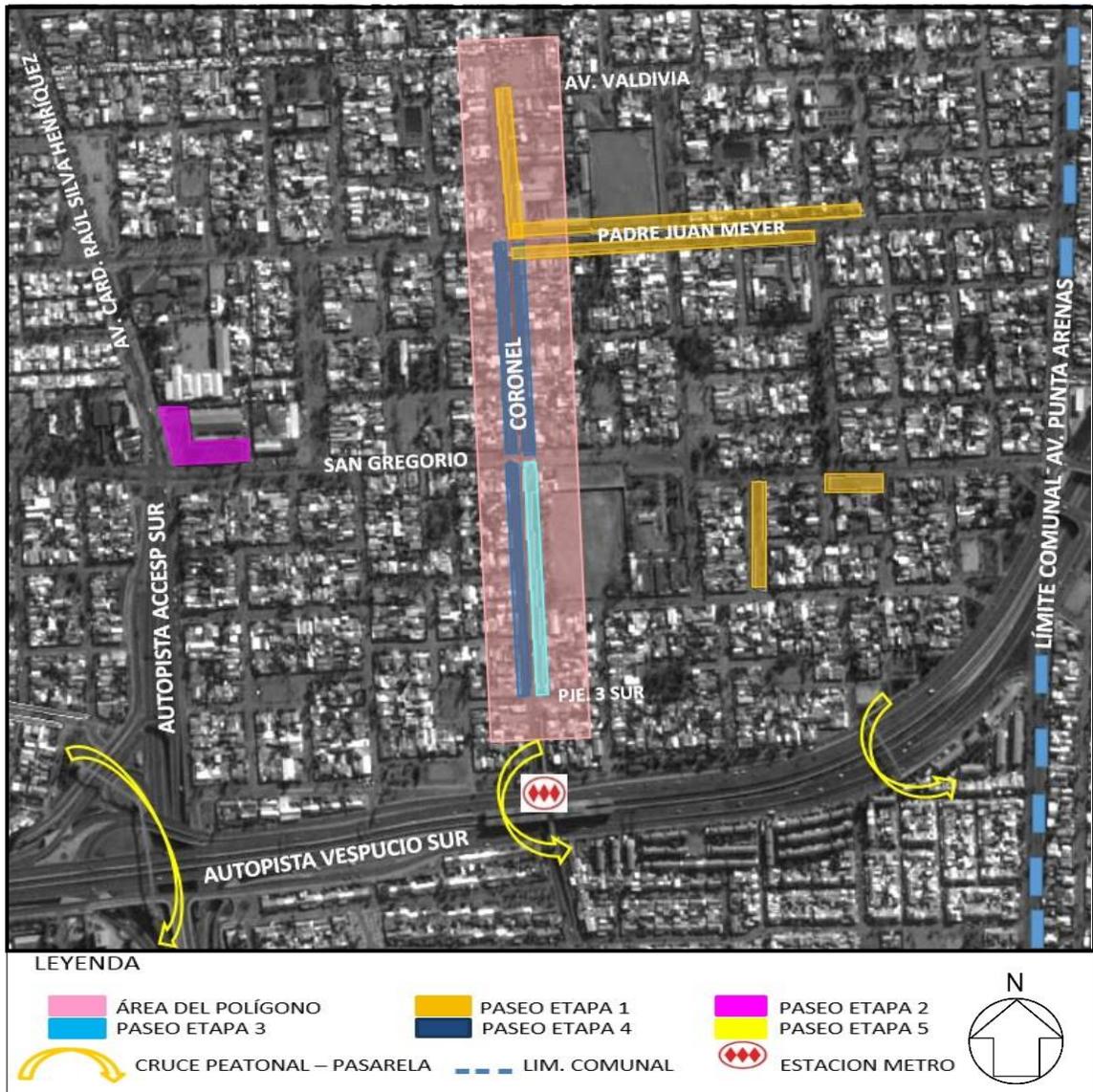


Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2014.

El Polígono N°2 se conforma por el eje vial, Calle Coronel en sentido norte – sur, entre Av. Valdivia y Pasaje 3 Sur (acceso a Estación Metro La Granja). Donde se puede visualizar la construcción de las etapas 1°, 3° y 4° de los paseos. Se considera la misma distancia en área de influencia que el Polígono N°1, en dirección Oriente y Poniente.

El Polígono N°2, de la siguiente manera:

Figura N°13: POLÍGONO N°2.



Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2014.

Mediante la selección de muestras en los 2 polígonos, aplicando metodologías de consulta y observación en terreno, junto además con la revisión bibliográfica, se realiza la base fundamental de la evaluación de lo construido. De manera de poder evaluar resultados, en relación a la seguridad, el uso, mejoramiento,

calidad, valoración y modificación del espacio público. Poniendo énfasis principal, en uno de los objetivos primordiales del presente trabajo, que se refiere a los cambios que pudiesen haberse generado en la prevención de la inseguridad y disminución del temor en las personas, como efecto de la construcción de los paseos en sus diferentes etapas.

Como se indicó anteriormente la toma de información que se realiza es muestral y no representativa de toda la población San Gregorio o de la comuna, ya que para una investigación de ese alcance, se requiere considerar más tiempo y recursos. Por lo que se realiza una cobertura razonable en base a los objetivos, metodología y tiempos de este estudio.

Como señalamos los paseos peatonales intervinieron en toda la comuna, un total 237.735 m<sup>2</sup> en pavimentación de veredas, áreas verdes, áreas de permanencia, con equipamiento urbano y recreacional, juegos infantiles y máquinas para hacer ejercicios al aire libre, con una inversión total de \$ 7.543.078.000 aproximadamente U\$12.350.000. De los cuales 33.970 m<sup>2</sup> aproximadamente corresponden a la Población San Gregorio, como a continuación se detalla:

Tabla 6: PASEOS PEATONALES EN LOS POLÍGONOS SELECCIONADOS.

Intervención	Area (m <sup>2</sup> ) en S.G.	Zona de Polígonos(m <sup>2</sup> )
Primera Etapa Paseos Peadonales (2007)	3.920	937
Segunda Etapa Paseos Peadonales (2008)	4.700	180
Tercera Etapa Paseos Peadonales (2010)	2.025	308
Cuarta Etapa Paseos Peadonales (2011)	15.325	2.160
Quinta Etapa Paseos Peadonales (2012)	8.000	1.100
<b>Total</b>	<b>33.970</b>	<b>4.685</b>

Fuente: Elaboración Propia en base a datos pertenecientes a SECPLA – I. M. de La Granja.

Por lo que el presente estudio representa los resultados de evaluación de una muestra de aproximadamente 4.685 m<sup>2</sup> de construcción de Paseos Peadonales en el espacio público, en diferentes etapas; del total construido en la Población.

## **6.2.- SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO.**

### **6.2.1 PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD – ENCUESTA.**

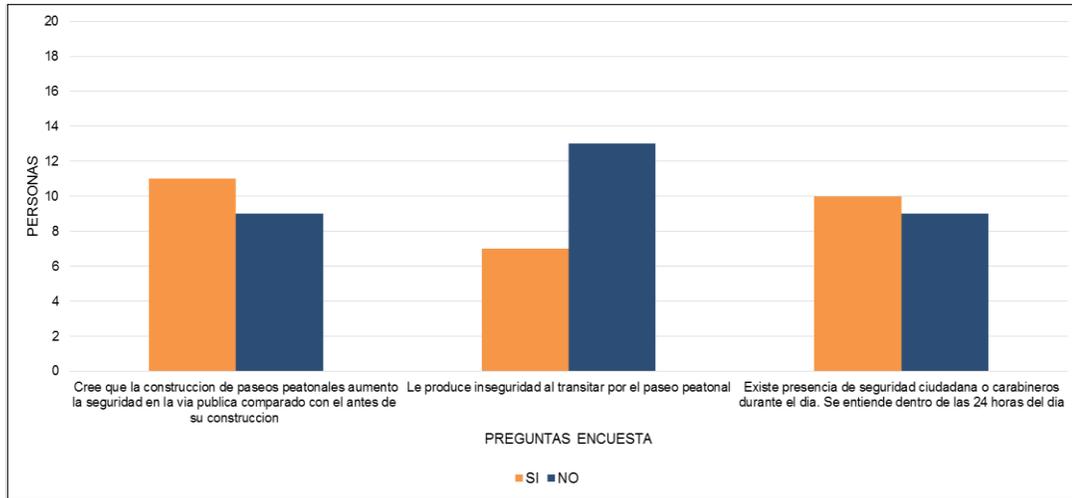
#### **1.- ENCUESTA EN ÁREAS DE LOS POLÍGONOS.**

Según lo señalado en el Capítulo correspondiente a la Metodología, uno de los instrumentos considerados para medir la seguridad es la encuesta. La cual se realiza por un parte a 20 vecinos del área de estudio específica, la Población San Gregorio en los polígonos seleccionados anteriormente. Mediante preguntas estructurada con respuestas cerradas SI” o “NO”, tomando como referencia las sugeridas en el Manual de Diagnóstico e Intervención del MINVU (2009), ver Anexo N°1. La población objetivo para la encuesta individual se selecciona a vecinos mayores de 18 años, hombres y mujeres, que viven en los dos polígonos desde antes de la intervención de la primera etapa de los paseos, correspondiente al año 2006; esto debido a que ellos han experimentado un “antes” y un “después” de la construcción de los paseos, y se han visto mayormente impactados por la construcción de los mismos en sus diferentes etapas.

Por lo anterior, se seleccionan a vecinos que viven en el sector inmediato a los paseos, pasando éstos por el frente de sus viviendas. El impacto se entiende esencialmente como índices de cambios respecto a la situación sin proyecto o previo, en un horizonte de tiempo 1 “antes” y tiempo 2 “después”.

De los encuestados el 65% manifestó que en la actualidad no le produce inseguridad transitar por los paseos peatonales y de las mujeres encuestadas el 70% señaló esta afirmación. Se consultó además en una situación de antes y después en relación a la disminución de la inseguridad, un 55% considera que la construcción de los mismos aumento la seguridad. Y sobre la presencia policial, se puede apreciar lo dividido de las opiniones, siendo el horario diurno, mediante aclaración de los vecinos el que ellos perciben de menor presencia en las calles.

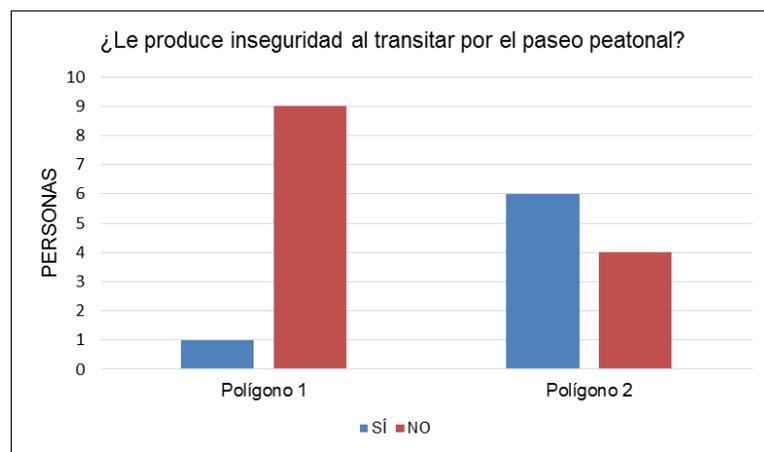
Gráfico 8: ENCUESTA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD.



Fuente: Elaboración Propia.

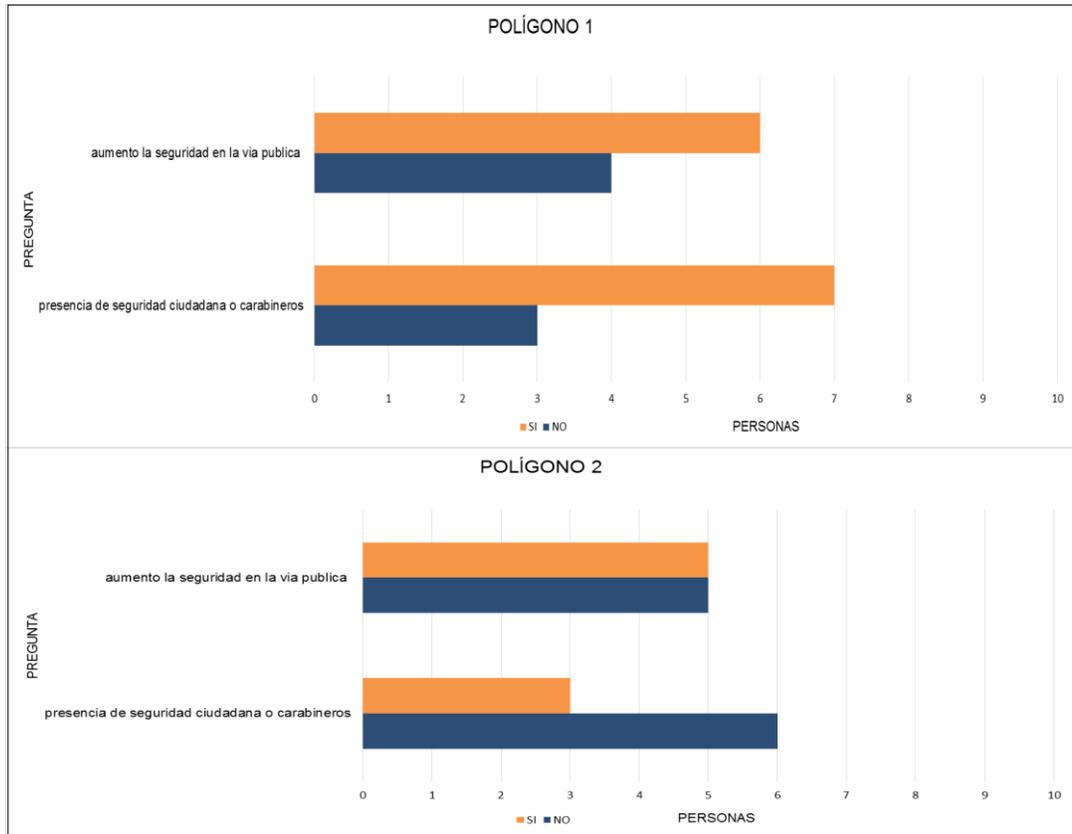
Al realizar un análisis por separado de los dos polígonos se pueden apreciar importantes diferencias en relación a las respuestas entregadas por los encuestados, en el Polígono N°1 un 90% indica que “NO” le produce inseguridad al transitar por el paseo peatonal, frente a un 40% correspondiente a la misma respuesta en el Polígono N°2.

Gráfico 9: PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD POR POLÍGONO.



Fuente: Elaboración Propia.

Gráfico 10: PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD POR POLÍGONO.



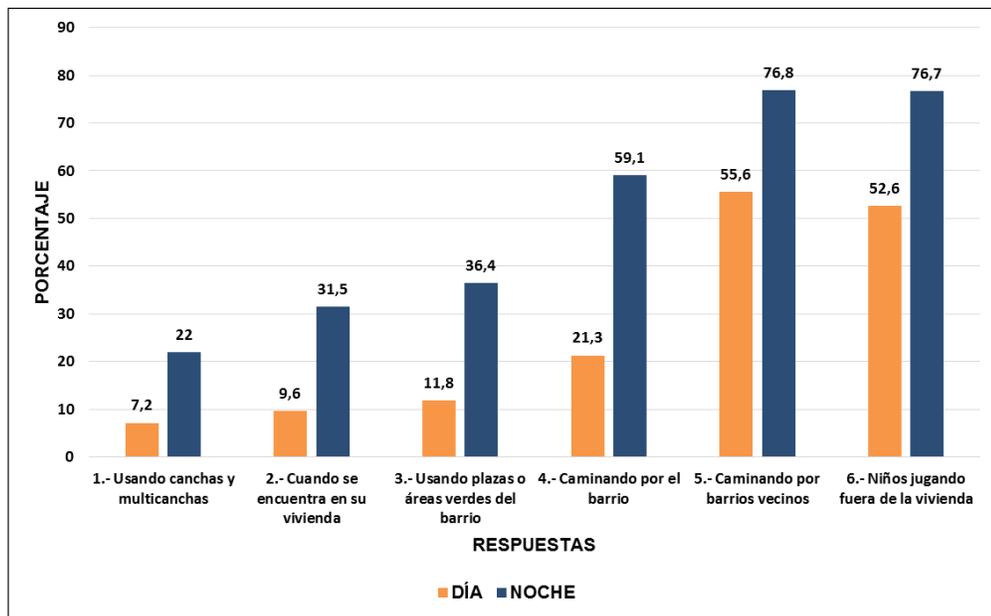
Fuente: Elaboración Propia.

Se puede apreciar que en el caso del Polígono N°1, los encuestados pertenecen a un sector de la comuna donde existe mayor construcción de los paseos en sus diferentes etapas y una complementariedad de los mismos, en relación a que se genera un sistema conectado de Paseos Peatonales, y son los que en un porcentaje más alto se sienten más seguros de transitar por los paseos, y que atribuye en parte el aumento en la seguridad debido a la construcción de los paseos, esto junto con una mayor presencia de las fuerzas policiales. Mientras que en Polígono N°2 donde no existe mayormente cruce de intervenciones de las diferentes etapas de los paseos, y hay una menor construcción en comparación con el anterior polígono, un 60% de pobladores encuestados se siente inseguro al transitar por los mismos, y perciben menor presencia policial y de seguridad.

