

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”



Universidad Academia de Humanismo Cristiano (UAHC)
Escuela de Trabajo Social

SISTEMATIZACIÓN DE LAS EXPERIENCIAS EN EL PROYECTO DE
“RUTAS SEGURAS EN LA COMUNIDAD DE ESTACIÓN CENTRAL.”



Estudiante: Valentina Aburto Aliste.
Profesor Guía: Fernando Cofré.

Trabajo de Titulación para optar al grado de Licenciada
en Trabajo Social. Santiago Chile, 2023

Agradecimientos.

Agradezco todos los días de mi vida por amanecer despierta, poder caminar y estar con los míos en todo momento para regalarme la posibilidad de soñar, en esta ocasión me gustaría agradecer a mi familia, a mi abuela Carmen que ya no está presente, a mi madre Daniela, a mis hermanos Ignacia, Pedro Pablo, Máximo, y mis cuñados Fernando y Esperanza por tolerarme en todo momento con mis ideas y proyectos.

También me gustaría darle mis reconocimientos explícitos a Noemí Torres, que sin ella habría quedado a mitad de camino, a Deniss Olivares, Camila Armijo y Javiera Zanzi.

A mis amigas incondicionales de mi paso por la arquitectura Pilar Salinas y Katrina Reyes.

A mi vecina magnífica Valentina Nicol.

A todas ellas que han sido piezas fundamentales en todo mi proceso universitario, sin estas mujeres empoderadas yo no habría podido desarrollarme y creer en mi fuerza, potencial, en mí.

También a mis “compañeres” de generación que siempre han estado con una palabra, una acción y un acompañamiento en momentos existenciales. Sin olvidar a todos mis profesores que me han visto crecer en estos años de formación.

A mi compañero de aventuras Vicente Correa que me ha brindado el espacio, la contención y la ternura en todo este proceso investigativo.

A Juan que es sinónimo de resiliencia, perseverancia y fuerza

Y finalmente a mi perrita Guadalupe del Carmen por ser mi compañera fiel.

Gracias a todas/todos y “todes”.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

Contenido

Capítulo 1: PRESENTACIÓN	9
1.1. Proyecto Rutas Seguras	11
1.2. Contextualización.....	12
1.3. Identificación de los problemas y afectados/as.....	14
1.4. Objetivo General:	19
1.5. Objetivos Específicos:	19
Capítulo II: ¿Cuáles son las referencias?.....	19
2.1. Marco Referencial:	19
2.2. Seguridad Ciudadana	20
2.3. Estigma Social	22
2.4 Organización Comunitaria.....	24
Capítulo 3: MARCO METODOLÓGICO.....	26
3.1 ¿Cómo lo vamos hacer?	26
Esquema 3.1.1. Momentos considerados en cada sesión.	27
Esquema 3.1.2: Diagrama Ecológico de Urie Bronfenbrenner	29
3.2.¿Quiénes participan del proceso?	30
3.3. Proyección del trabajo.....	31
Esquema de la propuesta 3.3.1.....	35
Capítulo 4: RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS	35
4.1. Herramientas.....	35
4.2-Factores protectores:	36
CAPÍTULO 5: SISTEMATIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA.....	37
❖ Fase I: El momento de partida - Lo propuesto.....	37
5.1. Alcance:.....	37
5.1.1 Plano Sector Proyecto Rutas Seguras en la comunidad/ Estación Central	37
5.2. Plan de intervención.....	40
5.3. Esquema: Momentos del proyecto en su ejecución.....	41
5.4. Calendarización:.....	42
5.5. Cronograma	42
❖ Fase II: Las Preguntas Iniciales.....	43
5.6. ¿Por qué es importante la sistematización de experiencia en el proyecto?	43
❖ Fase III: Recuperación del proceso Vivido.....	44
5.7. Familiarización:.....	44
Primer levantamiento	44

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

Reuniones ampliadas.....	45
Registro Fotográfico.....	45
5.8. Diagnóstico.....	47
➤ Sesión 1: “Reconociendo nuestro territorio”	47
Primer Acercamiento.....	47
“Collage del registro del recorrido exploratorio”	48
Plano: Sectores demarcados en donde se ha transitado, para reconocer los elementos públicos en el proyecto.....	49
Pauta de registro que se llevó a terreno.....	50
Segundo Acercamiento	51
Actividad I: Bienvenida y Presentación:	51
Actividad II: La Marcha.....	52
Actividad III: Plenario de cierre y evaluación de la jornada.....	56
Plano: Representación primera marcha comunitaria.....	61
Plano: programas y elementos del espacio público en el territorio.....	62
Plano: Representación de Resultados.....	63
Registro Fotográfico:	64
➤ Sesión 2: Reuniones:.....	66
“Entrega de Resultados”	66
“Reconociendo Nuestro Territorio Sesión Número 2. ”	66
➤ Sesión 3: “Cuestionario Online: Proyecto Rutas Seguras. ”	67
Resultados clave	68
Resultados preguntas abiertas	70
Resultados a Nivel General del Territorio	78
Ítem 1. Caracterización de la población.....	78
Ítem 2. Relación con el territorio.....	81
➤ Sesión 4: “Reunión presentación de resultados.”	85
Objetivo:.....	85
Momento de inicio.	85
Momento de desarrollo.	85
Momento de cierre.....	85
➤ Sesión 5: “Trazado de ruta e identificación de vecinos y vecinas claves.”	86
Cartografía Representativa	86
Objetivo:.....	87
Proceso / Resultado.....	87

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

Momento de inicio. Actividad de romper hielo.....	87
Momento de desarrollo.	88
Trazado de la ruta.....	89
Escala de seguridad.....	90
Momento de cierre. Plenaria.	91
➤ Sesión 6: “¿Con qué actores contamos para impulsar la ruta?”.....	91
Momento de inicio. “El cuadro”: Actividad de rompe hielo.	91
Momento de desarrollo:	92
Momento de cierre. Plenaria.	93
➤ Sesión 7: “Trazado de ruta e identificación de vecinos y vecinas claves.”	95
Diseño:.....	96
Planificación de la Sesión 7 de trabajo de Ruta segura	97
Actividad Rompe Hielo:	97
Tarjetas de presentación:	98
MESA 1:	99
Trazado de Ruta.....	101
MESA 2:	101
Tabla y marcadores de seguridad	102
Trazado de Ruta.....	103
Propuesta final de ruta segura.....	104
Plano: Ruta Establecida	104
Registro Fotográfico de Sesión 7: “Trazado de Rutas Seguras”	106
➤ Sesión 8 : “Registro de Negocios en la Villa las Parcelas”	108
Objetivo General:.....	108
Tabla Registro locales comerciales.....	109
Infografía Empresas “ Rutas Seguras”	111
Plano: Ubicación referencial de locales comerciales.....	112
➤ Sesión 9: “Actividad Feria de Servicios”	113
Herramientas:.....	114
Facilitadoras/es:.....	114
Duración:	114
Actividad Sesión 9: Feria De Servicios.....	114
Comentarios:.....	115
Registro Fotográfico:	115
Observaciones:	116

