

Instituto Municipal de Planeación Y Competitividad de Torreón

Vive tu Acera

Multi-City Challenge México 2020



IMPLAN Torreón
09/03/2022

Contenido

- I. Introducción
- II. Metodología
- III. Supuestos a validar
 - A. Que las y los peatones utilicen el proyecto como lugar de recreación y descanso.
 - B. Integrar a los comerciantes y colectivos en el diseño, instalación y uso del espacio.
 - C. Que favorezca cruces seguros para las y los peatones.
 - D. Ser un proyecto deseable para su replicabilidad.
- IV. Recomendaciones
- V. Anexos

I. Introducción

Multi-City Challenge México 2020 (MCC) es una iniciativa, apoyada por Fundación Tinker e impulsada en conjunto con el Consejo de Nuevo León. Esta iniciativa forma parte del programa City Challenges de The Governance Lab (The GovLab) lanzada en 2016. La misión de The GovLab es mejorar la vida de las personas a través de un cambio en la forma en la que gobernamos. Tiene como objetivo fortalecer la capacidad de las instituciones y de las personas para trabajar de manera más abierta, colaborativa, efectiva y legítima para tomar mejores decisiones y resolver problemas públicos.

En este documento se presentan los resultados del monitoreo del proyecto piloto Vive Tu Acera (VTA), uno de las iniciativas ciudadanas ganadores de la convocatoria Multi-City Challenge México 2020. El objetivo de este proyecto fue mejorar la experiencia de las y los peatones en espacios seleccionados bajo criterios de espacios públicos deficientes, incidentes viales y mixticidad de uso de suelo dentro del Centro Histórico de Torreón (CHT), otorgando un espacio atractivo de tránsito seguro, recreación y descanso, en un contexto de contingencia sanitaria por COVID-19. Esto se pretende lograr a través de intervenciones urbanas conformadas por parklets y mobiliario instalado en orejas en cuatro cruces del CHT.

II. Metodología

Para realizar la evaluación del piloto se estableció un monitoreo cuantitativo y cualitativo que permiten identificar la percepción que las personas tienen del espacio público y los cambios en las dinámicas del espacio. El último levantamiento de monitoreo al proyecto piloto Vive Tu Acera, se llevó a cabo el día 15 de febrero del 2022 a 77 peatones en un horario de 10:00 a.m. a 12 p.m. en día martes¹.

La evaluación del proyecto consistió en la comparación de cuatro momentos mediante una encuesta de percepción del espacio. Los momentos se refieren a las fases de la implementación del piloto: la primera, realizada el 25 de mayo antes de la intervención; la segunda, el 17 de agosto con orejas pintadas y delimitadas, a una semana de la instalación; la tercera, el 23 de noviembre

¹ De acuerdo al estudio de movilidad peatonal en el Centro Histórico de Torreón (Montalvo, 2016) realizado en el IMPLAN, los días con mayor circulación de peatones a la altura del Mercado Juárez son los martes a las 10:00am.

del 2021 a tres meses de haber sido instalado; finalmente, el 15 de febrero cumpliendo así el plazo de 6 meses de duración del piloto solicitado por Multi-City Challenge y el Consejo de Nuevo León.

El aspecto cualitativo del monitoreo del proyecto se realizó a través de entrevistas con locatarios y comerciantes, se levantó una encuesta de percepción a peatones en el corto plazo a un mes de su instalación, mediano plazo en 3 meses de la instalación y al largo plazo, 6 meses de la intervención.

La comunicación y transparencia con la ciudadanía fue un elemento clave del piloto, en el cual se publicaron artículos informativos en medios periodísticos, mismos que fueron promovidos en las redes sociales del IMPLAN, así como de su página web.

En anteriores reportes² se describe la gestión del proyecto, donde se destaca la participación de 13 dependencias en reuniones concernidas a la implementación y mantenimiento de los 4 cruceros intervenidos, así como de reuniones informativas con ciudadanía. Entre los elementos que se destacan para la medición de la percepción se encuentran las opiniones respecto al espacio físico, la calificación al crucero y las opiniones expresadas por la ciudadanía respecto a la intervención.

