



PROCESO DE

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PARA EL **DESARROLLO DEL TRANSPORTE PÚBLICO** DE **TEMUCO-PADRE LAS CASAS**

**TEMUCO-
PADRE LAS
CASAS
ACTIV@S**



Aristóteles dijo:

“SIN CIUDADANÍA, NO HAY CIUDAD”

A la hora de planificar una ciudad que le otorgue a sus habitantes una mejor calidad de vida, es la ciudadanía quien debe tener una participación concreta, aportando con críticas, ideas, aspiraciones y contando cuáles son sus principales necesidades.

Las ciudades han cambiado, la población ha aumentado y el parque automotriz ha tenido un crecimiento considerable los últimos años.

Y estos cambios, viene acompañados de inseguridades que se reflejan, por ejemplo, al trasladarnos a nuestros trabajos, hogares, a la escuela, liceos o universidades. Transformándose algo habitual en situaciones de riesgo, lo que nos obliga a entender estos cambios y aprender de ellos, para lograr una convivencia en armonía.

Y es aquí donde el sistema de transporte público juega un rol fundamental, no sólo porque está presente en cada rincón de nuestra ciudad, sino también debido a que las características de su diseño pueden unirnos o separarnos, integrarnos o excluirnos.

Pero esto puede cambiar si la ciudadanía se atreve a dialogar.

Y en esta Revista, les explicamos en qué consiste este proceso de participación ciudadana, cuál es el valor fundamental de su opinión y les entregamos información relevante, sobre formas de vida más saludables al realizar nuestros traslados, incluyendo el protagonismo del transporte público y la importancia de la urbanización en nuestras ciudades.

Participación ciudadana en un nuevo Plan de Transporte 2017-2020



Una ciudad agradable para vivir, debe ser un complemento, que considere la vivienda, el arte, las áreas verdes, y un sistema de transporte que le dé prioridad a la ciudadanía. Fortaleciendo, entre algunos factores, las nuevas ciclovías, que ya son parte de la urbanización de Temuco-Padre Las Casas. Crédito: Sagaris/LaboratorioCambio.

editorial

EL AUMENTO DE LA TASA DE MOTORIZACIÓN es del orden del 8% anual en la capital regional (Temuco-Padre Las Casas), superior al promedio nacional los últimos 5 años, lo que provoca aumentos en los tiempos de traslado, tanto en la gente que habita y se mueve principalmente dentro de la urbe, como aquellos que habitan fuera de ella y que deben trasladarse por razones de trabajo, salud, estudio, entre otros motivos.

Esto tiene como efecto, un aumento sostenido de los episodios de congestión, que merman la calidad de vida de quienes lo experimentan. Esto se suma, a la lenta capacidad del sistema para adaptar la oferta vial a este aumento exponencial de flujos, que además no consideran la priorización de dicha capacidad a modos de transporte más eficientes (más gente en menos volumen utilizado de vía). Como referencia, el actual sistema de transporte urbano que funciona en la capital regional, cuenta con 10 líneas de buses urbanos, con 32 servicios con 810 máquinas y 1447 colectivos en 14 líneas que operan 24 servicios, contrastado con un parque de vehículos particulares en la conurbación Temuco-Padre Las Casas, que supera los 83.000.

Lo mencionado, genera un "círculo vicioso", que deteriora los sistemas de transportes, pues al existir mayor congestión, el modo de transporte colectivo se vuelve más lento y genera menor frecuencia acumulada durante el día y es más cara la operación de los servicios de transporte público. Esto provoca, que al no ser rentable el negocio, los dueños no invierten en actualizar las máquinas o agregar más elementos que mejoren la calidad de servicio, logrando que el vehículo particular sea más atractivo, ya que además puede variar sus rutas, lo que va generando mayor tráfico en otras calles, lo que a su vez, au-

menta la congestión, repitiendo el fenómeno en el tiempo. En el largo plazo, esto deteriora los servicios de transporte público, ocasionando que puedan desaparecer, con las consecuencias sociales que esto significa (aumento significativo en los costos de traslado y cobertura, principalmente para los sectores más necesitados). En las ciudades con menor demanda de viajes esto se vuelve crítico.

Para esto, se están llevando adelante Planes de Mejora al Transporte Público en ámbitos de infraestructura, información al usuario, ordenamiento y mejoras de gestión y mejoras en calidad del servicio. Algunas de las medidas y estudios que se han desarrollado hasta la fecha (marzo 2017), estudios en Temuco Padre Las Casas entregados son: Mejoras en paraderos urbanos, Implementación de nuevas vías exclusivas y capacidad vial para Transporte Público (Ejecutor SERVIU con financiamiento MTT), Estudio de ordenamiento y peatonalización del sector Centro de Temuco, Programa Renueva tu Micro y Renueva tu Colectivo, entre otras. Así mismo, ya se está trabajando, a través de la nueva normativa de Perímetro de Exclusión en Villarrica, con las ciudades de menos de 50.000 habitantes, para rescatar el servicio prestado con buses, considerando la complejidad social asociada a la desaparición de este tipo de servicios. La gestión para el cambio normativo que permitió aplicar esta medida en Villarrica surgió de esta región, siendo justamente esta ciudad la primera en contar con la aplicación de este nuevo marco normativo a nivel nacional, lo que permitió mejorar frecuencias, trazados, horarios y control de cumplimiento en el sistema. Estas mismas medidas se espera también sean aplicadas en la conurbación Temuco-Padre Las Casas, lo que junto con las ya indicadas anteriormente, permitan mejorar la calidad de vida de quienes habitamos esta hermosa ciudad.



REVISTA TEMUCO-PADRE LAS CASAS ACTIV@S N° 1 - 2017

Edición general: Lake Sagaris

Periodistas: Ximena Vásquez, Mariel Rubilar

Revisión de textos: Nathalie Zamorano y Héctor Olivo

Diseño: Gonzalo Torres

Producción: Arquetipo Ltda.

© Lake Sagaris, 28 febrero 2017

Equipo Temuco-Padre Las Casas Activ@s, Ciudad Viva: Lake Sagaris, Ximena Vásquez, Raúl Ampuero, Mariel Rubilar, Juan Angelo Iturra, Mauricio Saavedra, Stefan Steineger.

ANTONIO VARAS 428, TEMUCO, CHILE

Centro de Urbanismo Ciudadano, Dominica 14, Recoleta, Santiago RM

Tel: +56 9 30692116 / +56 9 78910834

Email: temuco-plc-activos@cambiamos.cl

Se permite la reproducción total o parcial de esta publicación, con la atribución y el debido permiso del Laboratorio de Ciudad Viva.

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES: EL NUEVO PLAN TEMUCO TE MUEVE

Desde los años 60 se sabe que mientras más se construyen calles, autopistas y estacionamientos para el automóvil particular, más congestión habrá. Se llama la paradoja de Lewis-Mogridge, y se ha demostrado en cada ciudad que trata de resolver la congestión por este medio. Apenas se construye se llena con viajes nuevos, estimulados por nuevos proyectos inmobiliarios cada vez más lejos de la ciudad, la compra de más autos y la mala calidad del resto del sistema de transporte. En Temuco-Padre Las Casas tenemos la oportunidad de aprender de los errores de otras ciudades y co-crear una ciudad distinta, resiliente y justa frente a estos desafíos.

No es fácil, sin duda, especialmente en un país con tantas divisiones y desconfianzas como el nuestro. Sin embargo, un nuevo Plan de Transporte Temuco Te Mueve 2017-2020 puede ser un buen punto de partida.

Para esto, es vital la participación de un grupo representativo de la ciudadanía, los privados y las autoridades, en un diálogo estructurado por buenas herramientas de trabajo. Esto es lo que pretendemos en estos meses, pero solo funcionará con la participación de Uds.

SEREMI TT ARAUCANÍA DORIS TELLO TRAS PRIMERA REUNIÓN CON ACTORES INSTITUCIONALES:

“Debemos Generar un Sistema de Transporte para Todos”

- *La autoridad regional enfatiza que las calles y la ciudad pertenecen a los automovilistas, los peatones, al transporte público, a los ciclistas, por lo que se requiere una mirada integral, que involucre un trabajo intersectorial. Su apuesta es por la participación ciudadana.*

ESTABA CONTENTA LA SEREMI DE TRANSPORTES de La Araucanía, Doris Tello, durante la primera reunión con actores institucionales realizada en el marco del proyecto Implementación de un Sistema de Participación Ciudadana para el Desarrollo del Transporte Público de Temuco-Padre Las Casas. Contenta por la convocatoria y, sobre todo, por el inicio de un proceso que busca incorporar distintas visiones para un mejor plan macro, que regule la forma en que los ciudadanos y ciudadanas se trasladen en la intercomuna.