Se consultó además a los vecinos, respecto si se sentían muy seguros, medianamente seguros, poco seguros o definitivamente nada seguros, en diferentes lugares del espacio público en su barrio. La pregunta se realizó

diferenciando la percepción de los vecinos durante el día y la noche. Los resultados muestran que los vecinos se sienten vulnerables en el uso de canchas o multicanchas, en plazas y áreas verdes especialmente en la noche.

Gráfico 11: PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD EN DISTINTOS ESPACIOS DEL BARRIO.



Fuente: Elaboración Propia.

Dentro del universo de las personas encuestadas, se puede observar que el “caminar por el barrio” no se encuentra entre las primeras opciones indicadas por los vecinos.

## 2.- ENCUESTA FUERA DEL ÁREA DE LOS POLÍGONOS.

En forma paralela se realizó encuesta a 20 vecinos de manera individual, pertenecientes a la Población San Gregorio, pero que se encuentran fuera del área de influencia de los Paseos Peatonales. Con el objetivo de conocer la percepción que los pobladores tienen de su sector inmediato, en relación a la seguridad en el barrio. Se realiza encuestas semiestructura y estructurada, con preguntas abiertas y cerradas, según Anexo N°2.

Un 70% manifestó no sentirse seguro, frente a la consulta, de ¿cómo se siente al caminar por su barrio?, y que en la noche es aún más inseguro, siendo las

acotaciones más repetidas que; “hay mucha oscuridad”, “tengo miedo se ser asaltado”, “ya no es como era antes”, “hay muchos drogados, principalmente en la noche”.

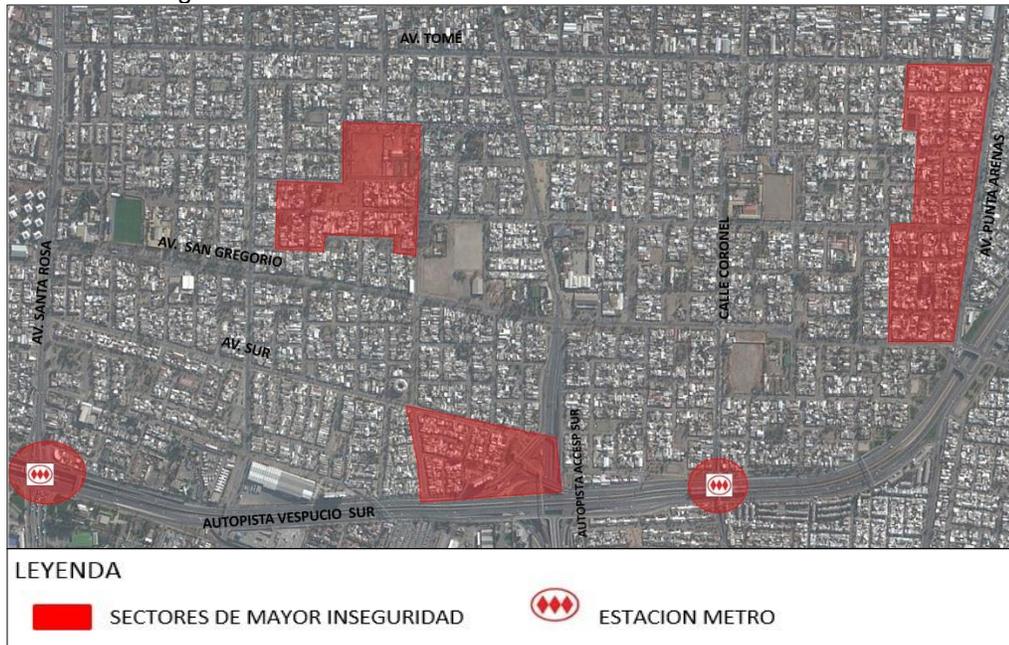
Y frente a la consulta, ¿usted cree que mejorar el espacio público de su barrio, mejorará su seguridad?, el 100% se pronunció afirmativamente, donde un 80% señala que habrá más iluminación, y eso genera más seguridad y más gente en las calles.

Queda de manifiesto en el universo encuestado que para ellos, la importancia de intervenir sus calles, su barrio, con obras en el espacio público mejorará su seguridad y podrán ser utilizados por más personas, valorando en primer lugar dentro de las obras de construcción, la iluminación vial.

#### 6.2.2 PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD - ENTREVISTA.

Se realizó consulta a 2 actores claves mediante entrevista individual semiestructurada con respuestas abiertas a un representante municipal de Seguridad Comunal perteneciente a la Dirección de Desarrollo Comunitario, que ha estado trabajando en dicho establecimiento con antelación a la construcción de la primera etapa de los paseos en 2006, y a un representante de la Policía Local perteneciente a la Población San Gregorio, ver Anexo N° 6; a los cuales en una primera instancia se les mostró un plano del área de estudio específico, donde se solicitó que identificara los sectores más inseguros en el espacio público actualmente. De manera bastante coincidente identifican los mismos sectores de mayor inseguridad para los vecinos en la población, cuando caminan por sus calles, donde hay mayor cantidad de asaltos, robos a las viviendas, drogas en las calles, microbasurales, etc. En la siguiente imagen podemos apreciar los puntos señalados.

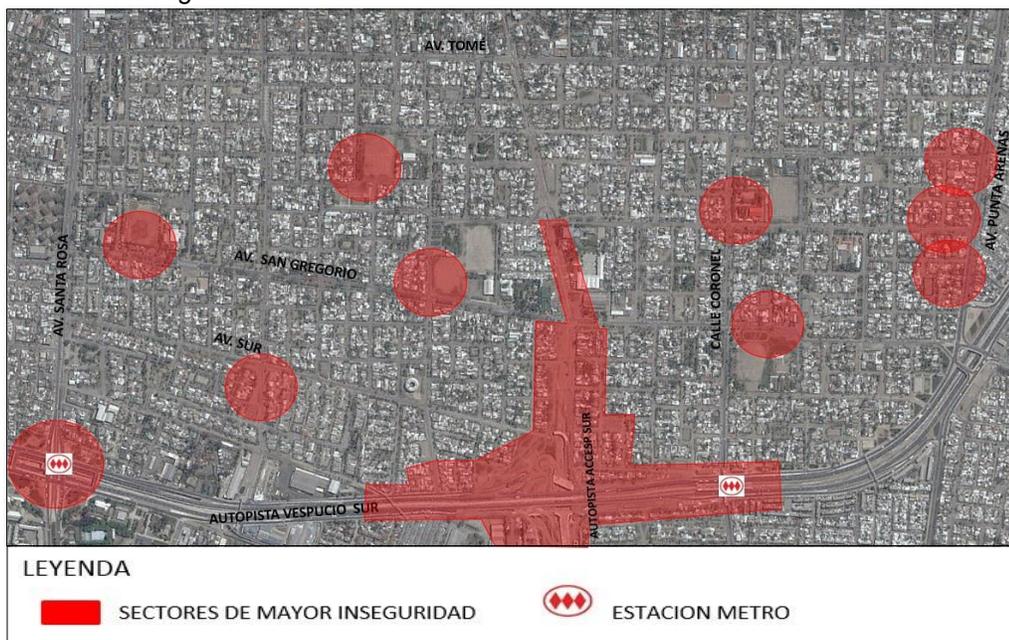
Figura N°14: SECTORES DE MAYOR INSEGURIDAD 2015.



Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2014.

Seguidamente se consulta cuáles eran los sectores 10 años atrás, el “antes” a la construcción de los paseos en la población. Los resultados obtenidos son:

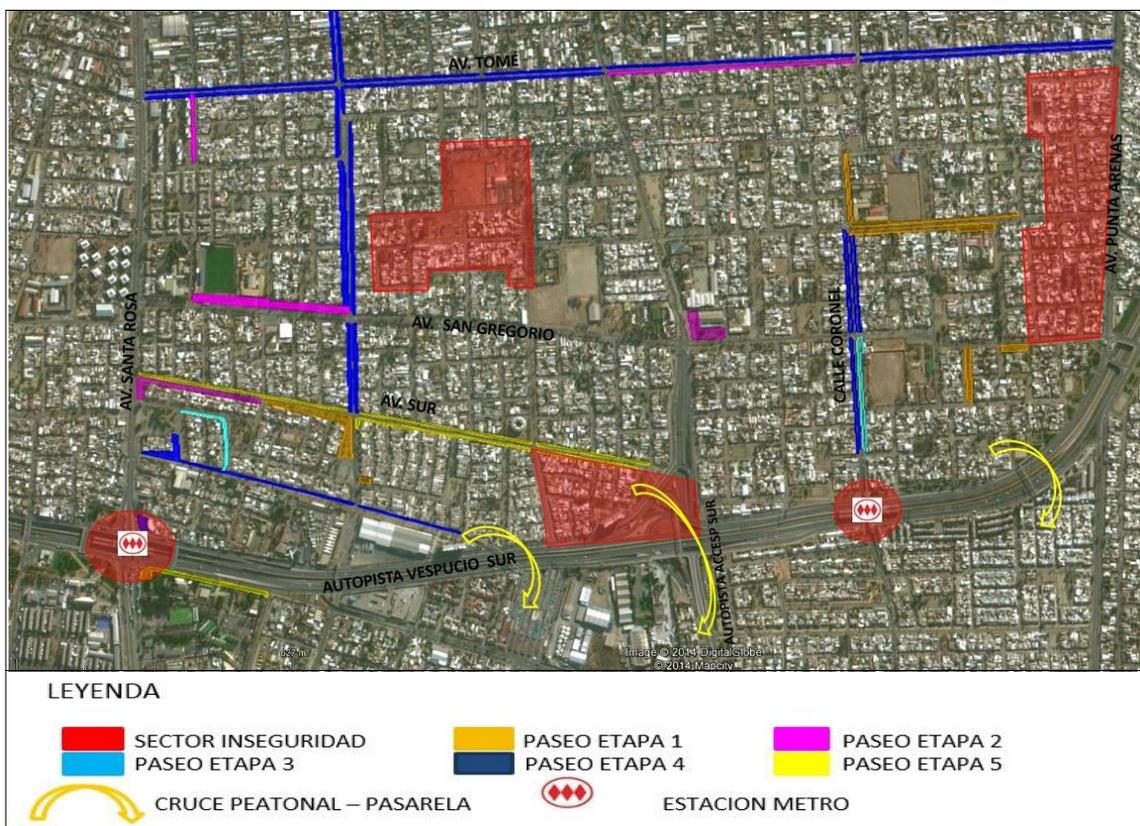
Figura N°15: SECTORES DE MAYOR INSEGURIDAD 2005.



Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2005.

Se observa comparando lo señalado para cada período consultado, que si bien siguen manteniendo algunos sectores en común, otros han desaparecido. Y los que se siguen manteniendo en el período de 10 años, han disminuido la zona demarcada o delimitada como peligrosa para los vecinos cuando caminan por sus calles. También es interesante destacar que cuando observamos nuestra área de estudio en el año 2005, mediante imagen satelital, se observan la existencia de más áreas en color áridas (color café) en relación al presente. La mayor existencia de áreas verdes en la actualidad, se debe justamente a las diferentes intervenciones que ha hecho el Municipio mediante la postulación a de diferentes fondos de financiamiento externos, en búsqueda de ir disminuyendo el déficit ya histórico de dichas áreas en la comuna. En la siguiente imagen podemos observar la superposición de los paseos en sus diferentes etapas y las zonas identificadas actualmente como inseguras:

Figura N°16: SECTORES DE MAYOR INSEGURIDAD 2015 Y PASEOS PEATONALES.



Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2014.

Queda de manifiesto que los sectores, donde no ha habido mayores intervenciones en el espacio público mediante obras de construcción como los paseos, siguen siendo inseguras y de mucha problemática para los vecinos, ya que son lugares donde se concentran personas indigentes y drogadictos, según lo señalado por los propios entrevistados. Estas zonas de mayor peligrosidad, se han visto impactadas por obras a nivel de infraestructura metropolitana, como son las autopistas de alta velocidad, pasarelas peatonales, así como las estaciones del transporte público, en este caso el Metro y sus accesos; siguen siendo así como en el año 2005, puntos de inseguridad para las personas que las utilizan.

En una segunda instancia se realiza la siguiente consulta, ¿cómo cree usted que influyen los paseos en el tema de la seguridad para los vecinos?

Donde los dos actores claves entrevistados manifiestan la importancia de los mismos, en la imagen del barrio, en que la iluminación ha ayudado para erradicar de ciertos sectores bandas que ejercían la venta de drogas en las esquinas, y que eso se nota en los vecinos que agradecen este hecho. Y que a pesar de que rompen las luminarias para que no quede en evidencia sus actos delictuales, la reposición de las mismas por parte del Municipio junto con realizar más recorridos de vigilancia por parte de la Policía, buscan doblegar la mano al microtráfico de drogas que sufren en las calles la Población San Gregorio.

Actualmente, según los entrevistados, algunos de los paseos tienen la problemática del paso del tiempo y la falta de mantención y cuidado, en sus pavimentos, reposición de equipamiento urbano y áreas verdes que actualmente no existen.

### 6.2.3 TASAS DE DENUNCIAS DE DELITOS - ESTADÍSTICAS POLICIALES.

Los casos por Delitos de Mayor Connotación Social (DMCS) registrados por las policías, es el indicador utilizado para analizar la ocurrencia de hechos delictivos. “Considera las denuncias de delitos que realiza la comunidad en las unidades policiales, más las detenciones que realizan las policías ante la ocurrencia de delitos flagrantes. Internacionalmente este indicador es conocido como *delitos conocidos por la policía* (Crimes Known to Police)” (Ministerio del Interior, Boletín Comunal, 2011. Pág.:6). Los registros se analizan en base a tasas cada cien mil habitantes en series anuales, las que han sido comparadas desde el año 2006. Esto, con el objeto de aportar al análisis histórico de los indicadores sobre Seguridad Pública que realiza el Ministerio del Interior.

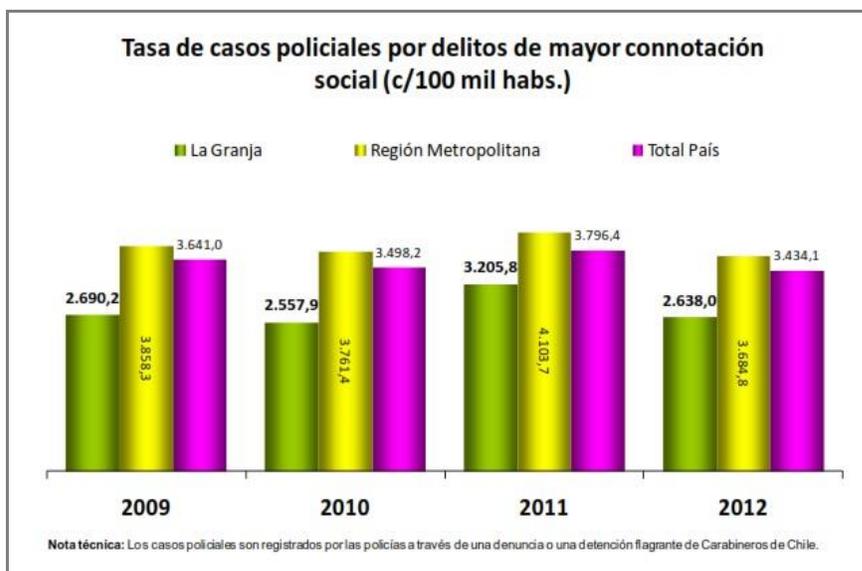
Desde 2006 la comuna registra una tasa de DMCS, menor que la región y país, y respecto a los años 2006 a 2010, la tasa ha ido mostrando una tendencia de disminución, variando en 2011 respecto a 2010 donde se produjo un aumento de un 25 % y siendo en ese período además mayor en relación a la región y el país, con un 9% y 8.5% respectivamente. Con respecto a la tasa de 2012 con respecto a 2011, en la comuna disminuyó en 18%, siendo esta variación mayor a la registrada en la región y el país de -10% y -9.5%, respectivamente.

Gráfico 12: TASA DE CASOS POLICIALES 2006 - 2011



Fuente: ENUSC 2011.

Gráfico 13: TASA DE CASOS POLICIALES 2009 - 2012



Fuente: ENUSC 2012.

Es posible señalar mediante la comparación desde 2006 a 2012, que la tasa de denuncias de los Delitos de Mayor Connotación Social va en disminución, con la excepción del año 2011, punto de inflexión, donde a nivel comunal, regional y nacional existió una ruptura de dicha tendencia. Siendo en ese año la variación porcentual de delitos positiva a nivel comunal, regional y de país, volviendo a ser negativa a partir de 2012.

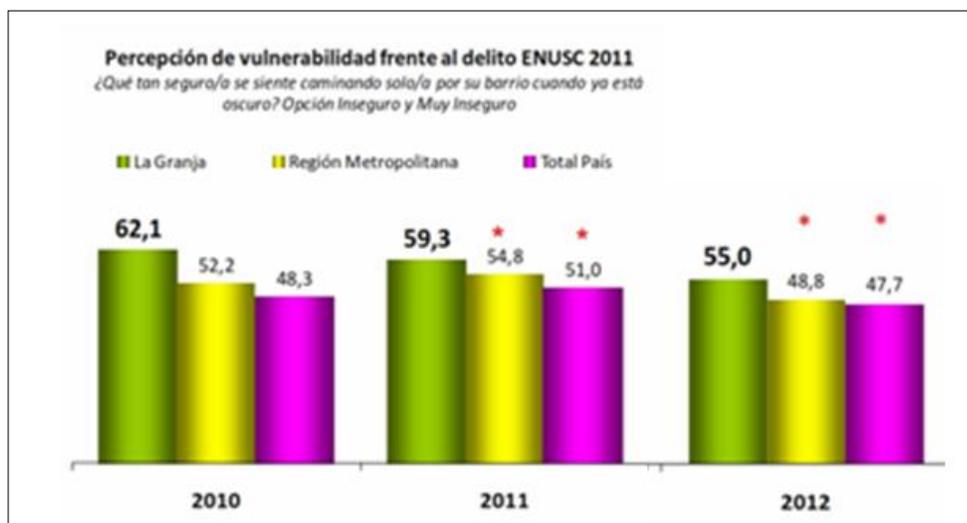
Tabla 7: ESTADÍSTICA POLICIAL.