Durante la ejecución del piloto, el municipio atravesó una veda electoral, situación que retrasó la instalación de las estructuras del parklet, una vez iniciados los esfuerzos para su instalación, debido la opinión pública desfavorable que despertó la colocación de mobiliario en las esquinas, se optó por iniciar la instalación de un solo crucero, esperar la respuesta y posteriormente continuar con los siguientes cruceros. Por lo tanto, la medición que incluye la instalación de parklets los resultados se enfocan en el crucero de la Avenida Juárez y Calle Falcón, el cual cumple con los plazos establecidos para el periodo de medición.

III. Supuestos a validar

A. Que las y los peatones utilicen el proyecto como lugar de recreación y descanso.

Durante el diseño del proyecto, se decidió que la intervención se realizaría en los cuatro cruceros más conflictivos del Centro Histórico de Torreón (CHT), con una muestra de 704 personas de entre 13 y 90 años, de los cuales 47.4% es población femenina, 50% es población masculina y 2.6% prefiere no mencionar su género. En este caso, para el crucero de la Avenida Juárez y Calle Falcón la muestra fue de 307 personas³, 46.2% mujeres, 50.1% hombres y 3.26% población que prefiere no mencionar su género.

Una vez identificada la población que transita los cruceros seleccionados, se identificó la forma en que llegan al centro, su origen y las principales razones de visita. Los resultados del levantamiento estadístico denotaron que el 50.1% utiliza el autobús como principal medio de transporte para llegar al centro, le sigue caminando en un 23.1% y en automóvil un 20.4%.

² Reporte de actividades entregado a locatarios, comerciantes, asociaciones y colectivos.

³ Los resultados presentados en este documento son del crucero que pudo ser medido en tiempo y forma, es decir, el crucero de la Avenida Juárez y Calle Falcón del Centro Histórico de la ciudad de Torreón.

Sin Parklet (primera encuesta)	Con Parklet (última encuesta)	Resultado final (total de la muestra)
48.4% Autobús	48.1% Autobús	45.60% Autobús
21.1% Caminando	28.6% Caminando	29.64% Caminando
21.1% Automóvil	20.8% Automóvil	19.54% Automóvil
6.3% Taxi/Uber/similar	1.3% Taxi/Uber/similar	3.9% Taxi/Uber/similar
2.1% Bicicleta	1.3% Bicicleta	0.98% Bicicleta
1.1% Me trajo un conocido		0.33% Me trajo un conocido

Una vez identificada el perfil poblacional que visita el centro y la forma en que llega a él, se muestran las razones por las cuales se visita el centro. Durante los levantamientos las razones para visitar el centro han fluctuado entre realizar compras y actividades relacionadas al trabajo. Para la medición final, las principales razones por las que se visita el centro se encuentran:

- Comprar algo 35.1%
- Vive o trabaja en el centro 27.3%
- Ocio o descanso 9.1%
- Realizar pagos o trámites administrativos 19.5%

En los 4 momentos de las encuestas, las actividades que se presentaron con mayor frecuencia fueron vivir o trabajar en el centro y realizar compras, intercalando importancia entre los levantamientos. Otras razones que se mencionan en menor medida son realizar pagos o alguna gestión administrativa, actividades de ocio o descanso y realizar encargos o situaciones familiares.

Es posible obtener un perfil, hasta el momento de la persona que circula en el centro histórico. Con mayor frecuencia tiene más de 40 años, tiene 50% de probabilidad de pertenecer a la población masculina, llega al centro en autobús y su actividad principal es realizar compras. Cabe destacar, que de las 307 personas encuestadas, 62 iban acompañadas de algún elemento como bastón, andadera o bolsa de mandado.

Las razones para elegir el tránsito por las calles del cruce van ligadas a las actividades que las personas van a realizar al centro de la ciudad, la mayoría de las personas elige su camino porque son las calles que les acercan a su destino, por ser una calle tranquila, cómoda o por brindar

mayores opciones de servicios. En la siguiente nube de palabras se muestra la frecuencia con la que se mencionan diferentes razones.



De las observaciones que se pudieron obtener durante las mediciones del cruce de Av. Juárez y C. Falcón (pintura, parklet, macetas, murales), destacan:

- Que las personas usan el parklet y el mobiliario como un punto de reunión y/o descanso en su trayecto,
- Una gran crítica a las especies utilizadas en las macetas, ya que, tras ser vegetación alta y joven, no otorgaron un espacio que pudiera percibirse como verde.
- Dificultad en gestionar responsables para el riego de la vegetación en macetas.
- Que algunas macetas fungieron como botes de basura, al igual que el espacio de las orejas peatonales. Aunque en dos de los cuatro parklets del cruce, los locatarios colocaron cajas que servían como botes de basura,
- Parte del mobiliario (como mesas y/o sillas), fueron hurtadas del parklet,
- Vendedores ambulantes utilizaron parte de la estructura del parklet para encadenar su mobiliario de vendimia, por las noches,
- Que se utilizó el parklet como un espacio para vender productos, sobre todo en época de peregrinaciones.

