

Otras movilidades y otros espacios: personas mayores y calles completas

Giovanni Vecchio

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales
Pontificia Universidad Católica de Chile

giovanni.vecchio@uc.cl



¿Cuántas son las personas mayores... ?

¿Cuántas son las personas mayores... (%) ?

Mentimeter





Chile

16%



Italia

34%



Japón

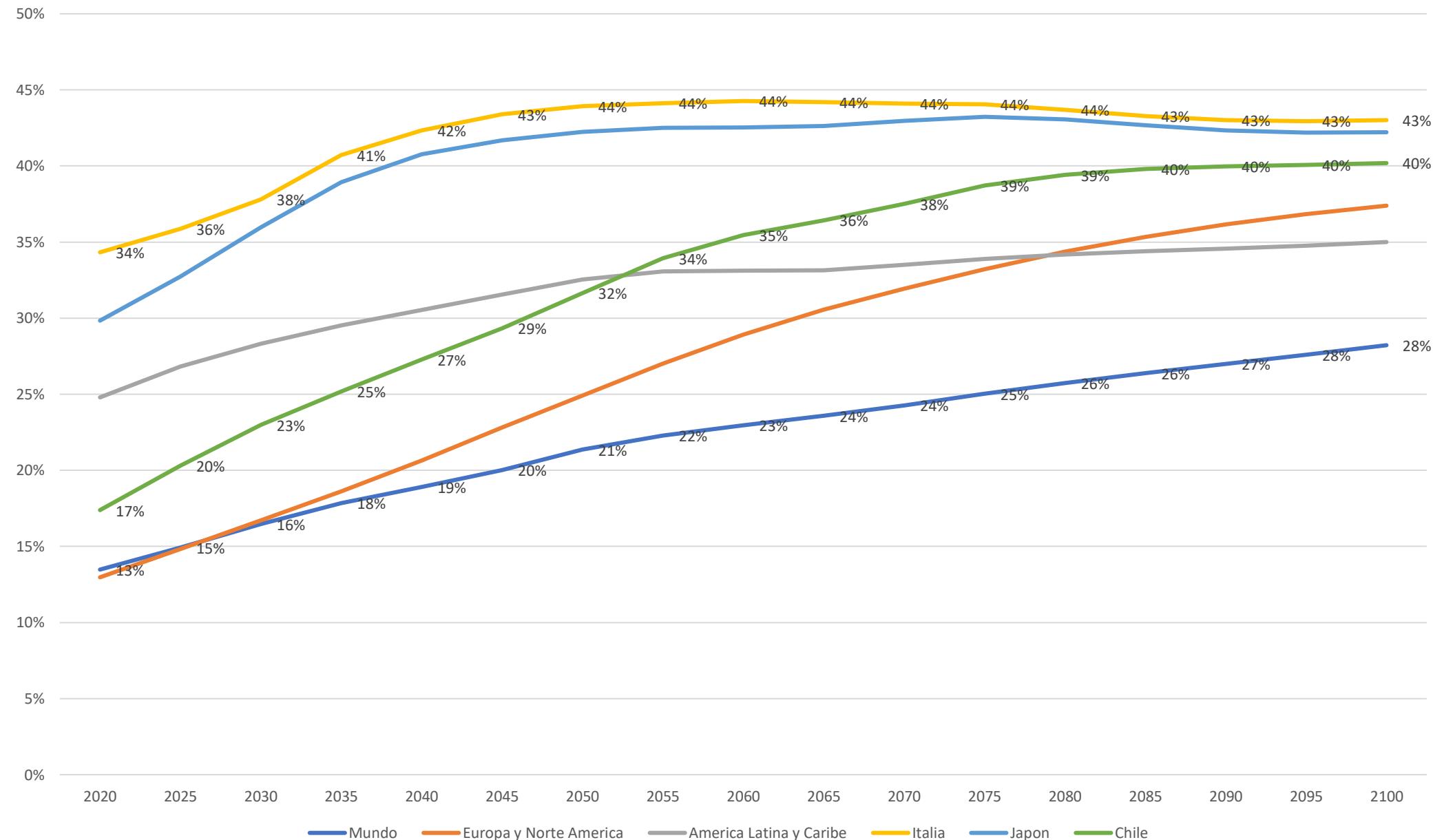
30%



Mundo

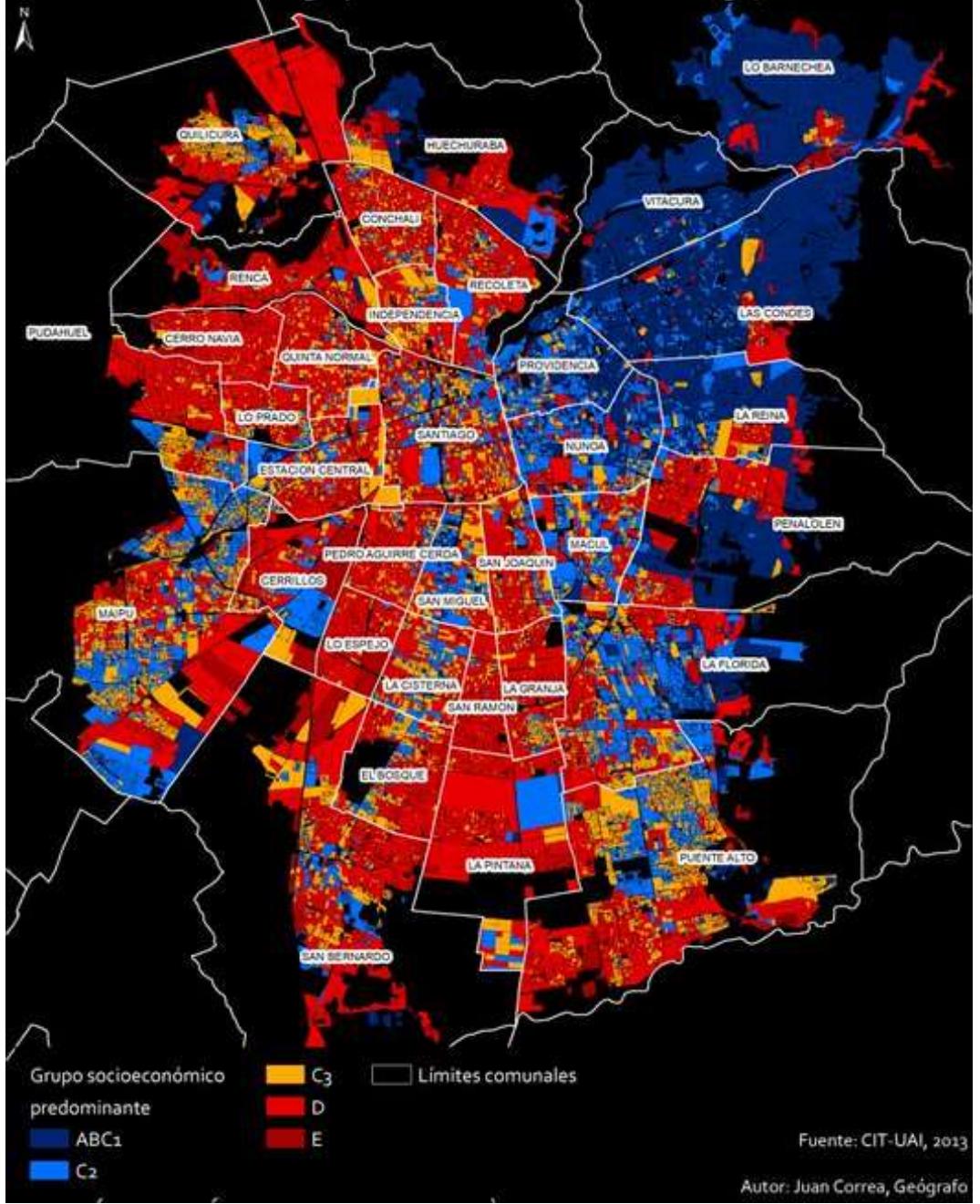
12%

Evolución demográfica

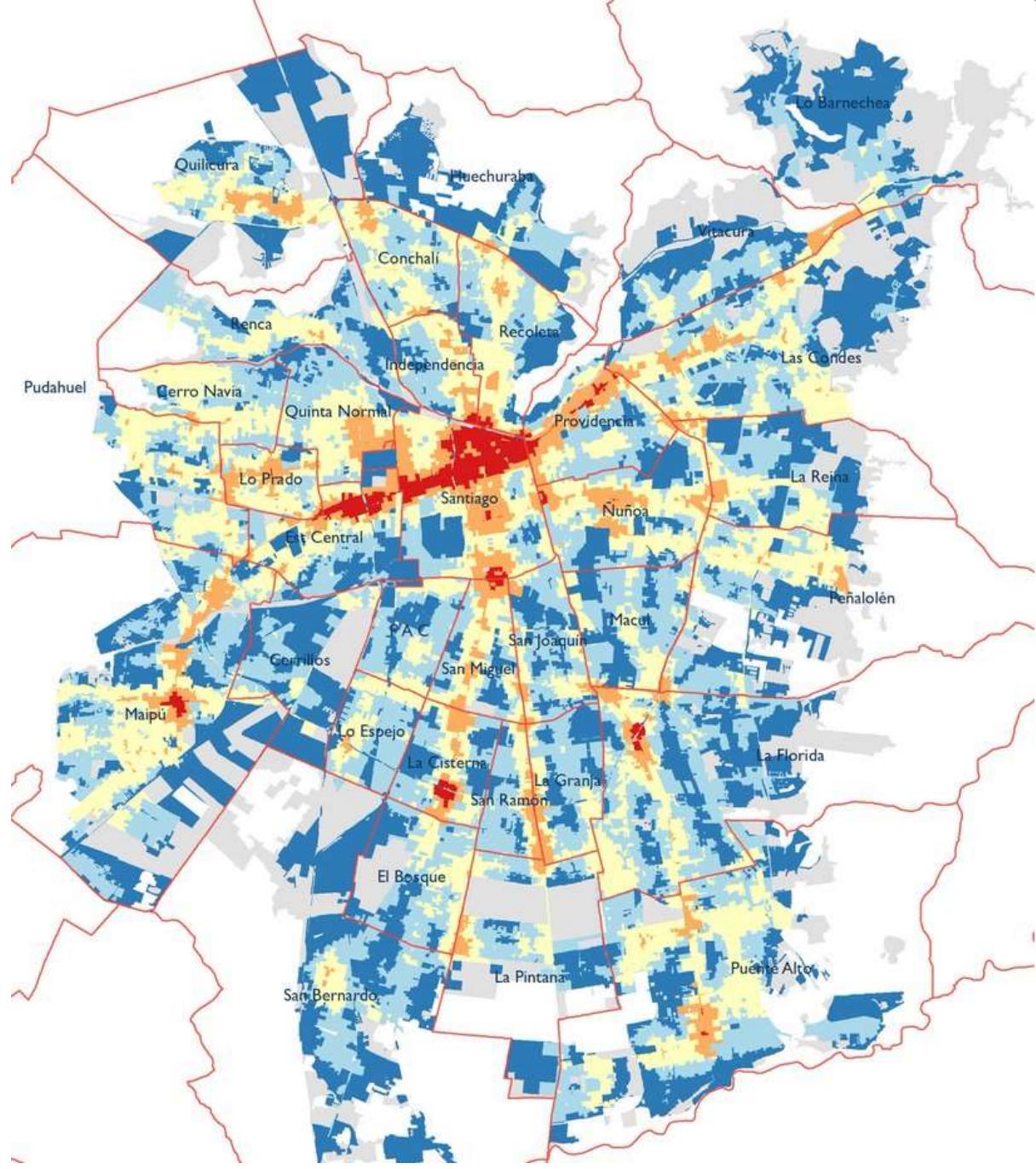


Fuente: UN, 2017

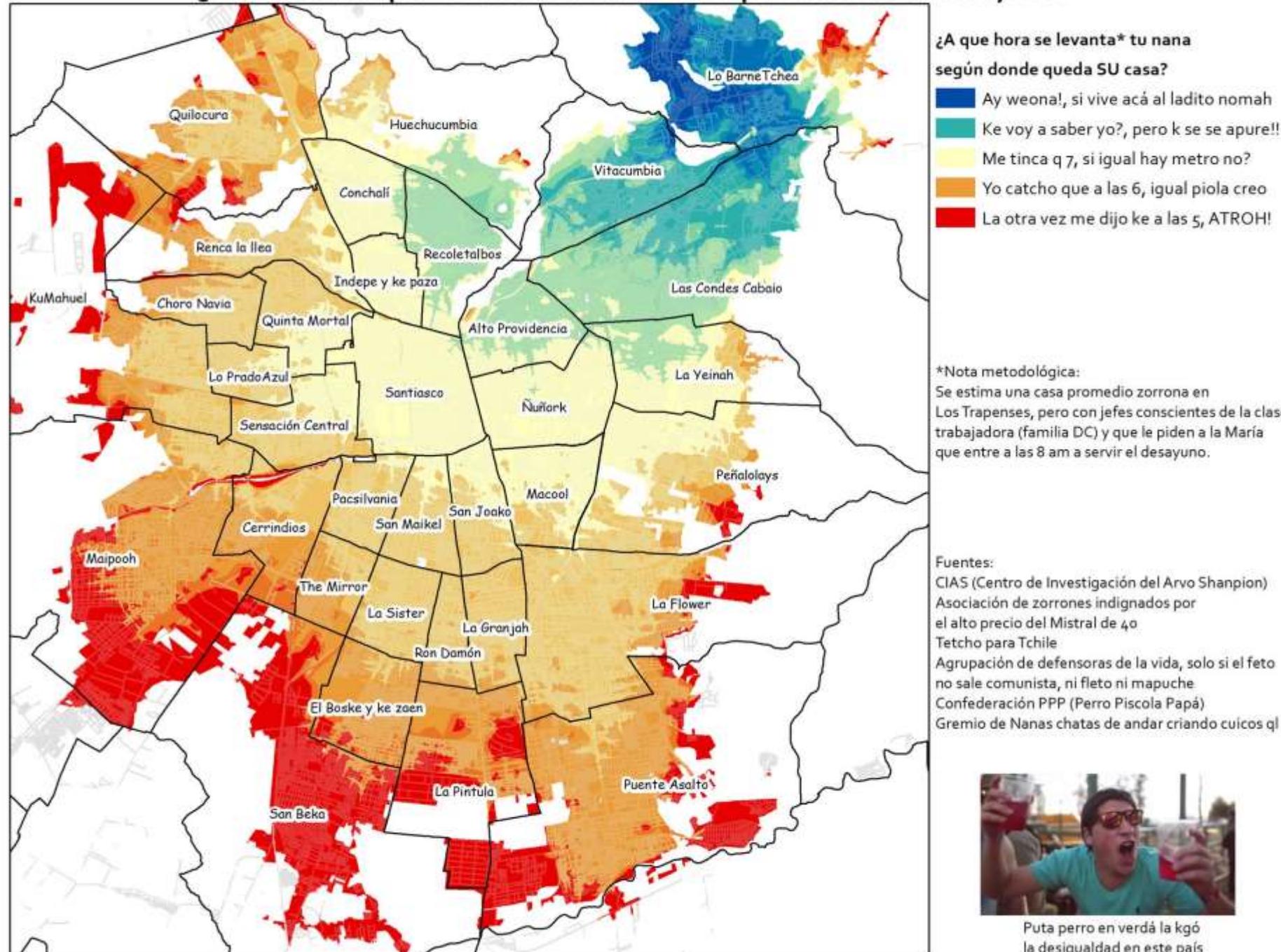
