

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, Indepelecta, 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	Buin	98.614	Metropolitana	30%
12	Alto Hospicio	108.375	Tarapacá	20%
	Total	2.097.030	10.75%	
	Region es		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 Buin, 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.cambiamos.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.



1 PERFIL CIUDAD RANCAGUA



Es una ciudad mediana, la que estos últimos años ha tenido un crecimiento para sectores como Machalí (conurbación Rancagua-Machalí) la cual ha dificultado un poco más el tránsito ya que genera muchos viajes en horario punta mañana y punta tarde para este sector. Se han realizado múltiples esfuerzos para que la ciudad sea más cicloinclusiva. La zona céntrica de Rancagua, ha tenido un plan de peatonalización y cicloinclusión crecientemente estos últimos 5 años, con un gran aumento de estas medidas en periodo de Pandemia.



Dimensiones claves de la ciudad

8 km (Norte- Sur)
8 km (Este- Oeste)

Una debilidad importante: 17% indica que es una selva caótica, 83% una carrera competitiva. Se considera injusto, muy injusto para el transporte públicos (80%). Injusto la caminata 50%.

Una Oportunidad:

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.

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

Exigir que cada municipalidad y gobierno regional tenga un equipo a cargo de la Participación Ciudadana, que coordine Mesas de Movilidad con múltiples actores de forma permanente, y otras instancias ad hoc según los desafíos específicos de cada lugar.

¿Por qué importan las dimensiones?

Desde tiempos medievales, una área de 5 x 5 km es la distancia óptima para la caminata (30 minutos) y actualmente la bicicleta (10-20 minutos). Es una medida estratégica para escoger acciones y mejorar estos aspectos de la ciudad/comuna.



N°	Variable	Datos
1	Región	Región Libertador Bernardo O'higgins
2	Áreas administrativas (comunas)	Codegua, Coinco, Coltauco, Doñihue, Graneros, Las Cabras, Machalí, Malloa
3	Claves del Transporte	No cuenta con EOD
4	Plan de Transporte urbano	- Mejorar la conectividad Machalí - Rancagua - Mejorar la conectividad Oriente - Poniente (atravesos en Ruta 5 y Vía Férrea) -Priorizar el transporte público y los modos no motorizados
5	Rutas seguras para niños	No cuenta con un Plan de Rutas Seguras al colegio
6	Distribución vial entre los diferentes modos	58 kilómetros de ciclovías
7	Medidas calmado de tráfico, especialmente en (i) Escuelas, (ii) Residenciales, (iii) Parques y plazas, (iv) Comercio local, (v) Otros	En zonas céntricas de la ciudad han implementado paseos peatonales. ampliación de veredas y disminución de aceras para el tránsito vehicular. Son intervenciones de urbanismo táctico que esperan perdurar en el tiempo
8	Población	241.774
9	Porcentaje de población Rural/urbano	Urbano 234.279 (96,9%) Rural 7.495 (3,1%)
10	Superficie	260.3 km ²
11	Densidad	923,68 hab/km ²
12	Pobreza multidimensional	13,23%
13	Mujeres jefas de hogar	42%
14	Participación mujeres en empleo	42%
15	Adultos mayores (65 años +)	27.186 - 11.24%
16	Personas con discapacidad (total)	Regional: 2,35%
17	Discapacidad visual	Sin datos
18	Discapacidad movilidad	Sin datos
19	Gobernanza	Distrito 15 8° circunscripción
20	Participación ciudadana en las votaciones 2021	Padrón: 194.487 Votantes: 76.717 Participación: 39,44%
21	Número de Concejales, diputados, senadores mujeres	Concejales: 4 Diputada: 0 Senadoras: 0

Modo	% afectades por siniestros	Fallecidos	Graves	F&G	Total	F&G%
Peatones	4,3	11	25	42	134	28,6
Transporte público	6,1	0	3	3	189	2
Ciclistas	3,5	3	18	21	109	14,3
Pasajeros y conductores de autos y otros motorizados	84,5	18	62	80	2.606	54,4
Otros	1,5	0	1	1	45	1
Total	100	32	109	147	3.083	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, solo un 54% de las F&Gs corresponde a este grupo. Mientras — a pesar de ser menos de un 10% de las personas afectadas — los peatones y ciclistas corresponden a un 28% de F&G. En Rancagua, como las otras ciudades, 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.