De esta cita —en la que participaron representantes de las municipalidades de Temuco y Padre Las Casas, de Corfo, de los ministerios de Salud y Deportes y universidades locales, entre otras instituciones— surgieron los primeros aportes al proceso. Se habló de la participación ciudadana como motor del plan —en todas las instancias, desde el diseño a la implementación—, de considerar realidades locales y culturales, de fortalecer la educación en materia de transportes público. Surgieron ideas y consensos base. Por eso la satisfacción de la Seremi, que una vez finalizado el encuentro dio cuenta de sus expectativas para el proceso que se inicia.

¿Cuál es la importancia de la participación ciudadana en el Plan de Transporte Público Temuco-Padre Las Casas?

— Lo que queremos es hacer es implementar una participación fuerte, en la que todos podamos opinar, para la planificación de un sistema de transporte público futuro, como un proyecto de vida y no solo como un tema de transporte. Queremos tener distintas miradas, la opinión de los servicios públicos, porque es fundamental. Sabemos que hay mucha necesidad, que la gente tiene una opinión clara de su experiencia con el transporte público; que tenemos problemas de congestión,

que afectan nuestra vida desde el punto de vista laboral y familiar. Queremos que la ciudad que planifiquemos al futuro tenga un sistema de transporte público que nos permita compartir a todos: al peatón, al ciclista, al automovilista, al transporte público, porque la calle es de todos, la ciudad es de todos.

Doris Tello agrega que el trabajo mancomunado debe darse en distintas áreas. “Tenemos que caminar de manera conjunta, para que podamos no solamente generar infraestructura, que es muy necesaria, sino que construir esa infraestructura considerando las distintas realidades de las personas, de los niños, de los adultos mayores, a quienes tienen problemas de movilidad. Es la manera correcta para que esto sea sustentable en el tiempo”.

- Transportes lleva tiempo articulando un trabajo conjunto con otras instituciones y la comunidad, pero no siempre se percibe, a nivel de las personas, esta labor. ¿Cómo ha sido hasta ahora el trabajo interinstitucional en materia de transporte público?

— Este es un tema que no es menor. Durante todo este período, lo que hemos estado haciendo es poner el punto, marcarlo. Porque no estaba muy visibilizada la idea de realizar un trabajo conjunto en materia de transporte. Nos hemos estado acercando a cada servicio público, para que los proyectos que ellos realicen, ya sea en materia de vivienda, educación u obras públicas por nombrar algunas, tengan una mirada que implique que el transporte público sea accesible y responda a las necesidades de la comunidad. Por ejemplo, si Serviu realiza un proyecto habitacional de gran magnitud, debe considerar que buena parte de esos vecinos utilizará transporte público o que, en el futuro, la gente va a preferir la bicicleta. Entonces, los proyectos deben considerar obras asociadas



al transporte público, no tan solo al transporte privado, a los automovilistas, como ha sido la tendencia. Lamentablemente, hoy vemos las consecuencias de eso, con altas tasas de congestión, sin espacios para el ciclista, sin espacios para el peatón.

- Hemos visto algunas medidas ya implementadas, como las vías exclusivas, y otras en las que se avanza rápidamente como las pistas solo bus. ¿Cuál es su evaluación al respecto?

— Como Ministerio hemos hecho una gran inversión en esta materia. Son aproximadamente 14 mil millones de pesos que nos están permitiendo generar un mejor espacio para el transporte público. La gente necesita planificar su viaje, debemos dar prioridad a quienes usan el transporte público. Además, el transporte público debe volverse una opción para aquellos que no lo usan habitualmente. Para eso, hay que generar las condiciones de infraestructura. Hoy tenemos vía exclusiva en Rodríguez, vamos a iniciar los trabajos en Portales, lo que va permitir que los tiempos de pasada de la locomoción colectiva por el centro de la ciudad disminuyan considerablemente, lo que sumado a un sistema de paradas diferidas esperamos que produzca un cambio, que agilice y permita a la gente tomar una locomoción colectiva con un tiempo de pasada prudente. Eso facilita mucho que la gente prefiera el transporte público o que la gente que ya lo usa, no lo deje por el vehículo particular.

DEBATE Y DIÁLOGO



MIGUEL BECKER, ALCALDE DE TEMUCO

“La Participación Ciudadana debe Integrarse a la Planificación del Transporte Público”

MIGUEL BECKER ACABA DE ASUMIR SU TERCER PERÍODO como Alcalde de Temuco. “Como Municipio nos preocupa que la participación ciudadana se integre a la planificación del transporte público que realiza el Ministerio de Transportes, ya que se deben enfrentar los problemas que aquejan a las ciudades de una manera e caz, integrando a todos los actores como los profesionales del transporte y a los usuarios”, apunta. Por ejemplo: “los residentes de una comunidad pueden concentrarse solo en lograr cómo un proyecto particular de transporte trabaja en su vecindario, mientras que los ingenieros en transporte deben asegurarse de que el mismo proyecto también movilice a las personas y bienes en toda una ciudad o región”.

La colaboración entre los ciudadanos y los encargados de la planificación del transporte público es un proceso en movimiento, que puede enfrentar y resolver los problemas y necesidades de muchos incorporando diferentes visiones. “Esta colaboración da resultados más amplios y mejores que la suma de sus perspectivas particulares. Ahí radica la importancia de la participación ciudadana”.

ROL DE LA MUNICIPALIDAD: “El Municipio de Temuco participa de activamente con la Secretaría Regional Ministerial de Transportes, y otros organismos públicos, en la revisión de diferentes proyectos en pos de mejorar el transporte público de la comuna. Nosotros apoyamos con nuestros profesionales y



personal técnico. Este compromiso es permanente, ya que, como se mencionó anteriormente, los ciudadanos tienen un conjunto de necesidades de movilidad urbana y éstas se deben tomar desde una perspectiva integral”, explicita el Alcalde Becker.

ROMINA TUMA, SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL DE VIVIENDA Y URBANISMO:

“La Ciudad Hay que Pensarla Para las Personas”

- *La autoridad regional apunta que se debe compatibilizar y distribuir de mejor manera el espacio público, en beneficio de tener una mejor calidad de vida.*

En materia de transporte público en La Araucanía, la competencia mayor la tienen la Seremi de Transporte y la SECTRA. Pero la Secretaria Regional de Vivienda y Urbanismo, Romina Tuma, asume una gran responsabilidad del Ministerio que representa para “aportar y colaborar en los grandes desafíos que tenemos en las comunas de Temuco y Padre Las Casas”.

Desde MINVU está desarrollando algunos proyectos como el de Interconexión Vial Temuco – Padre Las Casas, el proyecto más grande que tiene el Ministerio de Vivienda en el país, y considera ciclovías, 15 kilómetros de pavimentación y puentes urbanos. En sus planes se vislumbra la posibilidad avanzar hacia calles cada vez más integrales (ver pp. 11-13), ya que consideran cada vez más no solo el automóvil sino también, ciclovía, bandejón central, iluminación y paisajismo.

De los 35 kilómetros de ciclovía de alto estándar que son parte de las metas presidenciales en la región, 17 km son de Temuco. “Todo esto nos permite conectar los distintos circuitos para ofrecer a la ciudadanía que pueda trasladarse en bicicleta hasta sus distintos lugares de trabajo, y así conseguir a futuro que las personas dejen sus vehículos en la casa”, detalla la Seremi.

Al planificar la ciudad, destaca Tumi, es preciso pensarla para las personas y no sólo para los vehículos. Se debe compatibilizar y distribuir de mejor manera el espacio público en beneficio de la calidad de vida en una ciudad. “En esta línea, nos parece necesario destacar el desarrollo del Plan Intercomunal Temuco – Padre Las Casas, que nos permite buscar soluciones integrales. En todos los proyectos que llevamos adelante está incorporada la participación



ciudadana, con actores relevantes de la ciudad, como organizaciones funcionales y otros grupos de interés... tanto la etapa de diseño como también en la de ejecución, para minimizar los efectos negativos”.

DANIEL SANDOVAL, PRESIDENTE DE LA AGRUPACION DEFENDAMOS TEMUCO:

“El éxito en un Plan de Transporte Público Parte por Dialogar con los Usuarios”

- *Según el ex Consejero Regional, la intercomuna Temuco-Padre Las Casas está al debe con un sistema de transporte público digno, que respete calidad, frecuencia, precio y servicio.*

“EL TRANSPORTE PÚBLICO en Temuco-Padre Las Casas nos muestra un sistema añejo, que responde a una ciudad que ya no es la misma. Tiene un deficitario plan de cobertura, de frecuencia y de calidad en el servicio. El desarrollo comercial e inmobiliario de Temuco se ha expandido fuertemente, pero el plan actual de transporte no da cuenta de esa nueva realidad. Al mismo tiempo, tenemos un sistema que maltrata a sus trabajadores, a sus choferes, y como consecuencia se replica en la calidad del servicio”, dice Daniel Sandoval, ex Consejero Regional y actual presidente de Defendamos Temuco.

