

PERCEPCIÓN DE LA CAMINATA A ESCALA DE BARRIO: SAN PEDRO DE LA COSTA

SÍNTESIS DE
INVESTIGACIÓN


CEDEUS
Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

Nº10, Enero
2021

SINTESIS DE INVESTIGACIÓN
**PERCEPCIÓN DE LA CAMINATA
A ESCALA DE BARRIO: SAN
PEDRO DE LA COSTA**

© Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable
CEDEUS

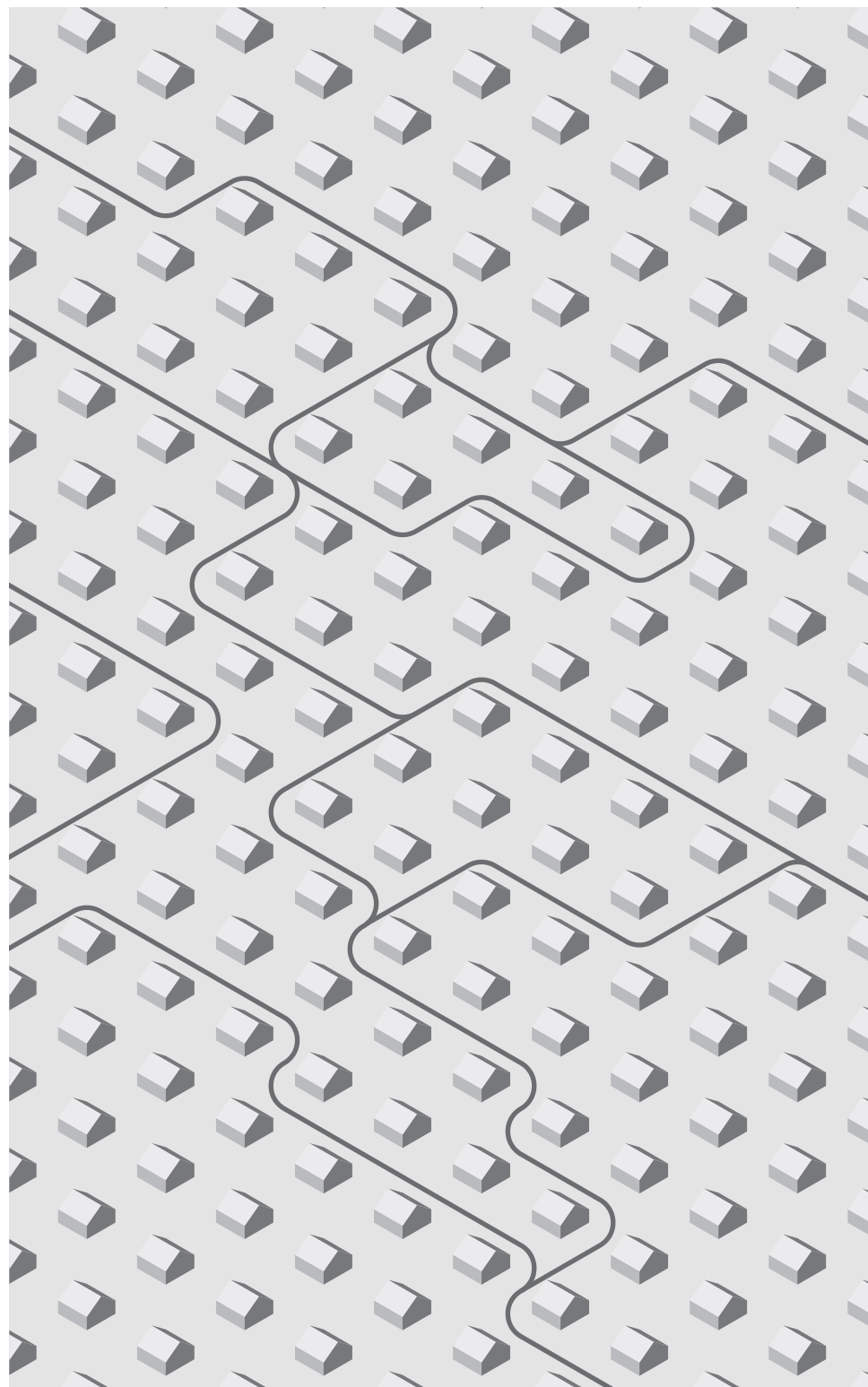
Equipo Proyecto accesibilidades:
Juan Antonio Carrasco
Sebastián Astroza
Equipo Laboratorios Urbanos:
Camila Barraza
Carla Durán
Jorge Pavez