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

❖ Fase: IV Consolidación de Saberes.....	117
5.9. Recuadro: Plan de Acción.....	117
Registro de lo realizado:.....	121
Carta Gantt.....	121
Desde el espacio Organizacional vinculado a la sistematización de experiencias.....	122
❖ Fase V: Los puntos de Llegada	124
5.10. Conclusiones	124
Conclusiones dentro del Desarrollo con la Comunidad.	124
Preguntas / Comentarios.....	125
Aportes hacia otras esferas	127
Registro Fotográfico.....	127
5.11. Desde el trabajo social crítico	128
ANEXOS.....	129
Elementos del espacio identificados en distintos horarios en el territorio.	129
Elementos del Territorio (Catastro/Mapeo luminarias - cámaras - alarmas).....	132
Ruta Segura.....	133
Mapeo de Luminarias y cámaras de tele vigilancia.....	133
Segunda parte:	134
Alarmas y cámaras de tele vigilancia	134
Resultados de “Reconociendo nuestro Territorio” (Marcha Exploratoria) Sesión 1.	137
Cuestionario Personal 1:	137
Ítem 1. Espacios seguros e inseguros	137
Cuestionario Persona: 2	138
Ítem I: Espacios Seguros Inseguros	138
Item II. Equipamiento comunitario	139
Cuestionario persona 3:	140
Ítem 1. Espacios seguros e inseguros	140
Ítem 2. Equipamiento comunitario.....	141
Ítem III: Evaluación de la Actividad.....	141
Cuestionario Persona 4:	142
Ítem 1. Espacios seguros e inseguros	142
Ítem 2. Equipamiento comunitario.....	142
Ítem III: Evaluación de la Actividad.....	143
Cuestionario persona 5:	143
Ítem II. Equipamiento comunitario	143

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

Ítem III: Evaluación de la Actividad.....	145
Cuestionario persona 6:	145
Ítem 1. Espacios seguros e inseguros	145
Ítem 2. Equipamiento comunitario.....	146
Ítem III: Evaluación de la Actividad.....	146
Cuestionario Persona 7:	147
Ítem 1. Espacios seguros e inseguros	147
Ítem 2. Equipamiento comunitario.....	147
Ítem III de la actividad.	148
Cuestionario Persona 8:	148
Ítem 1. Espacios seguros e inseguros	148
Ítem 2. Equipamiento comunitario.....	148
Cuestionario Persona 9:	149
Ítem 1. Espacios seguros e inseguros	149
Ítem 2. Equipamiento comunitario.....	149
Ítem III: Evaluación de la Actividad.....	150
Ítem III: Evaluación de la Actividad.....	150
Resultados del formulario:.....	150
Ítem 3. Identificación de señalizaciones y pregunta masiva vecinal.	150
Ítem 4. Percepción de seguridad.....	151
Ítem 5. Estado de luminarias.....	153
Resultados: Zona Amarilla	154
Ítem 1. Percepción de seguridad.....	154
Ítem 2. Iluminación.....	155
Ítem 3. Señalización.....	156
Ítem 4. Victimización.	157
Resultados: Zona Roja.....	160
Ítem 1. Percepción de seguridad.....	160
Ítem 2. Iluminación.....	161
Ítem 3. Señalización.....	162
Ítem 4. Victimización.	163
Resultado de la Zona Morada.....	166
Ítem 1. Percepción de seguridad.....	166
Ítem. 2. Iluminación.....	167
Ítem. 3. Señalización.....	168

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la
Comunidad de Estación Central. ”

Ítem 4. Victimización.....	169
Ítem. 5 Concurrencia en paraderos y percepción de seguridad.....	172
Jornadas de Difusión en el territorio.....	173
Material:.....	174
Flyer de Difusión.....	174
Tríptico.....	175
LINKOGRAFIA.....	176
BIBLIOGRAFÍA.....	176

Capítulo 1: PRESENTACIÓN

Para comenzar este trabajo empezaré por presentarme, me llamo Valentina Aburto Aliste actualmente me encuentro realizando mi práctica profesional de Trabajo Social, en el departamento de Seguridad y Vinculación Comunitaria de la Municipalidad de Estación Central, ubicado en la región Metropolitana de Santiago de Chile. Este trabajo se ve ligado y desarrollado a través del proyecto de “Rutas Seguras” el cual busca fortalecer a la comunidad a través de las acciones, la participación social a través de la seguridad comunitaria.

Es importante destacar dentro de este trabajo que el posicionamiento crítico es la transversal que direcciona este proyecto, saliéndose un poco de los cánones y rigurosos conceptos en lo que se ven traducidos hoy en día la seguridad en su definición civil, esta vez se re conceptualiza el tema de la “Seguridad” en una forma más social dejando entrever la capacidad de autogestión, cohesión social y participativa de las distintas personas que conforman a la comunidad, es decir personas provenientes de las juntas de vecinos, las/los escolares, clubes deportivos, comerciantes para levantar un proyecto a corto y largo plazo ligado a la delimitación de una ruta segura a través de la capacidad de autogestionarse mediante el capital social de cada participante con las herramientas que proporcionan las entidad institucionales del territorio, en este caso el Departamento de Vinculación Comunitaria de la Municipalidad de Estación Central.

Me parece importante expresar antes de comenzar con el trabajo de fondo, que

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

al realizar prácticas con personas es de suma relevancia la sistematización de experiencias, sirviendo de este modo a la retroalimentación de las experiencias en un determinado territorio, observando y tomando con sumo cuidado los datos proporcionados por ellas/ellos/elles mismos, aportando de esta manera, nuevas formas metodológicas de construir conocimiento colectivamente, relevando los sentires y pensares, esta vez, ligados al concepto de seguridad comunitaria; los resultados desarrollados por medio de la comunidad aporta aportes a las ciencias sociales desde la práctica, la teoría y la vivencia como tal.

En esta ocasión el trabajo se realizó desde un organismo municipal, área de trabajo que muchas veces es estigmatizada ya que en reiteradas ocasiones limita la acción social y se envuelven en un rol paternalista, por otra parte los recursos, los prejuicios que hay al momento de intervenir en un plan de acción o proyecto vinculado a esta idea de resguardo se ejecuta desde una represión, la vigilancia continua, o desde el conocimiento en prácticas sociales, es por esto, para dar cuenta a nivel de reseña que la importancia de sistematizar requiere de estas apreciaciones de las distintas experiencias en el territorio, puesto que de esta manera se pueden evidenciar formas organizativas que van en paralelo a los conceptos nombrados anteriormente, enriqueciendo la investigación para futuros colegas en el área profesional. Mencionar también que el trabajo social crítico debe incorporarse en áreas que históricamente han sido “marginalizadas” muchas veces realizadas desde las “instituciones públicas chilenas”, que no pueden dar abasto con toda la multiplicidad de relaciones en torno al “área de seguridad” en un territorio.

Por último, este trabajo pretende acercar un poco más a las/los/les futuros trabajadores sociales al campo teórico práctico, desde una sistematización de

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

experiencias en una comunidad que responde a los cambios previstos por la evolución del sistema neoliberal imperante, para encontrar nuevas formas de acercarnos a lo social, lo humano y lo vivido.

1.1. Proyecto Rutas Seguras

Hablemos un poco.