Comuna de La Granja								
Tasa de casos policiales por delitos de mayor connotación social (c/100 mil hab.)								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variación porcentual	
							2011/2010	2012/2011
La Granja	3.084,0	2.696,9	2.690,2	2.557,9	3.205,8	2.638,0	25,3%	-17,7%
Región Metropolitana	3.755,8	3.721,7	3.858,3	3.761,4	4.103,7	3.684,8	9,1%	-10,2%
Total País	3.324,5	3.399,0	3.641,0	3.498,2	3.796,4	3.434,1	8,5%	-9,5%

Fuente: ENUSC 2012.

En relación a la consulta realizada por dicha encuesta, sobre la vulnerabilidad de las personas en el barrio, ¿qué tan seguro/a se siente caminando solo/a por tu barrio cuando ya está oscuro? Con respecto a la opción inseguro y muy inseguro, los resultados de la comuna van mostrando una tendencia a la disminución, ya que en 2012 se encuentra en un 55% las personas que manifestaron algún grado de inseguridad frente a esta situación, con un 62.1% en 2010, como a continuación se gráfica:

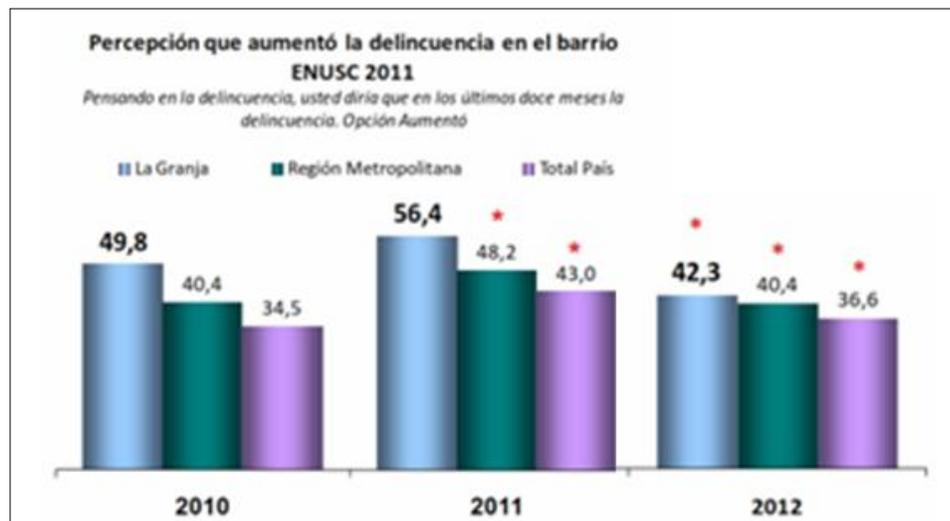
Gráfico 14: VULNERABILIDAD FRENTE AL DELITO 2011.



Fuente: ENUSC 2012.

Y en cuanto a la percepción de la evolución de la delincuencia en el barrio, entre 2010 y 2012 el indicador disminuyó en la comuna un 15%, existiendo un punto de inflexión en 2011 donde aumentó al 13.4% en relación al 2010.

Gráfico 15: PERCEPCIÓN DE AUMENTO DE DELINCUENCIA. ENUSC 2011.  
Pensando en la delincuencia, usted diría que en los últimos 12 meses la delincuencia. Opción Aumentó.



Fuente: ENUSC 2012.

Cabe recordar que estos datos duros sobre delincuencia a nivel internacional son considerados como un dato más próximo a la realidad. Según los resultados expuestos se puede indicar que en general existe una tendencia a la disminución de la inseguridad en los barrios de la comuna y de transitar por las calles de los mismos.

#### 6.2.4 SÍNTESIS SOBRE LA MEDICIÓN DE LA SEGURIDAD.

Centrando la atención en las características de la construcción de los paseos y que el comportamiento delictual considera en sus decisiones las ventajas y desventajas (tomando como referencia el lenguaje de la economía), de los potenciales territorios donde delinquir, y en el marco de estas intervenciones, se puede interpretar que ha habido una disminución en la rentabilidad para delinquir en esos sectores impactados por los paseos, esto debido a que el 65% de los encuestados manifiesta que no siente inseguridad al caminar por ellos y un 55% considera que la construcción aumentó la seguridad en el barrio en relación al "antes", frente al 70% que manifestó no sentirse seguro al caminar en sectores donde no existe en el presente, ningún tipo de intervención similar a

la de los paseos. Como información complementaria a lo anteriormente señalado, se puede indicar que si bien la ENUSC, es una encuesta a nivel regional y comunal, pero no barrial, se observa que en el período transcurrido entre el 2006 y 2012, la tasa de denuncias de los Delitos de Mayor Connotación Social, marca una tendencia hacia la disminución.

Ahora bien, al disminuir la rentabilidad de cometer delitos en esos sectores intervenidos, aumenta la rentabilidad relativa de otros, que mejoran su atractivo en términos comparativos. Esto debido a lo que observamos en imagen anterior con las zonas identificadas actualmente como inseguras, Figura N°12, que corresponden a un desplazamiento a sectores inmediatamente “después” de los intervenidos y más acotados que hace 10 años atrás. Y son en estos sectores “no intervenidos” donde los encuestados manifiestan en un 100% que mejorar su espacio público traerá mayor seguridad y mayor concurrencia de personas en las calles; atribuyendo como principal elemento a dichas condiciones, la instalación de iluminación en las vías públicas, partida que representa entre un 15% a un 25% del total de las obras de construcción en las diferentes etapas de los Paseos Peatonales. Son ellos los que relacionan los Paseos Peatonales con la llegada de la iluminación; y por ende la disminución de puntos oscuros en las calles de sus barrios, donde puedan ocultarse los delincuentes. En esa misma imagen, se puede apreciar que actualmente sigue siendo un gran desafío para el Municipio dar solución a los espacios públicos de la comuna que se ven impactos por obras que responden a una lógica de conectividad a nivel regional; como son los sectores aledaños a las autopistas, donde se generan los pasos nivel, pasarelas y escaleras para el cruce peatonal. Donde el encuentro de éstos con las obras de los paseos, aún siguen siendo los focos más peligrosos y conflictivos de delincuencia para los granjinos.

Esta misma importancia de la iluminación para los pobladores se puede observar en el análisis realizado en otra intervención del espacio público, con resultados satisfactorios de los vecinos, en cuanto a la percepción de seguridad, por ejemplo lo realizado en el Barrio Modelo de la Comuna de San Ramón, en la Región Metropolitana, por parte del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, mediante el Programa Quiero mi Barrio, debido a que con la iluminación peatonal se accedió a superficies con una óptima visibilidad en la que las personas logran reconocer el rostro de una persona a 4m., de distancia, posibilitando además la realización de actividades al aire libre en horarios nocturnos (MINVU, Manual de Diagnostico. 2009).

### 6.3.- USO DE LOS PASEOS PEATONALES.

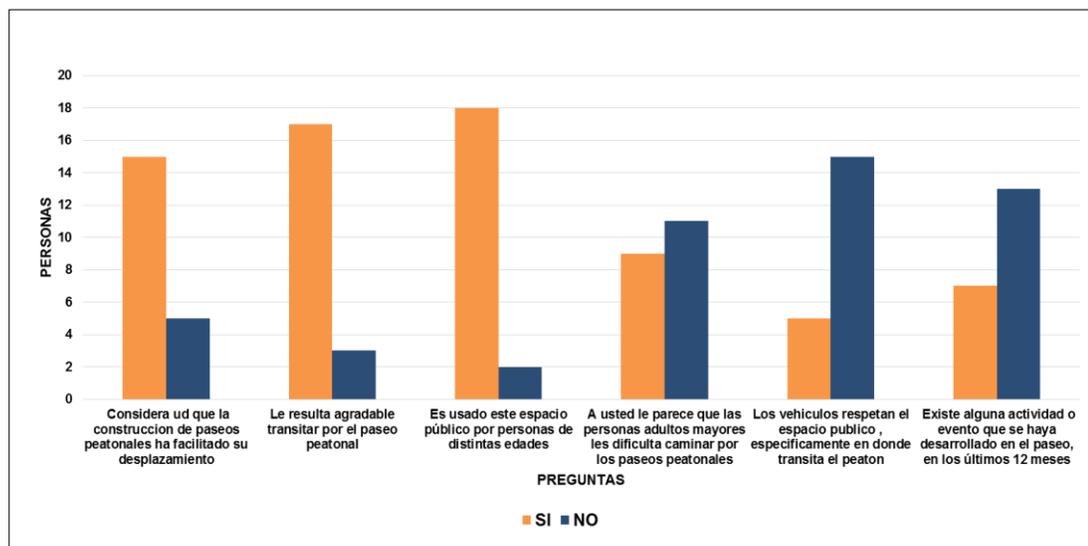
#### 6.3.1 PERCEPCIÓN EN EL USO – ENCUESTA.

##### 1.- ENCUESTA EN ÁREAS DE LOS POLÍGONOS.

El uso de los paseos nos permite analizar la actividad socio – espacial; mediante la medición de la actividad humana y los distintos patrones de comportamiento y movimiento peatonal. Esta medición está además estrechamente relacionada con nuestro primero objetivo, ya que se estima que a mayor uso y diversidad de personas en el espacio público, menor será la inseguridad percibida.

Se consultó a los 20 vecinos pertenecientes a los dos polígonos, mediante preguntas estructurada con respuestas cerradas SI” o “NO”, ver Anexo N°1, en relación a su percepción en el uso de los Paseos Peatonales, y un 75% manifestó que la construcción de dichos paseos facilita su desplazamiento, y para un 85% de los vecinos encuestados les resulta agradable transitar por ellos. Un 90% señaló que es usado por personas de diferentes edades y un 45% indicó que existe alguna dificultad para el adulto mayor para caminar en ellos. Las dos consultas que tuvieron mayor calificación negativa, son el 75% que señala que los vehículos no respetan el tránsito peatonal, y un 65% que no existe actividad (evento) en el espacio público cercano. Se grafica a continuación los resultados señalados.

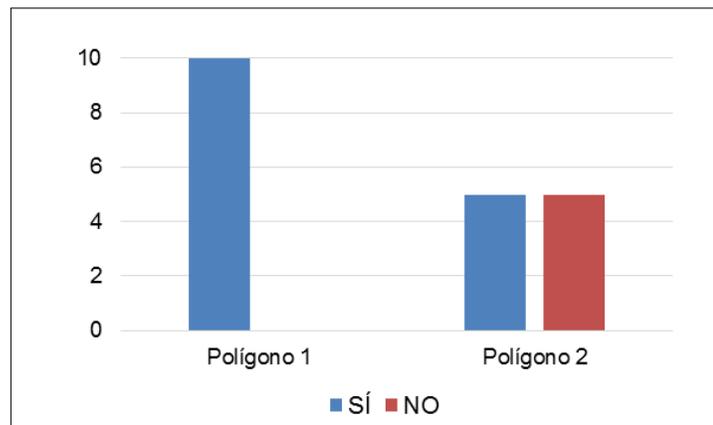
Gráfico 16: USO DE LOS PASEOS PEATONALES.



Fuente: Elaboración Propia.

Al analizar separadamente los datos de los 2 polígonos, se aprecian importantes diferencias en relación a la consulta, sobre la facilidad en el desplazamiento en los paseos, ya que en el Polígono N°1 un 100% de los vecinos consultados, señaló que “SÍ”, mientras que en el Polígono N°2 se encuentra en un 50%, como se puede observar en el siguiente gráfico.

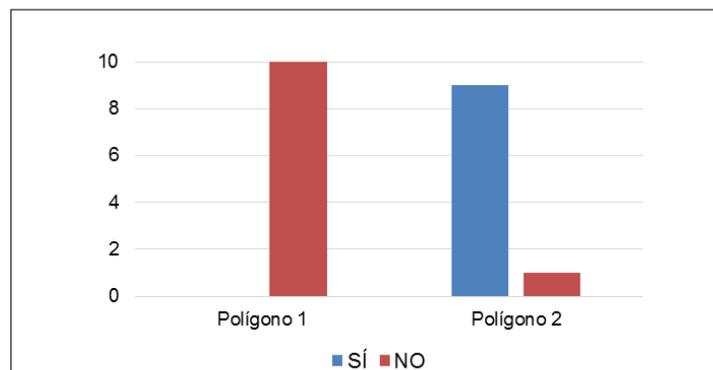
Gráfico 17: ¿CONSIDERA USTED QUE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS PASEOS HA FACILITADO EL DESPLAZAMIENTO PEATONAL?



Fuente: Elaboración Propia.

Respecto a la consulta si consideran que a los adultos mayores le dificulta caminar por los paseos peatonales, el 100% de los vecinos del Polígono N°1, señaló que “NO”, mientras que en el Polígono N°2, señaló un 90% que “SÍ”. Es importante señalar que en este último polígono, existen grandes recorridos donde se utilizó el hormigón estampado como pavimento de las veredas, a diferencia del anterior donde predomina la colocación de pastelones.

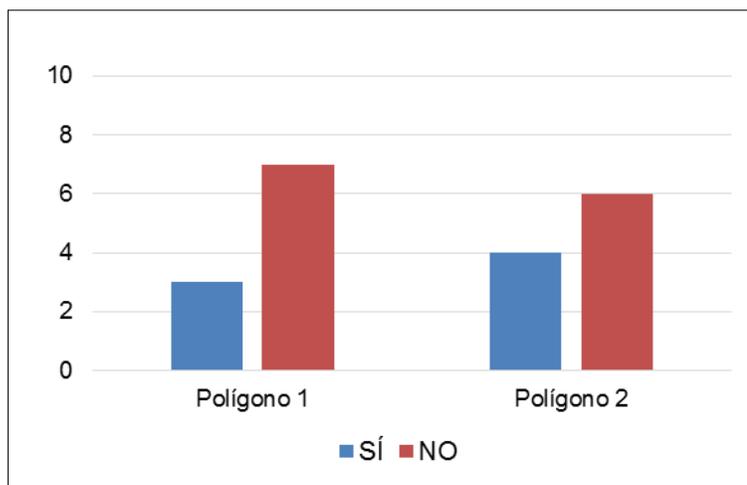
Gráfico 18: ¿LE PARECE A USTED QUE LAS PERSONAS ADULTOS MAYORES LES DIFICULTE CAMINAR POR LOS PASEOS PEATONALES?



Fuente: Elaboración Propia.

Los vecinos fueron consultados sobre si existe alguna actividad o evento que se desarrolló en el espacio público cercano en los últimos 12 meses; en los dos Polígonos se señaló por encima del 55% que “NO”. Las respuestas correspondientes a “SÍ” se especificaron que corresponden a las actividades barriales de “ferias”.

Gráfico 19: ¿EXISTE ALGUNA ACTIVIDAD O EVENTO QUE SE HAYA DESARROLLADO EN EL PASEO, EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES?



Fuente: Elaboración Propia.

Mediante pregunta abierta, se consultó además ¿En su parecer, quienes habitan más el paseo en el día y la noche?

Principalmente se señala que en el día por personas de todas las edades. Y en la noche un 70% manifestó que los jóvenes, de los cuales el 60% lo identificaron como drogadictos, delincuentes y narcotraficantes.

Tabla 8: CUADRO RESUMEN DE LAS RESPUESTAS ENTREGADAS

DÍA	NOCHE
<ul style="list-style-type: none"> <li>todas las edades principalmente:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>jóvenes principalmente:</li> </ul>
más adulto mayor	delincuentes
colegiales	narcotraficantes
mujeres (madres)	drogadictos

Fuente: Elaboración Propia.

Por lo anterior, queda de manifiesto que en los Paseos Peatonales donde se utilizó una superficie irregular como pavimento una alta insatisfacción para el desplazamiento para los adultos mayores principalmente, y que existe una falta de programación de actividades recreativas entre los vecinos y diferentes instituciones gubernamentales. También cabe señalar que para el universo consultado en la noche los espacios públicos son habitados por delincuentes que en su mayoría son jóvenes.

### 6.3.2.- OBSERVACIÓN EN TERRENO.

#### 1.- CONTEO PEATONAL.

Para la observación in situ se seleccionaron 4 puntos, 2 en cada polígono. Como se señala en el Capítulo correspondiente a la Metodología, se realiza un llenado de una planilla de conteo de peatones, en cada uno de los puntos de observación en dos horarios diferentes del día, uno a las 12 a 12.30 pm y el siguiente de 21 a 21.30hs., dos veces en una semana, un miércoles y un sábado. Se consideró el uso del espacio por personas entre las edades: niños hasta 5 años, niños entre 6 y 15 años, jóvenes entre 16 y 30 años, adultos entre 31 y 50 años y adultos entre 51 a adultos mayores, ver Anexo N° 3.