Cómo citar este documento:

Carrasco, J., Astroza, S., Barraza, C., Durán, C., Pavez, J., (2020). *Percepción de la caminata a escala de barrio: San Pedro de la Costa*. Síntesis de Investigación N°9. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Concepción.



Atribución-NoComercial 4.0
Internacional (CC BY-NC 4.0)
Primera edición,
Enero 2021 / N°10



Aborda la accesibilidad a través de la caminata a escala de barrio. Se presentan metodologías participativas que profundizan en las percepciones sobre la experiencia de la caminata para habitantes de un barrio periférico del Área Metropolitana de Concepción. Es un trabajo orientado a la elaboración de un diagnóstico de movilidad con foco en la caminata a escala de barrio. Reflexiona sobre el uso del espacio público para la caminata y vida barrial.



SAN PEDRO DE LA COSTA ETAPA 1: PROBLEMÁTICA, ACTORES Y PROPUESTAS

San Pedro de la Costa (SPdC) está ubicado en el borde costero (sector poniente) de la comuna de San Pedro de la Paz en el Área Metropolitana de Concepción, Chile. El barrio colinda con el Océano Pacífico, las poblaciones Michaihue y Boca Sur, y con la Ruta 160, única vía de conexión con el resto de la comuna e intercomuna. Siendo un proyecto de gestión social del Programa de Intervenciones Urbanas Integrales, SPdC surge para dar solución de vivienda y servicios básicos a familias de alta vulnerabilidad de Concepción y sus alrededores. El proyecto habitacional, cuenta con cuatro etapas de construcción, que conforman un total de cerca de 2.800 viviendas sociales cuya última recepción fue en el año 2006.

Para desarrollar este proyecto habitacional, el Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU) puso a disposición un terreno conformado por tres paños que en su totalidad sumaron 740.709 mt². A través del Proyecto San Pedro de la Costa, se entregó viviendas definitivas a 70 campamentos irregulares, correspondiente al 30% de los campamentos que existían en el país en esa fecha. La inversión inicial fue de 26 mil millones de pesos para viviendas, seguridad, salud, educación, comercio y áreas verdes, conformando un “barrio equipado” (Orellana, 2011). Los terrenos ubicados al sur de Michaihue (hoy San Pedro de la Costa) fueron destinados a fines industriales y residenciales, lo que dio lugar a una serie de conjuntos habitacionales que se emplazaron en forma dispersa. Como resultado de este proceso, se pueden encontrar diversos usos y tipologías de edificaciones en el sector: industrias y conjuntos de

