



CALLES PARA EL BUEN VIVIR: TRES CASOS CHILENOS

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

Septiembre 2023
N°30

CALLES PARA EL BUEN VIVIR:

TRES CASOS CHILENOS

© Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable
CEDEUS

Con la colaboración de COES, Dr. Jennifer Mindell y Dr. Adrian Davies del Transport & Health Science Group (Reino Unido), las Municipalidades de Renca, La Reina y Providencia, la Junta de Vecinos 13 Mario Baeza, y Pablo Arriagada, antropólogo, quien realizó las entrevistas.

Autores

Lake Sagaris, Tomás Echiburu
Juan Carlos Muñoz, Luis Valenzuela

Cómo citar este documento:

Sagaris, L., Echiburu, T., Muñoz, J.C., Valenzuela, L., (2023).
Calles para el buen vivir: Tres casos chilenos. Documento para
Política Pública N°30. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable,
Santiago. <https://doi.org/10.7764/cedeus.dpp.30>



Atribución-NoComercial 4.0
Internacional (CC BY-NC 4.0)
Primera edición
Septiembre 2023 / N°30

CALLES PARA EL BUEN VIVIR: TRES CASOS CHILENOS

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA



CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

PUNTOS CENTRALES

Medio siglo de experimentación demuestra la efectividad de algunas estrategias para reconquistar las calles locales, para recuperar su uso para caminar, socializar, jugar. Una revisión global, realizada en el marco de una colaboración con el Transport & Health Science Group (Reino Unido), generó más de 20 estrategias. Rescatamos estos aprendizajes a la luz de tres casos en distintas comunas de Santiago de Chile: La Reina, Renca y Bellavista (Providencia). Internacionalmente, una participación ciudadana deliberante y vinculante se ha demostrado como central, pero también es necesario considerar falencias de la institucionalidad chilena, que identificamos al revisar estas experiencias.

INTRODUCCIÓN

Un cuerpo sustancial de estudios confirma la importancia de la planificación para un buen desarrollo comunitario, en cuanto a la calidad de vida y la salud de los habitantes y del medio ambiente, especialmente en las ciudades (Mindell, Watkins et al. 2011, Rydin et al. 2012, Sagaris et al. 2021, THSG 2023). Bajo esa mirada, surgen múltiples formas de mejorar la salud: incentivando la autonomía de niñas y niños, reduciendo emisiones; generando mayor seguridad frente a la violencia (de género, delictual o vial); y favoreciendo una movilidad sustentable, eficiente en el uso energético y el desarrollo espacial.

El Plan de Acción de la política de transporte de la ciudad de Londres fomenta, con buena evidencia, la combinación caminata-bici-bus-metro, para reducir el porcentaje de riesgo de padecer enfermedades (ver Tabla 1), como diabetes tipo II, cáncer de colon y de mamas, fractura de cadera, depresión y demencia, incluso si quien se desplaza en estos modos solo lo hace 2-3 veces la semana, por unos 20 minutos (TFL, 2015).

Usar estos modos también reduce la congestión el ruido, los siniestros viales, mejora la calidad del aire y el acceso a oportunidades que ofrece la ciudad (Sagaris y Arora 2016, Rydin et al. 2021).

Los beneficios no son solo de orden individual o local, sino al nivel planetario, ya que trasladar una porción importante de viajes cortos —menos de 5 km— a la caminata o la bicicleta (incluyendo bicitaxi, bicicarga y modos similares electro-asistidos) es la mejor forma de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero: “Incluso si no se sustituyen todos los viajes en automóviles

Condición	Con la actividad física, riesgo se reduce en un
Cardiopatología y riesgo de infarto cerebral	20-35%
Diabetes tipo II	35-50%
Cáncer del colon	30-50%
Cáncer de mama	20 %
Fractura de cadera	36-68%
Depresión	20-30%
Muerte	20-35%
Demencia	40-45%

Tabla 1. Porcentajes de reducción de riesgo de padecer enfermedades con el uso de modos de transporte sustentables. Fuente: TFL (2015)

por bicicletas, el potencial para reducir emisiones es considerable y significativo” (Brand et al. 2021).

Los beneficios no son solo de orden individual o local, sino al nivel planetario, ya que trasladar una porción importante de viajes cortos —menos de 5 km— a la caminata o la bicicleta (incluyendo bicitaxi, bicicarga y modos similares electro-asistidos) es la mejor forma de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero: “Incluso si no se sustituyen todos los viajes en automóviles por bicicletas, el potencial para reducir emisiones es

considerable y significativo” (Brand et al. 2021).

Esta investigación revisa las mejores prácticas en cuanto a estrategias de transformaciones de las calles según estos objetivos, para luego considerar tres experiencias en las comunas de Renca, La Reina y el Barrio Bellavista (sector de Providencia). La información analizada por los autores de este documento fue enriquecida con entrevistas semi-estructuradas a actores clave (e.j., alcaldes, jefe de dirección de obras).

ANTECEDENTES

Combinar comunicación, identidad y transformaciones para el éxito

Las intervenciones exitosas en las comunidades urbanas normalmente responden a metas de salud, mejor ordenamiento, mayor eficiencia, seguridad y apoyo entre la comunidad. Estas experiencias, combinan una serie de medidas que, en su conjunto, reflejan la realidad de cada lugar. Recogen resultados de participación y autogestión ciudadana e incorporan medidas arraigadas en las políticas públicas, como intervenir la velocidad de la circulación vehicular, implementar obras para calmar el tráfico, redistribuir las vías para darle mejores espacios a la caminata y la bicicleta, entre otras.

Para esta revisión, identificamos más de 20 estrategias (Anexo 1) que se han ido consolidando, constituyendo prácticas cada vez más diseminadas, especialmente en el Norte Global. Cada estrategia se caracteriza por combinar temas de salud y movilidad, de acuerdo con las prioridades de cada lugar —barrios, ciudades, países—. Incluyen, por ejemplo, una priorización para la caminata (Calles Vivas/ Living Streets), pedaleo (Ciclovía/ CicloRecreoVía/ Open Streets), caminar y/o pedalear como hábito diario para acceder a la escuela (Rutas Bakanes en Chile, o Safe Routes to School en Canadá, EE.UU., y el Reino Unido), u otras combinaciones de caminata-bici-bus-tren, que son centrales para el Desarrollo Orientado al Transporte (Transport Oriented Development).

Muchas intervenciones se concentran en una escala de calle o barrio. Estos enfoques (Calles Completas,

Dietas Viales, Urbanismo Táctico) usualmente aplican conocimientos interdisciplinarios, que provienen de la ingeniería, la planificación, el paisajismo y la arquitectura. Una fuente particularmente rica sobre “cómo hacerlo”, con ejemplos de distintas ciudades en el mundo, es el libro *Streets Reconsidered* (Iacofano & Malhotra, 2019).

La mayoría de estas estrategias consideran la participación de las comunidades afectadas/beneficiadas, siendo prioritaria y muy profunda en el caso de las sociedades más maduras, tanto por permitir proyectos que alcancen de mejor forma sus objetivos como por mejorar su comprensión, aceptación, apoyo y, en definitiva, su viabilidad. En Chile, esta comprensión no es exclusiva de algunas tendencias políticas, observándose en líderes de tendencias conservadoras y/o progresistas indistintamente. Esto es importante, pues garantizar el acceso equitativo al bienestar de la población, especialmente su capacidad de acceder a los bienes sociales en igualdad de condiciones, debiese ser centro de las políticas públicas en cualquier gobierno.

Las estrategias más maduras, particularmente las de Placemaking (literalmente la co-creación de lugares buenos para vivir) combinan mejoras ambientales (co-diseñadas a través de procesos colaborativos entre ciudadanía y gobierno) con campañas para fomentar cambios de conducta y cambios físicos visibles y palpables en calles y plazas. Estas mejoras se preocupan de la caminabilidad y la cicloinclusión, pero también de lo atractivo, identitario y estético, junto con la seguridad frente a la violencia vial, de género y delictual. Ofrecen herramientas multifacéticas para reforzar la resiliencia y capacidad organizativa local, y así reducir los elementos que pueden convertir una deficiente convivencia vial¹.

¿CÓMO REFORZAR IMPACTOS POSITIVOS LA SALUD?