En el Polígono N°1, se seleccionó la esquina entre Av. Sur y Av. Los Vilos - Tacora, punto de cruce de dos ejes viales importantes, además de producirse en dicho cruce un ensanchamiento pronunciado de los paseos que confluyen, que genera un lugar para el descanso y la contemplación de los vecinos. Se considera además, en este polígono la intersección de Av. Sur con Av. Santa Rosa, debido a la trascendencia de esta última como corredor del transporte público para los granjinos, en cuanto a la conectividad que genera con otros sectores de la ciudad. A continuación se muestran los puntos seleccionados mediante imágenes que se identifican además en ellas, las etapas de paseos construidos en el punto seleccionado, siendo el Punto N°1 cruce Av. Sur con Av. Los Vilos – Tacora.

Figura N°17: PUNTO DE CONTEO 1 – POLÍGONO 1.



Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2014.

El Punto N°2, encuentro de Av. Sur con Av. San Rosa.

Figura N°18: PUNTO DE CONTEO 2 – POLÍGONO 1.



Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2014.

En el Polígono N°2, se seleccionaron 2 puntos de observación, debido a la ubicación de equipamiento de importancia para la zona. El punto N°1 se encuentra ubicado en la intersección de Av. Coronel con Av. Padre Juan Meyer, donde se ubica el Colegio Municipal “La Araucanía” y se produce además por la Av. Padre Juan Meyer un ensanchamiento del paseo donde se instalaron equipamiento urbano de bancas.

El punto N°2 se ubica en la intersección de Coronel con San Gregorio, donde se encuentran oficinas municipales del área de Salud y Oficinas de Protección de los Derechos de la Infancia (O.P.D.); además de una cancha para fútbol perteneciente al Instituto Nacional de Deporte (IND), entregado en comodato a la administración municipal. A continuación las imágenes de los puntos elegidos.

Punto N°1, Calle Coronel con Padre Juan Meyer.

Figura N°19: PUNTO DE CONTEO 1 – POLÍGONO 2



Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2014.

Punto de N°2, Calle Coronel con Av. San Gregorio.

Figura N°20: PUNTO DE CONTEO 2 – POLÍGONO 2



LEYENDA

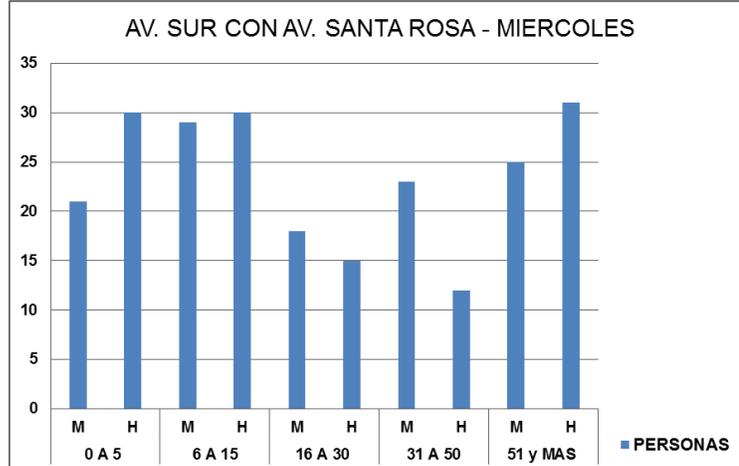
- PUNTO DE CONTEO
- PASEO ETAPA 3
- PASEO ETAPA 4

Fuente: Elaboración Propia en base a imagen obtenida de Google Earth 2014.

Los resultados obtenidos de los 4 puntos de conteo, los que mayormente se destacan son los siguientes:

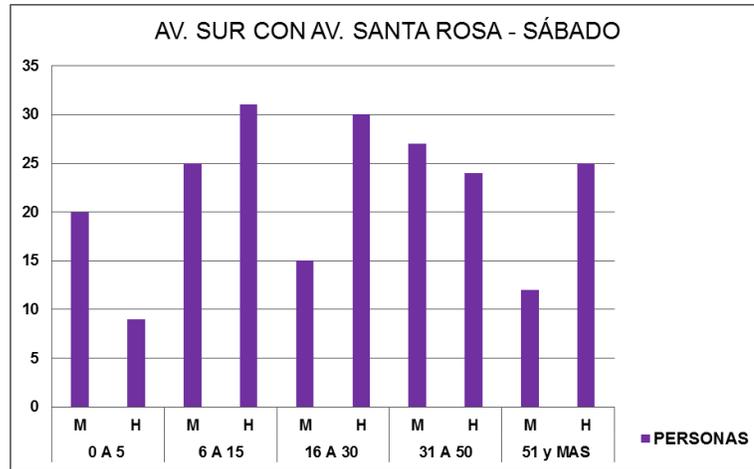
1.- en el día la intersección de mayor cantidad de peatones, tanto miércoles como sábado, es Av. Santa Rosa con Av. Sur, la cual se puede apreciar en los siguientes gráficos.

Gráfico 20: CONTEO PEATONAL EN EL DÍA – MIERCOLES.



Fuente: Elaboración Propia.

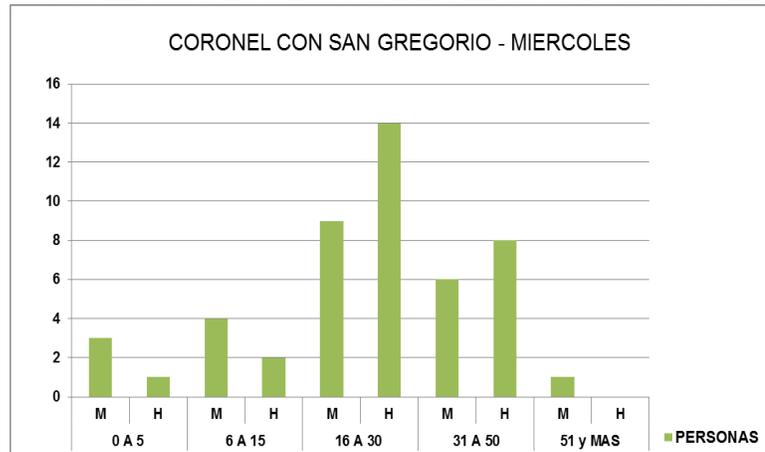
Gráfico 21: CONTEO PEATONAL EN EL DÍA - SÁBADO



Fuente: Elaboración Propia.

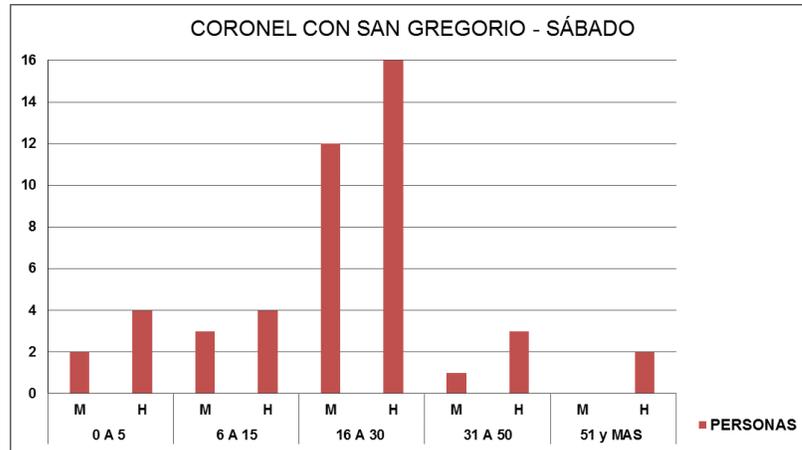
2.- en la noche la intersección de mayor cantidad de peatones es en Av. San Gregorio con Calle Coronel, la que se puede apreciar a continuación:

Gráfico 22: CONTEO PEATONAL EN EL NOCHE - MIERCOLES



Fuente: Elaboración Propia.

Gráfico 23: CONTEO PEATONAL EN EL NOCHE - SÁBADO



Fuente: Elaboración Propia.

Del análisis realizado a los 4 puntos de conteo, ver Anexo N°4, se desprende, que en los días y horarios de medición realizados los puntos que mayor presencia presentaron son, en horario diurno la intersección de Av. Sur con Av. Santa Rosa y en el horario nocturno, el punto de conteo ubicado en Calle Coronel con Av. San Gregorio.

Observando diferencias en relación que en el horario diurno, en general en los 4 puntos, existe una presencia peatonal que comprende todos los grupos etáreos considerados, mientras en el horario nocturno de medición existe una presencia mayor y notoria entre los 16 a 30 años y una casi nula presencia de adultos mayores y niños entre 0 a 5 años. Existiendo una mayor presencia de hombres en el horario nocturno y más igualitaria la presencia de hombres y mujeres en el horario diurno.

Los dos puntos de mayor conteo de peatones se encuentran cercanos a equipamientos de comercios o servicios y acceso a transporte público.

En relación al desplazamiento peatonal en el Polígono N°1, la trayectoria peatonal más utilizada se observa en Av. Sur hacia Santa Rosa, esto debido a que en dicha avenida se encuentra una gran cantidad de comercios de diferentes rubros. Y en el polígono N°2 la tendencia mayor se genera por la Av. Coronel en ambos sentidos de norte – sur, apreciando que la mayor trayectoria de las personas, se realiza hacia la estación de transporte público, Metro “La Granja”.

## 2.- RECORRIDO PEATONAL.

Mediante recorrido peatonal, uno en el día y otro en la noche, por las Av. Sur y Calle Coronel, pertenecientes a los polígonos, se realiza una verificación de la existencia y estado de diferentes elementos urbanos que faciliten el desplazamiento del peatón, tomando como referencia a los 4 grandes grupos, sugeridos por SECTRA, para la realización de estudio mediante “auditorías peatonales”. Por lo que se mide el uso de los paseos mediante la adecuada o inadecuada infraestructura existente, debido a que la misma podría derivar en dificultades para la movilidad peatonal de los vecinos.

Se consideran las siguientes variables:

Continuidad y Seguridad para el peatón, considerada desde la conectividad y la accesibilidad con que cuentan los en los paseos, se califica mediante:

- accesos para desplazamientos de discapacitados en los paseos
- diferenciación del tránsito de diferentes medios de transporte, como son vehículos, bicicletas y peatón
- obstáculos físicos para el peatón
- recorridos peatonales que conectan a otros sistemas de transporte público, equipamiento comunal, etc.

Calidad del espacio público, imagen urbana de lo construido, se califica:

- áreas verdes
- pavimentos en las veredas
- iluminación
- microbasurales.
- equipamiento urbano (basureros y asientos).

Información:

- la existencia de señalética orientadora.

Es importante señalar que este recorrido peatonal, no solamente permite medir uso en relación al grado de facilidad en movilidad peatonal a través de la caminata, sino que también nos entrega importantes resultados para otro de los objetivos planteados en el presente estudio, el mejoramiento del espacio público. El estudio se realiza primero mediante la valoración personal de la existencia diferentes elementos urbanos y del estado de los mismos, considerando:

NO EXISTE		4
MALO		3
REGULAR		2
BUENO		1

A continuación resultados del recorrido peatonal por Av. Sur:

Gráfico 24: POLÍGONO N° 1 - VALORACIÓN DE LO EXISTENTE EN RECORRIDO PEATONAL POR AV. SUR EN DIFERENTES TRAMOS.

SECTOR POLÍGONO N°1									
TRAMOS DE RECORRIDO	SANTA ROSA - TACORA			TACORA - EL TABO			EL TABO - CARD. SILVA HENRIQUEZ		
<b>ACCESIBILIDAD</b>									
Accesos Discapacitados									
Diferenciación Tránsito Transporte	PEATON	BICI.	VEHICULO MOTORIZADO	PEATON	BICI.	VEHICULO MOTORIZADO	PEATON	BICI.	VEHICULO MOTORIZADO
Obstáculos Físicos Peaton									
<b>IMAGEN</b>									
Estado Pavimentos									
Áreas Verdes									
Iluminación (en la noche)									
Microbasurales									
Equipamiento Urbano									
<b>INFORMACIÓN EXISTENTE</b>									
Señalética Orientadora									

Fuente: Elaboración Propia.

Resultado del recorrido peatonal por Calle Coronel:

Gráfico 25: POLÍGONO N°2 - VALORACIÓN DE LO EXISTENTE EN RECORRIDO POR CALLE CORONEL EN DIFERENTES TRAMOS.

SECTOR POLÍGONO N°2									
TRAMOS DE RECORRIDO	VALDIVIA - JUAN MEYER			JUAN MEYER - SAN GREGORIO			SAN GREGORIO - PJE. 3 SUR		
<b>ACCESIBILIDAD</b>									
Accesos Discapacitados									
Diferenciación Tránsito Transporte	PEATON	BICI.	VEHICULO MOTORIZADO	PEATON	BICI.	VEHICULO MOTORIZADO	PEATON	BICI.	VEHICULO MOTORIZADO
Obstáculos Físicos Peaton									
<b>IMAGEN</b>									
Estado Pavimentos									
Áreas Verdes									
Iluminación (en la noche)									
Microbasurales									
Equipamiento Urbano									
<b>INFORMACIÓN EXISTENTE</b>									
Señalética Orientadora									

Fuente: Elaboración Propia.

Los resultados muestran que en los recorridos realizados, el elemento que tienen peor calificación, debido a la inexistencia del mismo, es la ciclo vía, seguido por la señalética orientadora y el equipamiento urbano correspondiente a bancas y basureros, que en muchos tramos no existen y en otros se encuentran en muy mal estado.

Además se puede constatar en terreno la existencia, en mayor cantidad en el Polígono N°2 de microbasurales.

Se suman además con una calificación deficitaria, la existencia de obstáculos físicos para el peatón, (vehículos motorizados estacionados en las veredas), sectores con área verde en mal estado, lo que es bastante concordante con lo señalado por los vecinos y los representantes de las juntas de vecinos. Y corresponden a elementos que requieren mantenimiento y revisión en el espacio público por parte del Gobierno Local.

Los que tienen la mejor calificación debido a que existen y se encuentran en buen estado son las rampas para accesos de discapacitados, el estado de los pavimentos e iluminación en la vía pública.

Para un mejor análisis de la conectividad se grafica lo constatado en terreno; considerando que la red vial pública representa el espacio que permite garantizar la funcionalidad urbana.

Los itinerarios de recorridos peatonales han de asegurar la conectividad como mínimo con: estaciones de transporte público, equipamiento comunitario, mercados y zonas comerciales, espacios libres como zonas verdes y áreas de conectividad laboral.

A continuación se grafica las zonificaciones cercanas de cada Polígono seleccionado.

Existiendo en el Polígono N°1 una mayor variedad en los usos de suelos, desde el habitacional, junto con zonas para equipamiento Metropolitana y Local e inclusive actividad industrial, a diferencia del N°2, que presenta una mayor heterogeneidad, donde se combinan la residencia con el comercio local.



### 6.3.3 SÍNTESIS SOBRE LA MEDICIÓN DEL USO PEATONAL EN LOS PASEOS.

Dentro de los efectos positivos en el entorno inmediato de la construcción de los paseos, es que existe una mayor facilidad para las personas el desplazamiento peatonal, a excepción de algunos tramos que debido a la construcción de un tipo de pavimento con relieves, genera un cierto grado de impedimento a las personas mayores al momento de caminar en ellos. Pero para los vecinos encuestados y mediante recorrido peatonal, en general las construcciones de los paseos, ha otorgado al sector, mejoras en el pavimento y mayor iluminación en las calles en relación a la situación hace 10 años atrás.

La mayor presencia de personas caminando por los paseos, haciendo uso de los mismos, es considerado un efecto positivo que puede disminuir los beneficios para eventuales hechos delictuales como se señaló anteriormente, debido a que existiría una mayor vigilancia de las mismas personas que los transitan, siendo en la noche donde este efecto positivo disminuye, debido a que ya no se observa una presencia en las calles de los diferentes grupos etéreos, en algunos casos es casi nulo, como en los adultos mayores y los niños.

Los vecinos encuestados señalan que en las noches las calles siguen siendo peligrosas debido a que los jóvenes que las habitan, son en general delincuentes, relacionados en su mayoría al microtráfico de drogas. También manifiestan el deseo que de que se realicen de manera seguida actividades al aire libre, ya que las mismas se organizaban de manera seguida y que con el tiempo se ha ido perdiendo hasta llegar a anularse.

Esto último en relación a que se debe recuperar la convivencia vecinal, la cual facilita la vigilancia natural por parte de los vecinos su espacio público cercano. En el caso de San Ramón, anteriormente señalado, una de las claves en cuanto al mayor uso del espacio público y en consecuencia mayor percepción de seguridad en el barrio, fue recuperar instancias de convivencia vecinal, especialmente entre familias históricas y tradicionales del barrio. Planificando en conjunto con ellos actividades sociales y deportivas en los espacios públicos, de manera de ir fortaleciendo el sentido de pertenencia y haciendo efectivos los diferentes usos de las obras construidas.

Si bien en cuanto al desplazamiento y materialidad de los paseos existe en general una alta aprobación por parte de los vecinos, lo observado en terreno en cuanto a las trayectorias peatonales que presentan mayor inseguridad al caminar, son las coincidentes con los sectores indicados actualmente como inseguros en la Figura N°2, debido al deterioro de las áreas verdes, existencia

de microbasurales, mal estado del equipamiento urbano. Siendo los tramos comprendidos en el Polígono N°1, en Av. Sur, entre calle El Tabo y Av. Cardenal Silva Henríquez (sector de intersección de autopistas Acceso Sur y Vespucio Sur) y en el Polígono N°2 por calle Coronel, entre Av. San Gregorio con pasaje 3 Sur (acceso a la estación del Metro “La Granja”). En este último trayecto peatonal, existe un ancho de acera no mayor a 0.80 m, donde además se ubican postes del alumbrado público, que hacen que el caminar por dichas aceras sea imposible, debiendo el peatón transitar por la calzada, por donde circulan los vehículos motorizados.