Sandoval agrega que el nuevo Plan debe contem-

plar un transporte limpio, moderno, con proyectos que no solo contemplen la micro y el colectivo, sino también la bicicleta, trenes de acercamiento o suburbanos, que permitan conectar los macrosectores (Labranza, Cajón, Padre Las Casas, Pedro de Valdivia y otros) con el centro de la ciudad. Todo eso se puede hacer, pensando en los próximos 50 años”.

En su agrupación, han participado en de los encuentros que se han generado desde la Seremi de Transportes para participar del diagnóstico y de las propuestas para modernizar el transporte público. “También estamos generando acciones y encuentros para ver cómo mejorar la conectividad entre la inter-



comuna Temuco-Padre Las Casas, a través de diálogo con las fuerzas vivas, con las juntas de vecinos. Lo que queremos es ayudar a construir una ciudad sustentable, justa, democrática, verde y moderna”, concluye.

DIEGO JEREZ, FUNDADOR DEL MOVIMIENTO TEMUCO PEDALEA:

Una Ciudad para l@s Ciclistas puede ser mejor para tod@s

- *“Yo creo que no hay que soñar, construir. Todos tenemos la posibilidad. Y si hay ganas, energía y tiempo, hay que hacerlo: invitar a la gente a andar en bicicleta, a vivir la experiencia y a construir ciudad. Eso es todo”, invita Diego Jerez, Temuco Pedalea.*

“Partí andando en bicicleta de niño. En la universidad, por un tema económico, y también por cercanía y tiempo, entre 2007 y 2009 estuve yendo a la U en bicicleta, porque no me tocaba llevar maquetas ni nada, solo cuadernos. Al salir de la universidad, durante 2013-2015 estuve andando en bicicleta de manera urbana y recreativa, con la primera bici que tuve, ya más preparada”, recuerda Diego Jerez Vegas, un joven diseñador emprendedor, y fundador del Movimiento Temuco Pedalea, organización que abre camino a los amantes locales del ciclismo urbano.

Según Jerez, Temuco siempre ha sido una ciudad donde los ciudadanos van en bicicleta. Vuelve a cuan-

do tenía unos 12 años y trabajaba como ayudante de maestro mueblista. “Vivía en calle Recreo llegando a San Martín y mi trabajo era casi llegando al puente de Padre Las Casas. Como no había ninguna micro que me llevara directo, y además me salía caro, iba y volvía en bici. Llegaba en bicicleta junto a todos los maestros, y así es hasta el día de hoy: los maestros, la gente que corta el pasto y cada día más estudiantes, universitarios y de colegio, se trasladan en bicicleta.”

“No sueño con Temuco, ni Padre Las Casas, ni Fundo El Carmen, ni Labranza, mejor para los ciclistas o mejor para pedalear. Yo construyo una ciudad, una región mejor. Junto con gente de la UFro entre otros,



lanzamos el año antepasado el Día Mundial sin Auto en Temuco. Hicimos una cicletada infantil con la Universidad Autónoma, otra cicletada familiar con el Colegio Pumahué.”

SERGIO NUÑEZ, ADMINISTRADOR MUNICIPAL DE PADRE LAS CASAS:

“El Problema es la Infraestructura, no el Transporte Público”

- *Considero que Temuco y Padre Las Casas tienen un buen transporte público, lo digo como usuario. Uso poco el automóvil en la ciudad y trato movilizarme en locomoción colectiva. Creo que tenemos una muy buena cobertura, un precio adecuado, relativamente barato.*

DESDE SU LLEGADA A LA ARAUCANÍA, hace poco más de una década, Sergio Nuñez ha sido Jefe Jurídico de la Municipalidad de Temuco y Seremi de Obras Públicas, entre otros cargos. Recién asumido como el nuevo Administrador Municipal de Padre Las Casas, participó activamente de la primera cita de la Mesa de Actores Institucionales (ver p. 14-18) y su evaluación fue positiva. “Aunque parezca un lugar común, fue una gran reunión, en la que terminamos con un muy buen intercambio de opiniones. Fundamentalmente, hemos coincidido en la necesidad de generar un plan de transporte público con carácter descentralizado, que nazca desde lo local y

no sea impuesto desde Santiago. Esperamos también que este plan incorpore a las municipalidades donde se desarrollará, tanto en la fase de diseño como de ejecución y cuando esa infraestructura esté en uso. Tenemos especial preocupación de incorporar el punto de vista del peatón, porque si uno mira, por ejemplo, la infraestructura que se realiza en el mundo rural, son muy pocas las vías donde se considera al peatón o a los ciclistas”, dijo tras el encuentro.

Como usuario actual del sistema, valora su cobertura y frecuencia, al mismo tiempo que observa que “Claro, hay problemas de limpieza, de seguridad, de competencia entre



Modernizar sin perder lo patrimonial, integrar naturaleza, vereda, espacios de servicios públicos y privados, así se ven algunos desafíos en Padre Las Casas. Crédito: Sagaris/LabCambio.

unos y otros por buscar al usuario. Cualquier cambio debe partir de lo que tenemos, que es bueno, pero perfectible”.

Con el nivel de inversión en la infraestructura vial y habitacional de Padre Las Casas, “Uno de los grandes proyectos que tenemos es el tercer puente”. Pero advierte que “una vez construido el tercer puente, vamos a tener que pensar ya en el cuarto puente. Es el problema: la infraestructura, no el transporte público”, sentenció.



¿Para Qué Sirve el Transporte Público (aún si no lo usas...)?

EL TRANSPORTE PÚBLICO ARTICULA Y DEFINE EL TIPO DE CIUDAD QUE UNO TIENE:

Cuando pensamos en el transporte público, es inevitable compararnos con otras ciudades u otros países. Es así, como pensamos en Londres, con sus buses de dos pisos; en el Metro emblemático de Toronto, Nueva York o Santiago y en las tranvías de todos los tiempos de San Francisco. ¿Pero, en este contexto, qué queremos para Temuco y Padre las Casas?

Un buen sistema de Transporte Público de Pasajeros, puede ser la marca de una ciudad, logrando ser una prioridad para la gente, contribuyendo entre otros factores, a mejorar su calidad de vida, y preferirlo por sobre los vehículos particulares, los que en ocasiones pueden circular sin respetar las señales de tránsito, o a acceso de velocidad, transformándose en un peligro para los otros usuarios de las vías.

El transporte público, puede articular un sistema "intermodal", esto significa la transferencia entre modos sanos y baratos como la caminata y la bicicleta, taxis colectivos y buses. Puede permitir un mejor uso del espacio público, compartido, especialmente cuando mejora la eficiencia en el uso del espacio.

Algunas razones, de la importancia del Transporte Público

Para que la ciudadanía elija el transporte público, se deben diseñar políticas que beneficien directamente a todas y a todos quienes conviven diariamente en la ciudad. Un ejemplo es la implementación de nuevas vías exclusivas para el transporte público. Empezando el año 2016, en el caso de la ciudad de Temuco, con la calle Manuel Rodríguez desde Barros Arana hasta Vicuña Mackenna, y a comienzos del 2017, los trabajos continúan en la calle Diego Portales.

Como usuario o usuario del transporte público, las vías exclusivas para buses, te benefician en:

- Tienes veredas más anchas, lo que te permite un mejor desplazamiento como peatón. Es más seguro, fácil y cómodo subir a tu bus. Y se pueden instalar sistemas de información visual, que te permitan tener acceso a los recorridos de cada servicio.
- Las vías exclusivas le otorgan prioridad a un bus que tiene una capacidad de trasladar a 40 pasajeros, y no tiene que lidiar con el problema de congestión que provocan los vehículos particulares, que en ocasiones sólo viaja el conductor o una o dos personas más.
- Al mejorar los flujos del transporte público, en las zonas de mayor congestión, se produce una notable reducción en el tiempo de viaje.



¿Para Qué Sirve el Transporte Público (aún si no lo usas...)?



Si aún no eres usuari@s del transporte público y te trasladas a pie o en bicicleta

- Estas vías mejoran la eficiencia del transporte en todas sus modalidades. Permite distribuir mejor el espacio vial creando veredas más anchas e integrando calles mixtas, las que permiten circular tanto a bicicletas como a vehículos (bici-auto) con velocidades reducidas. Esta estrategia se llama: CALMADO DE TRÁFICO.