Project for Public Spaces (Proyecto para Espacios Públicos, o PPS) es una organización basada en EE.UU. que viene trabajando más de 20 años en estos temas. Su labor, demuestra cómo un sentido de comodidad y de comunidad, experimentada en calles y espacios públicos, mejora la salud mental, el desarrollo humano y aporta a una vejez más sana. Un sentido de comunidad, de sentirse parte del barrio donde uno se mueve cotidianamente, agrega mejoras en los “determinantes sociales de la salud”, es decir, factores sociales como la pobreza, la discriminación y la exclusión que influyen profundamente en el bienestar de individuos, familias (de tipos muy variadas) y poblaciones enteras. Al promover la vida activa, la accesibilidad y las interacciones sociales, se aporta significativamente a la economía, integrando plenamente a las personas de distintas edades, capacidades, géneros, creencias u otras características.

Un artículo reciente en The Lancet (Lowe et al. 2022), una revista científica de gran importancia por su enfoque en la salud, apela a los gobiernos de la Organización de Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) a liderar en la implementación de una Nueva Agenda Urbana, capaz de sanar ciudades tóxicas, que dañan la salud, el medio ambiente y el desarrollo económico (Anexo 2). En el artículo se proponen indicadores para medir avances (tabla 2)., algunos muy sencillos, como asegurar que la planificación urbana-territorial y la movilidad se realice en una sola unidad, permitiendo una mayor coordinación.

Para abordar las vivencias en espacios que generen bienestar, “Placemaking” (que traducimos como “Co-Creación de Lugares para el Buen Vivir”), es el concepto más completo según los autores. Por eso, haremos referencia a este término en el resto del documento. Se fundamenta en trece principios (Tabla 3), que aplicamos para contextualizar los tres casos chilenos del estudio. Así, nuestro propósito es buscar estrategias integrales, al mismo tiempo que reconocemos que es imprescindible completarlas con piezas faltantes que limitan su efectividad. Identificamos estas oportunidades y barreras en un contexto marcado por la necesidad de realizar cambios importantes frente al cambio climático, la pérdida de biodiversidad y otros desafíos actuales, especialmente tres “epidemias” vigentes: la pandemia Covid-19, la epidemia del sedentarismo/obesidad, y la de muertes y lesiones por siniestros viales.

Indicadores para evaluar la presencia de políticas claves de salud dentro de la planificación	
1	Se planifica el transporte y la ciudad en general desde una unidad gubernamental única.
2	Una política nacional o sub-nacional (regional, local) define la planificación del uso de suelo para la ciudad entera.
3	Se integran acciones específicas enfocadas en la salud, como parte integral de la política urbana para ciudades y regiones enteras.
4	Una política nacional o regional determina la planificación del transporte para la ciudad-región integralmente.
5	Acciones específicas enfocadas en la salud como parte integral de la política nacional o regional para ciudades enteras.
6	Una evaluación de impactos en la salud es parte habitual de las políticas, programas y leyes que rigen la planificación urbana y de transporte.
Contaminación del aire	
7	Una evaluación de impactos en la salud es parte habitual de las políticas, programas y leyes que rigen la planificación urbana y de transporte.
8	Una evaluación de impactos en la salud es parte habitual de las políticas, programas y leyes que rigen la planificación urbana y de transporte.
Accesibilidad de destino	
9	Requisitos específicos para el transporte público, relacionado con acceso al empleo, infraestructura y otros bienes sociales, con sensibilidad de género, especialmente los viajes de cuidado.
Distribución del empleo	
10	Requisitos e instructivos para distribuir el empleo en toda la ciudad, sumándole servicios claves (escuelas públicas, centros primarios de salud, centros culturales, eventos y otros) parejamente entre barrios, dándole mayor prioridad a las comunidades más vulnerables y/o con necesidades especiales.
11	Requisitos en cuanto a la tasa de empleos: vivienda.
Gestión de la demanda	
12	Restricciones a los estacionamientos.
Diseño: Estándares mínimos y requisitos relacionados con	
13	El acceso a espacios públicos abiertos.
14	Conectividad de las calles.
15	Infraestructura peatonal: "caminabilidad".
16	Infraestructura para distintos tipos de bicicletas: "ciclo-inclusión".
17	Metas para la partición modal de la caminata.
18	Metas para la partición modal de la bicicleta (en todos sus formatos).
Densidad: requisitos relevantes	
19	Requisitos de densidad de vivienda para toda la ciudad, especialmente cerca de nodos de transporte, de servicios y centros de la ciudad.
20	Restricciones en cuanto a la altura de edificios, especialmente de uso residencial (mínimos y máximos, según el contexto).
21	Límite de expansión urbana y/o desarrollo de un cinturón verde o elementos urbanos similares.
Distancia desde y hacia transporte público: requisitos en cuanto al	
22	Acceso al transporte público.
23	Metas para el uso de transporte público.
Inversión en infraestructura de transporte según el modo	
24	Información sobre el gasto público por modo.
25	Número total de medidas donde se aplican estas políticas.

Tabla 2. Indicadores para evaluar la presencia de políticas claves de salud dentro de la planificación. Autor: Adaptado de Lowe et al. 2022.

Principios fundamentales de Placemaking		
	Placemaking es	Placemaking NO es
1	Liderado por la comunidad	Paternalista, mandado desde arriba
2	Visionario	Reactivo
3	Prioriza la función	Liderado por el diseño
4	Adaptable	Una solución para todo o un parche rápido
5	Inclusivo	Excluyente
6	Enfocado en generar destinos	Centrado en el automóvil
7	Específico para cada contexto	Un formato sirve para todo
8	Dinámico	Estático
9	Transdisciplinar	Liderado por una sola disciplina
10	Transformativo	Unidimensional
11	Flexible	Dependiente de controles reglamentarios
12	Colaborativo	Un análisis de costos/beneficios
13	Sociable	Enfocado solo en "el proyecto"

Tabla 3. Principios fundamentales de Placemaking. Autor: Project for Public Spaces (2007).

Con casi 50 años de experiencia en la generación de lugares atractivos para vivir y pasear, Project for Public Spaces (PPS, 2020) subraya la importancia de que evolucione la planificación (Figura 1), pasando desde un pensamiento “anticuado” (del inglés “Old Thinking”) hacia una mirada renovadora e innovadora, que va más allá de la realización de procesos centrados solo en proyectos (Etapa 1 en la figura 1), reforzada con la evolución de conceptos presentada (tabla 3).

A menudo, y esto es común en Chile también, los proyectos vienen preparados desde antes del contacto con la ciudadanía. Suelen ser proyectos enfocados en una

sola disciplina, celosa de sus espacios de poder y reacia a considerar otras disciplinas (Etapa 2 de la Figura 1) y conocimientos experienciales. Contrasta el esquema del PPS, donde se avanza hacia etapas que brindan mejores resultados y mayor eficiencia en el uso de los recursos, lo que es posible al ser más sensible al lugar y, en la etapa más avanzada, le dan mayor prioridad a la identidad y otras características del lugar. La caja de herramientas PPS, presentada a continuación en la Figura 2, incluye una rueda que resume los cuatro valores centrales recomendados con medidas específicas para potenciarlas.

Evolución del desarrollo

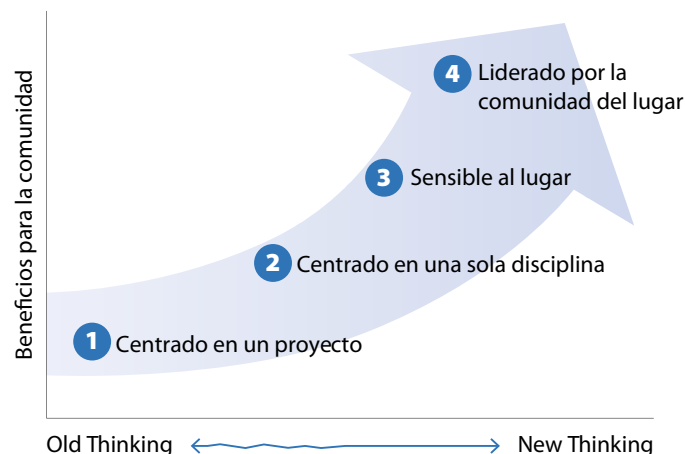


Figura 1. Evolucionar en el pensamiento, pasando de procesos liderados por una mirada solo de proyectos, o disciplinas, hacia enfoques más sensibles al lugar, o incluso liderados por las comunidades e identidades locales, hacia un enfoque en el lugar y su conectividad. Gráfico de Project for Public Spaces, acceso 20 de mayo, 2022.



Figura 2. ¿Cuáles son los componentes claves de un lugar bueno para vivir? La vida social, sus usos y actividades acorde a la población que la habita, conexiones a una movilidad mayor para acceder a todos los bienes de una ciudad o sociedad, su comodidad y una imagen atractiva que expresa la identidad local.