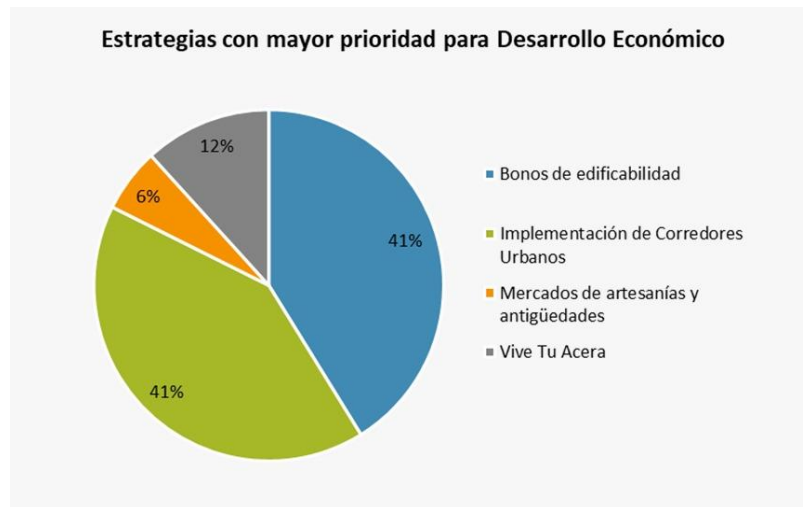
- Que, a pesar de la difusión del proyecto a través de medios masivos de comunicación, redes sociales, boca a boca y repartición de panfletos, no llegó a quedar claro el propósito del proyecto.
- Que los murales de “Publicit-arte”, permanecen intactos desde el día de su instalación y pinta, incluyendo logos de los patrocinadores.
- Una gran preocupación por que los parklets deterioren o desarticulen la imagen urbana del CHT, especialmente de la Iglesia del Perpetuo Socorro, ya que fue restaurada recientemente,
- Que las y los peatones mencionan que las macetas obstruyen el tránsito ágil de los automóviles.

B. Integrar a los comerciantes y colectivos en el diseño, instalación y uso del espacio.

Para la prueba piloto se consideró como prioridad el involucramiento de actores clave que tuvieran una interacción constante con el proyecto. Se creó un plan de comunicación para asegurar la integración de personas interesadas y/o afectadas por la intervención, el cual se compone de las siguientes actividades:

- ✓ Mesas de participación ciudadana, realizadas el mes de marzo del 2021.

Ejercicio de participación realizado en formato virtual para dar a conocer los proyectos del centro histórico, con asistentes de la ciudadanía, sector público, ciudadanía organizada y sector privado, en las cuales se presenta el proyecto de Vive Tu Acera como un proyecto ciudadano que se alinea a las estrategias del Plan Parcial del Centro Histórico, y mediante las votaciones figura como una actividad importante de realizar.



✓ Identificación de personas comerciantes, y aplicación de encuestas de percepción. Se aplicó una encuesta de percepción del espacio a 77 comerciantes de los cuatro cruces del centro histórico en el que se ubicó el proyecto. Además de las preguntas de control de la encuesta, se registraron las notas relacionadas al proyecto publicadas en los diarios locales, y se recuperaron comentarios respecto a las condiciones del cruce y sus opiniones una vez instalados los parklets.

Uno de los principales desafíos del proyecto fue reducir los posibles conflictos por el uso del espacio entre vendedores ambulantes y las instalaciones de los parklets por lo que se establecieron diferentes estrategias. La primera fue visitar a locatarios para implementar una encuesta de percepción del espacio, donde se les preguntaba por elementos que dificultan el cruce, y el estado de las banquetas.

✓ Mesa con locatarios

Tal como se realizó la reunión con integrantes del sector público, se invitó a las y los locatarios a una reunión virtual para dar a conocer el proyecto, desde el proceso ciudadano hasta el cronograma de trabajo, sin embargo, la asistencia fue baja, por lo que se optó por visitas con información en dípticos para compartir. De esta manera se

sintetizó la información del proyecto y se aclararon dudas respecto a la ejecución de las actividades.