El proyecto de Rutas seguras nace de una serie de complicaciones, eventualidades que suscitan dentro del territorio comprendido en la comunidad de Villa Pajaritos, expresada por distintas personas que componen el tejido social de la zona en sus diversos roles tanto como, escolares, feriantes, deportistas, actores sociales o representativas que se han acercado a la institución pública de la municipalidad de Estación Central.

Es por esto que, el equipo de vinculación comunitaria al momento de realizar la práctica nos entrega esta idea de trabajo en conjunto con mi compañera de universidad Deniss Olivares que se encuentra haciendo su práctica profesional, para que el proyecto pueda iniciarse desde su fase inicial, desarrollar y crear un plan de trabajo comunitario que vaya acorde con las demandas de las personas y los recursos por parte de la institución municipal.

1.2. Contextualización.

“La comuna de Estación Central está ubicada en el sector sur poniente de la ciudad de Santiago. Fue fundada en 1985 y debe su nombre a la estación ubicada en su sector oriente. Limita con las comunas de Quinta Normal al norte con las calles Porto Seguro, General Velázquez y Portales. Santiago al este con las calles Matucana, Exposición, Ramón Subercaseaux y San Alfonso. Cerrillos al sur con el Canal Ortuzano y Zanjón de la Aguada. Maipú al suroeste con Canal Ortuzano y Pedro Aguirres Cerda, al Sureste con el Zanjón de la Aguada y Pudahuel, al oeste con las calles Las Torres, Los Pajaritos y Lo Prado y finalmente, al noroeste con las calles Ruta 68, Libertador General Bernardo O’ Higgins y Las Rejas Norte. ” *Información extraída de Wikipedia*

Ahora bien esta investigación se inserta dentro de la comuna de Estación Central se encuentra el establecimiento educacional Piamarta, el cual se ubica en calle Santa Corina N° 660. Por otra parte, en la Unidad Vecinal N° 19 se ubican el colegio Holanda y el Colegio 70.

Debido al contexto social a nivel nacional, luego de la pandemia por Covid-19, que intensificó los niveles de malestar subjetivo, el impacto en el aprendizaje y los procesos de socialización que se vieron interrumpidos luego de dos años de confinamiento y clases virtuales, es que hoy en día, se pueden hacer visibles los resabios de aquellas problemáticas, las cuales se expresan en diferentes conflictos interpersonales que se abordan por parte de los y las estudiantes a través de la violencia, el consumo de drogas y alcohol en NNJ, la deserción escolar, el bajo rendimiento, entre otras.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

Por otra parte dentro del territorio se pueden evidenciar una serie de problemáticas que se vincula en torno al concepto de seguridad social y el entorno, puesto que ciertos sectores dentro del rango de acción, poseen baja luminaria, alto frondosidad de los árboles o calles que no se encuentran en “buen estado”, propiciando muchas veces los hechos delictuales. Otro factor que aumenta el temor subjetivo de quienes habitan el territorio, tiene que ver con la llegada de una otredad extranjera y la masificación del mensaje de odio propiciado por los medios de comunicación, lo que hace que las comunidades se cierren y retrasen la vinculación entre personas y estamentos, fragmentando y desarticulando a través del miedo y la percepción que se tiene de esta.

Por lo expuesto anteriormente es que nace esta tentativa de ‘Proyecto de Rutas Seguras’ el cual su eje principal será el de la articulación y el reforzamiento de la comunidad emplazada en Estación Central con un foco de seguridad integral que contemple el trabajo entre personas naturales, actores barriales y organizaciones desde una mirada integral, transparente y moldeable que perdure en el territorio, y que sean prácticas, acciones o proyectos que vayan en resonancia con las necesidades expresadas por la comunidad en ámbitos de seguridad. La línea de desarrollo se guiará a través de la implementación y fomento de la cultura del autocuidado en estudiantes y vecinos, para que los distintos actores sociales promuevan tanto su “autonomía”, como el trabajo en comunidad, promocionado el trabajo colaborativo y de organización barrial para contener posibles adversidades que puedan suscitar.

1.3. Identificación de los problemas y afectados/as.

Las principales problemáticas dentro del sector es el índice de delitos y hechos delictuales percibidos por la comunidad que atenta con la integridad social, económica y mental de las sujetas y sujetos que habitan y residen allí,

	2022	2023
GRUPO DELICTUAL / DELITO		
Delitos de mayor connotación social	7.999	4.653
Homicidios	19	10
Hurtos	1.957	1.385
Lesiones leves	553	271
Lesiones menos graves, graves o gravísimas	159	85
Otros robos con fuerza	61	43
Robo con violencia o intimidación	2.059	1.128
Robo de objetos de o desde vehículo	745	324
Robo de vehículo motorizado	648	220
Robo en lugar habitado	233	94
Robo en lugar no habitado	309	146
Robo por sorpresa	1.208	932
Infracción a ley de armas	109	88
Abusos sexuales y otros delitos sexuales	146	85
Robo frustrado	75	39

Fuente: CEAD Centro de Estudios y Análisis del Delito

A pesar que existe una pequeña disminución entre el año 2022 al 2023, la problemática afecta tanto a estudiantes como locatarios, transeúntes, automóviles, impactando también en cómo la comunidad lograr proponer, articular y reforzar ideas provenientes desde la articulación social.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

Comentario Persona NN1:

“Todo el entorno del colegio pía marta es bastante inseguro. He visto asaltos y tocaciones a estudiantes del colegio. Faltan cámaras de vigilancia más iluminación con luces led. Más patrullas en las mediaciones del zanjón de la aguada vive gente que sale a asaltar los transeúntes. Tránsito hace más de 20 años por esos lugares. Paradero de santa corina frente al pía marta. Bastante peligroso para quienes esperan locomoción... mucho asalto!!!”.

Comentario Persona NN2:

“En todos los paraderos asaltan con pistolas y en el día no se puede salir está demasiado malo el sector necesitamos ayuda para poder vivir más tranquilos. ”

Fuente: Comentarios emitido en la encuesta online que se realizó por las personas de la comunidad de manera anónima

Por tanto existe un malestar subjetivo que en vez de aplanar la brecha ocasiona aún más conflictos de interés, sociales y participativos, como es el caso de la desinformación por parte de los medios de comunicación al decir que existen grandes miedos al salir a la calle, por la cantidad de noticias negativas que muestran a diario. Al ser masivos los medios de comunicación la información que entra respecto a la situación nacional en temas de seguridad, es deficiente, crea un temor al transitar o hacerse partícipe de nuevas formas de vinculación, o simplemente las personas no participan porque hay un desgaste de las relaciones institucionales y el colectivo social.

Detectan bus que transportaba migrantes irregulares en Estación Central: Provenían de Colchane

Por Pablo Rojas | Julio Ahumada

29 jun. 2023 - 14:31 hrs.



Fuente:<https://www.meganoticias.cl/nacional/418352-migrantes-irregulares-bus-estacion-central-fiscalizado-29-6-2023.html>

Liberan a hombre que había sido secuestrado en Estación Central: Captores son extranjeros y fueron detenidos

La víctima está en buenas condiciones. Los autores son miembros de la banda internacional que fue capturada por la PDI y que integraban nueve venezolanos y un chileno.