Fuente: Project for Public Spaces, 2007, <https://www.ppss.org/article/what-is-placemaking>

TRES CASOS CHILENOS

Ciclovías (Renca), Barrio Los Bichos (La Reina), Barrio Bellavista (Providencia)

Chile ha buscado devolver los espacios públicos de la ciudad a sus comunidades, mirando la historia y las experiencias en otros países para generar beneficios sociales, ambientales y económicos en nuestro medio. Esta sección recoge brevemente la experiencia de tres lugares en la Región Metropolitana donde se buscó generar transformaciones de esta índole, explotando las posibilidades de las calles como lugares para el buen vivir. Una es la comuna de Renca, donde su Mesa de Movilidad —instancia de colaboración de organizaciones ciudadanas con el gobierno local— inició un proceso de planificación ciclovial. El segundo caso surge en el Barrio de los Bichos, una serie de calles con nombres de insectos de uso estrictamente residencial (La Reina); mientras el tercero surge en Bellavista, barrio emblemático y patrimonial de la comuna de Providencia.

Estas evaluaciones surgieron como una combinación de iniciativas ciudadanas, impulsadas en algún grado por la presencia de investigadores de CEDEUS (el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable de la Universidad Católica y la Universidad de Concepción) y así mismo de COES (el Centro de Estudios del Conflicto y Cohesión Social), quienes vivían o tenían relaciones de larga data en cada sector. Son experiencias que permiten ver la interacción entre lo ciudadano, lo público a escala municipal, y la academia, incluso cuando los conocimientos técnicos se aplican más bien en una modalidad de colaboración ciudadana-gubernamental.

Un dato relevante es que los tres casos surgen en lugares bien contrastantes (Tabla 4), ya que Renca es una comuna de altos niveles de pobreza, mientras La Reina es una comuna acomodada, con un nivel de pobreza multidimensional (6.9) muy por debajo del promedio regional y nacional (20 y 20.7, respectivamente).

Bellavista tiene una situación más heterogénea, ya que si bien pertenece a una comuna acomodada (Providencia) con un bajo nivel de pobreza (3.4 según la medida multidimensional), corresponde a la Unidad 13, con una población de 3.900 personas, y uno de los más altos niveles de pobreza: 44% de sus hogares están en el Registro Social de Hogares que mantiene la municipalidad. Esta desventaja social se combina con una economía local que concentra más de 200 patentes de alcohol principalmente en seis manzanas, situación que desbordó la capacidad de fiscalización de la Municipalidad durante el período de estas iniciativas, y especialmente los períodos post-cuarentena en 2020, 2021, y 2022, generando balceras, peleas a cuchillo y la invasión del territorio por organizaciones criminales dedicadas al tráfico de drogas, como han documentado reportajes de prensa e informes de la Junta de Vecinos 13 Mario Baeza (24Horas, 2021; Canal 13, 2021; Prieto, 2022; Lizana, 2022).

Lugar	Población	Superficie km ²	Índice Adulto Mayor	Pobreza multidimensional	Gastos 2018 (x 1000)	Seguridad (denuncias /100.000 hab)	Partido político Alcalde y mayoría Concejo
Renca	161,959	24.0	51.7	24.5	38,778,189	3,125	ex-PDC, Independiente
La Reina	100,459	23.0	90.4	6.9	28,862,162	3,084	UDI
Providencia	157,749	14.3	130.7	3.4	132,680,839	8,652	UDI
Bellavista	4,000	nd	14%	44%			
Santiago RM	8,242,459		59.8	20.0		2,940	Demócrata Cristiano (PDC)
Chile	19,678,363		63.1	20.7		2,431	Convergencia Social (o Frente Amplio)

Tabla 4. Caracterización Socioeconómica. Fuente: Fuente: Elaboración propia, utilizando datos de la población, proyección 2021 en base al Censo 2017; Superficie, Índice Adulto mayor, Pobreza multidimensional: Fichas comunales, Biblioteca del Congreso Nacional (Chile), acceso 6-XII-2022, <https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/index.html>; Datos para Bellavista en base al Censo 2017, más Registro Social de Hogares para pobreza, obtenidos a través de una petición por transparencia, del Municipio de Providencia, 2021. Encuesta Origen-Destino, Registro Electoral, Servel.cl. © Laboratorio de Cambio Social.



Figura 3. Resumen de cómo partió, procedió y concluyó los procesos de transformación de Renca, La Reina, Bellavista, con resultados detenidos en el caso de Renca; éxito en el caso de La Reina; y resultados mixtos en Bellavista. Fuente: Estudio 3 casos, CEDEUS.

LOS PROCESOS VIVIDOS

Los tres procesos partieron de iniciativas ciudadanas (Figura 3). En Renca, la Mesa de Movilidad propuso una red ciclovial para mejorar la seguridad, propuesta que fue acogida con cierto entusiasmo por el gobierno local. En La Reina, un grupo de vecinos de varias calles aprovecharon las obras asociadas a la carretera subterránea Américo Vespucio Oriente (AVO) para organizarse y pedir una intervención del Municipio con la finalidad de recuperar la tranquilidad de su barrio, que estaba muy deteriorado por el tráfico vehicular. En el caso de Providencia (Bellavista), fue la Junta de Vecinos 13 Mario Baeza que propuso un Plan Calles, cuyo fin era bajar ciclistas de las veredas, sin ponerles en riesgo por el tráfico de automóviles, y mejorar las condiciones con otras medidas afines.

El proyecto de Renca logró un desarrollo positivo, llegando a un Plan Ciclovial que fue integrado al Plan Codo a Codo, para enfrentar la pandemia, logrando la implementación de unos primeros 5 km en modalidad “de emergencia” (Echiburú & Hurtubia, 2021). Luego, sin embargo, surgió una barrera institucional que ha sido comentada a menudo por planificadores municipales chilenos: no es el municipio el que decide el diseño de sus calles, sino que requiere numerosas aprobaciones de instancias como SERVIU, en el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y recientemente en la SEREMITT del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. En este caso, el Plan “de urgencia” quedó paralizado, al salir un nuevo reglamento del MTT que, lejos de eliminar barreras, hizo virtualmente inviable la implementación del Plan Ciclovial. Finalmente se superó esta barrera, procediendo a la implementación.

Finalmente, al contar con un alcalde comprometido, un municipio que tiene una larga historia de participación entre residentes, y por lo tanto amplio apoyo, y la red de contactos que movilizan los actores tanto ciudadanos como institucionales en estos casos, se logró llevar adelante este proyecto.

En La Reina, el Municipio respondió positivamente y comenzó a trabajar con los residentes. El proceso se trabó varios meses, debido a diferencias de opinión entre los mismos vecinos respecto al diseño específico de la solución. Estas diferencias reflejaban contrastes en el habitar del barrio: si vivían en casa o edificio, o si tenían o no vehículo, por ejemplo. Estas diferencias, propias de cualquier experiencia de transformación urbana, requerían considerar las propuestas más allá de los intereses propios, tomando en cuenta las necesidades de otras personas, y de la comunidad como un todo. Este proceso deliberativo marcó la experiencia, y hubo que integrarla a las dinámicas y tomas de decisiones.

Al final, el proceso contó con una amplia participación, en la cual los participantes contribuyeron al diseño propuesto a la Municipalidad y votaron mayoritariamente la solución preferida. Junto con lo anterior, el menor flujo producto de la pandemia y los avances de la obra AVO con sus impactos en los flujos de la superficie permitió implementar una solución de emergencia, que era coincidente con lo medular propuesto por los residentes. Esta restringía el acceso al barrio, aun cuando traía recorridos más largos para los propios residentes, para algunas rutas de ingreso y salida del barrio. El plan contó con mucha aprobación y, una vez que AVO fue inaugurado, aunque se levantaron algunos de los accesos restringidos, otros se mantienen, reforzados

con bolardos y reflectantes para reducir la velocidad de circulación, hasta el día de hoy.

En Bellavista, la Municipalidad de Providencia primero acogió la propuesta de la Junta de Vecinos, generando una Mesa que se reunió entre enero y marzo de 2021. Esta dejó de funcionar repentinamente, sin concluir su trabajo. Después de las elecciones municipales (abril 2021), la misma alcaldesa asumió el liderazgo del proceso. Nuevamente, sin embargo, quedó paralizado con la primera implementación, en un sector de condominios. Allí, la Junta de Vecinos había propuesto solo una mini-rotonda, para reducir velocidades en una calle angosta, donde la estrechez de las veredas obliga a bajar y caminar por una calle por donde pasan muy rápidamente vehículos que tratan de acortar camino hacia destinos fuera del barrio. La Municipalidad aplicó medidas bastante mayores, tomando por sorpresa a los residentes del sector, quienes habían pedido que “no se les tocara los autos”, en una ronda de participación anterior.