Si eres automovilista

- Estas vías mejoran la calidad y tiempos de viaje, invitándote a dejar el auto en casa cuando vayas a un lugar muy concurrido. Por lo que puedes optar a utilizar la bicicleta o un bus que te llevará cómodamente a tu destino. (según la distancia, ver Págs. 14-17).

Si te importa el aire, el agua y el ruido

- Más viajes en buses significan MENOS contaminación. Quizás te sorprende, pero son tan pocos los buses y mueven tantas personas, aún si cada vehículo contamina un poco más que un auto, el resultado neto para la ciudad es mucho mejor.

Si quieres una ciudad más verde

- Para otorgarle mejores espacios a los vehículos particulares, las ciudades se adecuan pavimentando cada vez más espacios. Creando una infraestructura que no es flexible, ni multiuso, y que excluye a usuarios y usuarias más vulnerables, incluyendo a niños y niñas, adultos mayores, o personas en situación de discapacidad. Esta infraestructura tiene un alto costo y no sólo en recursos, también en el uso de lugares, que podrían ser utilizados —para la construcción de casas con jardines, huertos individuales o colectivos, la arborización de nuestros barrios, áreas verdes, y espacios de recreación.
- Cuando en una ciudad se realizan la mayoría de los viajes en bus, en bici y a pie, hay más espacio para parques y lugares de encuentro. Lo que permite mejorar nuestra calidad de vida.

Si eres mujer o eres comerciante

- Las mujeres y los comerciantes, tiene intereses en común. En el caso de las

mujeres, somos quienes realizamos las labores del hogar, y si bien esto ha cambiado el último tiempo, distribuyéndose las tareas de la casa entre sus integrantes, aún somos quienes asumimos la mayor cantidad de responsabilidades. E igual que los comerciantes, debemos realizar diversos viajes, para adquirir mercadería y otros insumos para el hogar. Por lo que, las vías exclusivas, nos simplifican esta tarea, dejándonos más cerca del comercio y sitios de interés, contribuyendo a nuestra seguridad, comodidad y realizar nuestros trámites de formas más eficientes y eficaz.

- Y otra razón, a destacar es que comprar y mantener un automóvil puede tener un alto costo, lo que reduce nuestros ingresos. Sin embargo, usar medios alternativos de transporte, como el bus, la bicicleta o trasladarnos a pie, nos permite ahorrar el dinero de la mantención del auto, y poder adquirir algún producto de primera necesidad o darnos un gusto, como hacer vida en familia a través del deporte o caminatas.

MUJERES Y TRANSPORTE PÚBLICO

HOMBRES Y MUJERES REALIZAN VIAJES DIARIAMENTE, pero en ocasiones estos pueden variar, dependiendo de las necesidades de cada uno y las características de cada hogar. En el caso de las mujeres, realizan más viajes para ir de compras al supermercado o a la feria, ir de la casa al lugar de trabajo, a centros hospitalarios, ir a dejar a sus hijos a sus lugares de estudios, lo que las expone a ser víctimas de robo, acoso sexual entre otras acciones, que les pueden provocar un rechazo al usar el transporte público, por lo que éste, debe dejar de lado el concepto de “usuarios promedio” y ser más inclusivo, entregando a todos y todas un servicio seguro, cómodo, expedito y que los acerque a sus lugares de interés, conforme a las necesidades actuales.



Los trayectos de las mujeres son multidestino, o sea, tienden a partir en un punto y realizar varias actividades en lugares distintos hasta devolverse a la casa. Además, son más sensibles a riesgos de delincuencia y de acoso sexual. Los hombres, mientras tanto, tienden a viajar directamente entre el hogar y el trabajo, y vice versa. Esto significa que el transporte público debe olvidarse de los “usuarios promedios” y adoptar resguardos y medidas específicas, si quiere servir mejor y entusiasmar a las mujeres, las niñas y los adultos mayores. Crédito: Sagaris/LabCambio.

A menudo, se planifica el transporte para un pasajero “promedio”. Pero en la realidad, tales promedios suelen engañarnos. Por ejemplo, perdemos la oportunidad de distinguir entre viajes cortos, medianos y largos (ver Pág. 15) y la posibilidad de realizarlos en diferentes modos, más eficientes, limpios y sanos.

¿Para qué viajamos, los hombres y las mujeres de Temuco-Padre Las Casas?

- En el caso de las mujeres, aunque muchas de las normas y roles están cambiando, todavía son ellas las principales responsables del trabajo de maternidad y crianza,

por ello, las mujeres viajan mucho más para realizar las compras (casi 9% versus 4% de hombres); para visitar, ir a buscar o a dejar a alguien (10% versus 7% de hombres).

- Por razones de trabajo viajan más hombres (casi 20%) que mujeres (12.5%);
- En los viajes por estudios, las mujeres (7,15%) viajan un poco más que los hombres (6,5%), y es similar para los viajes de recreación.

Y ¿qué pasa con el tema de seguridad al viajar?

Un estudio internacional, *SAFE AND SOUND*, de Heather Allen (Fundación FIA 2016), revela que para las mujeres el tema de la (in)seguridad es un factor decisivo para moverse en la ciudad. A las habituales preocupaciones por temas de robo y delincuencia, atropellos y situaciones de discapacidad; las mujeres además, deben cuidarse del acoso sexual, en sus múltiples expresiones. Todo esto nos deja con muchas preguntas acerca del transporte y la participación social, económica y cultural de la mujer. ¿Realmente estamos respondiendo a sus necesidades?

CONSTANZA SAFFIRIO, CONCEJALA DE TEMUCO:

“El Transporte Público no es Cómodo ni Amigable con Nuestras Mujeres”



JOVEN MUJER CONCEJALA, Constanza Saffirio se refiere a puntos esenciales: las mujeres y los niños. La ex funcionaria del Servicio Nacional de la Mujer y Equidad de Género Región de La Araucanía y Parvularia de profesión, comenta que la primera imagen que viene a su cabeza es la de mujeres subiendo a una micro “con la guagua en brazos, otro hijo o hija de la mano, tratando de sacar plata de la cartera y equilibrándose para pagar y no caerse”. Según ella, el transporte público no es cómodo ni amigable con las mujeres. “Es un tema. Efectivamente las mujeres, deben utilizarlo para múltiples tareas, como llevar a los niños al jardín, a la escuela, al consultorio, para hacer las compras. Les afecta el problema de la inseguridad, del acoso que las mujeres viven cada día. Y destaca que “Creo que hay mucho en que trabajar si hablamos de mujer y transporte público”

A modo de soluciones futuras, “hay que partir por ahí, aprovechar y potenciar las pre-existencias con las que cuentan las comunas de Temuco y Padre Las Casas en materia de infraestructura, como también de sus relaciones socioculturales”. Enumera varios puntos: “asumir que el transporte es un derecho de las personas, contribuyendo a mejorar su calidad de vida; tener un transporte público integrado, vale decir que esté conectado con otros medios de transportes como ciclovías; entregar al transporte público el papel de eje estructurador de este sistema, articulando los diferentes terminales o paraderos; y adoptar un sistema centralizado de recaudo con tarjeta de prepago, similar a la tarjeta bip”.

Estudio Ella Se Mueve Segura

GRACIAS A UNA COLABORACIÓN INTERNACIONAL, el proceso de participación Temuco-Padre Las Casas Activ@s ha incorporado el tema de mujer y transporte público como parte integral del nuevo Plan. En términos prácticos ¡es un gran desafío! Y necesitamos que MUCHAS MUJERES MUY DIVERSAS PARTICIPEN para comenzar a elaborar buenas soluciones.

El Estudio Ella Se Mueve Segura se está realizando hoy en Temuco, Quito, Buenos Aires, y Santiago. Consiste en una encuesta y encuentros en talleres de reflexión para reunir toda la información posible.

En lo cuantitativo, la Encuesta Temuco-Padre Las Casas (www.temucotemueve.cl/encuesta) incorpora una sección sobre las experiencias de (in)seguridad en el transporte público, tanto de hombres como de mujeres. Esto nos permitirá dimensionar el problema — ¿cuán grande es? ¿Dónde ocurre? ¿Qué tipos de problemas surgen y como afectan a las personas que los experimentan o los ven, o simplemente saben que “ha pasado”?

En lo cualitativo, el Encuentro-Taller Mujeres y Transporte público ofrecerá una oportunidad para explorar más de fondo el tema y sus posibles soluciones. Allí, en un ambiente tranquilo y amistoso, partimos hablando de como viajamos y como nos afectan estos temas de seguridad.

Ambos elementos nos ayudarán a desarrollar — en conjunto con las otras ciudades — una “CAJA DE HERRAMIENTAS” de políticas, programas y acciones públicas para mejorar la seguridad. Para que esto resulte bien, NECESITAMOS LA AYUDA DE TODAS Y TODOS.