Fuente:<https://www.emol.com/noticias/Nacional/2023/11/16/1113080/liberan-secuestrado-estacion-cent.html>

Noticias



“Había armamento, granadas, drogas”: 70 extranjeros vivían en una casa tomada en Estación Central

El dueño del inmueble denunció la situación en el matinal de Canal 13.

Fuente:<https://www.publimetro.cl/noticias/2023/03/16/habia-armamento-granadas-drogas-70-extranjeros-vivian-en-una-casa-tomada-en-estacion-central/>

Estos hechos ocasiona que el tejido de las relaciones sociales se vea afectado, produciendo una baja participación de las actividades que pueden suscitar dentro de la comunidad, asociado también a la ocupación del espacio público para fomentar la cohesión social por medio de actividades o programas que

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

pueden nacer desde aquí. Además de lo expresado anteriormente, dentro de la localidad las calles principales del sector que conectan con los distintos servicios y dan paso a la comuna de Cerrillos, después del diagnóstico realizado en el sector, la calle o senda donde transitan la mayoría de las personas se encuentran en condiciones negativas que propician por la que se destinó como ruta segura, luego de los resultados subyacentes recalca

La baja mantención del sector por parte de organismos públicos y desde los propios locatarios, a excepción de las plazas o recintos donde la vida social se encuentra encapsulada.

Comentario Persona NN3:

“Quiero sugerir que existan más luminarias, sirenas de alarma de robos, poner fotos de los delincuentes en las paradas de buses, autoridad a los de paz ciudadana para detener a los ladrones, y que puedan usar armas para defendernos. ”

Comentario Persona NN 4:

“Todo el entorno del colegio Pía Marta es bastante inseguro. He visto asaltos y tocaciones a estudiantes del colegio. Faltan cámaras de vigilancia más iluminación con luces led. Más patrullas en las mediaciones del zanjón de la aguada vive gente que sale a asaltar los transeúntes. Tránsito hace más de 20 años por esos lugares. Paradero de Santa Corina frente al Pía Marta. Bastante peligroso para quienes esperan locomoción... mucho asalto!!!”

Comentario Persona NN5:

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

“El paradero de las parcelas esquina Curacaví está muy mal ubicado, quedas en la esquina de una vereda con empresas con muy poca iluminación, en esa vereda hay cuadras en todas direcciones donde no hay nadie que pueda presenciar un acto delictual y donde cualquier delincuente puede arrancar sin que nadie pueda hacer nada, aparte la iluminación es pésima, hay un árbol al lado del paradero, muchas veces cortan ramas y tapan la visión del paradero, siempre hay basura, y en general en toda esa cuadra y vereda hay cero iluminación, sobre todo para la gente del condominio nuevo y para los de la villa atardecer de la alameda, que tienen que bajarse ahí y caminar, ya es un paradero donde han habido asaltos y robos.”

Fuente: Comentarios emitido en la encuesta online que se realizó por las personas de la comunidad de manera anónima.

Otra elemento que se ha podido identificar ha sido el del protagonismo negativo que tienen algunos actores sociales que impactan con los intereses de otras y otros, dificultando los procesos y las acciones a tomar a futuro, tales como situaciones en donde en reiteradas ocasiones se nos exigen soluciones que son a largo plazo en periodos cortoplacistas que bordean lo asistencialista por parte del equipo del área de Vinculación Comunitaria como es la reposición inmediata de luces, cámaras de televigilancia y fuerzas policiales en puntos fijos.

Es por ello que se recomienda mediar con la comunidad, escuchando adecuadamente las intrigas y conflictos que puede tener la comunidad encauzando el dialogo y los sentires a la mediación para poder avanzar en los objetivos.

1.4. Objetivo General:

Promover la reflexión de la comunidad en torno a las percepciones que tienen sobre la implementación del “Proyecto Rutas Seguras”

1.5. Objetivos Específicos:

- Develar las formas que tiene la comunidad de entender la seguridad ciudadana.
- Comprender los múltiples factores que inciden en la subjetividad colectiva en el área de seguridad dentro del sector.
- Describir las metodologías y sesiones realizadas a modo de encontrar hallazgos y posibles consecuciones de trabajo en el territorio.

Capítulo II: ¿Cuáles son las referencias?

2.1. Marco Referencial:

La experiencia que tienen las personas y el temor subjetivo es diferente desde la posición, el lugar que cumple ciertas características a les que están acostumbrados, también a los elementos que configuran un lugar determinado. Las diferencias son claramente visibles entre la clase alta y la baja; no sería algo nuevo de interpretar o escribir en esta investigación, pero me parece relevante abordarlos desde una primer acercamiento a la propia experiencia de los sujetos que se ven amedrentados por una serie de componentes que van desde malestares en el espacio físico como el estado de las calles en donde

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

transitas los peatones , calles sin señalética o poca iluminación, sumándole también ,la poca interacción que hay entre organizaciones consecuencias que se asocian al debilitamiento del lazo social o la proyección de una comunidad reforzada.

Hoy en día con los procesos institucionales, políticos, culturales, sociales en América Latina han ido en retroceso con los procesos sociales que legitiman, la cohesión y el trato digno de los derechos humanos, como personas naturales, profesionales, de género, de etnia en una disyuntiva de corte estructural al sistema neoliberal y capitalista que se encuentra permeado por ideas extraídas de un sector más conservador de los partidos políticos.

Lo anterior se ve reflejado en cómo las personas se vinculan con lo exterior, ya sea física o de manera lúdica, en el trato, en lo que una comunidad puede generar desde una base organizacional fuerte, dirigida a cumplir los objetivos que mantienen los representantes en pos de una articulación en conjunto. Como se menciona dentro del sector ocurre a nivel muy bajo

;podemos identificar que la cohesión social está mitigada por antecedentes dentro de la localidad que comprenden relaciones sociales entintadas por antecedentes propios tales como riñas o malentendidos entre algunos representantes, disipación de las fuerzas organizacionales por los horarios de trabajo , la poca motivación del sector en organizar alguna acción.

2.2. Seguridad Ciudadana

Dentro del análisis aparece el concepto de seguridad ciudadana, que a su vez puede representarse a lo largo de toda la historia humana y su evolución, seres humanos que han ido buscando las formas de generar seguridad en la

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

convivencias con una otredad; desde las antiguas civilizaciones hasta la actualidad los gobiernos y las comunidades han buscado nuevas formas de mantener la paz y el orden social, desde este trabajo investigativo se aborda desde

“La seguridad ciudadana es el proceso de establecer, fortalecer y proteger el orden civil democrático, eliminando las amenazas de violencia en la población y permitiendo una coexistencia segura y pacífica”.

(PNUD; 2013)

A su vez filósofos como John Locke y Thomas Hobbes, plantearon la idea del contrato social, según la cual los individuos acuerdan vivir en sociedad y renuncian a ciertas libertades a cambio de protección y seguridad por parte del Estado, el contrato social se establece entre los ciudadanos y el Estado, si el Estado no cumple con su deber de proteger los derechos de los ciudadanos, estos tienen el derecho de rebelarse. (Rivas Pardo, P. 2021)

Lo anterior responde también a la realidad que se vive hoy en día luego de la “revuelta social ocurrida en octubre del año 2019”, no podemos pretender encubrir la inmensidad de demandas que se encuentran hoy en día vigentes dentro de la sociedad civil chilena. Es por esto que, es nuestro deber intervenir en las comunidades que se vean afectadas por hechos que reconfiguran o suscitan hechos de violencia o crímenes más allá de ser agentes institucionalizados, siempre tenemos la opción del quehacer crítico y

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

emancipatorio dentro de la práctica social con “sujetxs”, puesto que se repercutirá dentro de la población que busca y exige también mayor seguridad para “ellxs”, sus familias y vecinas/vecinos.