Estas medidas corresponden al Plan Calles, el que, después de meses de parálisis, retomó su implementación en junio 2022, reservando una franja para una ciclovía de contraflujo por calles claves, mejorando cruces peatonales y agregando reductores de velocidades. Se implementó parcialmente una señalética que se propuso, para reservar espacios para personas con discapacidad y para carga/descarga, y no se implementó el sistema de estacionamiento preferencial para residentes, lo que era parte integral del Plan propuesto por la Junta de Vecinos.

Si bien, en Bellavista la iniciativa partía de ideas que

habían circulado en el barrio desde hace más de una década, con las cuarentenas y el aumento de delincuencia en el Barrio, este Plan Calles pasó a ser una piedra angular en las medidas para retomar el control del territorio, el que estaba cada vez más controlado por “estacionadores ilegales”, quienes se ubicaban en puntos estratégicos en todo el Barrio, cobrando para estacionar, amenazando y defendiéndose violentamente (con cuchillos, machetes, pistolas), y traficando, entre otras actividades documentadas por residentes.

APRENDIZAJES IMPORTANTES DE LAS EXPERIENCIAS CHILENAS

Como ya fue mencionado anteriormente, cada uno de estos tres casos partió por la iniciativa de un grupo ciudadano. Si bien ayudó el nivel de educación mayor en La Reina, y mixto en Providencia (Bellavista), la experiencia de Renca (comuna de bajos ingresos y menores niveles de educación formal) muestra cómo grupos ciudadanos pueden acumular conocimientos importantes para sus temas, a la par o incluso más avanzados que sus autoridades. En medios favorables al desarrollo de organizaciones ciudadanas, estos conocimientos se van acumulando con el tiempo, fruto de participación en seminarios, congresos nacionales e internacionales, que realiza la ciudadanía, con la participación de planificadores avanzados, académicos y líderes ciudadanos.

Donde hubo grupos ciudadanos o individuos que quedaron fuera del proceso formal de participación, faltaron medidas adicionales para informar, educar e involucrar con anticipación. La participación no solo en la planificación, sino al momento de implementar, es central para minimizar potenciales conflictos y partir

"Participación" vs colaboración: clave del éxito				
	Placemaking es	Providencia (Bellavista)	Renca	La Reina
1	Liderado por la comunidad: "La comunidad es el experto"	0.5	0.5	1
2	Colaborativo: trabajar como socios, sin imposición	0.5	1	1
3	Visionario, aunque siempre digan "no se puede"	0.5	1	1
4	Prioriza la función: crear un lugar, no un diseño	0.5	1	1
5	Adaptable y flexible: el dinero no es el tema, es la voluntad de transformar, participativamente	1	1	1
6	Prioriza generar destinos de buena calidad, abiertos a todos	0.5	1	1
7	Específico para cada contexto: se prioriza la identidad local, con una participación vinculante	0.5	0.5	1
8	Transdisciplinar, transformativo y socialmente sensible	1	0.5	1
9	Facilitado por diversos niveles de toma de decisión	0.5	0.5	0
10	Un proceso continuo que genera mejores relaciones entre actores públicos, ciudadanos y privados	0.5	1	1
	TOTAL	6	8	9

Tabla 5. "Participación" vs colaboración: clave del éxito. Los resultados reflejan las evaluaciones de ciudadanía y autoridades municipales entrevistadas, utilizando una escala donde 0 es no logrado, .5 es parcialmente logrado, y 1 es logrado plenamente, puntaje que se suma para llegar al total. El puntaje 1 indica un proceso que si bien no fue perfecto, sí hubo una incidencia ciudadana real e influyente, tanto en el proceso de planificación como en el resultado. Fuente: Elaboración propia utilizando criterios definidos por Project for Public Spaces (2007)

Cuatro Componentes claves para evaluación o estudios futuros	
La mayoría de los lugares para el buen vivir, siendo una plaza gigante en el centro o una calle que articula las actividades residenciales y comerciales de un barrio, comparten cuatro atributos:	
1	Son accesibles y bien conectados a otros lugares importantes de la comuna y la región
2	Son cómodos y proyectan una imagen acogedora, limpia y segura
3	Atraen a las personas, quienes quieren participar en sus actividades
4	Son ambientes sociables, donde la gente quiere juntarse y volver a visitar, una y otra vez.

Tabla 6. Cuatro Componentes claves para evaluación o estudios futuros. Fuente: Guía/Manual en sitio web, acceso 20 May 2022, https://uploads-ssl.webflow.com/5810e16f8e876ce6bcbdd86e/5b71f88ec6f4726edfe3857d_2018%20placemaking%20booklet.pdf

con una masa crítica de gente informada y a favor de los cambios propuestos. No tiene que ser un grupo gigante, pero sí tiene que ser un grupo que representa sensibilidades importantes, particularmente adultos mayores (principalmente peatones), usuarios y especialmente usuarias del transporte público (quienes identifican los paraderos como el mayor lugar de riesgo para su seguridad), ciclistas y caminantes, automovilistas, comercio y talleres locales.

Utilizamos los criterios de PPS para evaluar los procesos de co-creación de lugares en los tres casos chilenos (Tabla 5), en el marco de una ciencia internacional que establece tres modalidades principales: paternalismo, resolución de conflictos y coproducción/colaboración (Susskind & Elliott, 1983). Aquí, como los tres procesos fueron iniciados por grupos ciudadanos, los ubicamos en la tercera categoría, Coproducción/colaboración.

Agregamos, considerando estas experiencias chilenas, dos factores que en estos casos constituyeron barreras importantes a la implementación: el actuar de las autoridades nacionales, y la (falta de) continuidad del proceso en sí. Para un resumen de los factores facilitadores y barreras en cada lugar, ver Anexos 2-4.

Como criterio base para una evaluación posterior a la implementación de estas iniciativas, dejamos cuatro componentes claves definidos por PPS (tabla 6). Nuestra evaluación inicial, como investigadores participantes, es que si bien no se lograron cabalmente estas metas, sí hubo avances de un 70-80% hacia estas metas.

REFLEXIONES: RELEVANCIAS Y CONTRASTES PARA UNA REALIDAD LATINOAMERICANA

Con este documento hemos buscado aterrizar los principios desarrollados en base a experiencias internacionales con las experiencias reales de políticos visionarios, ciudadanía organizada, y otros actores, en ciudades y barrios chilenos. Esta mirada ofrece novedades para los conocimientos globales y locales, que resumimos aquí:

1. La participación ciudadana, no solo consultiva e individual, sino a través de colaboraciones e instancias de co-diseño entre organizaciones ciudadanas, autoridades locales y otros actores es central para levantar, avanzar y lograr resultados aprobados por las personas, que puedan sostenerse en el tiempo y evolucionar de forma incremental, con el apoyo de la comunidad. Es particularmente importante la participación auto-gestionada (o desde abajo hacia arriba), que surge desde temas tan específicos como las luminarias y veredas (La Reina), el deseo de ser más ciclo inclusivo (Renca) o más segura en términos viales, pero también delictuales (sector Bellavista de Providencia).

2. La participación ciudadana a través de una sola instancia, sea una consulta, un taller participativo, o una organización, no es suficiente para prevenir conflictos: esto requiere de participación a lo largo del proceso. Tiene que haber una etapa de devolución o validación de una propuesta y es particularmente importante la participación en la etapa de implementación para adecuar los detalles según cada lugar y, finalmente, para evaluar y monitorear resultados.

3. Incluso con alianzas innovadoras y relativamente poderosas entre ciudadanía y autoridades locales, los actores del gobierno nacional, centralizados, excesivamente burocráticos, poco sensibles a las dinámicas locales, pueden paralizar o hacer muy lentos los avances, por razones reglamentarias, de presupuesto o incluso por costumbre y/o desconexión con la realidad local de cada territorio. En este estudio, en el caso de La Reina hubo buen apoyo, pero esto parece una excepción, especialmente tomando en cuenta la experiencia de Renca, donde la municipalidad estaba comprometida y liderando un proceso bien apoyado en lo social y lo técnico.

4. Estos temas, fundamentalmente relacionados con gobernanza e institucionalidad, indican la importancia de transicionar desde centralismos extremadamente controladores hacia reglas y procedimientos que faciliten experiencias transformadoras e innovadoras, a través de una participación ciudadana capaz de autoconvocarse, orientada al co-diseño con foco puesto en una mayor sustentabilidad y equidad social.

5. Las experiencias en barrios de Chile han demostrado la necesidad de diseñar procedimientos diversos para resolver desafíos de convivencia, que se ajusten al contexto particular y local. Es particularmente importante, como observa la tabla 2, pensar en políticas y programas de escala nacional y/o regional que podrían facilitar este tipo de procesos, ayudando a superar las barreras experimentadas en estos casos.

