

RANKING TRANSPORTE JUSTO 12 CIUDADES CHILENAS

¿Cuánto aporta el transporte a la equidad y la inclusión en las ciudades chilenas?

Para candidatas, alcaldes y concejales,
Gobernadores y concejales regionales,
planificadores, diseñadores, organizaciones
ciudadanas y otras personas que quieran
co-construir un Chile mejor

COLABORAN



2021

EQUIPO

Edición general: Lake Sagaris
Periodista y coordinadora comunitaria: Ximena Vásquez Jiménez
Encuesta Ranking de Transporte Justo para ciudades de Chile:
Ignacio Tiznado-Aitken, Gonzalo Cancino, Beatriz Mella
Revisión de textos: Paula Lagos
Generación de Mapas y dimensiones: Nicolás Parra, Ingeniero, Manuel Dabanch
Diseño PDF y sitio web: Sandra Aguilera Cortés

INVESTIGADORES PARTICIPANTES

Otto Lührs, Universidad Austral de Chile
Emilio Berrios, CEDEUS
Sandra Aguilera, Pablo Arriagada, Manuel Dabanch, Colectivo Muévete
Rolando Álvarez, Colectivo Muévete (Valparaíso)
Ariela Muñoz, Colectivo Muévete (Concepción)
Marcelo González, Indepeleca, Colectivo Muévete
María Paz Castillo, Gestora Cultural Cicletada de las Niñas
Evelyn Vicioso Moyano, Fundación Newenko
José Hernández Bonivento, Director Instituto Chileno de Estudios Municipales,
Universidad Autónoma de Chile.
Francisco Alcayaga Motta, co-Fundador Bicivilizate Iquique
Andrés Hurtado Álvarez, IPP UCN Universidad Católica del Norte sede Coquimbo,
Analista de proyectos sociales
Angelo Revolledo, presidente Iquique Bike
Pamela Oliva, La Cisterna Pedalea, Gestor de coordinación ejecutiva y Nacional

ORGANIZACIONES COMUNITARIAS

Colectivo Muévete; Ciudad Viva; Fundación Ciudad Accesible;
Mesa de Movilidad Independencia, La Cisterna Pedalea, Bicivilizate Iquique,
Iquique Bike, Movimiento Lluviosos Ciclistas.

ESTUDIANTES PARTICIPANTES

Grupo LabVivo, Pontificia Universidad Católica de Chile,
Curso-ICT3543 2020- Ranking: Tomas Damjanic Silva, Barbara García, Felipe Ulloa Nuñez,
Mathias Von Leyser Roth
Curso-ICT 3544 2021- Inseguridad Vial: Bastián Arnaiz, Vicente del Río, Antonia Delgado,
Maricarmen Rojas, Allan Wurmman.
Curso-SUS2041-Inseguridad Vial: Pía Fernández, José Plaza, Antonia Prat,
Karina Rodríguez, Agustín Rosello.

Centro de Urbanismo Ciudadano
Dominica 14, Recoleta, Santiago RM
Tel: +569 7891-0834 +569 3069-2116
Email: laboratoriodecambiosocial@gmail.com /
ximena.vasquezj@gmail.com
Twitter: @LabCambiarnos / @LakeSagaris

Se permite la reproducción total o parcial con la atribución y el debido permiso del Laboratorio de Cambio Social.

© Laboratorio de Cambio Social, septiembre 2021.

RANKING DE TRANSPORTE JUSTO

Ranking	Ciudad	Población	Región	Puntaje
1	Rancagua	241.774	O'higgins	58%
2	Ñuñoa	208.237	Metropolitana	52%
3	Providencia	142.079	Metropolitana	50%
4	Independencia	100.281	Metropolitana	47%
5	Temuco	285.415	Araucanía	46%
6	Santiago	404.495	Metropolitana	46%
7	Lautaro	38.013	Araucanía	45%
8	Valdivia	166.080	Los Ríos	44%
9	Concepción	223.574	Biobío	43%
10	Iquique	191.468	Tarapacá	38%
11	Buín	98.614	Metropolitana	30%
12	Alto Hospicio	108.375	Tarapacá	20%
	Total	2.097.030	10.75%	
	Regiones		6	

Están representadas ciudades de diversos tamaños de población y de seis de las 12 regiones de Chile, incluyendo cinco de la Región Metropolitana de Santiago, destacándose la presencia de Buín, ciudad ubicada en un sector rural de la RM. Ñuñoa, Providencia y Santiago, mientras tanto, han liderado temas de cicloinclusión e innovación en el uso de sus calles desde fines de los 90, mientras Rancagua se integró en este grupo de pioneros y avanzó muy rápidamente en años recientes (desde 2015)

CALCULOS: Para calcular los porcentajes para cada ciudad, para cada pregunta, le asignamos un valor numérico a las respuestas, utilizando una escala de Lickert de 1-5. Para detalles de la metodología, ver la sección Metodología, al final de este informe Ranking BTJ 2021. www.cambiarinos.cl. Normalmente cada persona experta tenía entre 2-3 experticias, que aplicaron en las secciones de la encuesta.

FUENTE: Encuesta Persona Expertas en Temas de Transporte Justo, realizado en 2020-2021. Las cifras de población provienen de las fichas territoriales de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, en base al Censo 2017. © Laboratorio de Cambio Social.