#### **6.4.- CALIDAD URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO.**

##### **6.4.1 PERCEPCIÓN EN EL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO. ENCUESTA.**

###### **1.- ENCUESTA EN ÁREAS DE LOS POLÍGONOS**

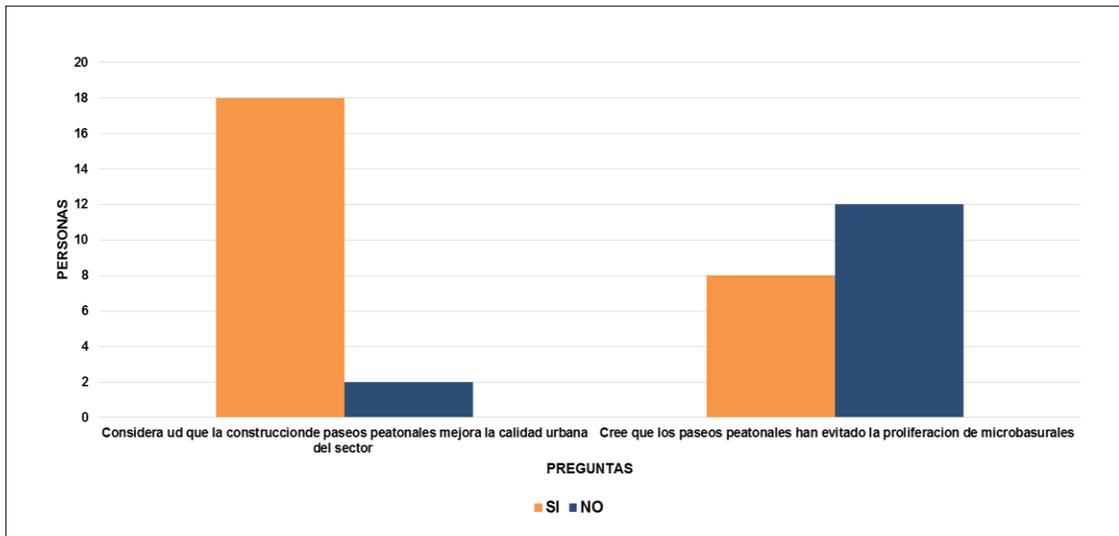
Mediante la encuesta a los 20 vecinos pertenecientes a los dos polígonos, en relación a la consulta sobre la percepción en el mejoramiento de la calidad del espacio público como consecuencia de la construcción de los Paseos Peatonales, ver Anexo N°1; un 90% considera la intervención de manera positiva. Ya que efectivamente ha mejorado en relación al estado del espacio público antes de las intervenciones. Algunos vecinos comentan a continuación de la respuesta afirmativa, lo siguiente:

“me gusta”, “ya no pisamos en el barro”, “cambio el entorno”, “nos inundamos mucho menos”, “esto antes era muy oscuro”.

Sin embargo existe un 10% que no percibe un mejoramiento en la calidad del espacio público, debido a que:

“hay mala imagen, el pasto está seco”, “los vehículos se estacionan todos en las veredas, no respetan”, “hay suciedad en las calles”.

Gráfico 26: ENCUESTA MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.



Fuente: Elaboración Propia.

Se puede apreciar una percepción más dividida en relación a la consulta, si con la intervención de los paseos peatonales se ha evitado la proliferación de microbasurales, donde un 60% considera que no se ha evitado, indicando que “sigue existiendo suciedad”.

Desde la perspectiva de los vecinos encuestados es bien valorada la intervención, pese a que se nota actualmente, falta de mantenimiento al pasar el tiempo y que los microbasurales no se han erradicado totalmente. No siendo totalmente “culpa” de la administración, sino también por las costumbres que siguen teniendo algunos vecinos de no cuidar su espacio público cercano.

Se consultó en la misma encuesta a los vecinos mediante preguntas con grado de valoración de diferentes elementos y funcionalidad del Paseo Peatonal inmediato a su vivienda. Las respuestas a dichas consultas son: Bueno, Regular, Malo y No Existe.

Considerando:

NO EXISTE		4
MALO		3
REGULAR		2
BUENO		1

Los resultados obtenidos son los siguientes:

Gráfico 27: POLÍGONO N°1 - VALORACIÓN EN EL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO POLÍGONO N°1

POLÍGONO N°1										
ETAPA PASEOS	I	V	V	II	I	V	II	V	IV	II
ILUMINACIÓN	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2
PAVIMENTO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ÁREA VERDE	1	2	2	2	3	2	1	1	1	1
MOBILIARIO	3	3	3	2	3					
LUGAR DE ENCUENTRO	2		3		3					
DESPLAZAMIENTO PEATONAL	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
MANTENCIÓN	1	2	2	2	2	2	2	3	3	2

Fuente: Elaboración Propia.

Gráfico 28: POLÍGONO N°2 - VALORACIÓN EN EL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO POLÍGONO N°2

POLÍGONO N° 2										
ETAPA PASEOS	I	I	IV	IV	IV	III	I	IV	III	III
ILUMINACIÓN	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1
PAVIMENTO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ÁREA VERDE		3	2	2	2	1	1	1	1	1
MOBILIARIO	3	2	2	2	2	1	2	2	1	
LUGAR DE ENCUENTRO	3	2	3	3	2		3	2	2	2
DESPLAZAMIENTO PEATONAL	1	1	1	1	2	1	1	3	1	1
MANTENCIÓN	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2

Fuente: Elaboración Propia.

Queda de manifiesto que existe una alta calificación positiva para los pavimentos utilizados, y considerablemente positiva para la iluminación y el desplazamiento peatonal, existiendo de igual forma una calificación con matices más negativos en este último elemento del espacio público, correspondiente la etapa de Paseos IV, cuando se hizo la consulta a adultos mayores.

Cabe aclarar que la construcción del pavimento en dicha etapa se realizó con hormigón estampado, el cual genera una superficie irregular, que se traduce en relieves y se producen cambios de desniveles en los diferentes tramos.

Donde adultos mayores aclaran que “la diferencia de nivel me hace tropezar”, “camino más despacio, tengo cuidado al pisar”. Dichos comentarios y calificación menos positiva no se recibieron en los paseos peatonales construidos con pastelones por parte de los encuestados.

Se calificó de manera regular y mala, por parte de los vecinos a la mantención que se realiza en los paseos peatonales; que se ven reflejados en calificaciones más negativas a las áreas verdes, y de malo a inexistente en un gran porcentaje de las calificaciones para el mobiliario y a los paseos como un elemento de punto de encuentro con familiares y amigos.

Estos resultados podrían estar indicando que existe una calificación bastante positiva por parte de los usuarios consultados, hacia las intervenciones que se realizaron en el espacio público a través de los paseos peatonales. Ya que los elementos relacionados con la pavimentación y la iluminación, estaría favoreciendo el desplazamiento de las personas, enmarcado dentro de unos de los objetivos a desarrollar en la Planificación del Territorio Urbano, “Consolidar el concepto de Comuna – Peatonal.” (PLADECO 2004-2010, Pág. 79).

## 2.- ENCUESTA FUERA DE LAS ÁREAS DE LOS POLÍGONOS.

En relación a la consulta ciudadana sobre este objetivo, los resultados de los otros 20 vecinos encuestados que se encuentran fuera del área de influencia de los paseos peatonales, ver Anexo N°2, frente a la pregunta, ¿usted cree que habría que mejorar su barrio y porque?. EL 80% contestó afirmativamente, del cual el 95% manifestó que mejoraría el entorno, y podrían caminar con mayor tranquilidad al instalar mayor iluminación en las calles y solicitan que se realicen Paseos Peatonales frente a sus viviendas, junto con realizar plazas. El 5% restante manifestó que se construyera una cabina de Paz Ciudadana.

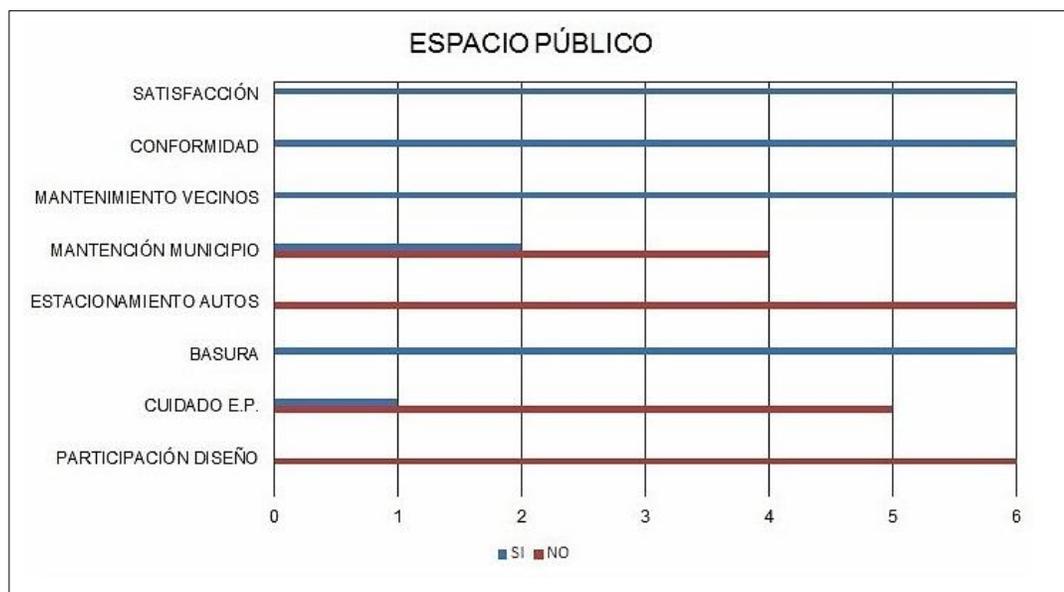
Lo que indica una necesidad y correlación de los vecinos para lograr en su entorno un mejor espacio público, la intervención mediante la construcción de Paseos Peatonales.

#### 6.4.2.- PERCEPCIÓN EN EL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO – ENTREVISTAS.

1.- Se realizaron entrevistas individuales estructuradas, mediante preguntas cerradas, ver Anexo N° 5, a 6 actores claves, 3 por cada polígono, a representantes de Juntas de Vecinos y Comité de Allegados, sobre su percepción en las mejoras que se realizó al espacio público mediante la construcción de los paseos peatonales.

A continuación se grafica los resultados obtenidos:

Gráfico 29: MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.



Fuente: Elaboración Propia.

Se puede apreciar en las respuestas por parte de los dirigentes, que los aspectos que tuvieron de manera unánime la aprobación, han sido que consideran que existe una sensación de satisfacción y conformidad en los vecinos como resultado de la construcción de los paseos. Y en contrapartida, la participación en la consulta y diseño de los paseos en una etapa ex – ante, tuvo un 100% de negativa en las respuestas, junto con la consulta sobre el estacionamiento de vehículos en las veredas donde transitan los peatones.

Se puede observar que un 65% de los entrevistados calificó negativamente la actual mantención de los paseos por parte del municipio, lo que indica que

existe una falencia por parte del gobierno local, en no considerar en una etapa preliminar de diseño del espacio público, la consulta a los futuros usuarios del mismo, como considerar una constante mantención del espacio público en el tiempo. Cabe señalar, que en este último punto, para comunas con escasos recursos económicos como La Granja, se vuelve fundamental la participación de los vecinos en el cuidado y limpieza de su entorno cerca.

2.- La consulta mediante entrevista a los 2 actores claves relacionados con la seguridad en la comuna, en relación al mejoramiento en el espacio público como consecuencia de los paseos, los entrevistados señalaron lo importante para la comunidad de los Paseos Peatonales, y que efectivamente tienen un impacto muy positivo en la comunidad. Y lo han notado principalmente en las diferencias en el mejoramiento del espacio público de lo que existía antes con lo actual, y además por los propios comentarios de los vecinos, que se los hacen llegar en su cotidianidad laboral.

#### 6.4.3 OBSERVACIÓN DEL MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO MEDIANTE RECORRIDO PEATONAL.

Como se señala anteriormente en el punto 6.3.2.Observación en Terreno, sub ítem 2, Recorrido Peatonal, se realiza una verificación de la existencia y estado de diferentes elementos urbanos que faciliten el desplazamiento del peatón y que entregan también importantes resultados para el análisis in situ del mejoramiento del espacio público a través de la construcción de los Paseos Peatonales.

Por lo que las variables analizadas en relación a la calidad del espacio público e información existente actualmente, arrojan los resultados expuestos en los Gráfico N° 21 y 22, donde existe una calificación deficitaria en la inexistencia en algunos sectores y en otros en muy mal estado de la señalética orientadora para cualquier persona que realiza estos recorridos peatonalmente, y el estado actual precario del equipamiento urbano. Dicha imagen es más acentuada en el Polígono N°2, con la presencia aun mayor de microbasurales.

#### 6.4.4.- SÍNTESIS SOBRE LA CALIFICACIÓN DEL MEJORAMIENTO EN LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO.

La construcción de los Paseos Peatonales efectivamente ha mejorado la calidad del espacio público, en relación a lo existente con anterioridad a dichas intervenciones, según el 90% de los encuestados pertenecientes a los dos polígonos, existiendo una alta satisfacción y conformidad con lo construido. Y esta mejora se reafirma con la solicitud de los vecinos encuestados que viven fuera de los sectores intervenidos que señala en su mayoría una alta aprobación para que su entorno cercano mejore, la construcción de Paseos Peatonales, ya que con los mismos existirá más iluminación, que se relaciona con una mayor percepción de seguridad y una mejor calidad de vida.

Sin embargo el 10% que no percibe mejoras lo atribuye a la falta de mantenimiento en el tiempo del mobiliario urbano y áreas verdes, debido al deterioro que presentan, y que son coincidentes con lo observado en terreno mediante recorrido peatonal.

Otra valoración negativa de la situación actual de los Paseos Peatonales, el no haberse generado un mejoramiento en propiciar actividades de encuentro con familiares, amigos o vecinos. Esto también se pudo observar en el análisis del uso de los paseos, en cuanto a que los encuestados manifiestan que no existe o es casi nula, la realización de eventos en los últimos 12 meses.

Para ello es importante por parte del Municipio coordinar junto con la comunidad, el cuidado y limpieza de su espacio público, ya que haciéndolos participes, existe un mayor compromiso y responsabilidad con su entorno inmediato, y se podría evitar deterioros notorios en el equipamiento urbano y áreas verdes en algunos sectores de los mismos.

## 6.5.- MODIFICACIONES AL DISEÑO DE LOS PASEOS PEATONALES.

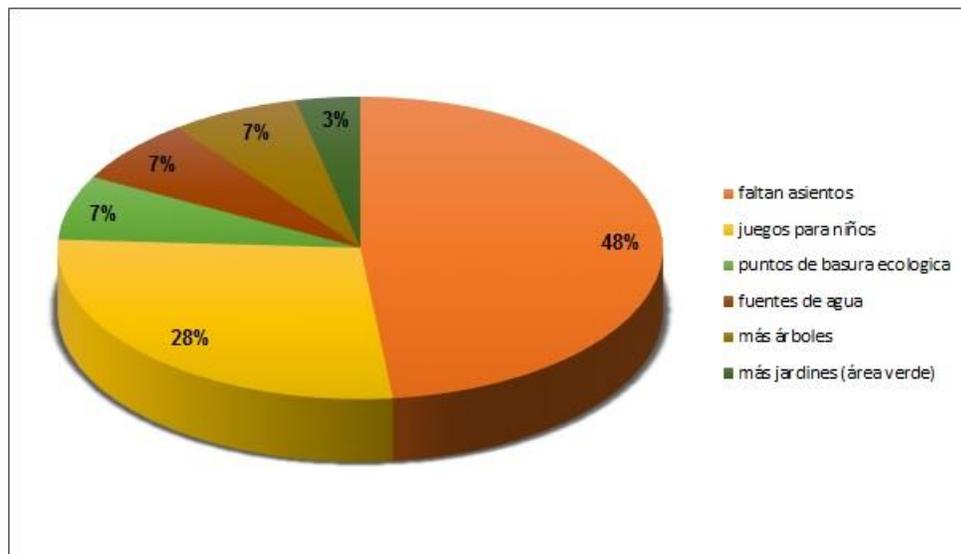
### 6.5.1 CONSIDERACIONES DE MODIFICACIONES AL DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO – ENCUESTA.

#### 1.- ENCUESTA EN LAS ÁREAS DE LOS POLÍGONOS.

La encuesta realizada a los 20 vecinos pertenecientes a los dos polígonos arroja resultados bastante interesante, sobre si existe alguna sugerencia a realizar para ser considerada en la modificación de futuros diseños en los paseos peatonales. Los encuestados indicaron en un 48% que faltan asientos y un 28% considera que debe incluirse más juegos para niños.

Los resultados son los siguientes:

Gráfico 30: MODIFICACIONES AL DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO.



Fuente: Elaboración Propia.