En relación con la evidencia internacional, estas experiencias chilenas agregan la importancia de:

A. Transicionar desde una gobernanza basada en el control hacia una institucionalidad que facilite iniciativas ciudadanas y locales y su necesaria colaboración ciudadanía-gobierno, especialmente en contextos de democracias relativamente jóvenes, como América Latina.

B. Considerar y definir, con mayor precisión, el rol de las calles como espacio público y ejes de movilidad que faciliten la circulación de personas a pie, en bicicleta o en transporte público, para generar redes de movilidad seguras, saludables, a escala barrial, comunal, intercomunal y regional.

C. Generar metodologías testeadas para hacer efectivas las participaciones y conversaciones. Por ejemplo, el uso de estrategias de escenarios para conducir a acuerdos entre vecinos basados en oportunidades de transformación futura.

Como investigadores, en cada uno de los casos referidos en este documento nos tocó aportar nuestros conocimientos como expertos más bien en el marco de colaboraciones ciudadanas, generando una horizontalidad entre ciudadanía, gobierno local e investigadores. Esto generó confianza y apoyo, en base a buena evidencia, que derivó en transformaciones importantes, considerando el dominio del automóvil en las calles y la planificación actual.

Las colaboraciones academia-ciudad suelen estructurarse más bien en el marco de una encuesta o una

modelación, una consultoría técnica o un estudio. En este caso, las oportunidades que fueron surgiendo, en el “laboratorio vivo” de situaciones reales, obligó a los y las investigadores a involucrarse de otra forma en la ciudad, con las “manos en la masa”. Estuvimos como participantes-observadores (ver Herr & Anderson 2005) en las distintas etapas del proceso. Tuvimos que aplicar conocimientos recogidos por métodos tradicionales (cuantitativos y cualitativos), pero en un marco de Investigación-Acción, generando un estudio experiencial que pone a prueba las ordenadas conclusiones de estudios más estructurados.

Esperamos que estos aprendizajes sirvan para orientar más y mejor la planificación, toma de decisiones y formas de implementación de este tipo de iniciativas. En el papel, estos cambios pueden verse como algo muy sencillo, incluso lineal. En la calle podemos hablar de errores de diseño, que más bien son resultados de intervenciones desafortunadas de autoridades nacionales. Efectivamente, hay un descalce importante entre el poder que manejan los ministerios nacionales y su capacidad de entender y actuar efectivamente al nivel local. En este sentido, la descentralización en temas no solo de poderes sino también en temas de financiamiento puede ser tremendamente relevante para el éxito de estos programas.

REFERENCIAS

- Calcagni, M.S. (2016).** *Screening geoquímico urbano: ocurrencia, distribución y biodisponibilidad de metales y metaloides en matrices sólidas en Copiapó*. Tesis para optar al grado de Magíster en Ciencias de la Ingeniería. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Echiburu, T. and R. Hurtubia (2021).** *Ciclosendas en Renca: La pandemia como oportunidad*. Documentos de Políticas Públicas. U. d. P. Públicas. Santiago, Chile, Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Pontificia Universidad Católica de Chile. 16.
- Hacker, K. (2013).** *Community-Based Participatory Research*. London, New Delhi, Sage.
- Herr, K. and G. L. Anderson (2005).** *The action research dissertation: a guide for students and faculty*. Thousand Oaks, Calif., Sage Publications.
- Hombre fallece tras pelea con cuchillos en el centro de Santiago. (2021).** 24Horas. <https://www.24horas.cl/nacional/hombre-fallece-tras-pelea-con-cuchillos-en-el-centro-de-santiago--4591156>
- Iacofano, D. S. and M. Malhotra (2019).** *Streets reconsidered: inclusive design for the public realm*. New York, NY, Routledge: 1 online resource.
- Iacofano, D. S. and M. Malhotra (2019).** *Streets reconsidered: inclusive design for the public realm*. New York, NY, Routledge: 1 online resource.
- Investigan homicidio en barrio Bellavista producto de una balacera producida en la madrugada. (2021).** 24Horas. <https://www.24horas.cl/nacional/investigan-homicidio-en-barrio-bellavista-producto-de-una-balacera-producida-en-la-madrugada-5040778>
- Jafar, A. J. N. (2018).** "What is positionality and should it be expressed in quantitative studies?" *Emerg Med J* 35(5): 323-324.
- Lizana, A. (2022).** *Se hacía pasar por cuidador de autos y luego les robaba a sus víctimas: Así operaba delincuente en Bellavista*. Meganoticias. <https://www.meganoticias.cl/nacional/399127-delincuente-bellavista-cuidador-de-autos-robo-victimas-detencion-providencia-13-12-2022.html>
- Lowe, M., et al., (2022).** "Urban design, transport, and health City planning policies to support health and sustainability: an international comparison of policy indicators for 25 cities." *The Lancet* 10: e882-e894.
- Project for Public Spaces**, plataforma web, acceso 19 Junio 2023, <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>.
- Prieto, F. (2022)** *Sigue la violencia en la RM: Jóvenes son golpeados por delincuentes en medio de asalto en barrio Bellavista*. Emol. <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2022/08/02/1068658/jovenes-golpea-asalto-barrio-bellavista.html>
- Rydin, Y., A. Bleahu, M. Davies, J. D. Dávila, S. Friel, G. De Grandis, N. Groce, P. Hallal, I. Hamilton, P. Howden-Chapman, K.-M. Lai, C. Lim, J. Marins, D. Osrin, I. Ridley, I. Scott, M. Taylor, P. Wilkinson and J. Wilson (2012).** "Shaping cities for health: complexity and the planning of urban environments in the 21st century." *The Lancet* 379(June 2): 2079-2108.
- Sagaris, L. and A. Arora (2016).** "Evaluating how cycle-bus integration could contribute to "sustainable" transport." *Research in Transportation Economics* 59(November): 218-227.
- Susskind, L. and M. Elliott (1983).** *Paternalism, conflict, and coproduction: learning from citizen action and citizen participation in Western Europe*. New York, Plenum Press.
- Sagaris, L., Mindell, J., Rojas-Rueda, D., Cortínez-O Ryan, A., Sadarangani K., Casanave-Macías, J., González-Sánchez, Y., Hernández-Vega, H. (2021)** *Transporte, Salud, Equidad, Acercamientos urgentes en un mundo con y post-Covid 19 from Santiago, Chile: www.cambiarnos.cl*
- TfL (Transport for London, 2015)**, ver por ejemplo información en: <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/corporate-and-social-responsibility/transport-and-health>, y <https://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2015/06/improving-the-health-of-londoners-transport-action-plan.pdf>
- THSG Transport and Health Science Group (Reino Unido y Latinoamérica)**, acceso 19 junio 2023, <https://www.transportandhealth.org.uk/health-on-the-move-2/hotm2/>
- Vecinos del barrio Bellavista denuncian descontrol por delincuencia y ruidos. (2021).** <https://www.13.cl/programas/bienvenidos/noticias/vecinos-del-barrio-bellavista-denuncian-descontrol-por-delincuencia-y>
- Vecinos indignados por fiestas y peleas sin control en Bellavista. (2021).** <https://www.13.cl/programas/bienvenidos/noticias/vecinos-indignados-por-fiestas-y-peleas-sin-control-en-bellavista>