Distribución grupos socioeconómicos en Santiago, Chile



Fuente: Correa, 2019

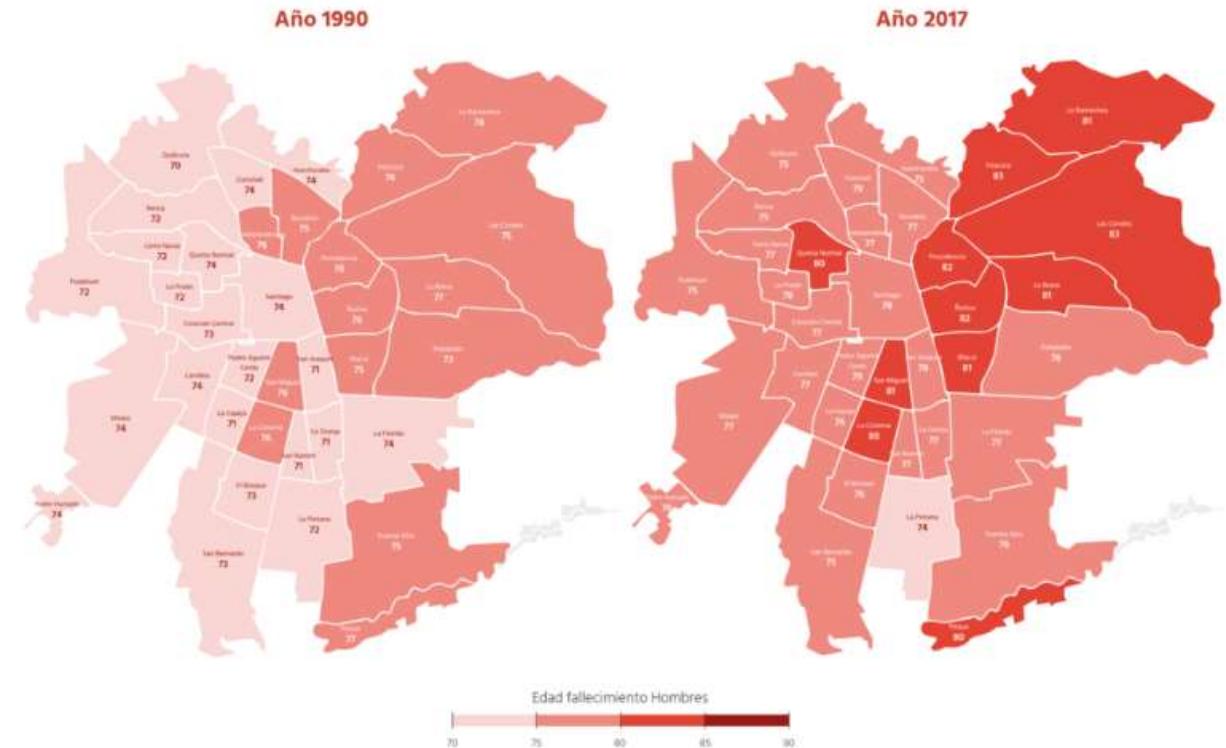


¿Oie Natcha a que hora se levanta la María pa' hacernos el desayuno?

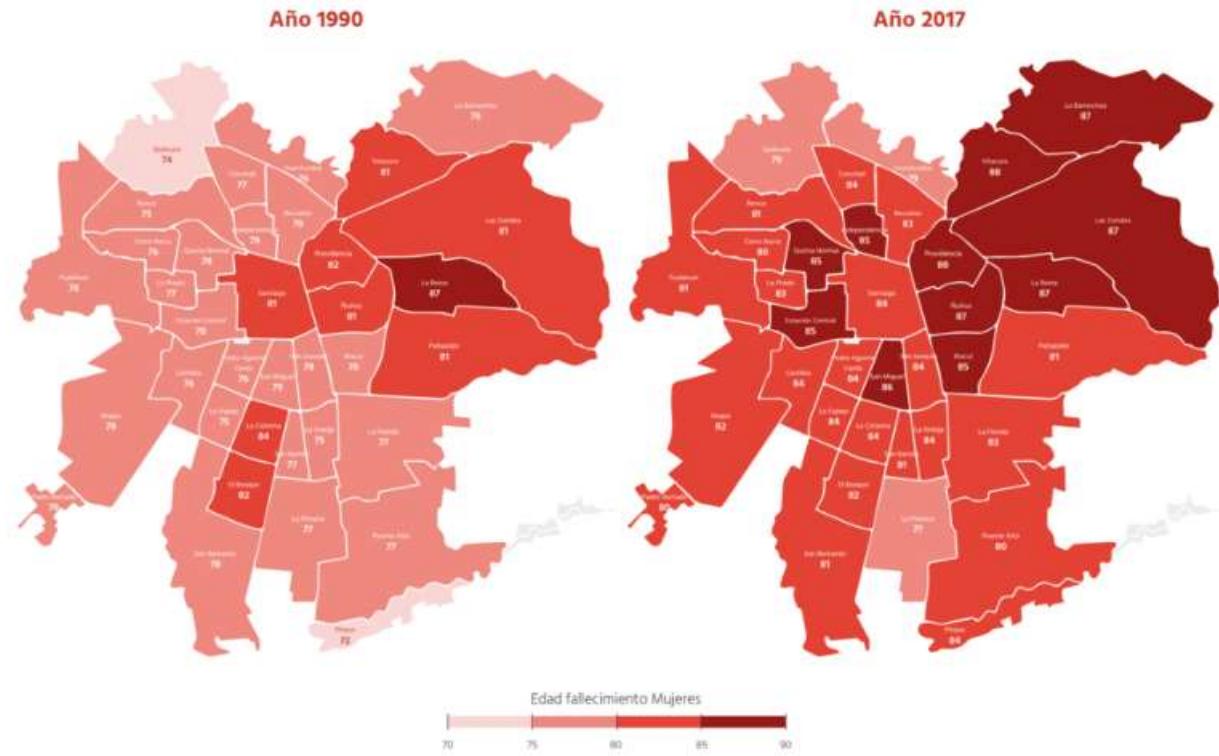


Fuente: CIAS, 2019

Edad fallecimiento Hombres



Edad fallecimiento Mujeres



JUBILAR

No implica dejar de trabajar

Las personas mayores tienden a trabajar en forma independiente, aunque sus ingresos disminuyen 1/3 a partir de los 65 años de edad.

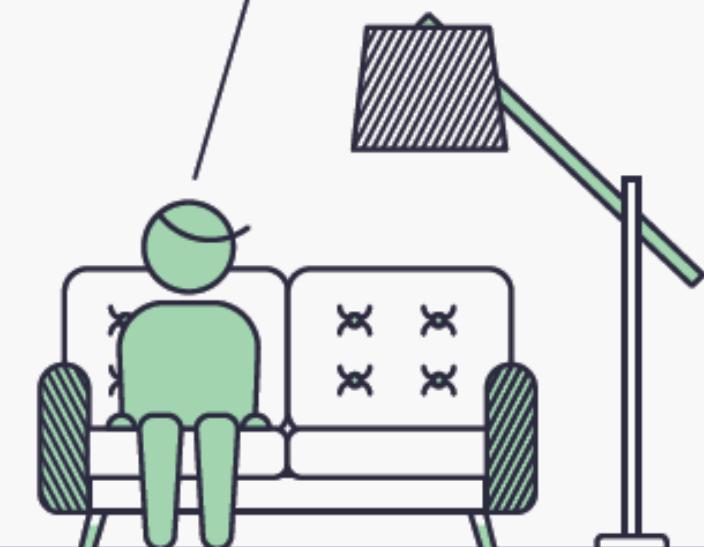
¿Seguiría trabajando si no tuviera necesidad económica de hacerlo?