Una ciudad segura para las mujeres de todas las edades (recordar que hay adultos mayores, que por sus ingresos, utilizan bastante el transporte público), es más segura para tod@s.



NUEVOS PROYECTOS DE VIVIENDA EN PADRE LAS CASAS. Con consensos y acuerdos, podemos establecer metas para viajar en los modos más seguros y eficientes. Así siempre, habrá espacio para un sano equilibrio, entre lo construido y lo natural, ¡en cada barrio!

30 Minutos al día para reducir el riesgo de cáncer

Un nuevo estudio, de 1,4 millones de personas, del *American Institute for Cancer Research* (instituto estadounidense que se especializa en investigación del cáncer) revela que la actividad física puede reducir el riesgo de 13 tipos de cánceres, entre ellos varios de los más comunes como los del seno, endometrial y del colon.

Dice la Dra. Christine M. Friedenreich que mientras más actividad física se realiza, menor será el riesgo de un cáncer, siendo el promedio una reducción de entre 25-30%. Este estudio combinó los resultados de 162 de los mejores estudios internacionales (EE.UU.-Europa) de la relación entre la actividad física y el cáncer. La actividad ayuda incluso a reparar algunos genes e influye en la expresión de algunos genes heredados, además de mejorar el sistema inmune. (http://www.aicr.org/cancer-research-update/2017/02_08/cru-review-how-exercise-leads-to-anti-cancer-effects.html).



SER FÍSICAMENTE ACTIVOS REDUCE EL RIESGO DE LOS SIGUIENTES TIPOS DE CÁNCER: Cáncer de mama post menopausia; Cáncer colorectal; Cáncer endometrial.

- Regula los niveles de hormonas que contribuyen al riesgo de padecer cáncer.
- Acelera el tránsito de los alimentos a través del colon, reduciendo el riesgo de exposición a alimentos cancerígenos.
- Previene la acumulación de grasa en el cuerpo, la cual es causante de muchos tipos de cáncer.

ACTÍVATE FÍSICAMENTE POR 30 MINUTOS AL DÍA, DE CUALQUIER FORMA

Preocupan Obesidad y Sobrepeso En Escolares de la Araucanía

CHILE LIDERA LOS RANKINGS DE SOBRE-PESO Y OBESIDAD, UBICÁNDOSE ENTRE LOS 10 PEORES PAÍSES EN ESTOS TEMAS. Más preocupante aún es cómo esta realidad está afectando a niños y niñas, dejándolos vulnerables a diabetes II (que es producto del estilo de vida y no de una situación congénita, como ocurre con la diabetes I), cardiopatologías, cánceres, depresión y otros problemas de salud mental. En este sentido, el Mapa Nutricional 2015 elaborado por la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas, JUNAEB reveló una realidad preocupante en La Araucanía: altos índices de obesidad en la población escolar.

En nuestra Región, en kínder y primero básico, casi uno de cada cuatro niños y niñas (un 24% del total) ya sufre de obesidad, con los consecuentes riesgos para su salud.

En términos generales, el estudio permitió conocer el perfil nutricional de cuatro niveles educacionales, pre-kínder, kínder, 1° básico y 1° medio. La medición se realizó en establecimientos municipalizados y particulares subvencionados, detectando un 26,7% de sobrepeso y un 23,8% de obesidad en promedio de los tres primeros niveles encuestados.

En cuanto al sobrepeso, las cifras más altas se encuentran en primero medio. En este nivel –vale decir de adolescentes de 14 o 15 años–, la cifra llega a un 32% del estudiantado, o sea, uno de cada tres niños chilenos tiene sobrepeso.



PARA TENER BUENAS CIUDADES, ES IMPORTANTE ENTENDER LA CALLE COMO UN ESPACIO SOCIAL que permita ESTAR, VER Y SER VISTO, como aprendimos en las Plazas de Temuco y Padre Las Casas, y de maestros mundiales como Jan Gehl y Jane Jacobs.

Transporte, Actividad Física y Salud

Por Matías Infante Grandón (*)

- 30-60 minutos al día, 10.000 pasos, son lo que se calcula como necesario para optimizar la actividad física, como componente clave de una salud mejor. La evidencia demuestra que lo mejor es integrar esta actividad como parte de la rutina diaria, particularmente los viajes cotidianos, puesto que las presiones de la vida moderna y barreras económicas dificultan otras estrategias, como ir al gimnasio, salir a correr, realizar actividades “especiales” en jornadas de descanso.

Hoy en día, literalmente hay miles de estudios que avalan los beneficios asociados, como también es mucha la evidencia que avala el hecho de que la inactividad física está relacionada al 6-10 % de las muertes a nivel mundial.

Existen cuatro instancias en las que una persona se puede mover, es decir, donde se puede aumentar la AF: en la casa, en el lugar de estudio o trabajo, en los traslados de un lugar a otro (transporte) y en el tiempo libre. En Chile la inactividad física de tiempo libre (es decir, los adultos que disponiendo del tiempo para realizar AF no la hacen), es de un 80%. La Región de La Araucanía, según la última Encuesta



CREAR HABITOS DE TRANSPORTE ACTIVO DESDE MUY JOVEN AYUDA A REDUCIR LA CONTAMINACION, AL MISMO TIEMPO QUE MEJORA LA SALUD, reduciendo la contaminación y el ruido en la ciudad. Integrar viajes en bicicleta al transporte público, para que esta mamá, por ejemplo, puede llegar al paradero o el terminal de buses fácilmente, y estacionar su bici en un lugar seguro, permitiría reducir la cantidad de paraderos, al mismo tiempo que se mejora el transporte y la ciudad. Así lo están haciendo las ciudades más avanzadas en estos temas.

Nacional de Salud 2009, presenta un 81.7% de obesidad abdominal, lo que la convierte en una de las peores del país. Esto sumado a los resultados de la última Casen 2015, donde se ubica como la región más pobre con un 23,6% de pobreza y la creciente urbanización hacen del NUEVO PLAN DE TRANSPORTE URBANO TEMUCO-PADRE LAS CASAS una excelente oportunidad para la inclusión de objetivos de salud en el diseño de este, contribuyendo de manera sustancial a revertir la realidad sanitaria local.

Por actividad física, entendemos cualquier movimiento que incremente el gasto energético del cuerpo humano por sobre el nivel de reposo, normalmente 150 minutos semanales para adultos y 60 minutos diarios para niñas y niños.

Ser sedentario es lo opuesto a la actividad física: significa pasar más de tres horas al día sentado, acostado o recostado, sin considerar las horas de sueño. Alguien puede ser físicamente activo (por cumplir la cuota de actividad física) y a la vez sedentario (si pasa más de tres horas sentado).

(*) Más información:

Grupo de Investigación en Actividad Física y Salud Pública UfroActivate

Universidad de La Frontera

infantekine@gmail.com

www.ufroactivate.com

@minfanteg

@ufroactivate

Pirámide Invertida del Tráfico:

Poniendo a las Personas en Primer Lugar

¿De qué se trata esta famosa pirámide invertida? ¿En qué nos puede ayudar a hacer mejor en Temuco, Concepción, Santiago y otras ciudades chilenas?

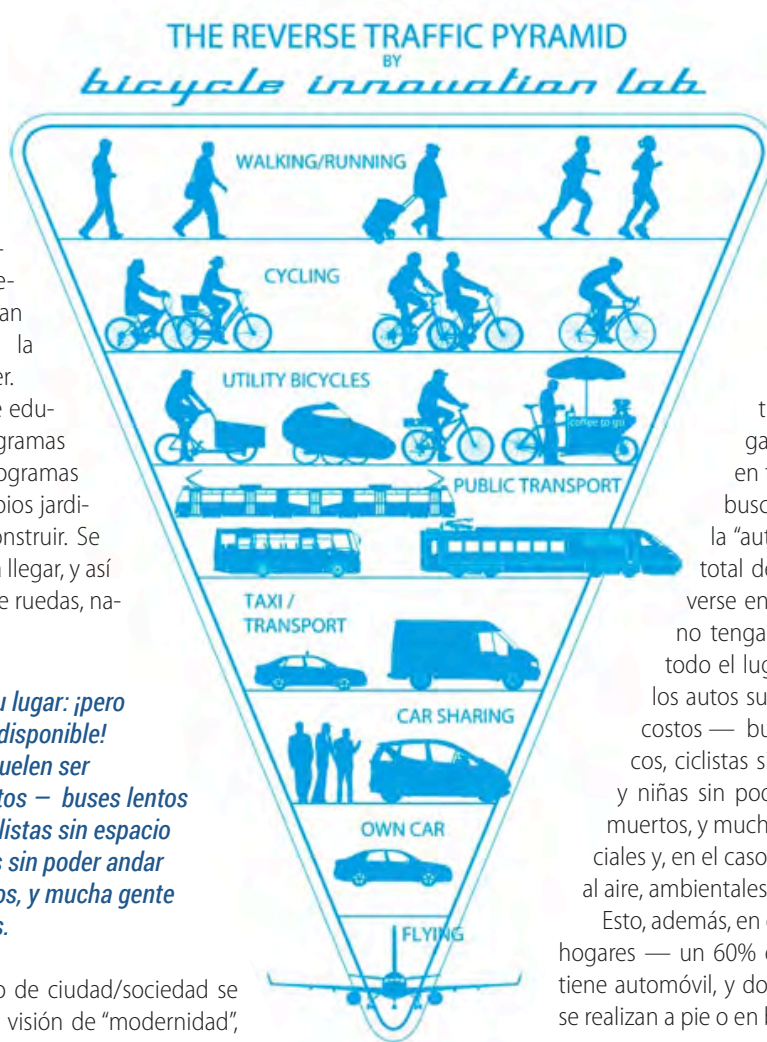
¿Será la nostalgia no más, o el mundo está comenzando a cambiar hacia un modelo de ciudad más amistosa con lo humano y lo natural?