✓ Convocar a la ciudadanía

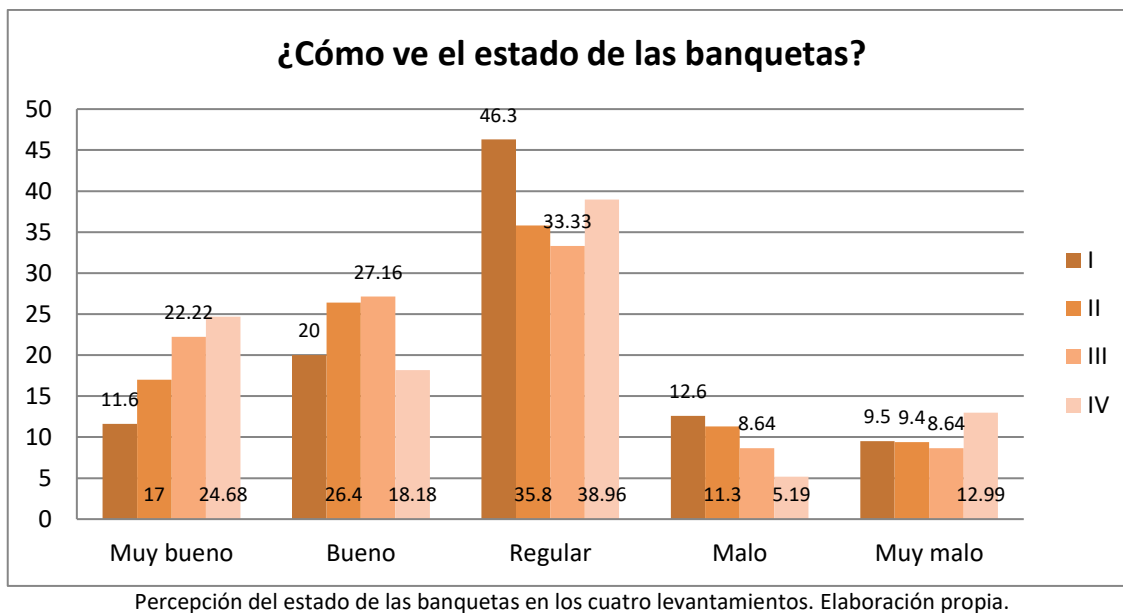
Se realizaron reuniones virtuales con colectivos para invitarlos a participar en la pinta de orejas peatonales, se explicó el proceso del proyecto y aclararon dudas de logística. La comunicación con los colectivos se mantuvo a través de correos electrónicos, y compartieron avisos de participación a la ciudadanía para que todo público pudiera asistir. Los colectivos fueron uno de los actores más importantes en la comunicación de la información del proyecto, debido a que durante esa etapa el ayuntamiento se encontraba en veda electoral y no fue posible compartir información de avances.

Una vez terminada la veda electoral, se procedió a la gestión de la actividad llamada *Publicit-arte*, la cual consistía en la participación de artistas para la intervención de 4 murales. Tanto la gestión del recurso, los materiales y la publicación de la convocatoria corrieron a cargo del equipo de trabajo del ayuntamiento que se conformó desde el inicio del proyecto. En conjunto con la Dirección de Cultura, se lanzó la convocatoria “Publicit-arte”. Las bases de la convocatoria se pueden encontrar en el siguiente link: <https://drive.google.com/drive/folders/1prnmc5Eo3spAVMfEHEBDTe5d3VV5aQsk>

Se pensó en realizar ejercicios de venta de productos en los parklets, sin embargo, estos eventos no se llevaron a cabo, principalmente porque la normativa prohíbe la venta permanente y la probabilidad de convertirse en un riesgo para generar conflicto entre comerciantes y ambulantes era alta.

C. Que favorezca cruces seguros para las y los peatones.

En cuanto a su opinión del espacio, de la última encuesta se obtuvo en mayor medida una opinión regular del estado físico de las banquetas con 38.96% y un muy bien estado con 24.68%.