Más de un tercio de los adultos mayores sigue trabajando después de los 60 años.

76%

del total de mayores de 65 años está Inactivo(a)



RAZONES PARA SEGUIR TRABAJANDO

para los mayores de 60 años



6 de cada 10 personas mayores de 60 años trabaja por **necesidad económica**



De ellos, un 65% seguiría trabajando si no tuviera necesidad de hacerlo.

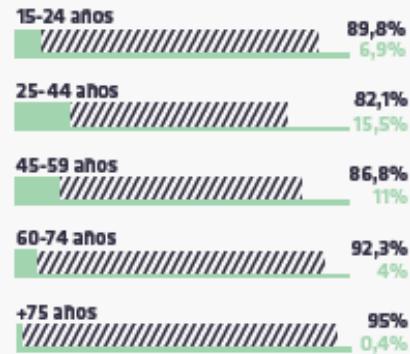
INGRESO PROMEDIO

+65 años



¿Ha participado en una capacitación de más de 8 horas el último año?

Sí No



ACTIVIDADES QUE REALIZAN

Varías veces por semana



Salir de la casa



Leyendo

60-74 años

Al menos 1 vez por semana



Pasatiempos



Reuniones

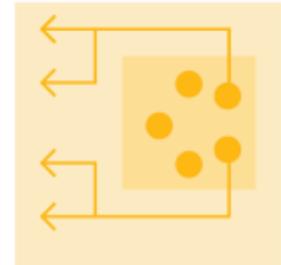
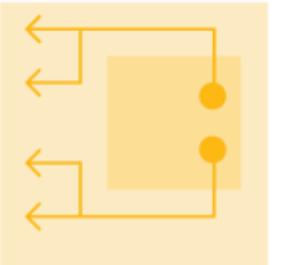
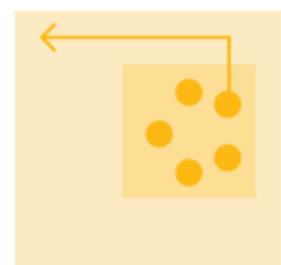
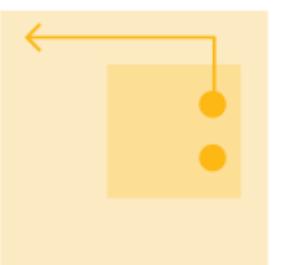
Mayores de 75 años

Participación en grupos organizados u organizaciones según tramos de edad



Más de 1/3 de los mayores de 60 años participa en organizaciones.



		movement		valued opportunities	
mobility	the individual can move	the individual moves	the individual does not move	available inside the neighbourhood	available outside the neighbourhood
	the individual cannot move	<p><i>active individual</i></p> 	<p><i>non-motivated individual</i></p> 	<p><i>open neighbourhood</i></p> 	<p><i>dependent neighbourhood</i></p> 
	assisted individual	<p><i>assisted individual</i></p> 	<p><i>inmobile individual</i></p> 	<p><i>self-contained neighbourhood</i></p> 	<p><i>isolated neighbourhood</i></p> 

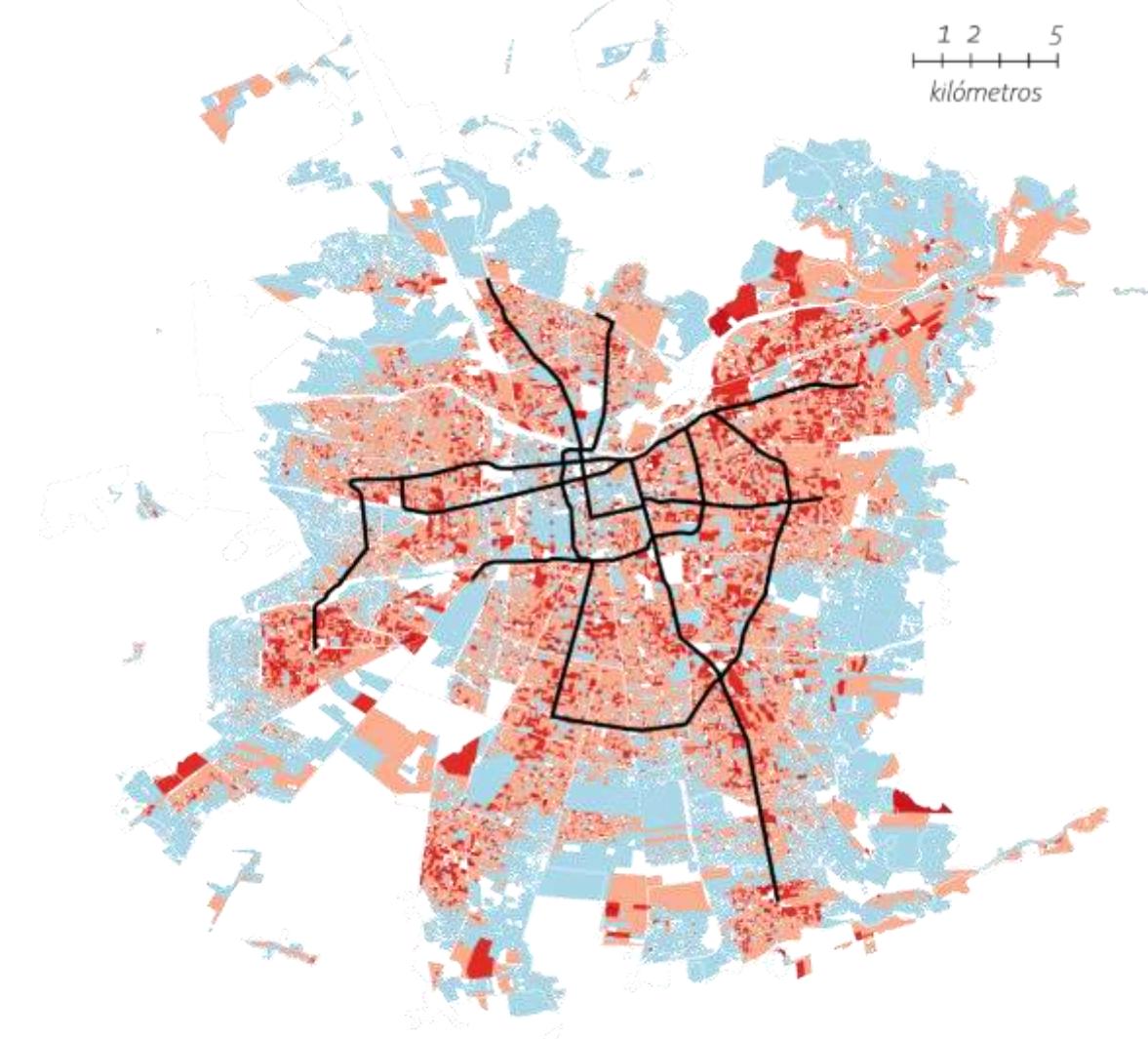
Movilidad y personas mayores: retos de un tema emergente (en Chile y no)

Tres limitaciones...

- Falta de investigación dedicada
- Enfoques metodológicos
- Falta de específicas políticas urbanas

...y tres desafíos

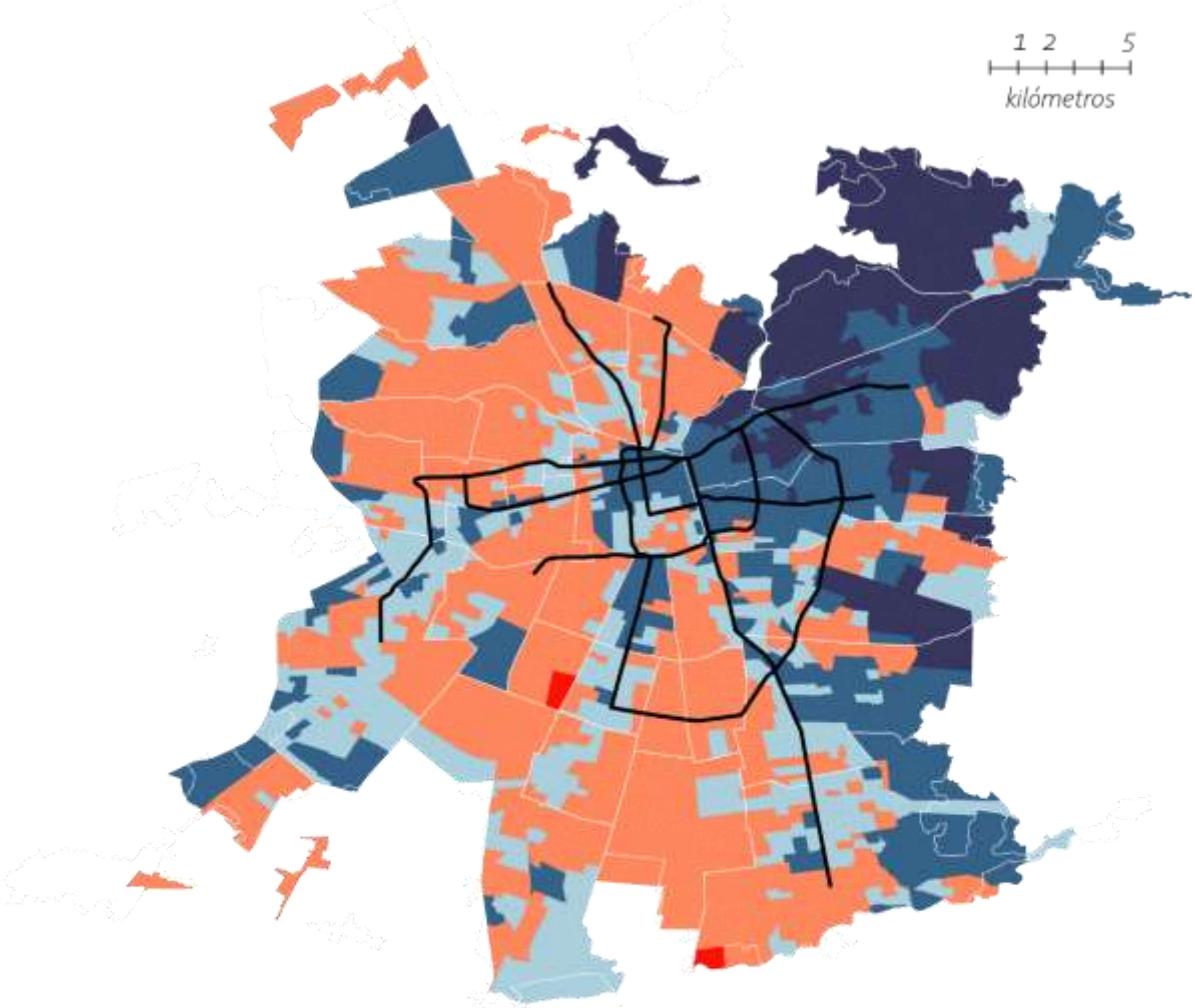
- El “paternalismo” de políticas dedicadas
- La intersección de categorías y elementos de “desventaja”
- Los estereotipos de la vulnerabilidad