Destaca de igual manera que las siguientes variables que se señalaron seguidamente se relacionan con área verde (más jardines y árboles), junto con la inclusión de elementos no considerados en el diseño de los paseos peatonales, como son fuentes de agua y puntos de basura ecológico. Podría ser concordante dicha solicitud de inclusión en los paseos con lo indicado en las entrevistas a los representantes de juntas de vecinos y comité, donde señalan de manera unánime que los vecinos dejan la basura en cualquier parte.

También es importante señalar que ninguno de los encuestados, quitó algún elemento del espacio público construido, ni tampoco señaló que había que realizar ninguna modificación a lo construido.

#### 6.5.2.- CONSIDERACIONES DE MODIFICACIONES A LOS PASEOS PEATONALES - ENTREVISTAS.

Es importante señalar en este punto de la investigación lo expuesto por el representante municipal en la entrevista personal realizada:

“Yo siempre he reclamado, por el bien de la gestión, en cuanto a la construcción de los Paseos Peatonales, que nunca hemos podido congeniar, lo técnico con lo comunitario. Entonces llega la unidad técnica y elabora un paseo, porque esta arteria cumple con las medidas, con los estándares, con el largo que necesitamos, etc., pero siempre he tenido una crítica en cuanto a eso, debido a que mientras nosotros no hagamos trabajo con la comunidad, donde la comunidad sea parte del proyecto, no lo va a sentir propio. No que nosotros le llevemos el proyecto, sino que los trabajemos con ellos. Debemos evitar lo invasivo y no imponerles. Y en algunos lugares lo ha sido. Porque por ejemplo en las etapas iniciales de los paseos peatonales, se creaban los Comités de Paseos Peatonales, donde se construía un Centro de Desarrollo Social donde las personas se organizaban juntaban plata, con bingos, rifas, tenían sus cuentas de ahorro, entonces venía la inversión municipal y aparte ellos le agregaban, un farol más, otros árboles, etc., donde ellos mismos los instalaban y posteriormente los cuidaban, debido al trabajo que les había dado lograr lo que tenían frente a sus casas, el sentido de pertenencia y la participación debe ser en todos los aspectos. Actualmente ya no existen esos comités”.

Agrega además lo que la gente le trasmite y comenta en su labor comunitaria, en relación a los paseos construidos:

“Yo he sentido en este último tiempo de parte de ellos, que los Paseos Peatonales están okey, pero sí dejan entrever que les falta verde y que hay mucho cemento. Pero espacios verdes protegidos, no espacios verdes para que los hagan tira. Porque yo he caminado por los paseos por San Gregorio y la gente siente que se siente tranquilo que camina bien, pero siente que hay mucho cemento y baldosas. Y en relación a las bancas y demás, muchos te dicen que no coloquen más, porque en la noche se juntan ahí los mariguaneros y se juntan a vender todo tipo de drogas. Pero nosotros no podemos dejar de hacer cosas por unos pocos. Porque si nosotros colocamos bancas en un paseo, los abuelitos a las 7 u 8 de la tarde debajo de un árbol se sientan, eso es maravilloso. Pero no porque eso mismo a las 12 de la noche lo utiliza el

delincuente, tenemos que dejar de instalar ese banco ahí. Porque nuestro deber como Municipio es entregarle a ellos todos los elementos para tener un vivir y pasar mejor.”

### 6.5.3.- SÍNTESIS SOBRE LAS MODIFICACIONES A LOS PASEOS PEATONALES.

Queda de manifiesto en este punto de la investigación, que los paseos según lo consultado a los vecinos encuestados, requieren de algunas modificaciones que deben ser consideradas por la unidad técnica creadora de los mismos. Y dentro de las 6 modificaciones que señalan, se encuentran el mobiliario urbano y las áreas verdes, los cuales han sido anteriormente calificados de manera negativa y en algunos sectores inexistentes, en el análisis del uso y mejoramiento de los paseos peatonales.

La mantención en el tiempo de los paseos, para Municipios de recursos limitados, como La Granja, requieren que la comunidad forme parte del proyecto no solamente en etapas de consulta de diseño, sino también en etapas posteriores a su construcción; como queda en evidencia el mal estado de ciertos elementos que conforman los paseos, los cuales ya tiene un grado de madurez o funcionamiento en el tiempo, que están mostrando altos grados de deterioro, y que en el presente nadie se está haciendo cargo del mantenimiento y cuidado de los mismos.

Esta situación en el tiempo pueden ir conformando, junto con otros externalidades, un territorio que otorgue ventajas para actos delictivos, ya que la cercanía anteriormente señaladas e identificadas de sectores peligrosos para los peatones, inmediatos a los paseos, y la posible expansión de las mismas, puede destruir las conexiones entre las vecindades, reorganizándose el espacio, separando y aislando sectores de un barrio que se consideran son una fuente para el crimen (Salingaros, Nikos. 2005).

También se evidencia la importancia para los encuestados de la inclusión de modificaciones específicas a los Paseos Peatonales, de juegos de agua y puntos de basura ecológicos, los cuales mediante un trabajo en conjunto entre el Municipio y comunidad, podría generarse una disminución en la existencia de microbasurales. Y es a raíz de las consultas ciudadanas que realizamos en esta investigación, mediante encuestas y entrevistas, que se sugieren además algunas modificaciones específicas, que se desprenden de los análisis anteriores de seguridad, uso y modificaciones de dichos espacios públicos: más mobiliario urbano, más áreas verdes, incorporación en el diseño de vías

diferencias para las bicicletas (ciclovías), la instalación de una cantidad mayor de elementos físicos que no permitan el estacionamiento de vehículos en la acera (topes vehiculares), instalación de pavimentos sin relieves pronunciados (baldosas), señalética vial y considerar la importancia que es para los vecinos la existencia de la iluminación de sus calles, mediante la utilización de luminarias de bajo consumo, para así favorecer la sustentabilidad en el tiempo y mantención de las mismas.

Esto último nos señala que las necesidades de quienes utilizan el espacio público van cambiando y probablemente un diseño peatonal que para el año 2005 era totalmente eficiente, 10 años después requiere una revisión completa de su infraestructura, considerando el estado de luminarias, pavimentos, áreas verdes y mobiliario urbano, y una adaptación a estos nuevos requerimientos de los pobladores.

## **7.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.**

Evaluar el impacto de una intervención urbana en el espacio público realizada por parte del Gobierno Local, ha sido el foco principal de este trabajo, orientado por los siguientes objetivos específicos: i) medir la seguridad en el espacio intervenido; ii) el uso de los mismos; iii) calificar el mejoramiento en cuanto a la calidad del espacio público construido y las expectativas por los habitantes; iv) no solo medir sino también identificar modificaciones a estos diseños, posibles de ser considerados en los próximos diseños de paseos en la comuna y en otros sectores de la ciudad.

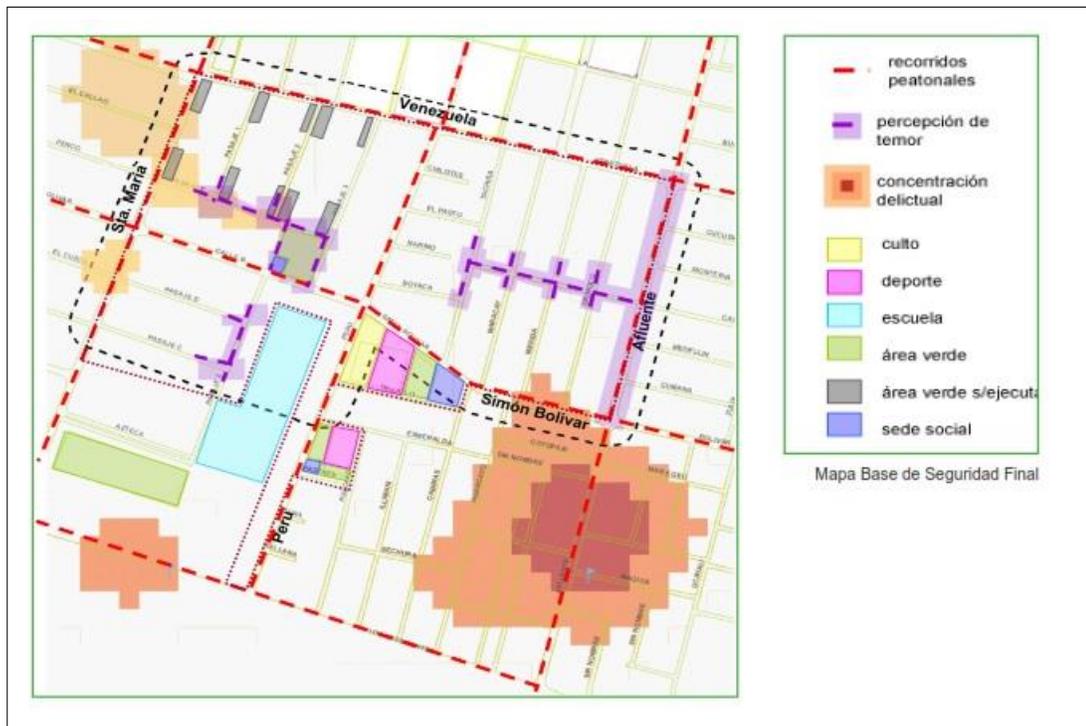
En primer lugar, con las construcciones de estas 5 etapas de Paseos Peatonales, se avanzó en corregir graves carencias de infraestructura básica en barrios de la comuna, y es necesario precisar que existe en estos barrios intervenidos un cambio muy significativo, pero que aún siguen siendo parcial, debido a que existen muchos otros sectores de la comuna aun no intervenidos. Y eso lleva a que en el presente todavía no se logre totalmente el objetivo que por su envergadura requiere de toda una red mayor conectada de paseos, como es consolidar una Comuna - Peatonal. Ya que ese objetivo requiere de una importante gestión urbana y revisión de las preferencias y necesidades de la comunidad en el tiempo.

En segundo lugar, en relación a la seguridad de los vecinos en los polígonos analizados, se pudo evaluar que se sienten más seguros cuando caminan por las calles de los paseos peatonales, comparando con la situación anterior a dichas intervenciones. Siendo las actividades que generan menos seguridad a los vecinos en el espacio público, el uso de multicanchas y plazas. De igual manera, actualmente la comuna de La Granja y en espacial San Gregorio, sigue siendo una de las poblaciones con mayores niveles de inseguridad en sus calles que presentan los niveles más altos de temor en la población a nivel metropolitano.

Por lo anterior, en futuras intervenciones es fundamental rescatar los procesos de diagnóstico y planificación estratégica iniciales en los sectores de la comuna a intervenir, en términos de realizar con la comunidad, instituciones y organismos de seguridad, mapas perceptuales de zonas críticas a modificar y de hitos positivos del espacio público para fines de movilidad, percepción de seguridad y uso efectivo del espacio público. Recordemos que el actor más importante a ser considerado es el poblador, el vecino, debido a que él mejor que nadie conoce la realidad de su sector.

La siguiente imagen, que a continuación se presenta, es tomada a modo de ejemplo, de unos de los barrios más críticos del Programa Quiero Mi Barrio, sobre un tipo de diagnóstico que puede producirse y orientarse a la formulación de proyectos más realistas y prioritarios para la comunidad.

Figura N°23: MAPA BASE DE SEGURIDAD FINAL – PROGRAMA QUIERO MI BARRIO.



Fuente: Gráficos MINVU – SEREMI RM (2009).

Los Paseos Peatonales no disminuyen totalmente los niveles de delitos y de percepción de seguridad en los pobladores, que existían con anterioridad a sus construcciones. Pero lograron ser conocidos en otros barrios aledaños, donde los vecinos de sectores no intervenidos, solicitan que les construyan Paseos Peatonales por el frente de sus viviendas, debido a que relacionan inmediatamente que con ellos, traerán mayor iluminación y mayor flujo peatonal en el espacio público. Obviamente que la problemática de la inseguridad en las calles no se soluciona solamente con la regeneración de los barrios, ya que la misma es solamente una de las herramientas urbanas que debe ser considerada en un marco más amplio de políticas públicas.

En tercer lugar, en relación al uso, se pudo observar en terreno que en el día existe en general una cantidad importante de personas que utilizan la caminata para realizar sus diferentes actividades por los paseos, y que pertenecen a diferentes grupos etéreos, pero esta situación en los días observados más lo señalado por los vecinos, es diferente en la noche, donde existe casi nula presencia de adultos mayores y niños en las calles, habiendo una predominancia de jóvenes entre 16 a 30 años.

Al existir aunque sea en las pequeñas escalas de las poblaciones, como es el caso de San Gregorio, estructuras de edades diferentes, donde existen demandas de equipamientos variadas, lleva al Municipio a perfeccionar como lograr conjugar, las preferencias, prácticas y necesidades de la comunidad con el derecho que todos tienen al espacio público. Una Programa como los Paseo Peatonales, tiene que poder ofrecer el uso mediante actividades deportivas, cultura, uso del tiempo libre, lugar para el descanso, la contemplación, etc., y a su vez que todas estas actividades mejoren la convivencia vecinal, generando instancias de intercambio entre los pobladores, sentido de pertenencia, otorgar un mayor uso y facilitar la vigilancia natural por parte de los vecinos de su entorno cercano.

De ahí la importancia de integrar en este tipo de proyectos a todos los grupos etéreos que conforman el barrio, y principalmente la importancia de generar trabajos comunitarios con los muchos jóvenes inactivos de la Población San Gregorio, marcada actualmente por el narcotráfico, debido a que en muchos casos no tienen mayores motivaciones en el presente, más que salir a las calles en las noches a “tomar sus territorios”.

Como señalábamos anteriormente la experiencia de evaluación realizada en una primera generación de programas urbanos a nivel nacional, del Programa Quiero Mi Barrio, donde se señala que la clave de éxito para este tipo de intervenciones, es la evaluación que realiza la población, no por las obras de construcción solamente, sino por los niveles de usos y los efectos en actividades, donde aparezcan nuevos espacios públicos de integración social, niños que juegan en las calles, aumento del flujo peatonal, el encuentro social, pequeños negocios barriales, etc., y en esas instancias donde aparecen dinámicas de usos positivas para el barrio, para la gente (Arriagada, C. 2012).

En cuarto lugar, cuando se les consultó a los vecinos si los paseos han mejorado el barrio, la mayoría de los vecinos opina que las obras lo han mejorado y que también han elevado su calidad de vida, existiendo una alta satisfacción de la iluminación, pero a la vez disconformidad con la falta de

equipamiento urbano o mal estado de los mismos, así como la existencia de microbasurales. Los vecinos consultados no culpan totalmente a la administración del deterioro que va teniendo con el paso del tiempo los paseos, sino que ellos mismos reconocen la falta de costumbres en los propios pobladores de no cuidar el espacio público. Como anteriormente lo señalábamos, la importancia de la participación de la comunidad en la vigilancia natural y el desarrollo de diferentes actividades en los paseos, también se vuelve fundamental el hacerlos partícipes en el cuidado y mantención de su barrio. Para ello es recomendable para el Municipio, reconsiderar la creación de “Comités de Paseos Peatonales”, para incentivar la comunicación, participación y administración de estos espacios públicos por parte de los residentes.

En quinto lugar, en cuanto a modificaciones a nivel de proyecto para futuras obras de los Paseos Peatonales, seguir potenciando el efecto luminosidad, visto su muy alta evaluación positiva y su relación a la percepción de mayor seguridad, por parte de los vecinos que viven en sectores intervenidos y los no intervenidos. En esta misma línea potenciar el cruce de las intervenciones, con obras de áreas verdes y circuitos asociados a la movilidad peatonal y deporte. Considerar que con el paso del tiempo las necesidades de los vecinos van cambiando y en consecuencia el equipamiento urbano solicitado es diferente al especificado hace 10 años atrás. Es importante que el Municipio mejore la capacidad de diagnóstico de las zonas a intervenir y no suponer homogeneidad o que no existen nuevas carencias definidas por los vecinos (Arriagada, C. 2012).

Por último, señalar que la intervención en el espacio público mediante la construcción de los Paseos Peatonales, avanzó de manera importante en la regeneración física y social de las áreas seleccionadas y en general provocó un cambio positivo (EP 6 HC 2007), pero actualmente está mostrando niveles de deterioro en algunos sectores de los paseos, debido a la falta de mantención de los mismos.

Debido al impacto que generan este tipo de intervenciones en comunas como La Granja, perteneciente al anillo pericentral de Santiago, que son las antiguas zonas agrícolas y obreras, que actualmente viven la realidad cercana del narcotráfico en sus calles, con escasos recursos propios, se hace de suma importancia la participación de la comunidad, antes, durante y después de la construcción de los Paseos Peatonales.

Así como otros programas de intervenciones urbanas de gran impacto en la comunidad, como el Quiero Mi Barrio o Pavimentos Participativos, donde la

comunidad participa en instancias de diagnóstico, de postulación de los mismos a los fondos externos de financiamientos, los Paseos Peatonales también deben ser consultados, para lograr mesas de trabajo entre el Municipio, comunidad y otros entes estatales (MOP, SERVIU, Policía, etc.), para lograr tener resultados de obras coordinadas y de real alcance en solucionar las necesidades de los vecinos, que son finalmente los principales usuarios y beneficiados.