A FINES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, volvían los soldados a EEUU. En ese momento, el gobierno no sabía qué hacer con ellos. Las mujeres habían entrado ¡con mucha fuerza! a trabajar y, por otro lado, hombres pobres, hombres negros, indígenas y de otras etnias se habían destacado como héroes en la guerra. Algo se tenía que hacer.

Nacieron así programas de educación para los veteranos, programas de salud y, por sobre todo, programas de vivienda en nuevos suburbios jardines que se comenzaron a construir. Se requería de un automóvil para llegar, y así la vida alejada, a motor y sobre ruedas, nació como el sueño americano.

No es que el auto no tenga su lugar: ¡pero no puede tener todo el lugar disponible! Los beneficios de los autos suelen ser personales, mientras los costos — buses lentos y atochados en los tacos, ciclistas sin espacio por dónde ir, mujeres y niñas sin poder andar en bicicleta, peatones muertos, y mucha gente discapacitada — son sociales.

Con los años, este modelo de ciudad/sociedad se repartió por el mundo, como visión de “modernidad”, de “progreso”, de lo deseable. Como los cigarrillos, requirió billones de dólares en publicidad, pero se posicionó al automóvil como el artefacto esencial para marcar la diferencia, el “estatus”, el progreso social y económico. Hoy, vivimos con ciudades atochadas de automóviles. Los niños no pueden jugar ni andar libremente. Se botan árboles y casas para ensanchar las calles y construir en altura, sin tomar en cuenta que todo ser requiere de áreas naturales para su salud mental,



física y su buen desarrollo. Las veredas se llenan de postes y servicios, dificultando el movimiento a peatones, personas con discapacidad o coche para el bebé, en fin, toda la ciudad se dedica a servirle al automóvil, y hasta se culpan a niñ@s y adultos, si alguien manejando un automóvil a exceso de velocidad les mata o discapacita.

Pero ya nació la rebeldía contra una injusticia de tanta envergadura. Desde Delhi a Santiago, y en todo el mundo, las comunidades buscan revertir los peores efectos de la “auto-movilidad”: esta dependencia total del automóvil particular para moverse en las ciudades. No es que el auto no tenga su lugar: ¡pero no puede tener todo el lugar disponible! Los beneficios de los autos suelen ser personales, mientras los costos — buses lentos y atochados en los tacos, ciclistas sin espacio por dónde ir, mujeres y niñas sin poder andar en bicicleta, peatones muertos, y mucha gente discapacitada — son sociales y, en el caso de los daños por ruido, al agua y al aire, ambientales.

Esto, además, en ciudades donde la mayoría de los hogares — un 60% en Santiago, por ejemplo — no tiene automóvil, y donde la mayoría de los viajes aún se realizan a pie o en bicicleta.

Así nace, de parte de un laboratorio danés de innovación, esta “pirámide invertida del tráfico” que busca poner al transporte activo —peatones, ciclistas, ciclotaxis y ciclocarga— en primer lugar, luego el transporte colectivo y público, seguido por el auto personal. Gustó mucho durante la participación en Nueva Alameda Providencia. En las páginas siguientes, exploramos cómo las ciudades están avanzando en este tema, en muchas partes del mundo.



TEMUCO TE MUEVE HACIA UN NUEVO PLAN

Cómo viajamos en Temuco

- *Si andas en automóvil, eres parte de la congestión: ¿Qué hacer?*

ES COMÚN ESCUCHAR EL CUENTO del desarrollo: que mientras más crece la economía, más gente usará el automóvil particular. Si bien éste fue el patrón de desarrollo en los EEUU, Canadá, Australia y Europa en los años post-guerra (ver p. 10) hoy las ciudades están cambiando de políticas. Todo esto, porque — tal como está ocurriendo en Temuco-Padre Las Casas — quedamos ahogados en la congestión y los costos son demasiados altos.

Para una buena solución, necesitamos entender mejor el problema y las posibilidades. Les tocará a los participantes del Nuevo Plan de Transporte Temuco Te Mueve, consensuar

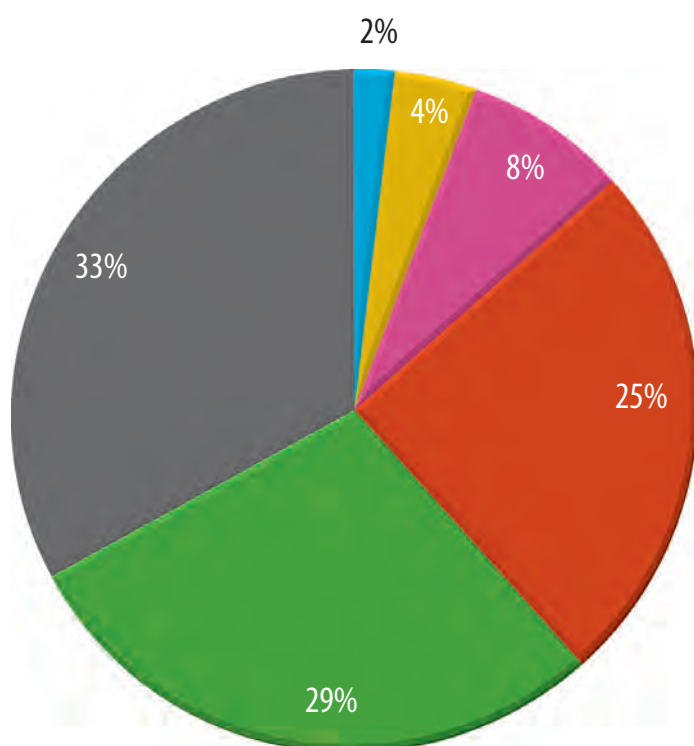
prioridades y posiciones, buscando minimizar las diferencias y optimizar los acuerdos.

Nadie gana TODO en un proceso de creación colectiva, como puede ser una ciudad. Pero tod@s deben ganar algo, y deben comprometerse con el éxito del Plan como un todo.

Cómo viajamos hoy

¿Te has preguntado qué proporción de la gente se mueve en automóvil? Para saber esto y otras cosas más, las autoridades realizan regularmente un Estudio de Origen Destino, o EOD. La EOD de Temuco-Padre Las





Modo	Total de Viajes	Partición Modal	
Bicicleta	19,713	2%	
Otros	37,460	4%	
Taxi Colectivo	78,511	8%	
Caminata	247,760	25%	
Transporte Público	283,653	29%	
Auto	324,673	33%	
TOTALES		100%	

CLAVE Sustentable ● ● ● ● ●
 Aporta a la Sustentabilidad ● ● ● ● ●

El gráfico muestra el verdadero arco iris del transporte sustentable, el trío caminata-bici-bus, apoyado por otros modos, a tracción animal, taxis colectivos, patines, skate, silla de ruedas y andador, entre otros relevantes. Solo uno de cada tres viajes se realiza en auto particular.

Fuente: Ignacio Tiznado, Equipo Laboratorio de Cambio Social, Ciudad Viva/PUC-CEDEUS-Centre of Excellence BRT. 12-IX-2016.

Casas, el que revela que sólo uno de cada tres se realiza en auto y la gran mayoría (65%) en otros modos, más sustentables, transporte público (30%), caminando (25%), bicicleta (2%) y taxi colectivo (8%).