ANEXOS

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA

ANEXO 1: Catastro de estrategias

PLACEMAKING: DIVERSE STRATEGIES WORDLWIDE				
<i>Everyone has the right to live in a great place. More importantly, everyone has the right to contribute to making the place where they already live great. - Fred Kent</i>				
Concept	Key definition	Key or Original Proponent	Origin	Find out more
1	WHAT IS PLACEMAKING? Placemaking inspires people to collectively reimagine and reinvent public spaces as the heart of every community. Strengthening the connection between people and the places they share, placemaking refers to a collaborative process by which we can shape our public realm in order to maximize shared value. More than just promoting better urban design, placemaking facilitates creative patterns of use, paying particular attention to the physical, cultural, and social identities that define a place and support its ongoing evolution. A bit old but still useful place-placemaking.pdf (transformingplanning.scot) and then this which brings things up to date The Place Standard tool - Place - Impact of social and physical environments - Health inequalities - Public Health Scotland – led by Public Health, plus Placemaking and Green Infrastructure NatureScot	Project for Public Spaces	US	https://www.pps.org/article/what-is-placemaking
		Advanced application, Scottish Planning authorities	Scotland	https://www.ourplace.scot/about-place/placemaking
		Implications for health	US	https://www.ourplace.scot/about-place/placemaking
		Initial application, National Health Service	UK	https://www.england.nhs.uk/publication/putting-health-into-place-executive-summary/
2	Buen Vivir Latin America, Europe	Applied as standard tool in Scotland	Scotland	https://www.ourplace.scot/about-place/placemaking
		Foro para el Buen Vivir; international Forum for Wellbeing	Spanish	https://capbienvivre.org/forum-bien-vivre/foro-internacional-para-el-buen-vivir-2022/
			French	https://capbienvivre.org/
3	“Complete Streets are streets for everyone. Complete Streets is an approach to planning, designing, building, operating, and maintaining streets that enables safe access for all people who need to use them, including pedestrians, bicyclists, motorists and transit riders of all ages and abilities.”		English	https://capbienvivre.org/forum-bien-vivre/international-forum-for-well-being-2022/
		Smart Growth America, with hosts the National Complete Streets coalition, and many local and regional city authorities	North America	https://smartgrowthamerica.org/what-are-complete-streets/
4	Livable Streets 1.0 “Streets have become dangerous, unlivable environments, yet most people live on them. Streets need to be redefined as sanctuaries, as livable places; as communities; as resident territory; as places for play, greenery, and local history. Neighborhoods should be protected, although not to the point of being exclusionary. The neighborhood unit, the environmental area and the Woonerf are examined as models for the protected neighborhood. The criteria for a protected neighborhood depend on acceptable speeds, volumes, noise levels, reduction of accidents, and rights-of-way for pedestrians.”	Work by Donald Appleyard in the 1970s and 1980s	US and Europe	https://www.jstor.org/stable/1043165
5	Livable Streets 2.0 “This latest update, Livable Streets 2.0, revisited by his son Bruce, updates on the topic with the latest research, new case studies and best practices for creating more livable streets. It is essential reading for those who influence future directions in city and transportation planning. Incorporates the most current empirical research on urban transportation and land use practices that support the need for more livable communities Includes recent case studies from around the world on successful projects, campaigns, programs, and other efforts Contains new coverage of vulnerable populations”	Recent update by Bruce Appleyard, 2000s	US and Europe	https://www.e-bookdownload.net/search/livable-streets-2-0 [Film] https://streets-alive-yarra.org/journal/donald-appleyards-livable-streets/

6	Walkability & Cycle Inclusion	Global advocacy and studies focusing particularly on design and planning for walking and/or cycling.		Global Advocacy	
7	Transit Oriented Development	“TOD, or transit-oriented development, means integrated urban places designed to bring people, activities, buildings, and public space together, with easy walking and cycling connection between them and near-excellent transit service to the rest of the city. It means inclusive access for all to local and citywide opportunities and resources by the most efficient and healthful combination of mobility modes, at the lowest financial and environmental cost, and with the highest resilience to disruptive events. Inclusive TOD is a necessary foundation for long-term sustainability, equity, shared prosperity, and civil peace in cities. A global shift from urban sprawl to inclusive TOD is a most urgent matter.	Institute for Transport and Policy	US and Global	https://www.itdp.org/library/standards-and-guides/tod3-0/what-is-tod/
8	Living Streets	Streets with fewer cars foster more relationships among people, with benefits to social cohesion, safety, security, physical and mental health. “HOW WE CAN MAKE STREETS FITTER FOR WALKING: We want to reverse the decline in walking. By making streets more suitable for walking and encouraging more people on their feet we can create a walking nation. We work with government to make change happen and work on the ground to get communities walking.”	Living Streets (NGO)	UK	https://www.livingstreets.org.uk/
		“Living Streets Aotearoa is New Zealand’s national walking and pedestrian organisation, established in 1998, and incorporated in 2002. Living Streets works to develop walking-friendly communities throughout New Zealand and to promote the social, environmental, health and economic benefits of walking as a means of transport and recreation. Living Streets exists because the diverse needs and aspirations of people on foot are often overlooked. Walking is not consistently or fully integrated into decision-making in transport, urban design, public health and community development planning.”	Living Streets Aotearoa (NGO)	New Zealand	https://www.livingstreets.org.nz/
		“We envision streets as living public spaces that connect people to places and to each other.”	Tucson and other locations	US	https://www.livingstreetsalliance.org/
9	Calles Vivas	Streets that give priority to social rather than mobility functions, streets as places rather than places for motorized flows	Rancagua, Santiago and Providencia, Chile	Chile	https://providencia.cl/provi/site/artic/20210322/pags/20210322143424.html
10	Pop ups Livable Streets	Social activism tactic	Los Angeles	US, Germany	https://ladotlivablestreets.org/content-landing/street-pop-up-events
11	Urbanismo táctico	Social activism tactic from the Global North, taken up by some disempowered municipal governments in the Global South, to facilitate quick implementations that can solve problems and win people over, and possibly lead to additional, more major investment in road and environmental ecology			
12	Tactical Urbanism	“Urban planners use the term “tactical urbanism” frequently. The term tactical urbanism refers to a rapid and low-cost and scalable approach to making temporary changes to the urban environment, often in urban gathering areas. The process combines a development process with social interaction. It is also known as DIY urbanism, Urban Acupuncture, Guerrilla Urbanism, Pop-up Urbanism, or Urban prototyping.”		UK	https://www.re-thinkingthefuture.com/designing-for-typologies/a6052-an-overview-of-tactical-urbanism/
			Guide	US	http://tacticalurbanismguide.com/about/
13	Woonerf, Living Street (Netherlands) and Home Zone (UK)	A participatory method developed in the Netherlands to restore road safety and eliminate problem car behavior particularly from residential and mixed residential neighbourhoods, and around schools	A participatory, community centered planning process designed to create child- and family-friendly neighborhoods	Netherlands	https://en.wikipedia.org/wiki/Woonerf
			UK planning concept based on woonerfs	UK	https://en.wikipedia.org/wiki/Home_zone

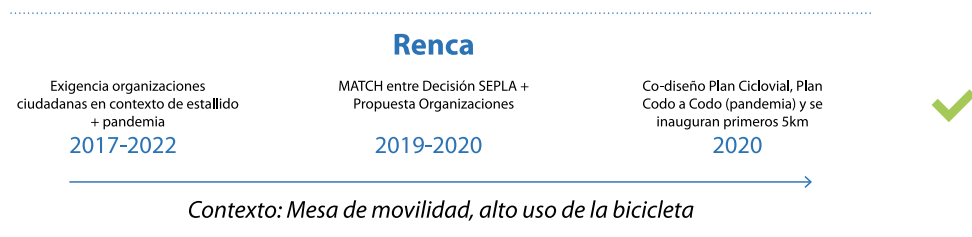
14	CPTED	Crime Prevention Through Environmental Design, and related strategies developed within planning, community development and urban criminology, to reduce three key factors in high-crime sectors and prevent elsewhere: motivation, opportunity, incentives	Canada, International, Latin America	Canada and Latin America	https://www.cpted.net/
15	Feminist or caring cities	Focuses on care-related travel, mainly by women, and develops urban planning and design elements that reduce risk and hazards, while improving eyes on the street and other components of urban safety and security.	Punt 6 collective, Barcelona	Spain	https://www.punt6.org/es/es-col-lectiu-punt-6/
		Particularly influenced by work by Ines Sanchez de Madariaga and her framing of care travel and other care-related urban phenomena that are typically ignored by mainstream planning	Diverse applications	Chile	https://www.instagram.com/ciudadfeminista
16	Community severance	What is community severance? Vos & Chardon, 1998 "For [older people], isolation can be regarded as a combination of distance to other [places] and the resistance of the landscape between [them]. The road network will probably contribute considerably to the resistance between [them] ... higher traffic density ... increased mortality as well as increasing isolation. The negative effects of roads are often underestimated."	Jennifer Mindel, UCL researchers	UK	https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1470256/ https://www.ucl.ac.uk/epidemiology-health-care/sites/epidemiology-health-care/files/cambiar-nos_2019_redes_comunitarias_y_transporte.pdf
17	Safe and/or Kool Routes to School	"Safe Routes to School is a movement that aims to make it safer and easier for students to walk and bike to school. The first federally funded Safe Routes to School program was created in 2005, and has since undergone several legislative and policy transformations. In 2012, Congress created the Transportation Alternatives Program (TAP) by merging together three previous programs that funded active transportation. In 2015, Congress authorized TAP for an additional five years, through 2020. Click here for the complete funding and legislative history of Safe Routes to School. The most successful Safe Routes to School programs incorporate the Six E's: evaluation, education, encouragement, engineering, enforcement, and equity. At the regional and state level, Safe Routes to School practitioners work to find new funding and ensure proper spending of existing funding for Safe Routes to School. And at the federal level, the Safe Routes Partnership and its allies maintain a steady voice for policy and funding support in Washington and provide a source of expert help, ideas, and resources for leaders at all levels. (https://www.saferoutespartnership.org/safe-routes-school/101)	Road safety advocates	Historical information	http://guide.saferoutesinfo.org/introduction/history_of_srts.cfm
			Children's advocates	Denmark	https://www.jstor.org/stable/10.7721/chilyoutenvi.15.1.0234
			City government	Canada	https://www.calgary.ca/roads/safety/active-school-routes.html?redirect=/activeschools
			NGO program	US	https://www.saferoutesinfo.org/
			NGO program supported by government	UK	https://www.livingstreets.org.uk/news-and-blog/blog/how-do-we-create-safer-routes-to-school
18	Rutas Bakanes a la escuela	"Una literatura internacional, principalmente de países sajones, examina la utilidad de programas denominados "Safe Routes to School" o Rutas Seguras a las Escuelas, para fomentar el transporte activo (principalmente la caminata y la bicicleta) y con ello los niveles de actividad física suficientes para mejorar la salud física y mental. Al cambiar de contexto, a Chile, el marco general y los fundamentos del programa se transformaron profundamente, integrando un enfoque de género, educación cívica, y derechos, como parte integral del transporte sustentable, tomando en cuenta su dimensión social, la que a menudo es poco considerada. El resultado fue cambios profundos en las actitudes, capacidades y visiones de las comunidades escolares."	University-community collaborative research Lab, Laboratorio de Cambio Social	Chile	https://revistascientificas.us.es/index.php/HyS/article/view/11255
19	Playability and planning for child-friendly cities	The idea that city streets and public spaces should be safe priority places for children's play and the adult and older adult activities associated with them	Peña-Rivera y López-Na-varrete (2021)	Costa Rica	http://www.cambiarnos.cl/wp-content/uploads/2021/07/TRANSPORTE-Y-SALUD_FINAL_21JUN_compressed.pdf
		Closely associated with the City for Children	American Planning Association	US	https://www.planning.org/blog/blogpost/9101938/