Es importante señalar también que el fondo de financiamiento al cual postula este tipo de Programa, el F.N.D.R., no siempre solicita u obliga en sus primeras etapas de evaluación (ex – ante), al mandante y representan administrativo, en este caso el Municipio, instancias de consultas con la comunidad, aun siendo estas obras de gran inversión y envergadura. Por ejemplo, en el año 2014 el gasto devengado del F.N.D.R. para la Región Metropolitana es en M\$ 105.821.919 según fuentes DIPRES - SIGFE, aproximadamente unos U\$S 180.000.000, solo para la región. En materia de proyectos de diseño urbano o arquitectónico no existen explícitamente obligaciones para que el Municipio solicite un proceso de participación previo a la aprobación de los proyectos. Si bien existe por parte del MINVU, Normas de Participación, son muy generales y no han generado instrumentos o procedimientos que permitan implementar procesos participativos (Fernández, V. 2012)

Dada la importancia de los proyectos que se postulan, se hace primordial, que el Municipio genere los instrumentos para consultar, diagnosticar y planificar con la comunidad el futuro de su espacio público inmediato. Existiendo en este aspecto un marco normativo, que apoya estos procesos de inclusión de la ciudadanía en la gestión pública, la ley 20.500 sobre Asociaciones Civiles y Participación Ciudadana y la ley 20.285 sobre Transparencia de la Gestión Pública.

Dicha consultas y trabajo en conjunto, evitaría grandes problemas que se producen en etapas de construcciones de los paseos, ya que evitaríamos llegar a esas instancias con un proyecto impuesto a la comunidad, con todos los retrasos y problemas que se generan por la falta de coordinación entre los vecinos y las futuras obras, debido al desconocimiento que tienen los propios pobladores de las obras que se pretenden construir, las cuales los afectará por un periodo no menor a un año.

Por todo lo anteriormente expuesto, la real importancia que tiene la comunidad en el diseño, construcción, cuidado y mantención del espacio público, es que este tipo de intervenciones deben ser integrales y no solamente en una instancia o etapa, sino que deben ser permanentes. Por ello, el gran desafío

que enfrentan actualmente los nuevos espacios públicos creados o mejorados es contar con la administración, el cuidado y el uso adecuado de los mismos, mediante un trabajo en conjunto entre Gobierno Local y comunidad (Ziccardi, A. 2012). Lo cual requiere de un proceso de maduración y toma de conciencia de lo que significa una ciudadanía responsable y participativa, mediante el fortalecimiento de las organizaciones comunitarias territoriales, y no solamente informadas, sino que con un mayor conocimiento técnico, para de este modo facilitar la comprensión, difusión y educación de los temas urbanos (Fernández, V. 2012).

## **8.- BIBLIOGRAFÍA.**

ADSHEAD, S. D. 1910. An introduction to the study of civic design. The Town Planning Review 1 (1).

ARRIAGADA, CAMILO. 2012. Evaluación “Programa Quiero Mi Barrio”: Revisión de efectos en el uso de espacios públicos y reducción de la inseguridad urbana. Santiago de Chile.

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA. 2007. Plan Especial de indicadores de sostenibilidad ambiental de la actividad urbanística de Sevilla. España.

BORJA, JORDI. 2004. Espacio público y espacio político. En Seguridad Ciudadana, Experiencias y Desafíos. Municipalidad de Valparaíso, Red 14, Programa URB-AL Valparaíso. Chile.

CARMONA, M., Heath, T., Oc, T. and Tiesdell, S. 2003. Public places urban spaces, the dimensions of urban design. Architectural Press.

CARRIÓN, FERNANDO. 2001. La ciudad construida: urbanismo en América Latina. Quito, Ecuador.

CARRIÓN, FERNANDO. 2005. Espacio Público: punto de partida para la alteridad. En Ciudad e Inclusión: Por el derecho a la Ciudad, FORO – Corporación Región. Bogotá.

CASTILLO, P. & RAU, M. 2008. Prevención de la violencia y el delito mediante el diseño ambiental en Latinoamérica y el Caribe: Estrategias urbanas de cohesión social e integración ciudadana. INVI, 23 (64).

DAMMERT, LUCÍA. 2004. Seguridad Ciudadana: experiencias y desafíos. I. Municipalidad de Valparaíso, Chile. Red. 14. Programa URB – AL. Chile.

DECLARACIÓN de la XII CUMBRE IBEROAMERICANA. Noviembre 2002. Bávaro, República Dominicana.

DELAMAZA, GONZALO. 2010. Conflicto político y diseños institucionales de participación en el caso chileno. Revista de Sociología N°23. Chile.

ENGLISH PARTNERSHIPS & HOUSING CORPORATION, EP&HC. 2007. Urban design compendium 1. London: Llewelyn Davies.

FERNANDEZ P., VIVIANA. 2012. Participación Ciudadana en Diseño Urbano: promoviendo una ciudad más inclusiva. Revista de Urbanismo, FAU, N°27. Chile.

FUNDACIÓN PAZ CIUDADANA. Estudio Comparado de Políticas de Prevención del Crimen, Mediante el Diseño Ambiental (CPTED). Chile.

GARCÍA ORTIZ, GRISELA ALEJANDRA. 2000. Articulación de actores públicos y privados para la eficientización de la seguridad ciudadana en el Municipio de Hurlingham. Maestría en Dirección y Gestión Pública Local. Universidad Carlos III de Madrid, Centro de estudios Municipales y de Cooperación Internacional. España.

HANDY, S. 1996. Urban form and pedestrian choices: Study of Austin neighborhoods. Transportation Research Record, Transportation Research Board, Washington, D.C.

HIGHWAY CAPACITY MANUAL, HCM 2010.  
[en línea] < <http://hcm.trb.org/?qr=1> > [consulta: 13 noviembre 2014]

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA GRANJA, 2003. Plan de Desarrollo Comunal 2004-2010. PLADECO. Chile.

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA GRANJA, Secretaria Comunal de Planificación. 2006. Programa FNDR. Proyecto “Construcción Circuito Paseos Peatonales comuna de La Granja.” Chile.

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA GRANJA, Secretaria Comunal de Planificación. 2007. Programa FNDR. Proyecto “Construcción Circuito Paseos Peatonales comuna de La Granja.” Chile.

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA GRANJA, Secretaria Comunal de Planificación. 2008. Programa FNDR. Proyecto “Mejoramiento y Construcción Áreas Verdes, Comuna de La Granja.” Chile.

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA GRANJA, Secretaria Comunal de Planificación. 2009. Programa FNDR. Proyecto “Paseos Peatonales 2009.” Chile.

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA GRANJA, Secretaria Comunal de Planificación. 2011. Programa FNDR. Proyecto “Construcción V Etapa Paseos Peatonales”. Chile.

ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA GRANJA, Secretaria Comunal de Planificación. 2013. Programa FNDR. Proyecto “Construcción VI Etapa Paseos Peatonales.” Chile.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS, I.N.E. [en línea] < [http://www.ine.cl/canales/chile\\_estadistico/familias/censos.php](http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/familias/censos.php) > [consulta: 01 noviembre 2014]

INZULZA & CRUZ. 2014. Civic Design: Incorporating Urbanity and Sustainability from the Roots of Chilean Society. Geography Compass.

JEFFERY, C. RAY. 1972. Prevención del delito mediante el diseño ambiental. (CPTED).

LYNCH, KEVIN. 1960. La imagen de la ciudad. 4°ed. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL, 2012. SEREMI Regional Metropolitana de Santiago, Región Metropolitana de Santiago: Análisis Inversión FNDR 2005-2011. Chile.

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL, Ficha de protección social. 2014. [en línea] < <http://www.fichaproteccionsocial.gob.cl/sobre-ficha/sobre-la-ficha-0> > [consulta: 01 noviembre 2014]

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL, Metodologías. [en línea]. < <http://sni.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/evaluacion/ex-ante/metodologias/> > [consulta: 02 noviembre 2014]

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL, Observatorio Social. 2014. [en línea]. < [http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/sobre\\_obs.php#](http://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/sobre_obs.php#) > [consulta: 01 noviembre 2014].

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL, SEREMI REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO, 2012. Región Metropolitana de Santiago: Análisis de Inversión FNDR 2005-2011 [en línea] < <http://www.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/btca/txtcompleto/mideplan/serp.rm-fndr2005-11.pdf> > [consulta: 02 noviembre 2014]

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES. SECTRA 2012. “Análisis y Desarrollo Planes de Gestión de Tránsito Vial y Peatonal, Peñaflor y Malloco.” Chile.

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, 2010. SEREMI Regional Metropolitano. Programa de Recuperación de Barrios. San Gregorio, historias, relatos y obras construidas. Chile.

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO. 2009. Manual de Vialidad Urbana, Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana. Chile.

MINISTERIO DEL INTERIOR Y MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO. 2009. Manual de Diagnóstico e Intervenciones. Prevención Situacional en Barrios. Estrategia Nacional de Seguridad Pública. Chile.

MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA, 2011. Departamento de Estudios y Estadísticas. Boletín Comunal La Granja. Chile.

MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA, 2012. Departamento de Estudios y Estadísticas. Boletín Comunal La Granja. Chile.

MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA, 2012. Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana, ENUSC. Resultados País y Comunas. Chile.

MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA, 2012. Victimización ENUSC y casos policiales de delitos de mayor connotación social Año 2011. Boletín Comunal La Granja. Chile.

MINISTERIO DEL INTERIOR, MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO y FUNDACIÓN PAZ CIUDADANA. 2003. Espacios urbanos seguros. Recomendaciones de diseño y gestión comunitaria para la obtención de espacios urbanos seguros. Chile.

MINISTERIO DEL INTERIOR, SUBSECRETARIA DE PREVENCIÓN DEL DELITO, 2011. Chile Seguro, Fondo Nacional de Seguridad Pública, Anexo Lineamientos Técnicos, Área Prevención Situacional. Chile.

MINISTERIO DEL INTERIOR, SUBSECRETARIA DE PREVENCIÓN DEL DELITO. 2014. División de Prevención del Delito. Departamento Intersectorial y Programas. Orientaciones Técnicas, Recuperación de espacios públicos. Prevención Situacional del Delito y la Violencia. Fondo Nacional de Seguridad Pública. Chile.

NACIONES UNIDAS. 2002. Consejo económico y social, medidas para promover la prevención eficaz del delito.

ONU-HABITAT. 2009. Habitat y seguridad urbana. Colombia.

POLICIA DE INVESTIGACIONES DE CHILE. [s.a.]. Centro de investigación y Desarrollo Policial, CIDEPOL. Conceptos y orientaciones para políticas de seguridad ciudadana. Chile.

PROJECT FOR PUBLIC SPACE, 2000. Eleven Principles for Transforming Public Spaces into Great Community Places. [en línea] < [www.pps.org](http://www.pps.org) > [consulta: 13 noviembre 2014]

ROBLES, ELENA. 2008. Espacio Público, Comunidad y Sociedad: La mirada de actores relevantes sobre el espacio público, la participación ciudadana y las relaciones existentes entre estos temas. Tesis para la obtención del Título de Socióloga. Departamento de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile. Chile.

SALINGAROS, NIKOS. 2005. Teoría de la Red Urbana. SECTRA, Estudio realizado por CITRA, Consultores en Ingeniería de Transporte Ltda. 2012. Informe final, “Análisis estratégico de mejoras a la circulación peatonal.” Chile.

SITTE, CAMILLO. 1889. City Planning According to Artistic Principles. New York: Rizzoli.

VERDAGUER, CARLOS. 2005. Evaluación del espacio público. Indicadores experimentales para la fase de proyecto. Trabajo de investigación de Doctorado. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Departamento de urbanística y Ordenación del Territorio. España.

ZICCARDI, ALICIA. 2010. “Pobreza urbana, marginalidad y exclusión social.” Revista Ciencia, Academia Mexicana de Ciencias. México.

ZICCARDI, ALICIA. 2012. “Espacio público y participación ciudadana.” El caso del Programa Comunitario de Mejoramiento Barrial de la Ciudad de México. México.

## ANEXO N°1.

Encuesta de percepción de obras realizadas en el espacio público de la comuna de La Granja, caso específico diferentes etapas de construcción de los Paseos Peatonales. En base a lo propuesto por el Manual de Diagnóstico e Intervención del MINVU (2009).

Aplicación a los residentes de las viviendas cercanas a los lugares a intervenir, en un radio de distancia máx. 200 m.

NOMBRE:

EDAD:

UBICACIÓN:

### I. SEGURIDAD TRANSITANDO POR LOS PASEOS PEATONALES.

1.- ¿Cree usted que la construcción de los paseos peatonales aumentó la seguridad en la vía pública comparado con el antes de su construcción?

SI                       NO

2.- ¿Le produce inseguridad al transitar usted por el paseo peatonal?

SI                       NO

3.- ¿Existe presencia de seguridad ciudadana o policial durante el día? (el horario comprendido las 24 hs.)

SI                       NO

### II. USO DEL ESPACIO.

4.- ¿Considera usted que la construcción de los paseos ha facilitado el desplazamiento peatonal?

SI                       NO

5.- ¿Le resulta agradable transitar por el paseo peatonal?

SI                       NO

6.- ¿Es usado este espacio público por personas de distintas edades?

SI       NO

7.- ¿Le parece a usted que las personas adultos mayores les dificulte caminar por los paseos peatonales?

SI       NO

8.- ¿Los vehículos respetan el espacio público por donde transita el peatón?

SI       NO

9.- ¿Existe alguna actividad o evento que se haya desarrollado en el paseo, en los últimos 12 meses?

SI       NO

### III. MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO CONSTRUIDO.

10.- ¿Cree usted que los paseos peatonales han evitado la proliferación de microbasurales?

SI       NO

11.- ¿Considera usted que la construcción del paseo peatonal mejora la calidad urbana del sector?

SI       NO

### IV. MODIFICACIONES AL ESPACIO PÚBLICO.

12.- ¿Fue consultada su opinión previamente por el Municipio antes de la construcción de los paseos?

SI       NO

13.- ¿Participó usted en etapa de diseño de los paseos?

SI       NO

Preguntas abiertas a los encuestados.

1.- ¿Cuáles son a su juicio las ventajas y desventajas de la construcción de los paseos?

2.- ¿Quiénes habitan más el paseo en el día y la noche?

3.- ¿Sugiere usted alguna modificación en el diseño para las construcciones de paseos en futuras etapas?

Se solicita que el encuestado califique diferentes elementos y funcionalidades de los paseos peatonales. Mediante las opciones de: Bueno, Regular, Malo y No Existe.

1. No existe.
2. Malo.
3. Regular.
4. Bueno.

1.- ¿Cómo califica usted la iluminación ornamental incorporada en el paseo de su barrio?

2.- ¿Cómo califica usted el pavimento propuesta para la construcción?

3.- ¿Cómo califica usted que se hayan considerado áreas verdes en el diseño del paseo de su sector?

4.- ¿Cómo califica el mobiliario urbano propuesto (asientos, basureros, etc.)?

5.- ¿Cómo califica usted el paseo de su barrio como punto de encuentro con familiares o amigos?

6.- ¿Según usted como califica el grado de mantención del lugar?

7.- A su juicio, ¿cómo es el desplazamiento de los peatones?

## **ANEXO N°2.**

Encuesta de percepción de seguridad que se consulta a vecinos de la Población San Gregorio pero que sus viviendas se encuentran fuera del área de influencia de los Paseos Peatonales.

NOMBRE:

EDAD:

UBICACIÓN:

1. ¿Cuándo usted camina por su barrio, se siente segura/o?
- 2.- ¿Qué cree usted que influye para que sienta más o menos seguridad en el barrio?
- 3.- ¿Porque cree usted que habría que mejorar su barrio? ¿O no es necesario?
- 4.- ¿Que le gustaría que construyeran en su entorno o mejoraran?
- 5.- ¿Porque cree usted que mejorar el espacio urbano le da más seguridad?
- 6.- ¿Cómo cree que influyen los paseos peatonales en el tema de seguridad? ¿Qué mejora realizan al entorno?

### ANEXO N°3.

Conteo peatonal realizado en puntos seleccionados del área de estudio. Se realiza llenado de planilla dos veces a la semana en dos horarios diferentes del día. En base a lo propuesto por el Manual de Diagnóstico e Intervención del MINVU (2009).

LUGAR ESPECÍFICO:		
FECHA:		
DÍA DE LA SEMANA: Lu Ma Mi Ju Vi Sa Do.		
HORA:		
	<b>M</b>	<b>H</b>
Niños menores de 5 años		
Niños entre 5 y 15 años		
Jóvenes de 16 a 30 años		
Adultos de 31 a 50 años		
Adultos mayores de 51 y más		

## ANEXO N°4.

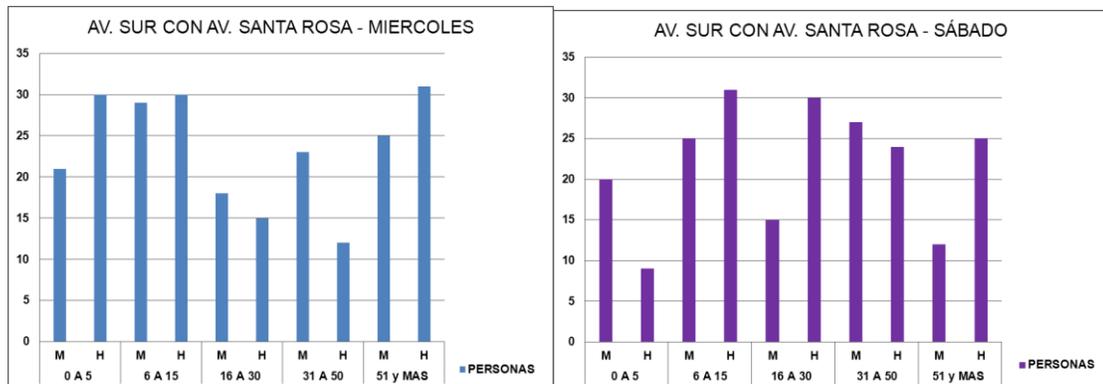
Resultados del conteo peatonal realizado en los 4 puntos seleccionados en dos horarios diferentes del día, uno a las 12 a 12.30 pm y el siguiente de 21 a 21.30hs., dos veces en una semana, miércoles y sábado. Se consideró el uso del espacio por personas entre las edades: niños hasta 5 años, niños entre 6 y 15 años, jóvenes entre 16 y 30 años, adultos entre 31 y 50 años y adultos entre 51 a adultos mayores.