Concentración espacial de adultos mayores

- < 10%
- 10% - 20%
- 20% - 30%
- > 30%

Fuente: Vecchio et al., 2019



Grupo socioeconómico prevalente e ingresos

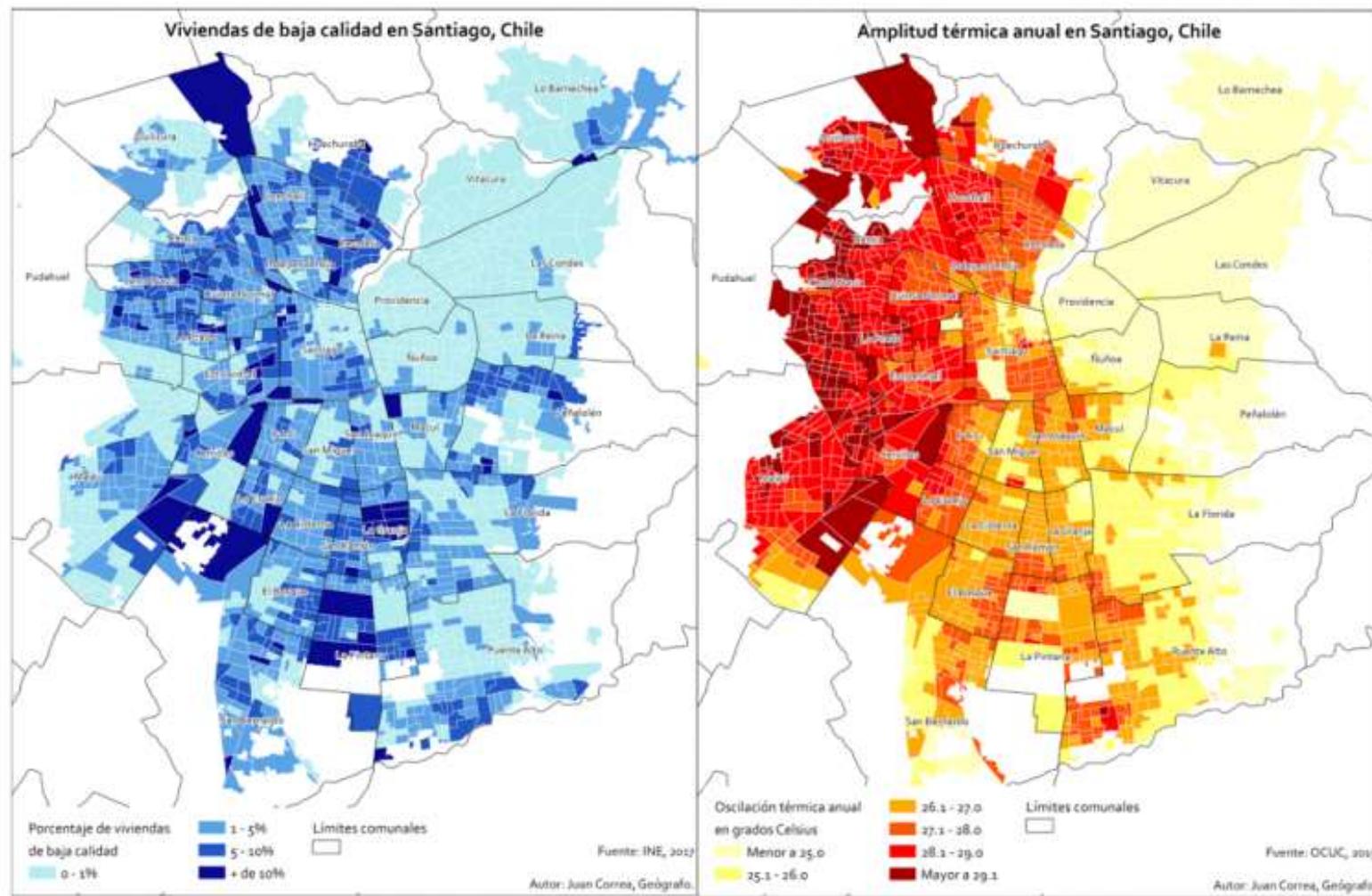
- ABC1 (> \$ 1.700.000)
- C2 (\$ 600.000 - \$ 1.700.000)
- C3 (\$ 400.000 - \$ 600.000)
- D (\$ 200.000 - \$ 400.000)
- E (< \$ 200.000)

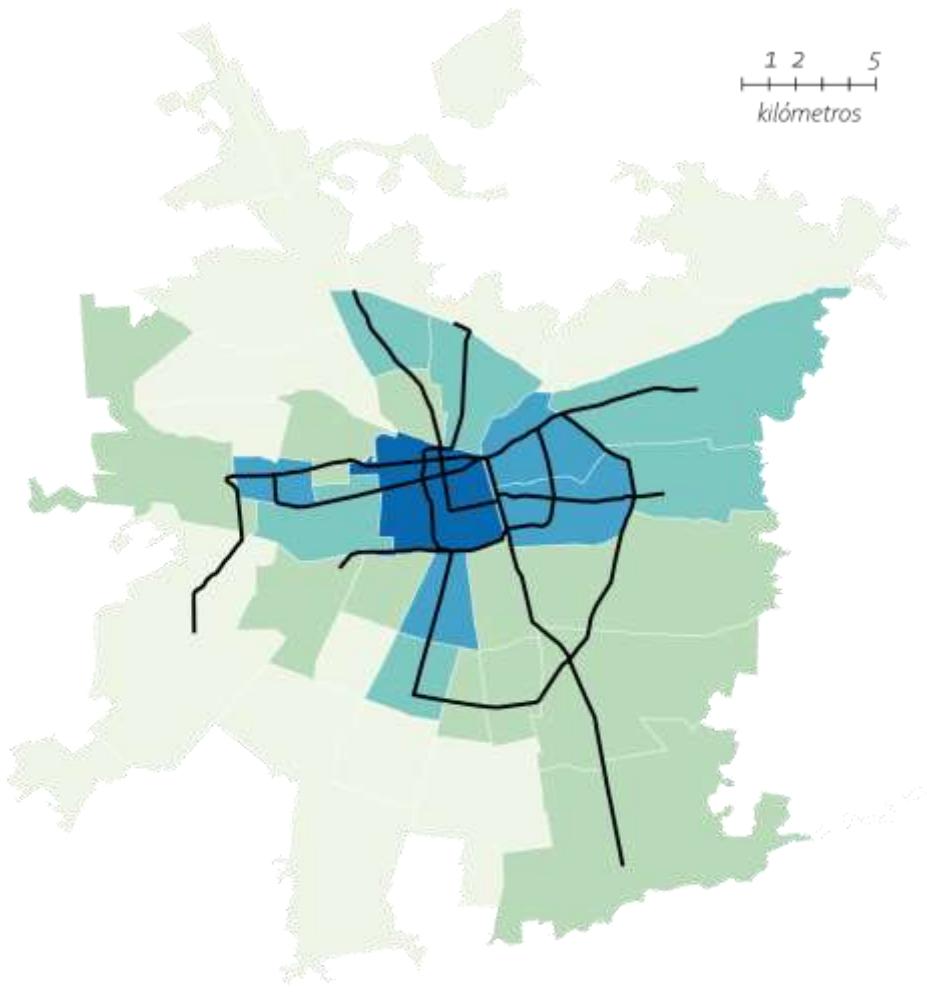
Gráfico 8: Hogares de personas mayores

CALIDAD DE LOS HOGARES DEL ADULTO MAYOR (%)



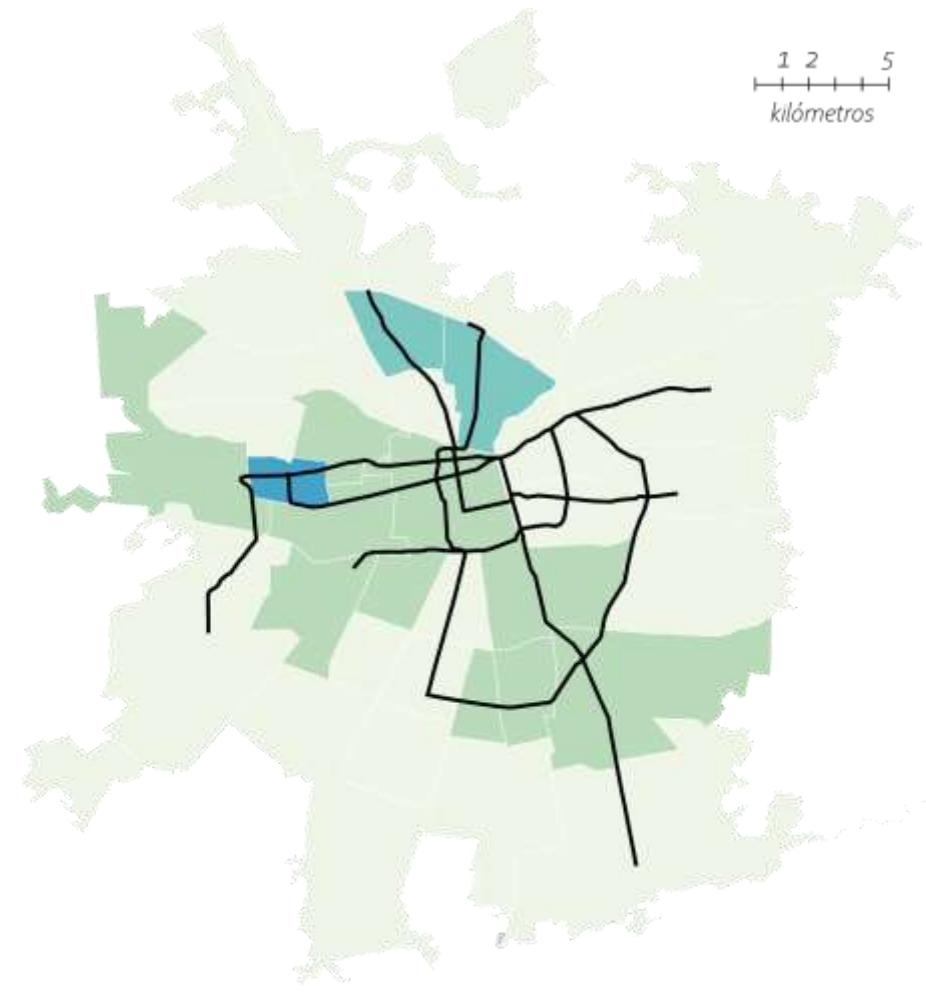
Fuente: Elaboración propia a partir de datos SENAMA⁴





Porcentaje de adultos mayores
con acceso peatonal a las estaciones de metro
red existente

- < 1% — Red de metro existente
- 1% - 5%
- 5% - 10%
- 10% - 20%
- > 20%

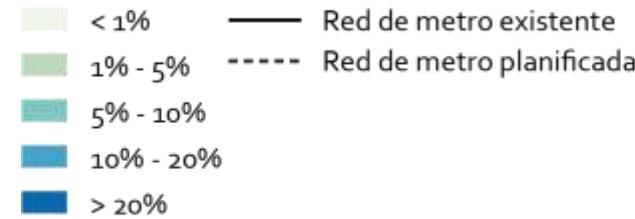


Porcentaje de adultos mayores (GSE D)
con acceso peatonal a las estaciones de metro
red existente

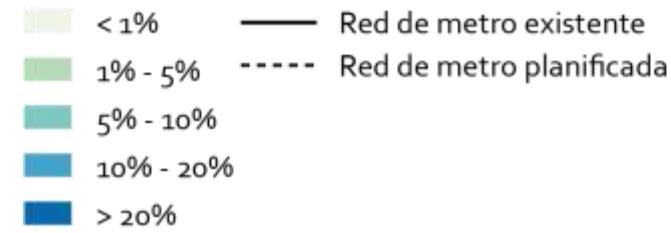
- < 1% — Red de metro existente
- 1% - 5%
- 5% - 10%
- 10% - 20%
- > 20%