20	Transport Justice and/or Social Inclusion	“Transport Justice develops a new paradigm for transportation planning based on principles of justice. Author Karel Martens starts from the observation that for the last fifty years the focus of transportation planning and policy has been on the performance of the transport system and ways to improve it, without much attention being paid to the persons actually using – or failing to use – that transport system. There are far-reaching consequences of this approach, with some enjoying the fruits of the improvements in the transport system, while others have experienced a substantial deterioration in their situation. The growing body of academic evidence on the resulting disparities in mobility and accessibility, have been paralleled by increasingly vocal calls for policy changes to address the inequities that have developed over time. Drawing on philosophies of social justice, Transport Justice argues that governments have the fundamental duty of providing virtually every person with adequate transportation and thus of mitigating the social disparities that have been created over the past decades.”	Karel Martens	Europe	https://www.routledge.com/Transport-Justice-Designing-fair-transportation-systems/Martens/p/book/9780415638326
			Karen Lucas, Tony Manzi	UK	https://westminsterresearch.westminster.ac.uk/item/941y5/transport-the-environment-and-social-exclusion
			Lake Sagaris, Ignacio Tiznado	Chile	https://www.youtube.com/watch?v=ykc8-7Dmx-TY&ab_channel=Gra%C3%B3
21	Healthy Cities	“WHO Healthy Cities is a global movement working to put health high on the social, economic and political agenda of city governments. Healthy cities are places that deliver for people and the planet. They engage the whole of society, encouraging the participation of all communities in the pursuit of peace and prosperity. Healthy cities lead by example in order to achieve change for the better, tackling inequalities and promoting good governance and leadership for health and well-being. Innovation, knowledge sharing and health diplomacy are valued and nurtured in healthy cities.”	World Health Organization, especially Europe	Global, WHO, PAHO, Europe, Canada	https://www.who.int/europe/groups/who-european-healthy-cities-network
22	Ciclovía/ Open Streets	A Latin American practice that has spread globally, these initiatives typically eliminate cars from major connecting streets on Sundays, allowing pedestrians, skaters, cyclists and other forms of active transport to turn them into temporary parks and routes.	City of Bogotá; OPS/PAHO; Los Angeles, among others	Colombia	https://www.paho.org/en/file/36693/download?token=f1hrFEFA
23 (a)	Universal access 1: Reference to spatial distribution of mobility	As one of the four global goals framing sustainable mobility in the Global Mobility Report (GMR), universal access in urban areas is the ability for people to reach the destinations necessary to lead productive and fulfilling lives. But transport infrastructure and services are rarely distributed equitably, and ensuring equity of access is of paramount importance. By 2050, the world's urban population is expected to grow by 2.5 billion people, reaching 66 percent of the total global population. Most urban growth is projected to take place in developing countries in Africa and Asia. As economic activity continues to shift from mature economies toward these emerging markets, the number of daily trips made by people in urban areas could increase by 50 percent between 2005 and 2025. The GMR positioned access to economic and social opportunities for everyone as a key goal for achieving sustainable mobility, regardless of income, gender, age, disability status, and geographical location. The Global Tracking Framework (GTF) proposes indicators to measure progress toward that goal. This work supports Sustainable Development Goals 9 and 11 and the Habitat III New Urban Agenda.	World Bank and many transport authorities	Global and local	https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30485

23 (b)	Universal access 2, sometimes known as universal design and access: Seeks to equalize mobility and access opportunities among people with temporary or permanent disabilities	“Universal design means planning to build physical, learning and work environments so that they are usable by a wide range of people, regardless of age, size or disability status. While universal design promotes access for individuals with disabilities, it also benefits others.”		US, Europe, Canada, Latin America	https://www.buffalo.edu/access/help-and-support/topic3.html
		“Buscamos equiparar las oportunidades de desarrollo de las personas con discapacidad a través del diseño y la accesibilidad universal en espacios de uso público y privado.”	“Buscamos equiparar las oportunidades de desarrollo de las personas con discapacidad a través del diseño y la accesibilidad universal en espacios de uso público y privado.”	Chile	https://www.ciudadaccesible.cl/

PLACEMAKING: DIVERSE STRATEGIES WORDLWIDE
Source: Own search (2021-2022) and respective websites, as listed.

ANEXO 2A BARRERAS & FACTORES FACILITADORES EXPERIENCIA DE RENCA



Factores Facilitadores

Presencia de una Mesa Movilidad que convoca a las autoridades y agrupaciones ciudadanas formales y no formales. Facilita acuerdos bases para avanzar.

Codiseño de un Plan de Ciclovías de 35km + priorización conjunta con la Mesa de Movilidad, acelerada por apuro Covid19, especialmente Sendas de Emergencia.

Plan #RencaCodoaCodo refuerza la colaboración municipalidad-ciudadana, con urgencia por la pandemia. Las Sendas de Emergencia se incorporan para descongestionar el transporte público y permitir mayor movilidad con menos riesgo de contagio.

Equipo de CEDEUS colabora con conocimientos de diseño y evaluación de las primeras implementaciones.

Se inauguran los primeros 5km de Ciclosendas de Emergencia con cierta rapidez, mejorando una intervención clave (Condell con Infante), y conectando con el Mapocho 42k. Financiada con recursos municipales y aportes de la Embajada de Dinamarca.

Maratón de postulaciones para financiar las Ciclosendas priorizadas desde la Mesa de Movilidad.

Avances constante y rápidos gracias a colaboración municipal + mesa + CEDEUS, generando una nueva ciclosenda cada 3 meses aproximadamente.

Encuesta CEDEUS para evaluar la percepción de los renquinos sobre las ciclosendas.

Barreras que surgieron el camino

Oficio MTT agrega pasos adicionales para aprobación Ciclosendas, hasta tal punto que se hace demasiado costoso para los presupuestos locales, retrasando proyectos.

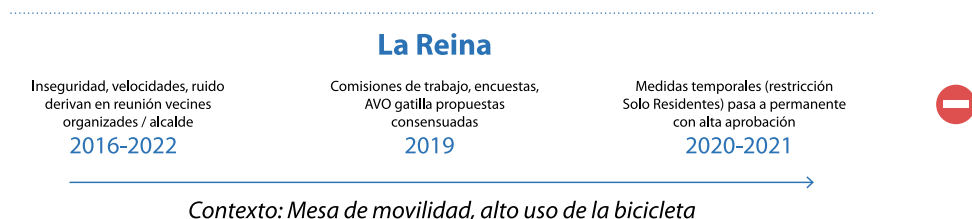
Asoma burocracia en los Fondos Centrales y en las aprobaciones desde el Plan Paso a Paso.

Resistencia de vecinos (Ciclosenda de Vicuña Mackenna) atrasa proyectos, requiriendo participación adicional modalidad manejo de crisis, como había advertido la mesa.