## POLÍGONO N°1

UBICACIÓN: AV. SUR CON STA. ROSA

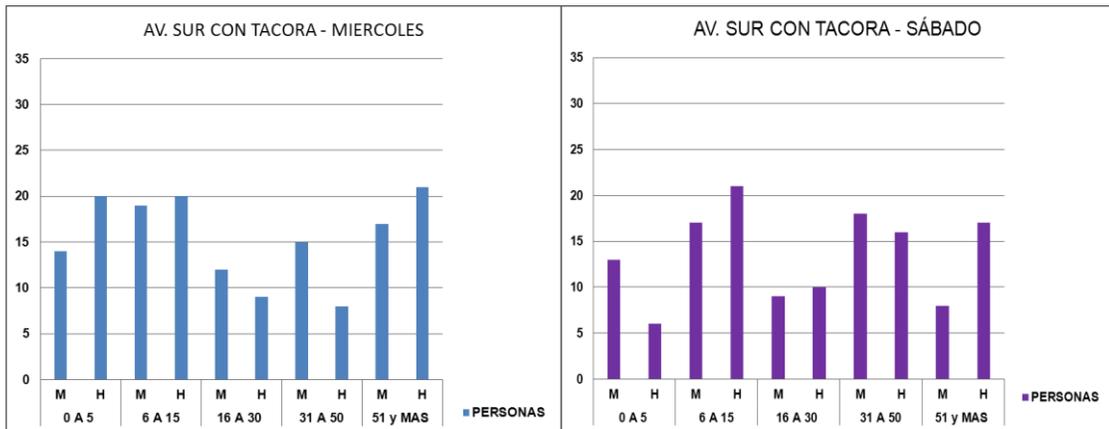
HORA: 11 a 11.30 hs.

DÍA: Miércoles 10 y sábado 13 de dic.2014



Se puede apreciar en el tránsito peatonal en el paseo, una transversalidad en la presencia de los grupos etáreos. Con en general una presencia mayor de mujeres de las diferentes edades consideradas en el estudio, los días miercoles y mas marcada en los hombres el día sábado. Este punto de conteo es de los 4 el de mayor cantidad de personas haciendo usos del espacio público mediante la caminata. Superando la presencia por encima de 20 personas en más de dos grupos etáreos.

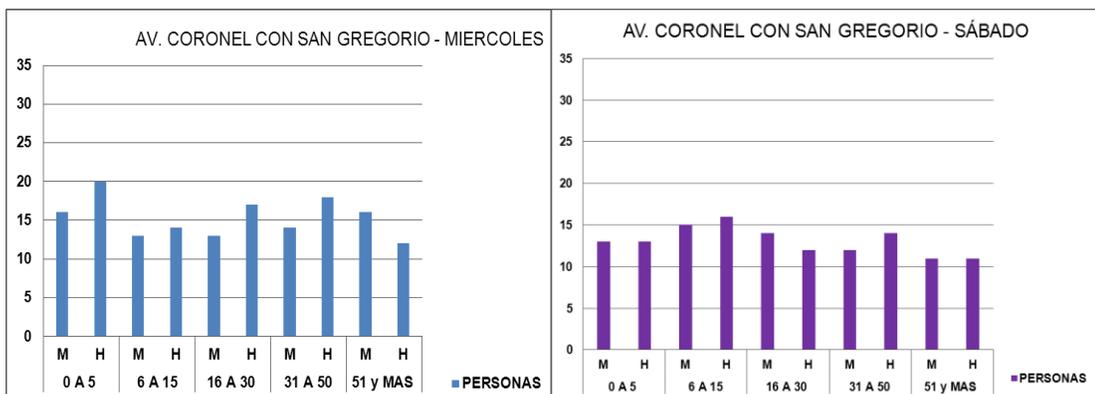
UBICACIÓN: AV. SUR CON TACORA  
 HORA: 11 a 11.30 hs.  
 DÍA: Miércoles 10 y sábado 13 de dic.2014.



Igualmente que el punto de conteo N°1 anterior, éste presenta una transito peatonal de hombres y mujeres en los diferentes grupos etáreos, pero con menor afluencia de peatones, con un promedio en las diferentes edades aproximado a 10 personas en los 30 minutos de observación, siendo los sábados donde se observa menor presencia de el genero femenino en niños y adulto mayor.

## POLÍGONO N°2

UBICACIÓN: CORONEL CON SAN GREGORIO  
 HORA: 11 a 11.30 hs.  
 DÍA: Miércoles 10 y sábado 13 de dic. 2014.

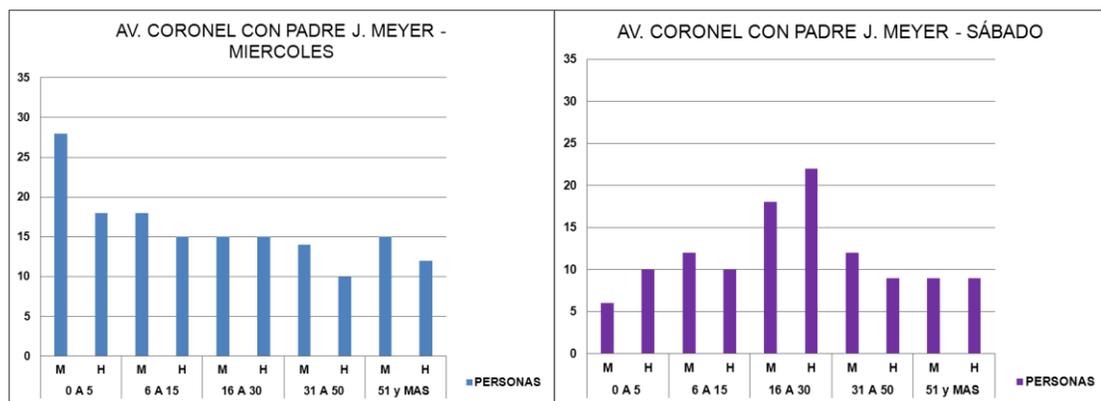


En ese punto de observación, existe en general un promedio entre hombres y mujeres pertenecientes a las diferentes edades, muy parejo en los dos días de observación, no superando en ninguno de los grupos etáreos las 20 personas, y se observa a diferencia del polígono anterior, el día miércoles, una presencia mayor de niños.

UBICACIÓN: CORONEL CON JUAN MEYER.

HORA: 11 a 11.30 hs.

DÍA: Miércoles 10 y sábado 13 dic. 2014



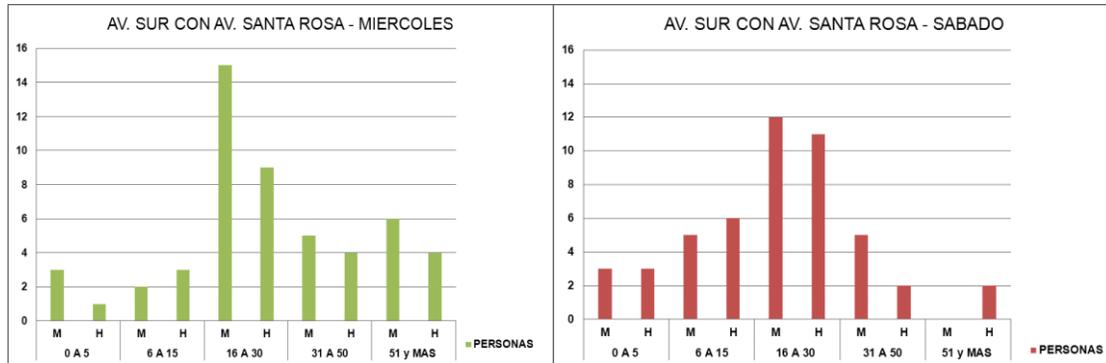
Como en el punto de observación anterior, perteneciente al mismo polígono, el día miércoles se destaca una presencia mayor en el conteo peatonal, de niños entre 0 a 5 años, por sobre los otros grupos etáreos. Bajando el día sábado la presencia de peatones en casi todas las edades, sobresaliendo en dicho conteo la presencia de jóvenes entre 16 a 30 años. En ninguno de los dos días el promedio de presencia de todas las edades supera las 20 personas.

## OBSERVACIONES EN EL HORARIO NOCTURNO - POLÍGONO N°1

UBICACIÓN: AV. SUR CON STA. ROSA

HORA: 21 a 21.30 hs.

DÍA: Miércoles 10 y sábado 13 de dic.2014

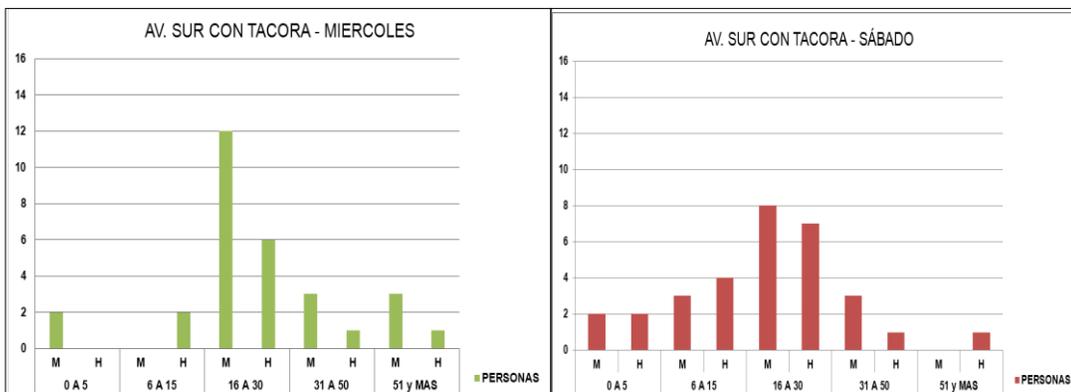


A diferencia de lo que se pudo contar en el horario diurno, en horarios nocturnos no se observa una presencia de forma igualitaria en los diferentes grupos etáreos. Sobresaliendo notoriamente el grupo de edad comprendido entre los 16 a 30 años por sobre los demás, con una presencia mayor de mujeres. En los dos días de medición se observa la baja presencia y descenso notorio de adultos mayores y niños movilizándose mediante caminata en los Paseos Peatonales.

UBICACIÓN: AV. SUR CON TACORA.

HORA: 21 a 21.30 hs.

DÍA: Miércoles 10 y 13 de dic. 2014



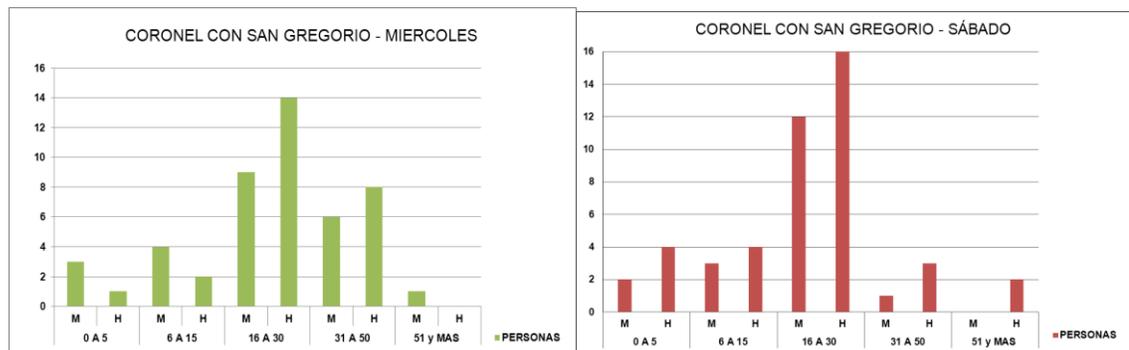
De igual forma que el punto de conteo anterior, existe una mayor presencia de jóvenes entre 16 a 30 años en relación a los otros grupos etáreos. Bajando notoriamente la presencia en relación al horario diurno de adultos mayores y niños.

## POLÍGONO N°2

UBICACIÓN: CORONEL CON SAN GREGORIO

HORA: 21 a 21.30 hs.

DÍA: Miércoles 10 y 13 de dic. 2014.

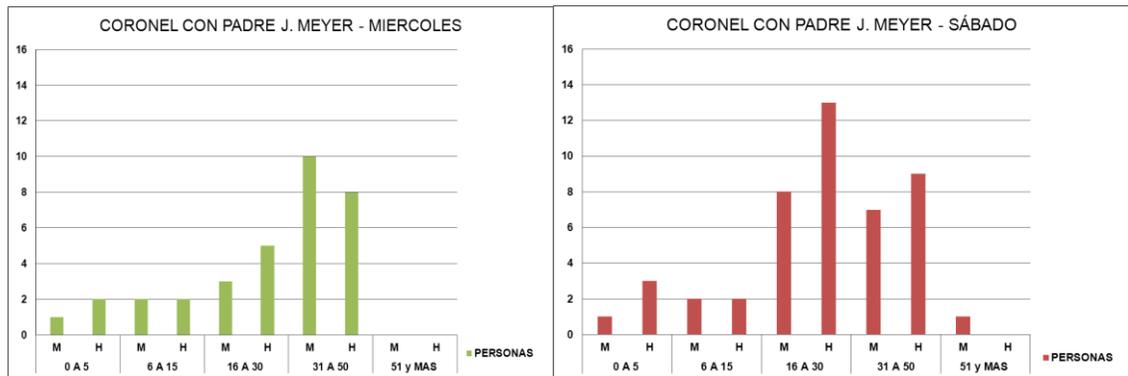


De igual manera que los dos puntos de conteo anteriores, se observa una mayor presencia del grupo etáreo perteneciente a las edades entre 16 a 30 años, con una presencia mayor de hombres en los dos días de medición. Y una muy escasa y casi nula presencia de adultos mayores. En relación a los 4 puntos de conteo en el horario nocturno, este es el que ha presentado los dos días de medición, la mayor cantidad de personas realizando caminata por los Paseos Peatonales.

UBICACIÓN: CORONEL CON JUAN MEYER

HORA: 21 a 21.30 hs.

DÍA: Miércoles 10 y 13 de dic. 2014.



En este punto de conteo, el rango de edad más predominante en el uso de los paseos es la que comprende dos grupos etáreos, de 16 a 30 y de 31 a 50 años. Y es donde se apreció la menor presencia de adultos mayores en todas las mediciones realizadas. También se pudo observar una mayor presencia de hombres que mujeres, principalmente el día sábado.

De este análisis se desprende, que en los días y horarios de medición realizados los puntos que mayor presencia presentaron son, en horario diurno la intersección de Av. Sur con Av. Santa Rosa y en el horario nocturno, el punto de conteo ubicado en Calle Coronel con Av. San Gregorio.

Observando diferencias en relación que en el horario diurno, en general en los 4 puntos, existe una presencia peatonal que comprende todos los grupos etáreos considerados, mientras en el horario nocturno de medición existe una presencia mayor y notoria del grupo etáreo comprendido entre los 16 a 30 años y una casi nula presencia de adultos mayores y niños entre 0 a 5 años.

Los dos puntos de mayor conteo de peatones se encuentran cercanos a equipamientos de comercios o servicios y acceso a transporte público.

## **ANEXO N°5.**

Preguntas que se realizan en entrevista personal a 6 actores pertenecientes a la comunidad. Se seleccionan representantes de juntas de vecinos y dirigentes sociales.

1.- ¿A su juicio, existe bienestar en los vecinos con las construcciones de los paseos?

2.- ¿La comunidad está conforme con la intervención en el espacio público a través de los paseos?

3.- ¿Una vez terminadas las obras, los vecinos velan por el buen mantenimiento de las veredas, áreas verdes cercanas?

4.- ¿A su juicio, como encuentra que se realiza por parte del municipio la mantención de los paseos en el tiempo?

5.- ¿Las personas que tienen autos, respetan el espacio por donde transita el vecino/peatón?

6.- ¿Los vecinos fomentan la formación de microbasurales?

7.- ¿En reuniones periódicas con los vecinos, plantean como organizarse para cuidar el espacio público construido?

8.- ¿Tuvo usted o su junta de vecinos alguna participación en la elaboración del diseño de los paseos peatonales?

## **ANEXO N°6.**

Las consultas a 2 actores claves, representante municipal de Seguridad Comunal perteneciente a la División de Desarrollo Comunitario y representante de la Policía Local perteneciente a la Población San Gregorio. Se realiza mediante entrevista individual semiestructurada con respuestas abiertas.

I.- Se presenta plano de Área de Estudio Específica y se solicita a los entrevistados los sectores más inseguros en el espacio público actualmente y hace 10 años atrás.



II.- Preguntas:

1.- ¿Cómo cree usted que influyen los paseos en el tema de la seguridad para los vecinos?

2.- ¿Usted cree que ha mejorado el espacio público con la construcción de los Paseos Peatonales?

3.- ¿Considera usted que los paseos deben tener alguna modificación?