En búsqueda de crear un transporte más justo, donde se distribuye el espacio (y los recursos) más equitativamente con una política como calles integrales podríamos pensar, como guía general, en dedicar un espacio equivalente a cada modo más deseable, del “trío sustentable caminata-bici-bus.”

Consideramos la “intermodalidad”

Todas las ciudades tienen un sistema de transporte “multimodal” — con modos diversos. Pero el secreto de vivir mejor, urbanísticamente, es la “intermodalidad”, o sea, como los distintos modos interactúan efectivamente para crear viajes fluidos, económicos y sanos

por la ciudad. Podemos guiarnos por conceptos como la pirámide invertida (Pág. 13) que le da prioridad al transporte “activo”, caminata y bicicletas/triciclos, y luego transporte público y otros modos complementarios.

En primer lugar la caminata: viajes cortísimos. En Temuco tenemos muchas posibilidades, ya que casi todos los viajes cortos, de 0-2 km, se realizan caminando (94%), lo que aporta a la salud de la persona (ver Pág. 12), y el bienestar de la ciudad. Un buen Plan de Transporte, por lo tanto, debe preocuparse por darle más y mejores espacios a los peatones, porque además, ¡“Todos Somos Peatones”!

Muchas normativas de diseño urbano, definen a los usuarios de sillas de ruedas, andadores y otros dispositivos de apoyo a la movilidad, como peatones. El tema del “Acceso Universal” es central para cualquier Plan

Un problema: se realizan más de ¡4.000 viajes en auto! para estos trayectos cortísimos. A veces, por supuesto, es entendible, pero otras veces no.

Bicicletas y triciclos: ¿el eslabón perdido para viajes cortos? Desde hace más de un siglo, los vehículos a tracción humana apoyan nuestros traslados, promediando velocidades entre 15-25 km/h, proporcionando movilidad, salud y un medio ambiente limpio y libre de ruido y malos olores. En Temuco-Padre Las Casas, son un más de 42 mil viajes diarios de este largo que se realizan en automóvil particular. En la práctica, significa que muchos hombres, mujeres y niños pierden la posibilidad de llegar de forma sana y agradable a la escuela, el trabajo o a la tienda. Las calles se llenan en ciertos horarios y quedan vacías el resto del tiempo, una gran pérdida en ciudades donde faltan áreas verdes, me-



jores áreas residenciales, y otras amenidades.

¿Dependencia “excesiva” del automóvil particular para viajes medianos?

En su momento, la publicidad nos contaba que fumar era ser fuerte, libre y ganador. Hoy, después de décadas de debates, enfermedades y pérdidas de vidas, sabemos que es lo opuesto.

Con el automóvil pasa algo similar, especialmente cuando se utiliza para viajes muy cortos. O cuando la ciudad se construye para el automóvil, lo que elimina espacios para parques, ferias libres, veredas, ciclovías, entre otros. En Temuco-Padre Las Casas, vemos nuevamente que los viajes medianos, de 5-8 km. son realizados mayoritariamente en automóvil, una dependencia excesiva de este modo. Si consideramos el factor tiempo,

tan importante para definir cómo viajar, estas distancias son ¡más cortas de lo que creemos! Si agregamos la posibilidad de bicicletas, privadas, públicas o bici-taxis, vemos que una persona puede cubrir hasta 5 km en menos de 15 minutos, y un gran gasto de calorías. O sea, una ganancia redonda.

Por esto, ciudades muy distintas como Nueva York, Londres, Buenos Aires, Quito, Bogotá están reorganizando su sistema de transporte, para darle corredores y vías exclusivas. O, en el caso de París, de bicicletas y buses compartidos, para combatir la congestión y la contaminación.

Y el transporte público, para viajes largos, ¿cómo vamos?

La verdad, es que todavía vamos ganando con el transporte público en Temuco-Padre

Las Casas, casi 200.000 viajes/personas al día, 50.000 más que en el automóvil particular, para distancias mayores a 8 km. No todo está perfecto, pero para mejorar el sistema, es bueno entender sus beneficios y cuidarlos y al mismo tiempo corregir sus fallas. Por ejemplo, es extraordinario que se haya logrado concretar viajes largos entre el centro de Temuco hacia espacios suburbanos, como el sector rural de La Foresta (camino a la comuna de Chol Chol), gracias al trabajo en conjunto entre la Seremi de Transporte y empresarios del Transporte Público.

En este sentido, las autoridades regionales y locales, han sido importantes pioneros mejorando las condiciones de los buses con medidas como el Programa de Renovación de Buses y las Vías Exclusivas que se están implementando en calle Manuel Rodríguez y Diego Portales.



Un plan para la sustentabilidad y un transporte más justo, accequible y equitativo para todos.

Es importante la forma de ordenarnos en la ciudad. Por ejemplo, es bueno que cada barrio tenga una escuela excelente, dentro de una distancia caminable o pedaleable desde los hogares. Similarmente, ubicar al comercio, centros de salud y otros servicios de interés, cerca de los hogares, y facilitar la llegada de la gente con buenas veredas, vías de baja velocidad aptas para todo usuario. Estas y otras medidas mejoran sensiblemente la calidad urbana y también mejoran la seguridad, tanto vial como en relación a la delincuencia. La presencia de gente en las calles es un importante factor de prevención.

Necesitamos, además, un buen Plan que

nos permita definir en conjunto las prioridades más importantes y la estrategia para lograrlas con equidad.

Una lista de proyectos no es un Plan -es un gran aporte-, pero sin saber las prioridades de la comunidad como un todo, ¿de qué manera ordenamos los proyectos, cómo los complementamos con programas tales como la educación cívica, para que la gente vuelva a ser cortés en los buses? Tiene que existir una relación entre cada elemento del Plan, para que logremos los resultados que anhelamos.

Los objetivos del nuevo plan

Durante el verano, preparamos los objetivos del Plan. Están disponibles en la plataforma www.temucoactivo.cl, para ser

revisados y complementados por cualquiera de ustedes. Pueden hacerlo por el medio que prefieran: teléfono, correo electrónico, presencialmente en un Encuentro-Taller o participando en la Mesa de Trabajo. Una encuesta en www.temucotemueve.cl/encuesta, también permite identificar realidades y percepciones vitales para el Plan. En los Encuentros - Talleres (ver calendario, contraportada), trabajaremos en un mapeo colectivo sobre cómo aprovechar mucho más lo que existe, y mejorar la malla de transporte, caminata-bici-bus, con los otros modos más eficientes y sustentables.

Durante marzo, un Equipo de Terreno estará recorriendo buses y paraderos, veredas y ciclovías, informando e invitando a conocer y participar. **Ayúdanos, no podemos llegar a tod@s sin la ayuda de cada uno de ustedes.**

LOS SEIS OBJETIVOS PARA EL NUEVO TEMUCO TE MUEVE

VISIÓN, MISIÓN Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y TÁCTICOS

Visión	Un sistema de transporte integral que permita a la ciudad excelentes condiciones de caminabilidad, ciclo inclusión, movilidad y acceso, de forma eficiente, equitativo, que integre simple y ágilmente lo urbano y lo rural, y aporte significativamente a la calidad, la seguridad de los espacios públicos y compartidos.
Misión	Lograr la materialización de una cartera de actividades y proyectos enfocados adecuadamente según objetivos explícitos a través de un Plan de Transporte Sustentable descentralizado, desarrollado con actores regionales, locales, ciudadanos e institucionales y otros (privados, universidades), ampliamente consensuado y priorizado.
Objetivo estratégico 1	Salud, transporte activo y acceso universal.
Objetivo táctico 1	Implementar un Sistema Intermodal y fijar como primera prioridad la calidad de vida, los derechos y la salud de las personas, planificando e implementando redes peatonales, cicloinclusivos, de transporte público y vial, según la pirámide invertida que se recomienda hoy en día, para lograr fines de salud, integración social, eficiencia y sustentabilidad.
Objetivo estratégico 2	Seguridad vial y del entorno urbano.
Objetivo táctico 2	Mejorar la seguridad vial y la integración del transporte con el uso de suelo y el medio urbano-rural aplicando una estrategia de Visión Cero, desarrollada en Suecia, Holanda y en aplicaciones en diversos países del mundo hoy en día.
Objetivo estratégico 3	Género, inclusión social, pueblos originarios (OIT 169) (Urbano-Rural).
Objetivo táctico 3	Desarrollar una carta de derechos y deberes de los usuarios del sistema de transporte, creando un sistema de monitoreo que fiscalice y refuerce la participación y una conciencia cívica entre todos.
Objetivo estratégico 4	Trabajo, comercio y modos diversos (a tracción humana, animal, colectivos, taxis, etc.).
Objetivo táctico 4	Realizar Mapa con zonas sólo peatón/tracción animal y humana; fajas y redes de ciclo vías. Se debe considerar en la infraestructura.
Objetivo estratégico 5	Participación y planificación colaborativa ciudadana-gobierno.
Objetivo táctico 5	Mesa de Trabajo y otros componentes que refuercen la colaboración permanente entre ciudadanía y gobierno.
Objetivo estratégico 6	Nivel de servicio y acceso.
Objetivo táctico 6	Participación.