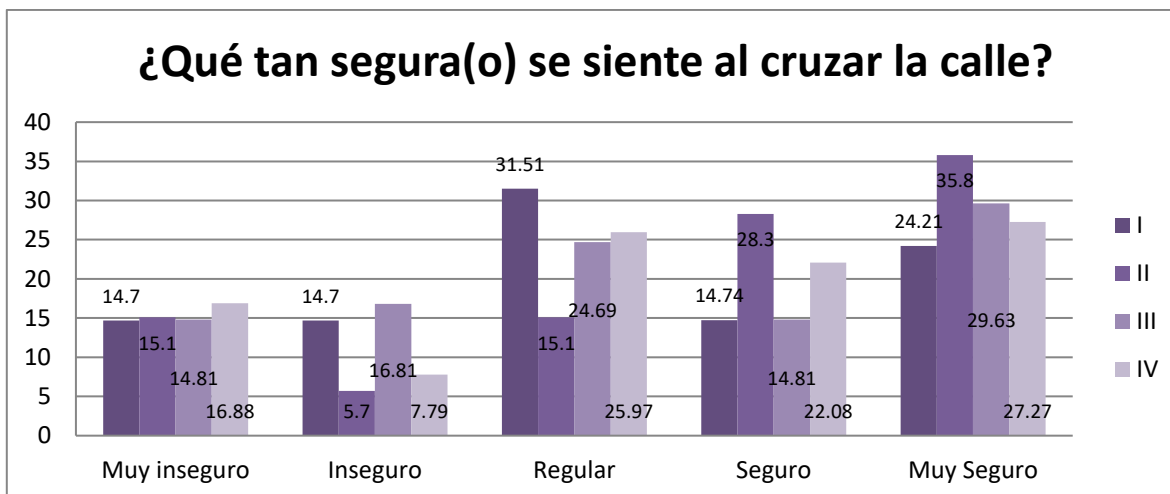


La opinión “Muy bueno” muestra una tendencia ascendente iniciando en 11.6% antes de la instalación del parklet y terminando con 24.68% en el último levantamiento. Por el contrario, la opinión “Malo”, muestra una tendencia descendente al iniciar con 12.6% y terminando en 5.19%. Sin embargo, “Regular” es la opinión más recurrente entre las y los peatones.

En cuanto a la percepción de la infraestructura, se pregunta si la persona identifica elementos que dificultan el cruce de la calle, el 65.8% no observa elementos y el 34.2% considera que sí los hay. Cuando la respuesta fue positiva se pidió mencionar aquellos elementos que se observan:

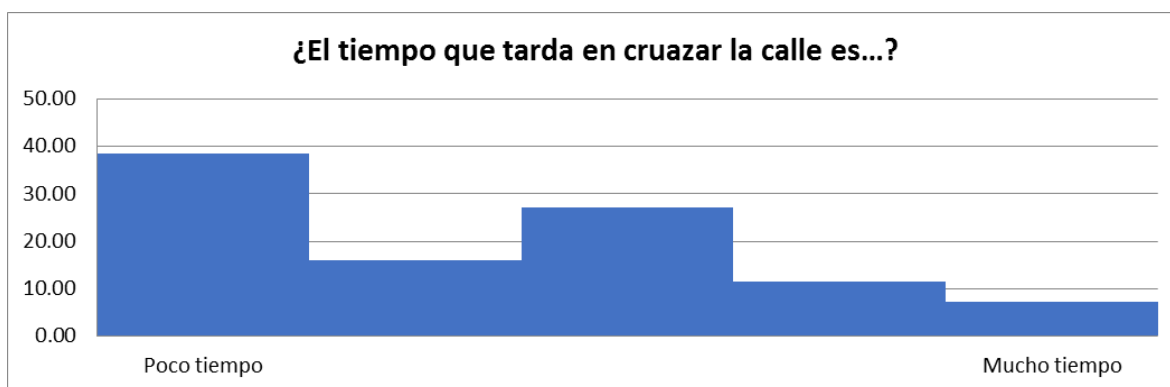
- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| ✓ Parklets | ✓ Comercio |
| ✓ Macetas | ✓ Semáforos |
| ✓ Aglomeraciones de personas | ✓ Automóviles |
| ✓ Tráfico | ✓ Basura |
| ✓ Baches | ✓ Falta de botes para basura |

El objetivo principal del proyecto *Vive Tu Acera* es generar espacios seguros para peatones, por lo cual se busca registrar la seguridad percibida de quienes cruzan la calle. Particularmente, los resultados de esta pregunta muestran una percepción diferente en los cuatro momentos.