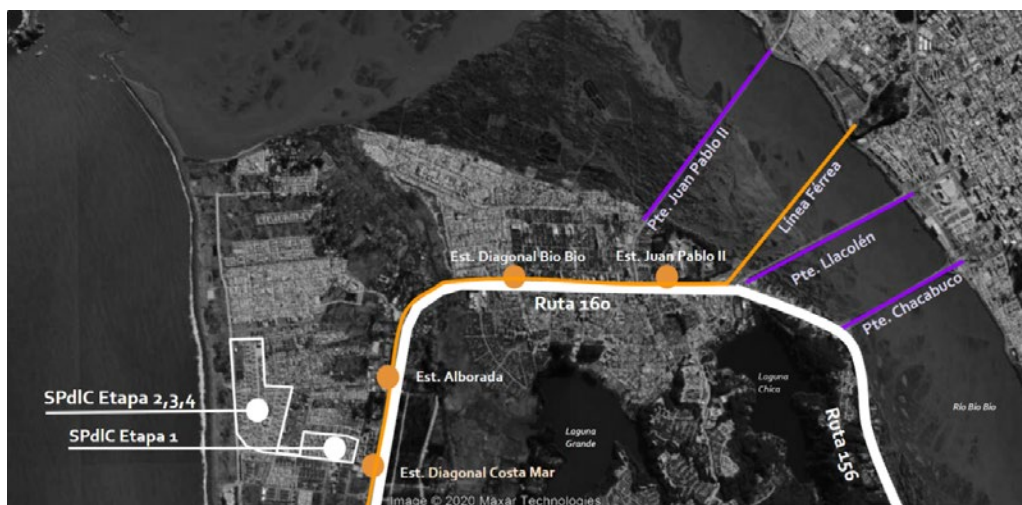


Figura 1: Ubicación San Pedro de la Costa. Fuente: Elaboración propia.

viviendas que generan formaciones lineales, paralelas a dos infraestructuras viales importantes, como son la ruta 160 y línea férrea.

El presente documento se enmarca en el trabajo desarrollado en la etapa I de San Pedro de la Costa, construida el año 2005 con 850 viviendas dispuestas en una estructura de barrio que cuenta con espacios abiertos y plazas, ejes estructurantes claros y diversos servicios básicos, además de una mixtura de zonas residenciales e industriales. En la actualidad el barrio cuenta con una población de 11 mil habitantes aproximadamente, una

densidad poblacional en el orden de 232-359 hab/ha, concentrando, además, altos niveles de hacinamiento (11,6-19,40%) (INE, 2017).

Uno de los elementos importantes de destacar es el aislamiento físico en que se encuentra San Pedro de la Costa y, en general, el borde costero de la comuna. Estando inserto dentro de una serie de predios que colindan con una vía troncal de alto tránsito como es la ruta 160 (Figura 1), el territorio se encuentra aislado físicamente en tres niveles:

- 1) El barrio está segregado de las otras etapas de SPdC.
- 2) Es un sector aislado dentro de la comuna.
- 3) A su vez, es un sector que tiene como su única conexión con el resto de las comunas del Área Metropolitana de Concepción (AMC) la ruta 160. Vía principal de conexión del AMC con la provincia de Arauco y de San Pedro de la Costa con otras comunas. Esta ruta posee un importante tránsito de vehículos de cargas, asociada a la actividad industrial presente en el territorio.

En este contexto, la Municipalidad de San Pedro de la Paz, en alianza con el Programa Internacional de Cooperación Urbana (IUC) de la Unión Europea, estableció una agenda de trabajo destinada a brindar apoyo para planear, implementar y gestionar prácticas urbanas sostenibles en el barrio San Pedro de la Costa Etapa I. Esta agenda de trabajo se consolidó a través de la articulación de un **Plan de Acción Local**, instancia en que el Programa Laboratorios Urbanos del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS) fue invitado como parte del “Grupo Local de Acción”, desarrollando un diagnóstico y levantamiento de propuestas participativas en caminabilidad (Plan de Cooperación Ciudad a Ciudad, 2019).



Figura 2: Cartografías participativas con vecinas y vecinos de San Pedro de la Costa. Fuente: Registro propio.



Figura 3: Caminata comentada vecinas y vecinos de San Pedro de la Costa. Fuente: Registro propio.

PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN

Para el diagnóstico participativo a escala de barrio se propuso una estrategia multi-metodológica. El objetivo fue indagar en la percepción ciudadana con foco en la caminabilidad, a través un diálogo directo con las organizaciones sociales y vecinas y vecinos. En este contexto, se generaron instancias de reflexión y reconocimiento barrial, a través de **cartografías participativas y caminatas comentadas** que se complementaron con la aplicación StrideApp¹. Estas herramientas permitieron profundizar en la percepción de la ciudadanía sobre su barrio, además de indagar en discursos, prácticas, dinámicas y significados relativos a éste. A través de recorridos comentados con la comunidad por las calles y sectores mayormente transitados, fue posible evaluar las características que promueven o dificultan la caminabilidad.