“Aliviar un desencuentro no es ir en búsqueda de la homeostasis; por el contrario, es intentar rearmar un tejido para el crecimiento. Los actores sociales pueden ser protagonistas, y quienes asumen el trabajo social pueden replantear su horizonte. ”

Carballeda, A. J. (s/f). Exclusión e Integración en los nuevos escenarios sociales.pg 16.

2.3. Estigma Social

Otro concepto para tensionar es la de estigma social, tal como ahora se expresa en nuestros días sigue una línea de discriminación, rechazo o exclusión a la que una o más personas pueden ser sometidas por ser ‘ diferentes’ o por realizar conductas aceptables, consideras inaceptables o aborrecibles por la sociedad.

Algunas de las causas por los que actualmente se estigmatiza son:

La pobreza, la criminalización, drogadicción o vivir en barrios asociados a las características mencionadas anteriormente, basándose en prejuicios y estereotipos muchas veces infundados.

“Santiago es una ciudad muy segregada en términos socioeconómicos.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Si bien las condiciones de vida de los pobres han mejorado notoriamente desde 1990, la distribución espacial de la pobreza en la ciudad no ha cambiado mucho en los últimos años. En las áreas urbanas donde subsiste la pobreza, encontramos bajos niveles educacionales, subempleo, baja autoestima, débiles redes que abran acceso a oportunidades, una población estigmatizada socialmente por el crimen, la violencia y la drogadicción.”

Rodríguez, A., & Winchester, L. (2001).

Vivir en comunidades que tienen el peso de la estigmatización asociado a la delincuencia, drogadicción, la violencia etc., pueden tener efectos adversos en las personas que habitan dentro del territorio y lo experimentan en primera persona; asociado está la baja autoestima, la depresión manteniendo un menor acceso a oportunidades, tanto laborales como estudiantiles.

Es por esto que en la lucha por la emancipación del concepto, el estigma social debe ser abordado desde un frente que pueda generar información, y que esté a su vez pueda multiplicar su mensaje entre las personas, los organismos, las entidades y las comunidades, cualquier persona natural puesto que de esta manera se abre la comunicación en torno a un conocimiento generado por las/los sujetas/tos, pudiendo generar un entendimiento desde bases colectivas.

2.4 Organización Comunitaria

Por lo tanto la organización comunitaria es propia de la cohesión social. Una comunidad es un grupo de personas que comparten un entorno o intereses comunes y que interactúan entre sí de diversas maneras, por lo que en la interrelación surgen diferentes conflictos a los que deben afrontar como comunidad.

“La expresión Organización de la Comunidad u Organización Comunitaria, que, en alguna medida, precede al moderno concepto de Desarrollo de la Comunidad, se utiliza para designar aquella fase de la organización social que constituye un esfuerzo consciente de parte de la comunidad para controlar sus problemas y lograr mejores servicios de especialistas, organizaciones e instituciones.”

(Lillo, N., & Roselló, E. 2001. p. 26)

El poder promover la organización comunitaria y empoderar a los ciudadanos, es esencial para generar cambios que perduren en el tiempo, ya que los cambios deben venir desde las personas afectadas por diversas situaciones, la activación de diferentes aparatos de una comunidad genera no solo más coerción sino también desarrollos sostenibles, que faciliten la identificación de diferentes problemáticas que tengan en común y afecten directa o indirectamente a la población.

La capacidad de las organizaciones comunitarias y el alcance que esta pueda tener radica en la facultad de cohesión de la comunidad y el poder llegar a acuerdos que se materialicen en el tiempo, así también el trabajo que le

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

dediquen a la difusión y al fomento de la participación y la resolución del conflicto, entendiendo que el trabajo que se realizará será siempre buscando el beneficio y crecimiento de la comunidad.

Por otra parte la situación desde los organismos que atienden a las necesidades de las personas dentro del grupo de personas muchas veces recae en un dispositivo de control social, en donde la función es monitorear regular o intervenir en una comunidad, éstas pueden ser, utilizadas por parte por parte del estado, empresas privadas o la misma comunidad, existen diferentes dispositivos de control social como por ejemplo: leyes políticas; Las cámaras de seguridad, el reconocimiento facial; las policías, y diferentes tipos de control de identidad y de movilidad.

“El control social son las diferentes técnicas a través de las cuales el Estado valiéndose de mecanismos muy variados y dispares, difícilmente agrupables en una sola categoría, interfiere en nuestra forma de actuar para modularla y para encauzarnos hacia las conductas que él mismo considera más beneficiosas para la sociedad, alejándonos de aquellas que considera más perjudiciales”

(García Olmos, CA, p. 16. 2022)

El uso adecuado de estas puede ayudar a fortalecer la estructura social ya que promueve el buen comportamiento, dentro de las normas aceptadas por la comunidad y el interés público que en su mayoría es el bienestar y la seguridad, protegiendo así los intereses de la sociedad.

Capítulo 3: MARCO METODOLÓGICO

3.1 ¿Cómo lo vamos hacer?

Tal como queda graficado en el *Esquema 3.1.1*. La metodología propuesta, considera tres momentos claves e indivisibles, los cuales conforman un modo de intervención cíclica que a su vez busca conducir de manera ordenada cada sesión. Por una parte, se encuentra el momento de inicio que cumple la función de facilitar el reencuentro entre las y los participantes, generar un espacio de “rompe hielo”, estas actividades son pensadas en torno a que cuando las personas llegan al taller/sesión vienen cargadas de los quehaceres diarios y trajín del día siendo esto una dificultad para poder concentrarse del todo en las actividades, es por ello que, es importante utilizar dinámicas iniciales o rompe hielo que motiven la participación. Seguidamente, se encuentra el momento de desarrollo, el cual comprende siempre la actividad de mayor preponderancia, por lo cual, es el momento al que se le destina gran parte del tiempo. En este momento, pone el foco en llevar a cabo las diferentes actividades teóricas y prácticas que intente la reconexión con el momento presente, la creatividad, la puesta en común de las diferentes reflexiones y lineamientos. Finalmente, se encuentra el momento de cierre, el cual viene a concluir la jornada. Es el momento de reflexión y de compartir nuestra experiencia respecto a las actividades. Aquí también, se recogen las apreciaciones de las y los participantes y se agradece la participación.