GLOSARIO

DE UN BUEN PLAN DE TRANSPORTE



Caminabilidad: En el marco de la calidad de vida y la sustentabilidad surge el concepto de caminabilidad para expresar factores urbanos particularmente positivos para fomentar la caminata. Generalmente considera: una configuración del espacio público con centros de encuentro que fomenten la seguridad urbana y la sociabilidad; un nivel de tráfico peatonal y medidas que simplifican moverse a pie, proporcionándose árboles y vegetación en zonas de mucho sol o frío; zonas de ingresos y uso mixto, que favorecen la presencia del público prácticamente todo el día; parques y otros espacios públicos que invitan a recrearse; escuelas y servicios públicos próximos a las residencias; calles integrales, que den prioridad a los peatones, especialmente mujeres, niñas y adultos mayores, el acceso universal, ciclistas y transporte público. En América Latina, Buenos Aires ha sido pionero en el desarrollo de un “índice sintético de caminabilidad” cuya metodología está disponible en http://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/caminabilidad_0.pdf.

Cicloinclusión: La cicloinclusión nace de la experiencia holandesa de integrar facilidades para las bicicletas y triciclos como parte prioritario e integral del diseño y la planificación urbana. Hoy en día este concepto es aplicado como el mejor término técnico para una planificación integral de la bicicleta. Ver, por ejemplo, Plan Maestro de Ciclorutas para Santiago RM (2010, donde se utilizó este concepto por primera vez en Chile), BID (<http://www.gobiernolocal.gob.ar/?q=taxonomy/term/16146>), MINVU Chile Manual de Vialidad CicloInclusiva (2015), Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe (https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6808/Ciclo_inclusion_en_America_Latina_y_el_Caribe_Guia_para_impulsar_el_uso_de_la%20bicicleta.pdf), Colombia (www.despacio.org/.../Guia-cicloinfraestructura-Colombia-20160413-ISBN%20digital.pdf) entre otros.

Temuco Activo: Proceso de participación para crear un nuevo plan de transporte para

Temuco Padre Las Casas (diciembre-marzo 2017), y sección del Portal Temuco Te Mueve, cuya finalidad es potenciar la participación de la ciudadanía en temas de Transporte Público Regional. Durante la etapa de la consultoría, se refiere al proceso de participación ciudadana, el que tiene propósito co-crear (gobierno, ciudadanía, otros actores) un sistema de participación ciudadana, que formará parte integral del Plan.

Temuco Te Mueve: Portal que propone mejoras en ámbitos de infraestructura, información al usuario, medidas de gestión, ordenamiento y calidad de servicio del Transporte Público en Temuco y Padre Las Casas, impulsado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

Sistema Intermodal: Un sistema multimodal cuenta con distintos modos de transporte, desde la caminata, la silla de ruedas, la bicicleta, los triciclos (de pasajeros y carga) a energía humana o electroasistida, que coexisten con modos de transporte motorizados, especialmente buses, taxis colectivos, taxis, autos privados, camionetas, etc. En el marco de un Plan de Transporte Sustentable (ver definición), que es el objeto de un proceso de participación, se va más allá de lo multimodal, enfocando formas de mejorar la complementariedad entre los distintos modos, especialmente los más sustentables. El enfoque central es el “trío sustentable”, caminata-bici-bus, ya que esta combinación da resultados óptimos en cuanto a la sustentabilidad del transporte y del uso del espacio urbano.

Transporte Sustentable: El transporte sustentable busca promover mejores y más sanas respuestas a las necesidades de la comunidad, reduciendo los insumos, los desechos y residuos, y minimizando los efectos negativos del transporte. Se trata de acercar, a través de políticas de uso de suelo y planificación, los destinos cotidianos, como las compras, el empleo, los servicios básicos y la

recreación, a las personas... Se priorizan formas más sanas de moverse... que mejoren la salud al reducir la cantidad del tráfico, y su resultante contaminación y riesgos para la seguridad. (Schiller PL, Bruun EC y Kenworthy J. (2010, *An introduction to sustainable transportation : policy, planning and implementation*, London: Earthscan)

Visión Cero: Es un programa de seguridad vial que nace en Suecia en 1997 y que, por su éxito en reducir los siniestros viales fatales o discapacitadores a niveles muy cerca a cero, se ha propagado a nivel mundial. En América Latina ha sido adoptado por actores ciudadanos y estatales en Argentina, México, Colombia y otros países.

OIT 169: El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT, firmado por Chile. 2008), establece como “deber para el Estado de Chile de consultar las medidas legislativas y administrativas susceptibles de afectar directamente a los pueblos originarios, estableciendo procedimientos apropiados de consulta a los pueblos interesados, de buena fe y con la finalidad de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento acerca de las medidas propuestas. Regula además materias relacionadas con la costumbre y derecho consuetudinario. Finalmente, se refiere a la conservación de su cultura y a las medidas que permitan garantizar una educación en todos los niveles, entre otras materias.” (<http://www.consultaindigenamds.gob.cl/qconvenio.html>).

Triciclistas: A lo largo de la historia y en la mayoría de los países los triciclos y cuadríciclos –vehículos de tres o cuatro ruedas a energía humana, a veces con dispositivos electroasistidos– juegan un papel importante en la movilidad de pasajeros y carga, ofreciendo una alternativa buena, bonita y barata para distancias de 1-8 km. En el medio chileno son un vehículo tradicional para maestros, jardineros, fleteros, y existen bici-taxis (pasajeros) en algunas ciudades.

TEMUCO- PADRE LAS CASAS ACTIV@S

Participación ciudadana en un nuevo Plan de Transporte 2017-2020

HAY MUCHAS FORMAS DE PARTICIPAR: informarte, opinar, contar a tus amistades y familiares, llenar una encuesta y leer las noticias en la plataforma web, dejar un dibujo o un grafiti en los Muros de Sabotaje y Salvataje, participar en un Encuentro-Taller o inscribirte para participar en la Mesa Ciudadana. También puedes optar por no participar ¡pero te echaremos MUCHO de menos! y el Plan no será tan bueno sin los aportes tuyos y de tu comunidad.

TEMUCO - PADRE LAS CASAS ACTIV@S, CALENDARIO DE ACTIVIDADES

Participación Ciudadana para un Plan de Transporte Público para Temuco-Padre Las Casas

	Actividad	Fecha/ Hora	Convocatoria/Lugar
1. Organismos de gobierno local, regional y nacional, relevantes para el nuevo Plan Temuco Te Mueve.	Reunión Mesa Actores Institucionales	2 marzo 2017 15 hrs.	Invitación
2. Representantes de juntas de vecinos, organizaciones de pueblos originarios, ciclistas, caminantes, otras agrupaciones ciudadanas con interés en una participación mayor en el nuevo Plan Temuco Te Mueve.	Reunión Mesa Ciudadana	2 marzo 2017 18:30 hrs.	Contáctanos para inscribir tu organización y recibirás una invitación.
3. Convocatoria amplia, actores transporte, Mesas, universidades, comercio local, otr@s interesad@.	Encuentro-Taller 1 Temuco CENTRO, Almuerzo o tarde?	15 marzo 2017 12:00-14:00	Abierto: Por Confirmar
4	Encuentro-Taller 2 Padre Las Casas	16 marzo 2017 18:30	Abierto: Sede Junta de Vecinos Los Ribereños, Sta. Aurora Esq. Nahuentué. Pob. Bellavista.
5	Encuentro-Taller 3 Labranza	22 marzo 2017 Tarde	Abierto: Por Confirmar
6	Encuentro-Taller 4 Pedro de Valdivia	23 marzo 2017 Mañana	Abierto: Por Confirmar
7	Mesa Combinada, Indicadores y sistema de participación	24 marzo 2017	Contactarnos para inscribir tu organización y recibirás una invitación.
8	Encuentro-Taller de Cierre, tod@s los interesad@s	Juev 6 abril Tarde	Abierto: Por Confirmar
15-31 mayo	SEMINARIO LANZAMIENTO PLAN	15-31 mayo Por confirmar	Abierto Por Confirmar

¡CONTÁCTANOS! QUEREMOS SABER DE TI...

CORREO: temuco-plc-activos@cambiarnos.cl

WEB: www.temucoactivo.cl

TELÉFONOS: +56 9 30692116 / +56 9 78910834