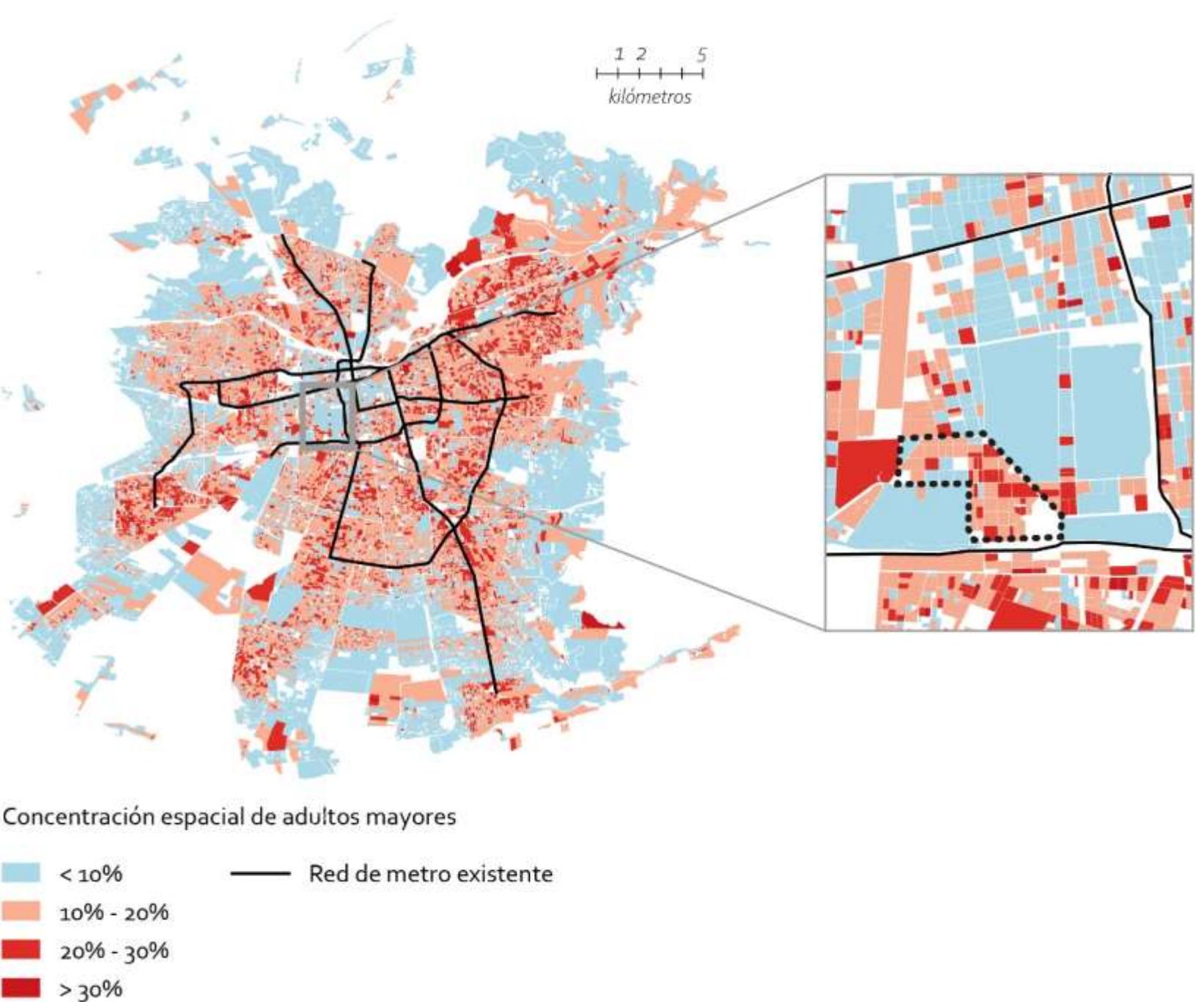


Porcentaje de adultos mayores
con acceso peatonal a las estaciones de metro
red planificada



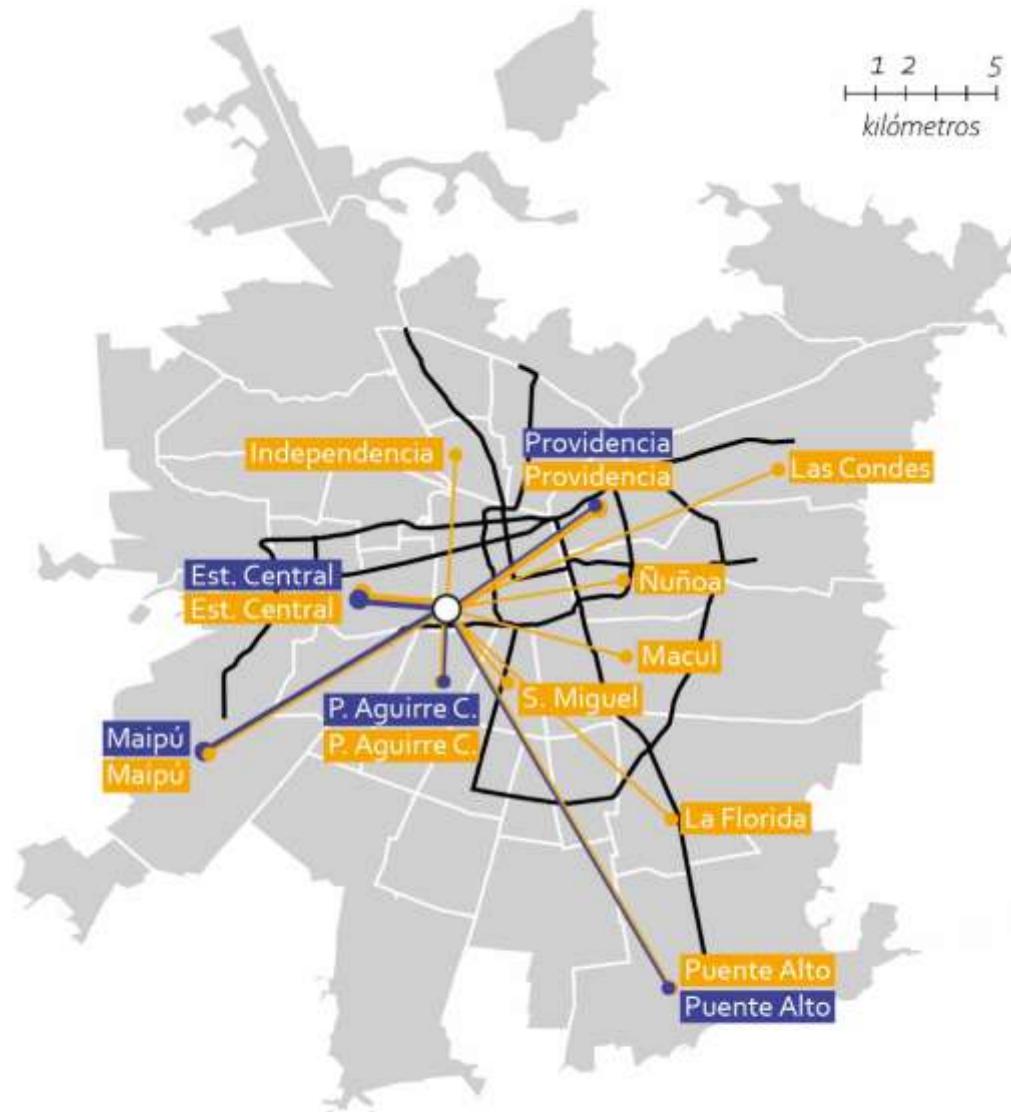
Porcentaje de adultos mayores (GSE D)
con acceso peatonal a las estaciones de metro
red planificada





Fuente: Vecchio et al., 2019

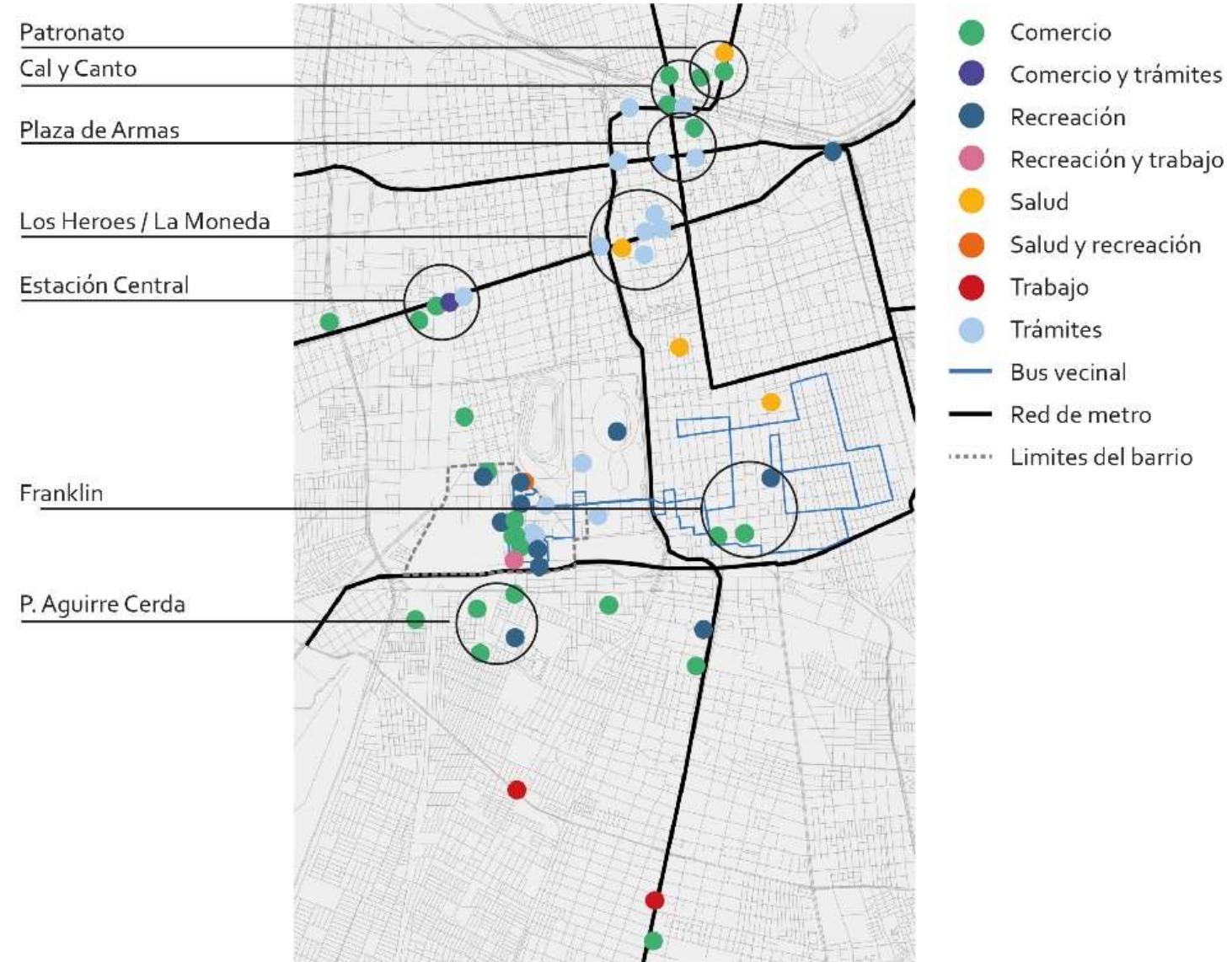




Principales destinos de los viajes
originados desde el barrio San Eugenio

- viajes en la Encuesta Origen-Destino
- viajes en la Encuesta por Hogares Cedeus
- Red de metro existente

Estrategias de movilidad y acceso en personas mayores de un barrio de Santiago



Estrategias de movilidad y acceso en personas mayores de un barrio de Santiago



- Privilegiar destinos locales
- Combinar modos de transporte
- Delegar actividades
- Coordinar movimientos entre vecinos