Nueva reglamentación sobre diseño de ciclovías imposibilita seguir con la figura de Ciclosendas. Frente a esa barrera, desde el municipio se propone la figura del "piloteo de ciclovías".

En ese marco la Municipalidad de Rencá está trabajando junto a Ciudad Emergente una Ciclovía Piloto para la calle Caupolicán.

ANEXO 2B RESUMEN BARRERAS & FACTORES FACILITADORES EXPERIENCIA DE LA REINA



Factores facilitadores

Es un sector de altos ingresos y educación, con un elevado nivel técnico y que tiene acceso a interactuar con las autoridades locales, quienes generalmente responden bien. Ya existía un grupo organizado de vecinos, especialmente de calle Las Arañas, a través de un comité de tránsito, y otro comité que había realizado un acabado catastro de veredas y luminaria, entregando una propuesta al municipio en 2018. El proyecto de luminarias avanza exitosamente y el de veredas sigue pendiente por una licitación fallida. El comité de tránsito había levantado años atrás, y con otras autoridades municipalidades, una propuesta de cambios en el sentido del tránsito que, al no contar con el apoyo explícito de los residentes, no fue acogida por el municipio.

La nueva comisión de tránsito del barrio consolida una alianza de trabajo y confianza con el municipio que motiva a sus miembros a proponer un proyecto que se haga cargo de los problemas asociados a la congestión vehicular y la seguridad (ciudadana y vial). Sin embargo, inicialmente el grupo no consideraba todo el barrio, focalizándose principalmente en residentes de la calle principal del barrio. Así, parte de la experiencia fue involucrar representantes de la totalidad de los residentes con sus diversas perspectivas y prioridades, incluyendo las calles más pequeñas y los dos edificios del barrio. El desafío fue aumentar el territorio involucrado al barrio completo para abordar temáticas más complejas y reconociendo sus múltiples variables.

Expertos entre los vecinos con apoyo del municipio lideran comisiones y consultas ciudadanas, mientras pequeños grupos de tres a cuatro personas siguen en temas de veredas y similares. Los equipos de expertos

tuvieron una cantidad considerable de reuniones previas con dos propósitos: por una parte, diseñar en detalle la metodología de participación -la cual además se realiza en confinamiento por la pandemia-; por otra parte, en las reuniones buscaban preparar el material de participación de modo de escenarios potenciales de desarrollo del vecindario.

Mayor representatividad: Un tema central que tuvieron en cuenta fue ampliar la diversidad de actores, convocando a cada vez más actores, logrando sumar representantes de los edificios que están a ambos extremos del barrio y que habían participado poco. Esta acción fue clave para lograr aprobación amplia de cambios a la vialidad en relación al propósito común. La propuesta desde el barrio, denominada "Barrio Condominio", fue votada con amplia mayoría por los participantes en el proceso.

En pandemia se agrega urgencia al trabajo de la comisión (de vecinos) de tránsito, generando importantes discusiones y desacuerdos que complicaron el proceso, teniendo en cuenta además las dificultades que implicaba la organización vecinal en un contexto de pandemia.

Obras de autopista américo vespucio (avo) aceleran cambios. Como parte de las mitigaciones para la construcción de una de las salidas de AVO, la municipalidad debe cerrar algunos accesos al Barrio "Los Bichos" que dan hacia Américo Vespucio, acelerando uno de los elementos principales de la propuesta aprobada previamente por la comunidad (Barrio Condominio). AVO instala barreras "New Jersey", cerrando algunos accesos desde el sector poniente al barrio, lo que gatilla una serie de cambios positivos en las dinámicas del espacio público. Ante eso, el comité de tránsito solicita al municipio aprovechar de

ANEXO 2C BARRERAS & FACTORES FACILITADORES EXPERIENCIA DE BELLAVISTA



cerrar todos los accesos y que esta solución se observe como base para el futuro posterior a las obras de AVO. El flujo de autos disminuye radicalmente, desaparece la congestión permanente de las horas punta, el ruido cambia por sonidos y ritmos barriales, e incluso con el pasar de los meses se reconoce una reducción en la ocurrencia de delitos [1], aunque no su completa eliminación. De algún modo, las barreras temporales se convirtieron en una intervención táctica para que la gran mayoría de los vecinos del barrio se terminaran de convencer de los beneficios de un cambio de ese tipo.

Nueva encuesta posterior revela aprobación mucho mayor entre vecinos.

Desde hace dos años se ha mantenido el cierre temporal con barreras New Jersey, a pesar de que AVO podría haber retirado los cierres desde que terminaron las obras. Esto responde a un acuerdo entre los vecinos y la municipalidad para mantener la situación “táctica” así. Los departamentos técnicos del municipio tomaron varios meses revisando las alternativas para poder realizar el cierre definitivo de los accesos y así materializar el proyecto levantado y propuesto desde la comunidad organizada de La Reina. A fines de 2021, se realizó una reunión virtual con el municipio para conocer sobre estos aspectos legales que han retrasado la implementación definitiva. Esta propuesta, que involucra un cambio de sentido en las calles que dan a Av. Américo Espucio, impidiendo que autos ingresen desde esa avenida para usar la vialidad del barrio como atajo, fue implementada a mediados de 2022. Si bien no impide ingresar al barrio desde Vespucio, sí genera señalética y un diseño vial que lo regula y dificulta.

Barreras que surgieron en el camino

El apoyo y la disposición del municipio se redujo al estar más dedicado a la emergencia sanitaria. Este momento de tensión en los diálogos afortunadamente se vio distendido por un hecho inesperado en favor de la propuesta de Barrio Condominio: como parte de las obras de AVO se cerraron los accesos de Américo Vespucio.

Factores Facilitadores

En 2019 y 2020 grupos de estudiantes de cursos PUC realizan encuestas, entrevistas, se levanta información y propuestas que son gestionadas para escalar hacia la Municipalidad. Esta es una etapa de marcado carácter comunitario con cabildos y reuniones vía Zoom.

Se logra una serie de reuniones entre la JJVV, residentes, SECPLAC, DIDECO, Transito y otras instancias municipales, para generar una versión consensuada del Plan Calles.

Municipalidad inicia la implementación de primeros cambios en el barrio, pero sin entrega del detalle, programación y coordinación de las transformaciones a desarrollar en el sector Condominios (Monitor Araucano/ Montecarmelo/Dávalos).

Utilizando criterios de urbanismo táctico, se instalan cambios de carácter táctico con hitos abatibles y pintura que redistribuye el espacio vial, en el sector Condominios y, eventualmente, el sector Corazón.

Se insiste en el diálogo porque existe la convicción desde el municipio de la necesidad de una gestión del espacio público que favorezca las movilidades activas y que permita entregar mejoras a la calidad de vida de los vecinos, en esa línea hay coincidencia con el enfoque de la junta de vecinos con respecto a estos temas.

A pesar de lo complejo de la comunicación en el nuevo escenario se mantiene el vínculo que permite a la municipalidad dar respuestas a las dudas, exigencias y nuevos requerimientos de la comunidad. Se avanza en nuevos hitos de participación que incorporan al Plan Calles como parte de una agenda mayor en distintos ámbitos para el barrio Bellavista.

Barrera que surgieron en el camino

Dificultad: La pandemia impide la presencialidad de las reuniones y obliga a buscar alternativas de participación virtual con las mermas que implica en las convocatorias.

La ausencia de una comunicación previa y clara, sobre las intervenciones generó un conflicto de comunicación entre la gente de los Condominios, el Municipio, y la Junta de Vecinos.

La JV y comité condominio critican implementación de medidas de inconsultas con vecinos locales. Se paralizan los avances durante meses, especialmente en Lopez de Bello y el resto del Corazón, donde sí se querían los cambios consensuados.

Una nueva “oleada” de surge en contra de las intervenciones realizadas, en el sector Condominios, impulsando al municipio a defender sus propuestas pero también reducir medidas en varios sectores.

Al implementar cambios no consensuados con vecinos del sector Condominios, y no completar el Plan para N. Dardignac, una calle del sector corazón que es particularmente complejo de tratar, se generaron dificultades que incluso levantaron voces críticas entre vecinos, especialmente los que tienen automóviles. Amentaron las críticas, al no implementar simultáneamente los cambios en la gestión de estacionamientos, justamente para priorizar a residentes. Independiente, la convicción es seguir avanzando en nuevas etapas del Plan Calles pero reforzando los procesos de participación e información a las comunidades. La Municipalidad “consulta” mientras la JJVV propone co-diseño y co-creación, generando tensiones.



DOCUMENTO PARA POLÍTICA PÚBLICA