Este ejercicio permitió el reconocimiento de los principales hitos y destinos barriales, así como la identificación de las rutas más utilizadas por la comunidad en sus desplazamientos cotidianos a pie. Se evaluó el estado de calles y veredas, entre otros elementos materiales, además de profundizar en la percepción del espacio público, la experiencia que éste ofrece al transeúnte (Figura 4), y las interacciones y desplazamientos entre unidades barriales (Figura 5). Entre los elementos identificados resaltan:

- **Falta de urbanización en sitios eriazos.** Las existencias de sitios eriazos abiertos agudizan situaciones de peligro peatonal por actos delictuales y aumentan la percepción de inseguridad en peatones. Por otro lado, la acumulación de basura y la consecuente atracción de perros callejeros en estos lugares ya está en un nivel crítico (Figura 6).
- **Inseguridad en calles y limitación del uso de espacio público para la comunidad.** Situación

derivada de la alta percepción de inseguridad y la elevada cantidad de actos de delincuencia que atentan contra la seguridad y vida de las personas. Se repiten de manera sostenida situaciones graves como balaceras, riñas y asaltos, por lo que las personas prefieren no salir de sus casas, tanto en horarios nocturnos, como a plena luz del día.

- **Mal estado de espacios públicos: pasajes, plazas y áreas verdes.** La falta de iluminación y mal estado de la infraestructura de espacios públicos, así como la mala mantención de áreas verdes aportan a la percepción de inseguridad y al poco uso de estos espacios por parte de la comunidad. Haciendo que estos se perciban como propicios para actos de delincuencia y situaciones desagradables.

- **Falta de espacios de encuentro y ocio para la comunidad.** La escasez de espacios públicos seguros da cuenta de una necesidad primordial para favorecer el encuentro social entre vecinas y vecinos del sector, así como espacios de ocio y esparcimiento para una vida fuera de la vivienda.
- **Segregación, marginación y estigmatización.** Las comunidades colindantes levantan muros en pasajes y accesos (Figura 7), lo que no sólo limita el tránsito de personas por el sector, sino que también provoca fuertes percepciones de marginación y segregación en la comunidad de SPdIC 1, aumentando la estigmatización de la población.

- **Cruces peligrosos y exceso de velocidad de automóviles.** Si bien los cruces peligrosos se concentran en la zona de La Pampa y en la población SPdIC 2, es relevante considerarlos dentro de las problemáticas de la comunidad de SPdIC 1, por ser sectores que cuentan con importantes equipamientos para el sector, y que son transitados cotidianamente por sus habitantes.

¹ StrideApp, aplicación desarrollada por CEDEUS para evaluar la caminabilidad en terreno en tres criterios: seguridad, diseño e infraestructura. Permitiendo crear un mapa del vecindario para conocer por dónde están las mejores condiciones para caminar e identificar los puntos débiles o no caminables. Para más información: <http://strideapp.cedeus.cl/login>



Figura 4: Sensaciones en el Desplazamiento, San Pedro de la Costa Etapa 1. Fuente: Elaboración Propia, en base a Mapeo Participativo.