Estrategias de movilidad y acceso en personas mayores de un barrio de Santiago



"Hay veredas que no están muy buenas. Pero no tanto. Uno cuando tiene que pasar se las arregla o busca el lado. Y ahí en mi calle igual, hay hoyos y las veredas levantadas, entonces es problema para la gente de la tercera edad. Si ahí se han caído personas con la silla de ruedas y se han dado vuelta. Hay varios datos así"
(entrevistado 1)

"Andaban por ahí viendo que según como me decía mi marido que parece que van a emparejar las veredas. Mi marido se ha caído cuántas veces. Yo le digo "Estai viejo, ya ni te afirmai siquiera"
(entrevistado 2)

Estrategias de movilidad y acceso en personas mayores de un barrio de Santiago



"Es complicado porque están usando las veredas y no respetan la gente. Eso está pasando. Yo los reto y [...]son atrevidos. Oye esto no es ciclovía le digo. Me miró y atravesó la calle en la bicicleta y chao. Así atrevido. Eso está complicado"
(entrevistado 1)

Estrategias de movilidad y acceso en personas mayores de un barrio de Santiago



“Que te dejan lejos no más, lejos de donde vai tu. Por ejemplo, yo tengo que caminar de [la intersección] Bandera con General Mackenna hasta el municipio [de Santiago]. Si te vai en metro también es complicado porque van todos llenos y hay que hacer 2 combinaciones”
(entrevistado 3)

“No es que a veces voy de aquí a la estación, vuelvo que anda mucha gente y la gente imprudente. A eso le tengo respeto. La gente es muy atrevida, cuando anda con bolsos grandes”
(entrevistado 1)



BICILOGÍSTICA CIUDADANA

INDEPENDENCIA

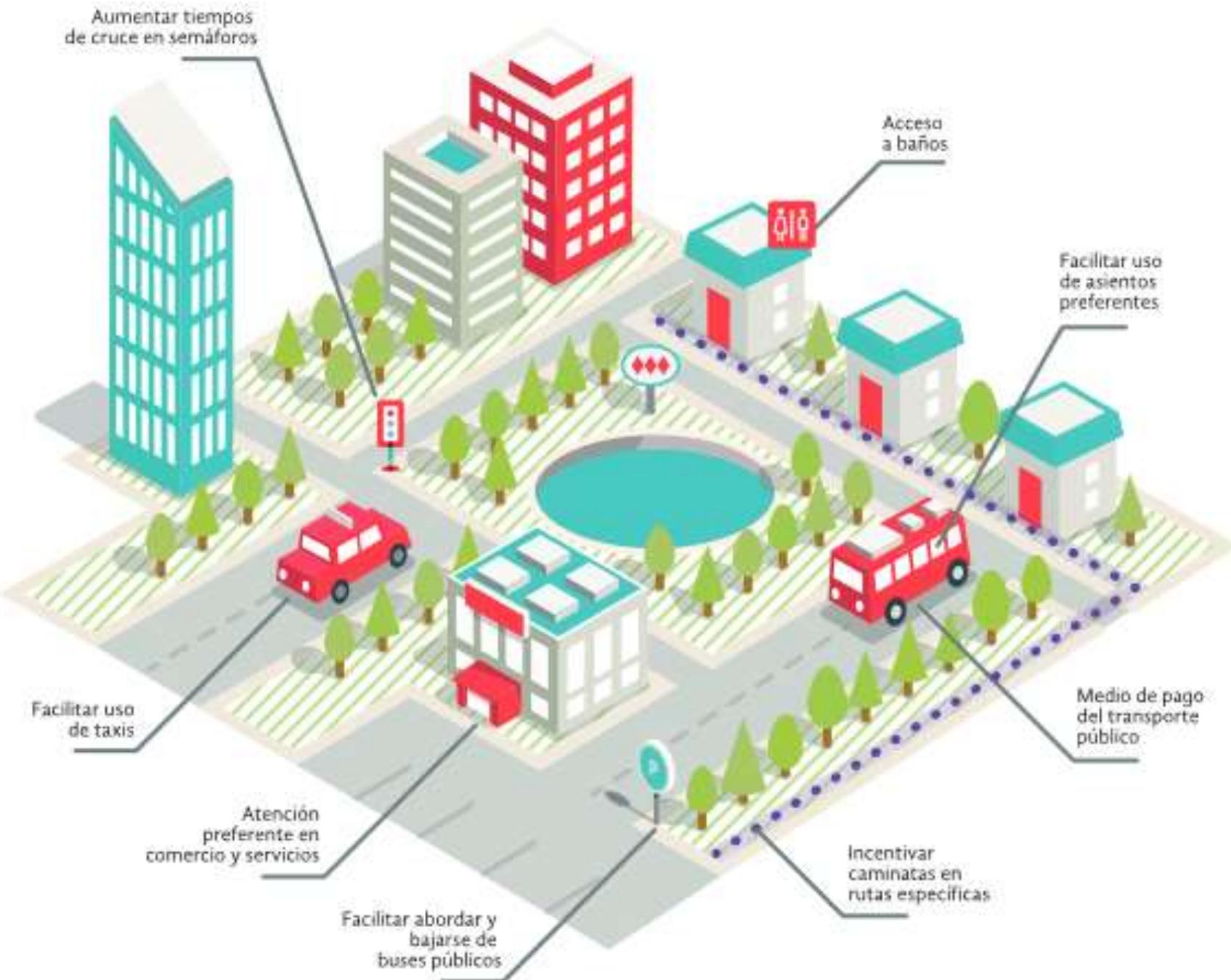
¿Necesitas
traslado de
medicamento?

Contáctate con la agrupación
Indepecleta, y te ayudarán a trasladar
medicamentos sin receta para
personas con riesgo de COVID19.
Aporte voluntario \$1.000

Llama al
+569 7410 4640
martes y
miércoles de
9:00 a 13:00h

PATROCINADO POR

INDEPENDENCIA
CIUDADANA



Fuente: Centro de Políticas Públicas UC, 2018



Los elementos del sistema del espacio público en Chile



La Calle



Pasajes



Escaleras y Zig Zags



La Calle



Pasajes



Escaleras y Zig Zags



Paseos



Alamedas



Plazas de Armas



Paseos



Alamedas



Plazas de Armas



Plazas de Barrios



Plazas Nuevas



Miradores



Plazas de Barrios



Plazas Nuevas



Miradores



Parques Urbanos



Parques Lineales



Bordes Costeros



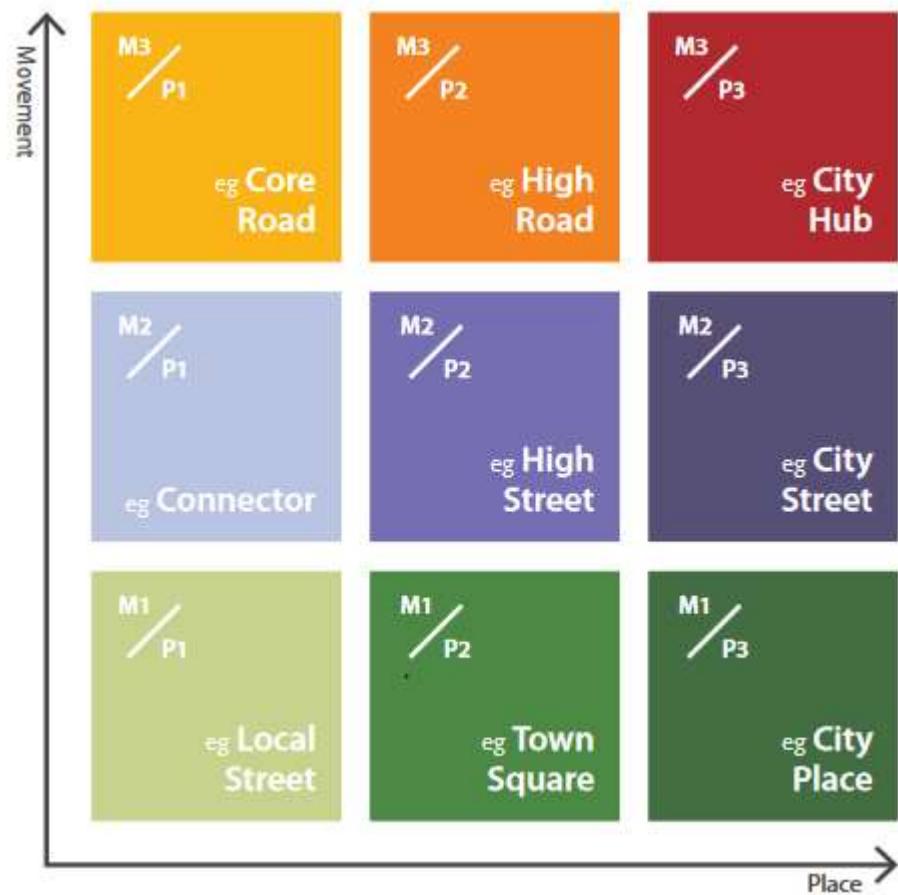
Parques Urbanos



Parques Lineales



Bordes Costeros





Santiago



Providencia



Recoleta



Providencia



CALLES COMPLETAS

El paradigma de las calles completas propone construir calles que puedan disfrutar todas las personas. Propone diseñar para fomentar aquellas actividades que generan bienes a las personas y comunidades que las ocupan.

La Iniciativa Global de Diseño de Calles (Global Designing Cities Initiative) define principios para el diseño de calles completas, se detallan a continuación:

1 CALLES PARA TODOS Y TODAS

Las calles deben ser diseñadas de forma inclusiva y equitativa, es decir, deben atender las necesidades y funciones de distintos usuarios y para los múltiples usos que ellos les dan.

2 CALLES EN SU CONTEXTO

No todas las calles son iguales, y no todas están en lugares similares. Las calles deben ser diseñadas considerando el entorno que las rodea. Algunas son vivas en comercio, otras en residencias, mientras en otras hay presencia de gran flujo peatonal o de encuentro social.

3 CALLES SEGURAS

Las calles deben ser seguras y cómodas para los usuarios. Se debe editar una velocidad prudente a los vehículos motorizados, y proveer veredas iluminadas, anchas y bien señalizadas.

4 CALLES COMO ESPACIO PÚBLICO

La calle debe ser diseñada como un espacio de interacción social, recuperando su valor público, donde se genera el encuentro entre personas y surgen distintas expresiones culturales.

5 CALLES MULTIMODALES

En las ciudades conviven distintos modos de transporte que requieren espacio vial. En la asignación de espacio se debe priorizar aquellos que implican menos a la sociedad en su conjunto, como el transporte público, bicicletas y peatones.

6 CALLES COMO ECOSISTEMAS

Los diseñadores de las ciudades deben aportar a la biodiversidad y a la calidad de los ecosistemas que coexisten en su entorno. Se deben considerar los hábitats naturales del sector, el clima, la topografía y la disponibilidad natural de agua.