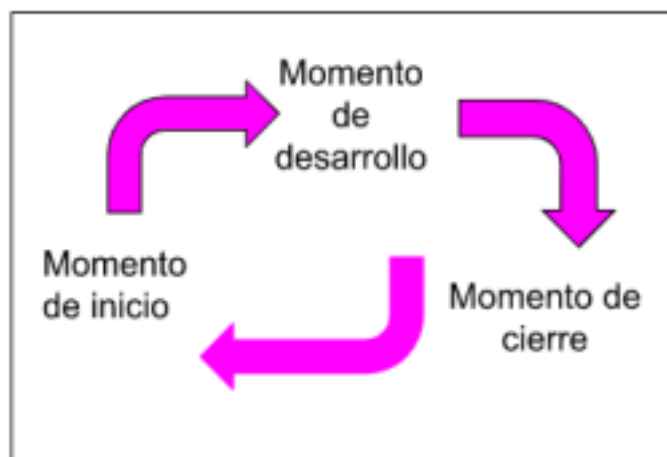
La propuesta metodológica considera la realización de sesiones de acuerdo a la

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

acción participativa que abordan diferentes temáticas, las cuales siguen una secuencia lógica de acción, comprendiendo la intervención bajo el sentido de proceso.

Si bien, se propone una estructura para cada sesión, estas siempre deben ir ajustándose a la realidad y al ritmo de trabajo de cada comunidad, por lo tanto, se apela a la flexibilidad.

Esquema 3.1.1. Momentos considerados en cada sesión.



Fuente: Elaboración propia

Este proyecto tiene como eje principal la promoción de la participación y el compromiso de las personas desde una metodología sistémica y ecológica basado en un enfoque integral, que adhiera ideas y propuestas desde lo interseccional, la teoría de género y la difusión de los derechos de los NNA (niños, niñas, adolescentes) encausando la línea teórica práctica, a la temática ligada al estudiante desde la seguridad y lo social.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

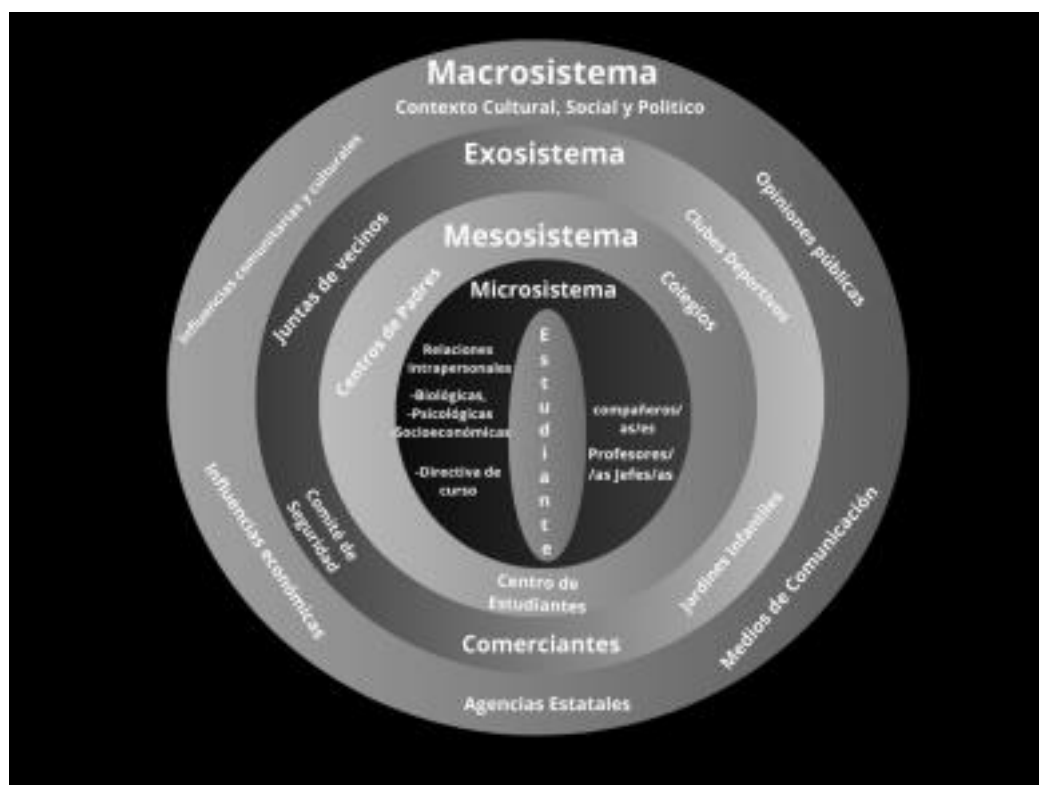
Esta forma de abordar las problemáticas comprende un trabajo colaborativo y de dinámicas participativas desde la comunidad, para elaborar pautas de trabajo que vayan en concordancia con las demandas de las personas, el territorio y las experiencias de los sujetos entendiendo de este modo, la composición del sujeto histórico de manera conjunta, y los efectos del tejido social desde lo macro hacia lo micro social y viceversa.

Por otra parte este trabajo cumple la funcionalidad de concentrarse a través del trabajo en redes, desde la comunidad, pero también desde el organismo Municipal que comprende el área de Vinculación Comunitaria del departamento de Seguridad de la Municipalidad de Estación Central año dos mil veintitrés para efectuar intervenciones a distintas escalas en el “Proyecto de Rutas Seguras”

Asimismo este proyecto tiene un carácter cualitativo del saber, para entender la realidad social desde una mirada basada en la historia, registros visuales y orales de los mismos/as sujetos/as en el territorio; entendiendo que se componen de distintos niveles de interacción y de interrelación con los otros subsistema que tiene la persona.

Para ello el siguiente esquema retrata un diagrama ecológico para comprender las distintas áreas y movimientos que tiene en este caso el estudiante

Esquema 3.1.2: Diagrama Ecológico de Urie Bronfenbrenner



Fuente: Elaboración propia

Desde esta mirada ecológica podemos realizar un trabajo colaborativo en red, en donde el trabajo de base con la comunidad se pueda intervenir en los diferentes niveles que tiene el sujeto en cuestión. Bajo este foco las ideas, aspiraciones incertidumbres de los diferentes actores sociales propicia la interacción y la apertura con los otros sistemas y subsistemas del estudiante en este caso, generando la creación de redes para contener las demandas sociales, permitiendo también, llegar a acuerdos y la consolidación de proyectos futuros en el tiempo; creando alianzas, semejantes y compañerismos a través de la capacidad de interrelación e interdependencia de los elementos del sistema, es decir, de los territorios, organismos públicos, privados y los sujetos que como expresamos anteriormente se ven involucrados más allá de hechos delictivos lo

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

cual afecta no solo a las víctimas, sino también a todos/as los actores de la comunidad directa o indirectamente.

3.2.: Quienes participan del proceso?

En ese sentido, se identifica la relevancia de la participación de dos actores. Por un lado, los miembros de la comunidad, quienes poseen la calidad de expertos y expertas de su propia realidad social y por otro lado, el equipo profesional o técnico, que cumple el rol de facilitador del uso de las herramientas participativas y moviliza la discusión con todos los y las participantes. De acuerdo con esto, no se puede comprender de manera separada el conocimiento técnico y el conocimiento local, sino que, ambos se complementan y potencian.

Participantes.

→ Miembros de la comunidad.

→ Facilitadores.



Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

3.3. Proyección del trabajo.

Etapa	Meta	Actividades
Etapa 1 agosto – octubre	Corto plazo	<ul style="list-style-type: none">- Presentación de resultados. - Trazado de ruta e identificaciones de vecinos y vecinas claves. - Mapeo de actores, locatarios/as, empresas, Organizaciones. - Plan de acción. (establecer reuniones, realizar gestiones para la prevención situacional)

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

Etapa 2	Mediano plazo	- Taller de primera acogida (locatarios/as) (conocimiento sobre:
---------	---------------	---

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

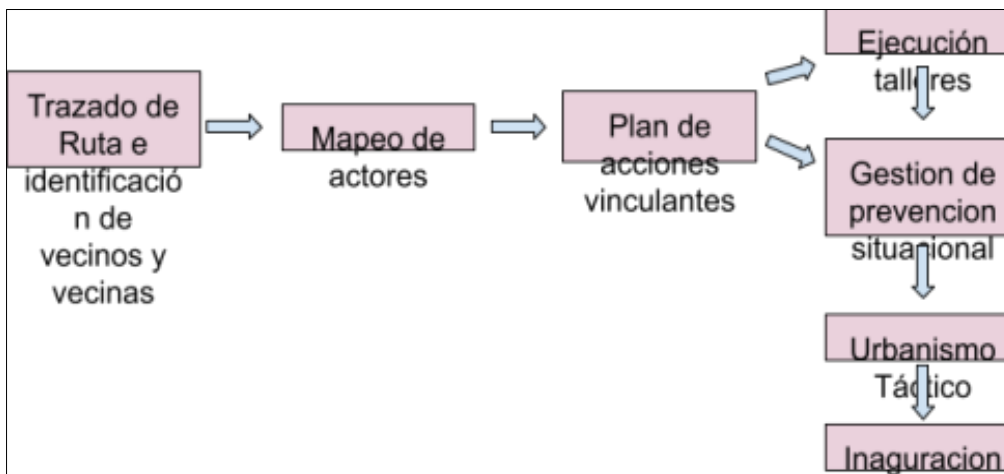
octubre - noviembre		<p>números de emergencia, escucha activa, técnicas de atención en crisis)</p> <p>- Taller de autocuidado personal y cuidado Comunitario. (conocimientos sobre: números de emergencia, tips de autocuidado, etc.)</p> <p>- Charla de sensibilización sobre la violencia de género.</p> <p>- Capacitaciones para el buen uso de alarmas y cámaras (protocolos de acción frente a emergencias)</p>
---------------------	--	---

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

Etapa 3		- Concretar acciones de prevención situacional
---------	--	--

noviembre - diciembre	Largo Plazo	(rebajar ramas de árboles, hermosear, gestionar reposición de señaléticas de tránsito. - Pintar Ruta (urbanismo táctico, gestionar reciclaje, pintado de murales) - Inauguración de ruta. - Sistematización. - Devolución de resultados a la Comunidad.
-----------------------	-------------	---

Esquema de la propuesta 3.3.1



Capítulo 4: RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS

4.1. Herramientas

Las herramientas utilizadas para el levantamiento de información han sido abordadas desde lo cualitativo y lo cuantificable para entender la realidad social desde una apertura e impedir ideas preconcebidas dentro del análisis. Para ellos varias han sido las instancias, material de difusión, presentaciones en PPT y tiempo invertido para recobrar la información respecto a la comunidad y sus principales demandas, estas son las siguientes.

-Recorrido Exploratorio por parte del Equipo de Vinculación Comunitaria y Rutas Seguras para tener una familiarización con el contexto, antes de la intervención propiamente tal. -Reuniones con la comunidad para presentar el Plan de Intervención, sus objetivos, sus fases y modos de operar en el territorio.

-Catastro de organizaciones, comunidades, actores sociales, representatividades dentro del sector activas.

- Sesión “Primera Marcha Exploratoria” con la comunidad para reconocer la localidad, los antecedentes históricos y el equipamiento en cuanto a seguridad (Cámaras de televigilancia Alarmas).

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

- Formulario Rutas Seguras- Participaron 410 Personas (Información Sistematizada) -Catastro de Luminarias, Cámaras de televigilancia, Alarmas Comunitarias, Paraderos, Portones (Calles cerradas o sin salida)
- Reuniones de entrega de resultados con la información recabada y sistematizada del territorio.
- Sesión “Trazado de Ruta” con la comunidad participante para establecer cuál sería la mejor ruta para incorporar dentro del territorio.
- Catastro: “Comercio Amigo”
- Vinculación Sociograma (Pendiente)

4.2-Factores protectores:

En términos generales los factores beneficios para la comunidad pueden verse reforzados desde una base común, con objetivos transparentes y un trabajo ético como “nosotres” por parte del área de vinculación territorial y profesionales en el área.

La experiencia, las formas de hacer comunidad deben verse escuchadas de este modo los factores proteccionales pueden verse fortalecidos; del modo en que las vecinas y vecinos del sector, singularidades y representantes de las distintas organizaciones puedan organizarse, generando una vinculación positiva en la toma de acciones, acuerdos, de este modo el proyecto puede avanzar en ideas y un movimiento a través del tiempo.

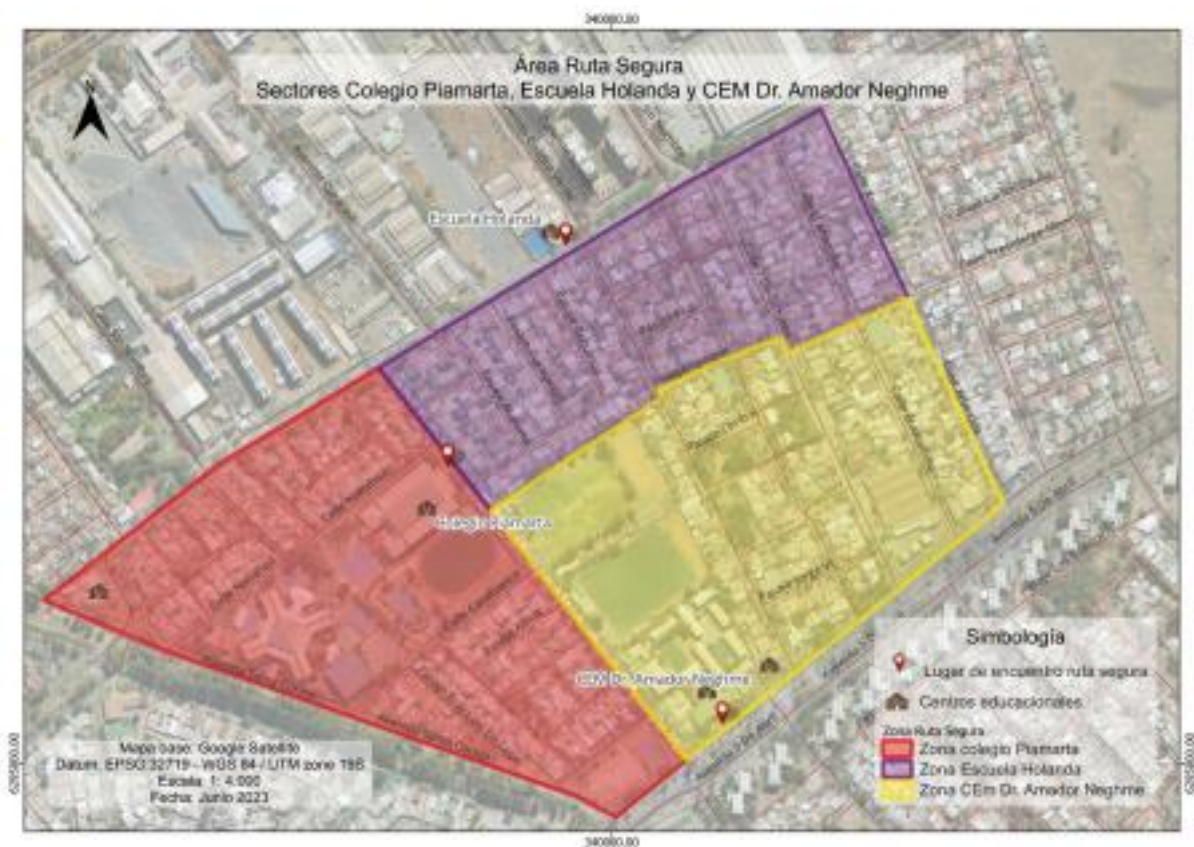
En esta dirección la capacidad de organización que tengan las personas a través del reconocimiento por parte de los implicados dentro del proyecto es clave para la consecución del proyecto