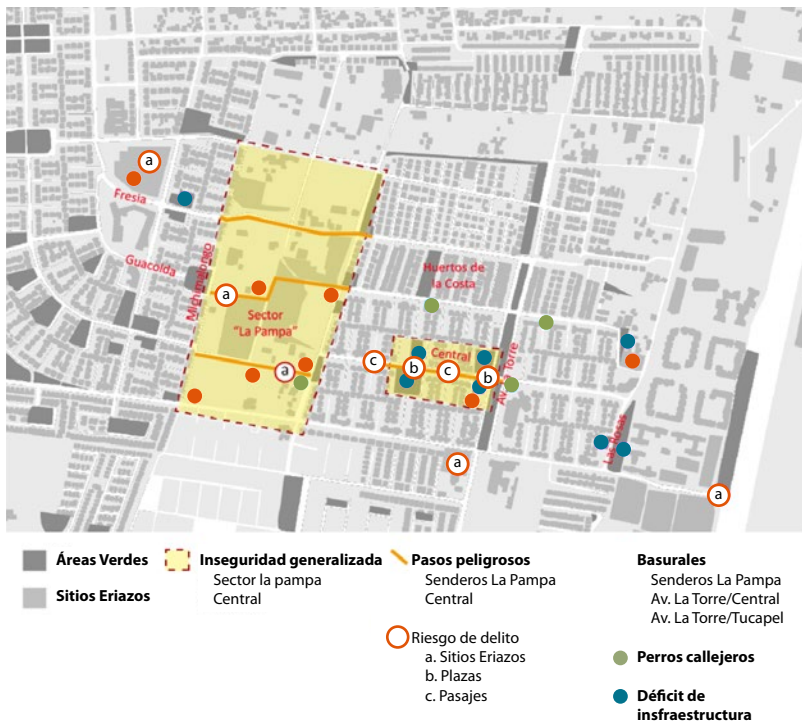


Figura 5: Descripción de condiciones de caminabilidad en el barrio, hitos críticos. Fuente: Elaboración propia, en base a cartografías participativas.



Figura 6: Sector "La Pampa", sendero Ruta hacia Colegio Paulo Freire. Fondo: SPDLC1, izquierda: Colegio Paulo Freire. Fuente: Registro propio.



Figura 7: Vista de cierre de pasaje Calle A que une SPDLC 1 con la Población Huertos de la Costa. Fuente: Registro propio.

CONCLUSIONES

En el caso de barrios periféricos y con alta vulnerabilidad social, avanzar en sustentabilidad supone la incorporación de una perspectiva que vaya más allá de la infraestructura, con un foco multidimensional e interdisciplinar. De hecho, las metodologías participativas en el barrio San Pedro de la Costa Etapa I han evidenciado la necesidad de evaluar la caminabilidad en dimensiones que exceden la presencia o ausencia de facilidades físicas.

Se deben desarrollar estrategias que promuevan la caminabilidad de las personas, reduciendo las distintas formas en que se reproduce la desigualdad y la violencia: estigmatización, segregación, hacinamiento, acceso a áreas verdes y servicios (entre otros). Estas situaciones generan altos niveles de inseguridad y hacen que el temor sea una de las sensaciones más comunes en la población, detonando sentimientos de pérdida del entorno y desconfianza en la socialización entre pares, además de acrecentar la estigmatización social de estos sectores (Lunecke, 2012).

Estos elementos desencadenan una percepción negativa del espacio público en las personas, alejando a la comunidad de los espacios del barrio, producto de la sensación de estar impedido de usarlos por ser inseguros. En términos prácticos, esta percepción negativa se expresa en el nulo uso de los espacios públicos del barrio y la utilización de rutas de caminata alternativa consideradas más seguras, pero que implican recorridos más extensos. Es necesario profundizar en futuras investigaciones en la experiencia de niñas, niños, adolescentes y mujeres, quienes frecuentemente no pueden desenvolverse libremente en el espacio público, debiendo pasar parte importante del tiempo dentro de espacios privados o depender de un tercero que preste acompañamiento en el desplazamiento.