7 CALLES ESPACIOS MULTIDIMENSIONALES

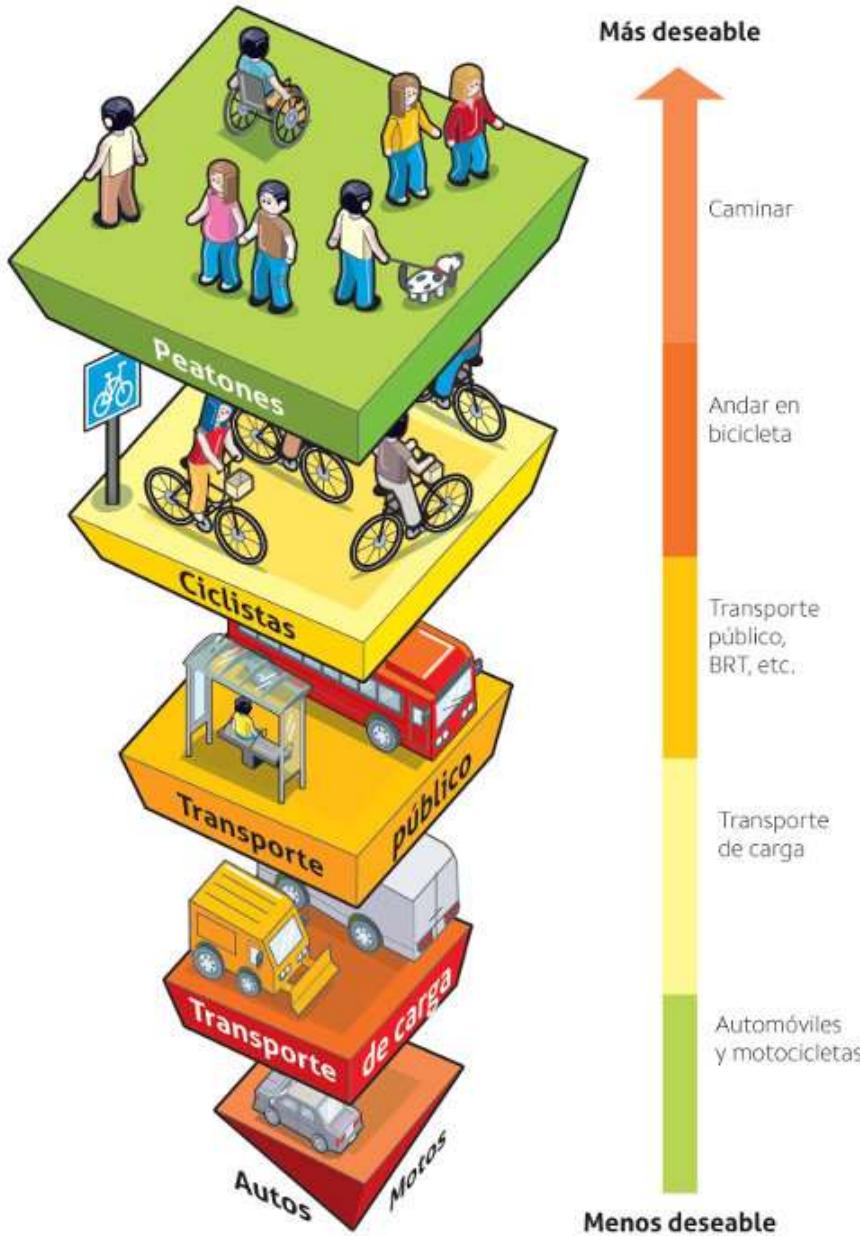
Las personas habitan las calles en distintos momentos del día, por lo cual es necesario considerar sus diferentes usos. Además, las calles deben diseñarse integradas a su entorno, edificios, árboles, mobiliario.

8 CALLES SALUDABLES

La forma en que se ocupa la calle implica en nuestra salud. El diseño debe facilitar y promover el manejo activo, como la caminata y el uso de bicicleta. A su vez, en las calles de tráfico calmado podemos transitar sin preocupaciones, reduciendo los niveles de estrés.

9 CALLES COMPLETAS GENERAN VALOR

El diseño es un factor relevante en las calles, permitiendo que las personas accedan a productos y servicios y que permanezcan por más tiempo en estos espacios.