PERFIL COMUNA 4 INDEPENDENCIA



SOCIO COMUNITARIO:
Paula Lagos

Integrante: Indepeclata

Comuna que ha recibido un gran número de habitantes extranjeros, en los años 90 población Peruana y Boliviana y en la actualidad Colombianos, Haitianos, Venezolanos. En el sector de mayor proximidad con el centro de la ciudad se localizan importantes centros de abastos de productos frescos, que abastecen a una gran parte de la ciudad. Esta comuna concentra principalmente el sector de bodegaje de la Vega Central, además de un sector amplio donde se concentran locales donde se venden textiles. Transitaban camiones y camionetas con carga. En enero 2021 se entregó el nuevo corredor de buses del sistema de Transporte Metropolitano Red, el cual también contempló la construcción de ciclovías y mejoras en veredas y calzada, conectando las comunas céntricas de la ciudad de Santiago con las comunas del Norte. Además, es una de las comunas que tiene estaciones de Metro (L2 y L3) contribuyendo a la conexión intermodal con el resto de la ciudad.

Dimensiones claves de la ciudad

3.5 km (Norte-Sur)
2.8 km (Este-Oeste)

Lo más Destacado:

El 50% considera que el espacio que se le asigna al transporte Público es Justo.

Una debilidad importante: un 33% indica que la convivencia es una selva caótica, y un 67% una carrera competitiva. Injusto para el espacio de caminata y ciclos.



Una Oportunidad:

Generar un Protocolo que requiere de participación ciudadana vinculante acorde al tipo y la escala de la decisión, desde la ubicación y el diseño de paraderos hasta el diseño de rutas, ciclovías, y redes.

Generar un Plan Integral, con participación ciudadana vinculante, para remediar las falencias mayores, con foco en la equidad y justicia social.

Generar fondos para financiar iniciativas de las organizaciones ciudadanas para mejorar el transporte activo, transporte público, temas de género, acceso universal e integración con áreas verdes en el quehacer habitual de la ciudad.



N°	Variable	Datos
1	Región	Región Metropolitana
2	Áreas administrativas (comunas)	Comuna de Independencia
3	Claves del Transporte	Si tiene estudio EOD-2012-Para el Gran Santiago Partición Modal-Providencia: No Motorizado: 56,3% (Más alto de RM) Transporte Público: 20,4% Transporte Privado: 17,8% Otros: 5,5%
4	Plan de Transporte urbano	
5	Rutas seguras para niños	Si. en algunas zonas de la comuna han tenido programas de Rutas Seguras desde al año 2017. Aunque no todas las escuelas se encuentran integradas a este Plan de Rutas Seguras
6	Distribución vial entre los diferentes modos	Sin Datos
7	Medidas calmado de tráfico, especialmente en (i) Escuelas, (ii) Residenciales, (iii) Parques y plazas, (iv) Comercio local, (v) Otros	Plan enfocado principalmente al distanciamiento físico en zonas de comercio. Se mejoraron cruces en zonas del corredor de Independencia
8	Población	100.281
9	Porcentaje de población Rural/urbano	Urbano 100.281 (100%) Rural 0 (0%)
10	Superficie	7 km ²
11	Densidad	13.627 hab/km ²
12	Pobreza multidimensional	20,91%
13	Mujeres jefas de hogar	43%
14	Participación mujeres en empleo	45%
15	Adultos mayores (65 años +)	11,11%
16	Personas con discapacidad (total)	Sin datos
17	Discapacidad visual	Sin datos
18	Discapacidad movilidad	Sin datos
19	Gobernanza	Distrito 9 7° circunscripción
20	Participación ciudadana en las votaciones 2021	Padrón: 82.629 Votantes: 31.324 Participación: 37,91%
21	Número de Concejales, diputados, senadores mujeres	Concejales: 5 Diputada: 4 Senadoras: 1

Modo	% afectades por siniestros	Fallecidos	Graves	F&G	Total	F&G%
Peatones	6,6	4	11	15	58	26,3
Transporte público	9,6	0	1	1	84	2
Ciclistas	2,1	0	5	5	18	8,8
Pasajeros y conductores de autos y otros motorizados	80,6	4	32	36	707	63,2
Otros	1,1	0	0	0	10	0
Total	100	8	49	57	877	100

F&G, personas fallecidas y graves: Como demuestran estas cifras, los siniestros entre motorizados y peatones o ciclistas dejan secuelas muy desproporcionadas, clara señal de las inequidades — y su alto costo en términos de vidas afectadas o perdidas para siempre. Son el resultado del actual ordenamiento de nuestro sistema vial, especialmente la prioridad que se da a la velocidad de unos pocos por sobre la vida y la integridad física de la mayoría.

Aunque más de un 80% de los siniestros involucran vehículos motorizados, siguiendo el patrón general que hemos visto en las ciudades/comunas del ranking, un 63% de las F&Gs corresponde a este grupo. Mientras — a pesar de ser menos de un 9% de las personas afectadas — les peatones y ciclistas corresponden a un 35% de F&G. En Independencia, el transporte público participa de menos siniestros y deja mucho menos F&G.

De todas maneras, el nivel general de F&G es grave y requiere corregirse con medidas profundas de reducción de velocidades, entre otras.

FUENTE: Elaboración, según base de datos de Conaset, realizada por el Grupo LabVivo curso ICT3543, 2020; elaboración final de las tablas, Grupo LabVivo ICT3544 2021. Para nombres ver atribuciones p. 2 de este informe. © Laboratorio de Cambio Social.