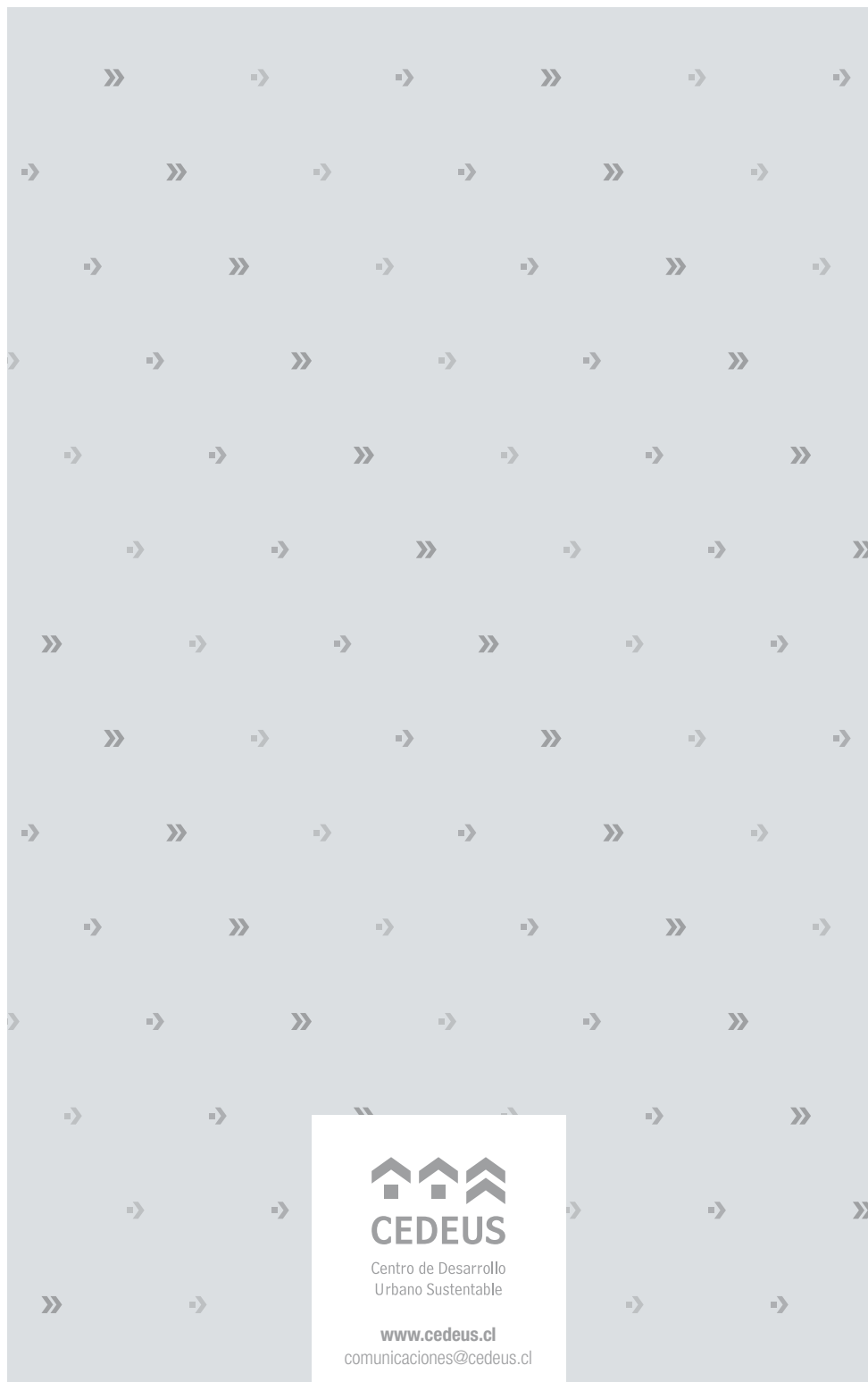
REFERENCIAS

Instituto Nacional de Estadísticas [INE] (2017). *Censo de Población y Vivienda 2017*. Recuperado de: <http://resultados.censo2017.cl/>

Lunecke Reyes, G. (2012). *Violencia urbana, exclusión social y procesos de guetización: La trayectoria de la población Santa Adriana*. Revista INVI, 27(74), 287-313. Disponible en: <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/604/1010>

Programa de Cooperación Ciudad a Ciudad [IUC] (2019). *Plan de acción Local en Barrio Piloto de San Pedro de la Costa*. Cooperación entre ciudades (LA & EU): Berlín Neukölln (Alemania) – San Pedro de la Paz (Chile).

Orellana P. (2011). *San Pedro de la Costa. Un conjunto con equipamiento digno. Loteo y viviendas construidas bajo las políticas del ministerio de vivienda de Chile*. Recuperado de: https://issuu.com/pedroorellana/docs/conjunto_san_pedro_de_la_costa



Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

www.cedeus.cl
comunicaciones@cedeus.cl