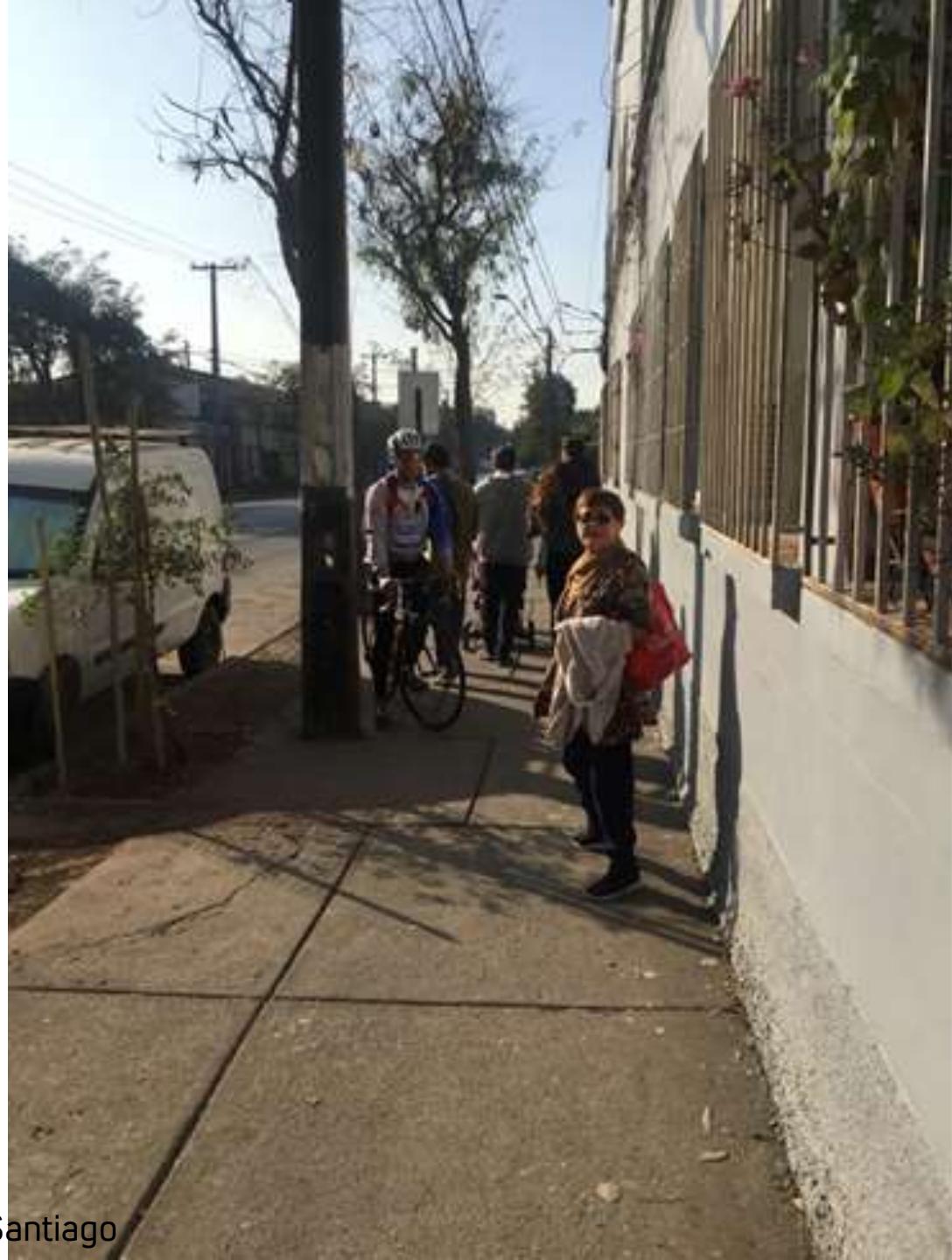


ISIÓN GUERRA

ANTIGUA



AV. GUERRA



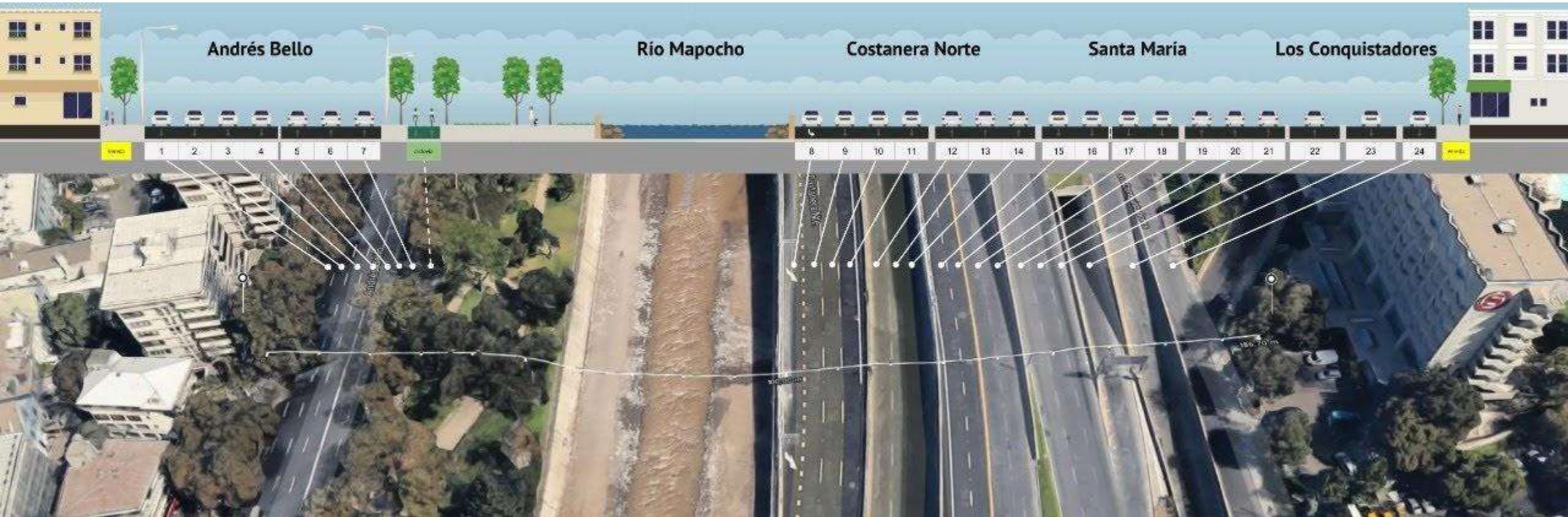
Santiago



Providencia



Estación Central





Austin

1982



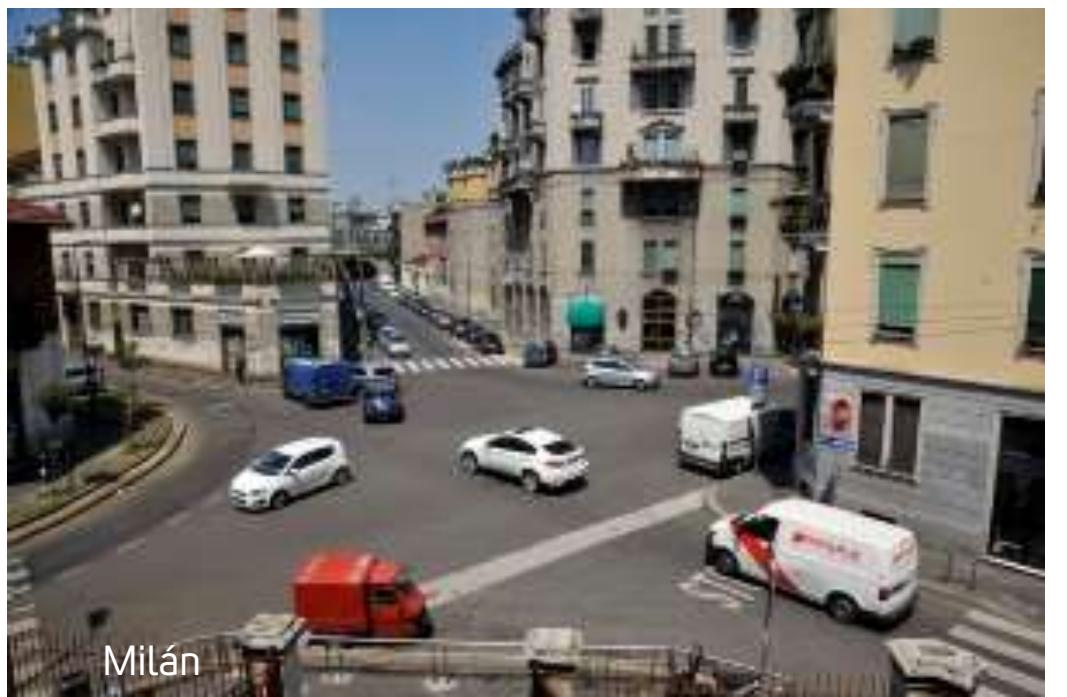
Utrecht

2020





Milán



Milán



Chrystie Street Protected 2-Way Bike Lane



Ciudad de México



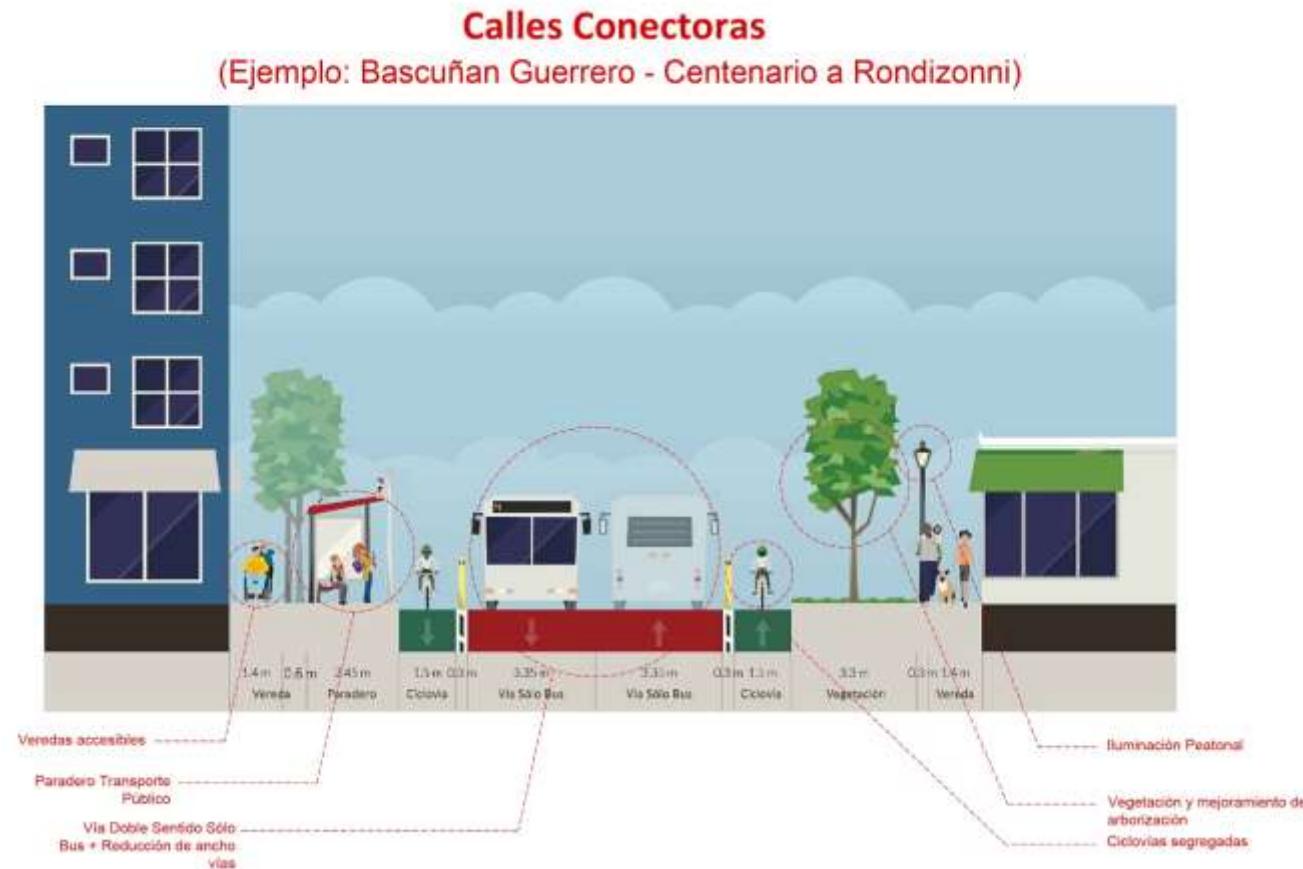
Santiago



Santiago



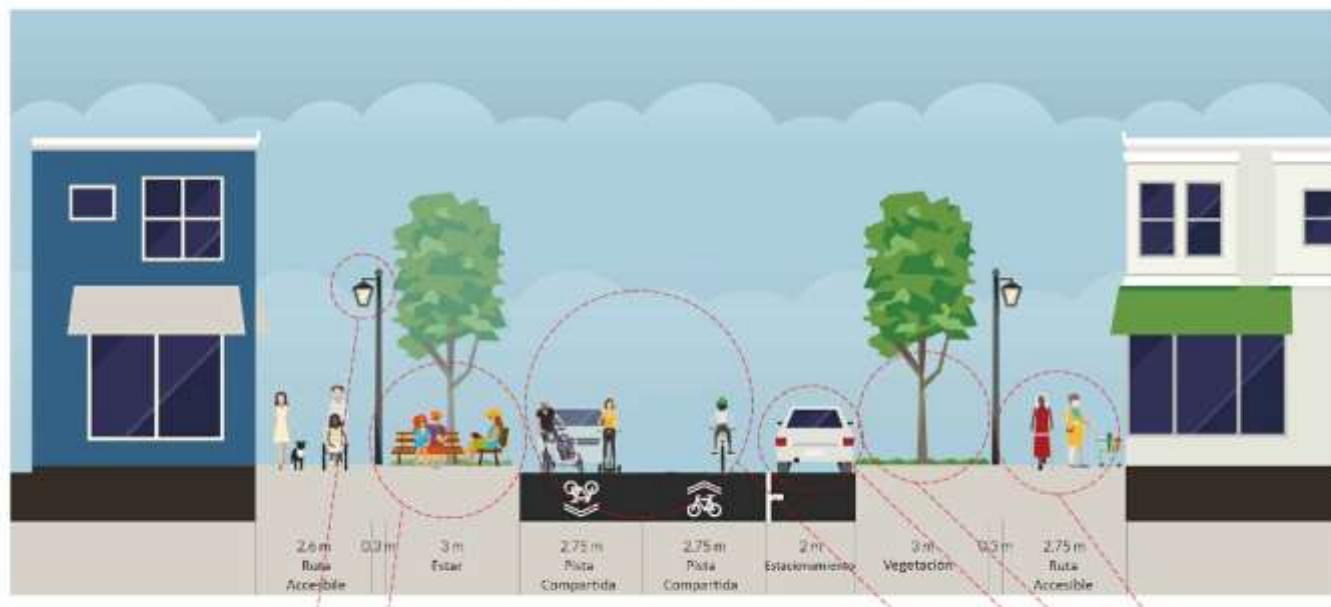
Santiago



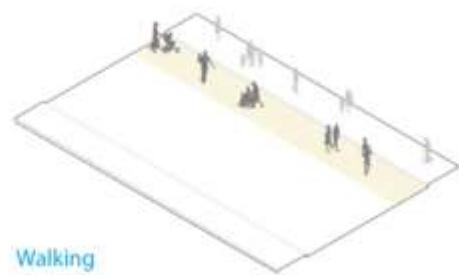


Zonas Calmas - Calles de borde

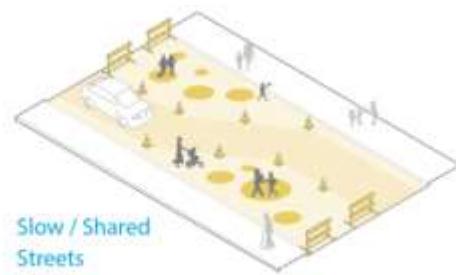
(Ejemplo: Francisco Pizarro)



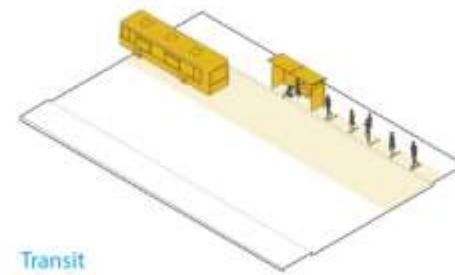




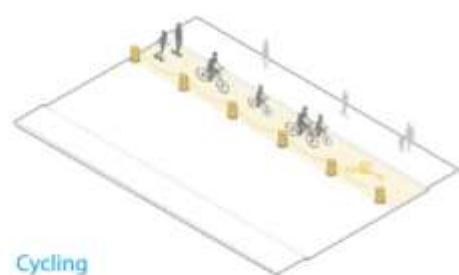
Walking



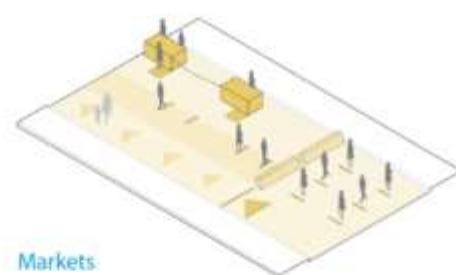
Slow / Shared Streets



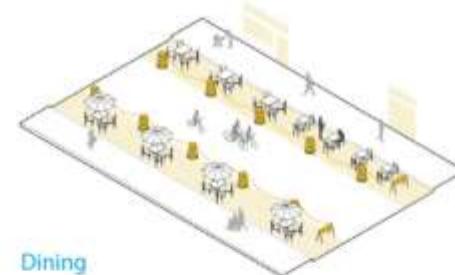
Transit



Cycling



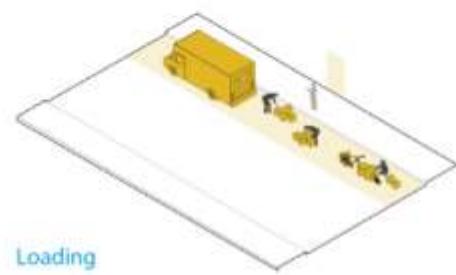
Markets



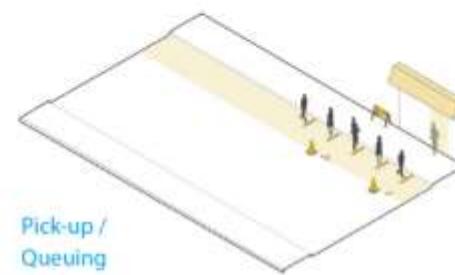
Dining



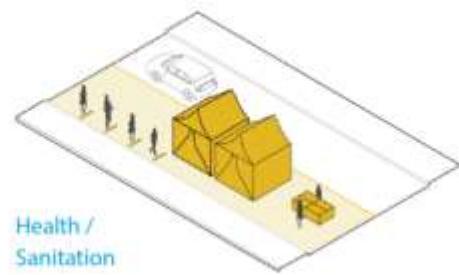
School Streets



Loading



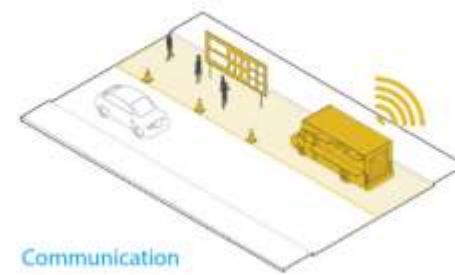
Pick-up / Queuing



Health / Sanitation



Open / Play Streets



Communication