La opinión de las personas encuestadas se concentra en sentirse seguras, ya sea sentirse regularmente seguro, seguro o muy seguro al cruzar la calle. Sin embargo, la opinión que mostró una tendencia consistente fue sentirse muy inseguro al cruzar la calle, iniciando en 14.7 y cerrando con 16.88% de personas que se sienten muy inseguras. A partir de la instalación de los parklets, sentirse muy inseguro al cruzar ha disminuido.

Otros elementos relacionados al disfrute del parklet tienen que ver con el tiempo en que las personas invierten al cruzar la calle, transitan protegidos del sol y la lluvia y la idea que se tiene sobre el disfrute del espacio. A continuación, se muestran los resultados relacionados a ello.



Durante los levantamientos la opinión respecto al tiempo ha tenido respuestas similares en cuanto a tardar poco tiempo en cruzar la calle. Del total de personas encuestadas durante el monitoreo, 65 mencionaron que no les gusta el cruce, y **242 personas les gusta el cruce**.

Al terminar el cuestionario se pide a las personas otorgar una calificación en escala del 1 al 10, en el primer levantamiento la calificación fue de 7, en el segundo levantamiento se registró un ligero

aumento a 7.28, en el tercer levantamiento fue de 7.28, y el último levantamiento fue de 7.06. Es decir, la calificación siempre se mantuvo en 7 con una ligera modificación de decimales. En general, la calificación promedio durante el monitoreo fue de **7.18**

IV. Recomendaciones

El tiempo estimado para la medición del piloto se programó para seis meses, con ello en mente, el mobiliario, como los parklets fueron pensados para su reubicación una vez valorados los supuestos del proyecto. Los aprendizajes que la convocatoria Multi-City Challenge México 2020 dejó al equipo pueden ser expresados a través de las siguientes recomendaciones.

❖ Ejecución de los ejercicios temporales para resolver problemas en la ciudad.

El principal objetivo de la convocatoria era la solución de problemas urbanos profundos a través de proyectos pilotos de bajo costo propuestos por la ciudadanía. La relación entre ciudadanía y gobierno es un camino que sigue en construcción, en la práctica son dos organizaciones que hablan idiomas diferentes y su comunicación es complicada pero necesaria.

En este sentido, el proyecto ciudadano necesitó la participación de 13 dependencias del ayuntamiento para su instalación y mantenimiento, incluyendo los permisos necesarios a través de acuerdos. Trabajo de comunicación del Ayuntamiento de Torreón y el IMPLAN, para informar a la ciudadanía del proceso del proyecto, tanto para hacer partícipe a organizaciones y colectivos, como para dar a conocer resultados de los levantamientos. La ejecución del proyecto inició con del mapeo de actores, a quienes se les presentó el proyecto y se les invitó a participar, de esta manera se logró formar un equipo de trabajo. El proyecto fue realizado gracias al compromiso de los participantes por la elaboración, instalación y mantenimiento de las estructuras, incluyendo la vigilancia de las y los locatarios, quienes fueron los principales observadores del proyecto, ya sea por estar a favor o en contra del ejercicio.

❖ Gestión y seguimiento del proyecto

Uno de los principales retos del proyecto fue la transición de administración municipal, debido a que el grupo de trabajo original terminaba su periodo antes del tiempo requerido del piloto. Esta situación se enfrentó mediante la continua presentación del proyecto y sus resultados a las y los nuevos encargados de las dependencias previamente comprometidas. Así mismo, surgieron

nuevos grupos de interés en el proyecto, tanto por resultados como por el aprovechamiento de la infraestructura. La temporalidad de *Vive Tu Acera* en el Centro Histórico permite que la infraestructura sea reutilizada en otros espacios, en este caso Puerto Noas solicitó el uso de los parklets.

Al observar que las macetas eran utilizadas como infraestructura de apoyo, al esperar el autobús o el cambio del semáforo, esto deja ver que no queda claro que la infraestructura que permite libertad de movimiento a todas las personas es carente.

La intervención urbana destacó por su tamaño, en el sentido de interrumpir con el diseño del espacio, esta situación produce por una parte la disminución de la velocidad de los vehículos, así como el reconocimiento de las y los peatones por las condiciones del espacio que transitan; por otra parte, produce una respuesta de descontento por las dimensiones de la intervención. Es decir, aunque se recomienda continuar con intervenciones de infraestructura peatonal que permita cambiar el paradigma de la movilidad al derecho al tránsito seguro, el diseño de las intervenciones debe adaptarse visualmente al entorno y ser más ergonómico.