CAPÍTULO 5: SISTEMATIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA

❖ Fase I: El momento de partida - Lo propuesto

5.1. Alcance:

5.1.1 Plano Sector Proyecto Rutas Seguras en la comunidad/ Estación Central



Fuente: Elaboración por parte del Equipo de Vinculación Comunitaria

Nota: Imagen referencial del sector donde se realizó las gestiones del proyecto

El alcance de este proyecto tiene lugar en la Villa las Parcelas sector de la comuna de Estación central; si se logra la factibilidad dentro de los recursos, el capital humano y la llegada con los actores públicos (organizaciones, representantes, juntas de vecinos(a), ferias y clubes deportivos) podría replicarse en otros sectores bajo las mismas condiciones, creando de este modo un proyecto que pueda incorporarse en otros espacios presentes dentro de la comuna. A

continuación se presentaron algunas áreas que estarán dentro del alcance del proyecto:

1. **Mejoras físicas en las rutas:** Se implementarán medidas de seguridad físicas en las calles más afectadas, como iluminación, pintura, cámaras de seguridad, señaléticas, podas, etc. También se realizará un trabajo de recuperación de los espacios, en donde la comunidad retomará hará uso de zonas que generan inseguridad.
2. **Participación comunitaria:** Se fomenta la participación de todos los vecinos, de todas las edades. Esto involucra reuniones informativas, creación de grupos focales, encuestas, talleres interactivos de seguridad y de capacitación de denuncias con el fin de recopilar ideas y sentires de la comunidad y estudiantes del sector.
3. **Campañas educativas:** Es necesario sensibilizar a la comunidad respecto a los riesgos y consecuencias que pueden tener al transitar por lugares u horarios de riesgo, y que deben tomar medidas de autocuidado para prevenir cualquier situación o en consecuencia saber cómo actuar ante ellas.

Valle Verde- Las Parcelas: Dentro de la identificación del territorio se propuso la idea de la separación de las tres zonas señaladas por el plano, que corresponden a zonas determinadas por los tres colegios del sector: Colegio A70 en Amarillo, Colegio Piamarta en Rojo y Holanda en Morado. Durante el diagnóstico a nivel de equipo y de trabajo con las comunidades hemos podido percibir que dentro de la zona existen varias problemáticas que apuntan al mejoramiento del espacio público bajo una perspectiva de seguridad social, puesto que es el espacio, el contexto socio histórico y de experiencias el que propicia el desarrollo de prácticas que atenta con la integridad de un “otro.”

Existen organizaciones privadas y públicas que interactúan entre sí pero que a pesar de este factor no logran disminuir la percepción de inseguridad ya sea por factores de data, es decir de antecedentes históricos del porque ocurren situaciones particulares como por ejemplo

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

conmemoraciones a nivel político, deficiencia de alumbrado público y estado de las calles, al igual que señaléticas y cedés al paso.

A través de la conformación de un Whatsapp comunitario y las experiencias traídas por las sujetas/sujetos del sector existen antecedentes delictuales que según la percepción popular han ido aumentando desde un sentir subjetivo. Como equipo de trabajo el malestar subjetivo se transforma en objetivo para dar soluciones eficientes por medio de los recursos disponibles y la colaboración de las mismas personas además este modo la línea de acción vaya en concordancia con las necesidades explícitas e implícitas de la comunidad.

Por otra parte la propia experiencia de los sujetos que se ven amedrentados por una serie de componentes que van desde malestares en el espacio físico, mal estado peatonal, calles sin señalética o poca iluminación, además de la poca interacción que hay entre organizaciones debilitándose el lazo social o la proyección de una comunidad reforzada desde esas bases.

La idea de islas de trabajo a través de las organizaciones circundantes dentro del territorio que comprenden las juntas de vecinas/vecinos, colegios: Holanda, Piamarta, A70, jardines infantiles, clubes deportivos, empresas, a través de este proyecto, ha ido desarrollando cada vez más la participación ciudadana y el diálogo entre las distintas organizaciones a través de una relación horizontal de relacionarse, a través de las reuniones y actividades que se han podido ir realizada a través de la planificación del mismo proyecto. Como por ejemplo el compromiso para hacer valer sus derechos como ciudadanos, a través de la toma activa de decisiones y la participación entre los distintos actores sociales que se sienten parte de su comunidad, además de la experiencia que traen desde sus historias de vida y su desarrollo dentro del territorio.

Por otra parte en contraposición de las cifras actuales que se registran en la comuna de Estación Central, el grado de estigma que hay dentro de la capital con miras hacia la localidad intervenida, no es tan exacerbada como ocurre con el centro de este sector, puesto que aquí es

donde más situaciones adversas pueden demostrarse en el espacio Público.

No es menor mencionar que dentro del levantamiento de información, la localidad refleja una baja vinculación con el exterior por medio del espacio público y lo que se puede crear desde allí, ya sea física o de manera lúdica, en el trato, en lo que una comunidad puede generar desde una base organizacional fuerte, dirigida a cumplir los objetivos que mantienen los representantes en pos de una articulación en conjunto. Como mencionamos dentro del sector ocurre a nivel muy bajo podemos identificar que la cohesión social está mitigada por antecedentes dentro de la localidad que comprenden relaciones sociales entintadas por antecedentes propios tales como riñas o malentendidos entre algunos representantes, disipación de las fuerzas organizacionales por los horarios de trabajo, la poca motivación del sector en organizar alguna acción.

5.2. Plan de intervención

Las fases contempladas en el proyecto rutas seguras contempla a lo menos cuatro momentos, los cuales serían:

- I. **Familiarización:** Momento donde las personas externas inician su conocimiento de la comunidad y a la vez los miembros de esta comienzan a relacionarse. Este momento permite la sensibilización de la comunidad y sus problemas, para garantizar confianza en el proceso de identificación de necesidades (Montero, 2006).

- II. **Diagnóstico:** Momento que permite la identificación de necesidades y recursos, mediante un conjunto de actividades grupales, por las cuales, se busca que la propia comunidad

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

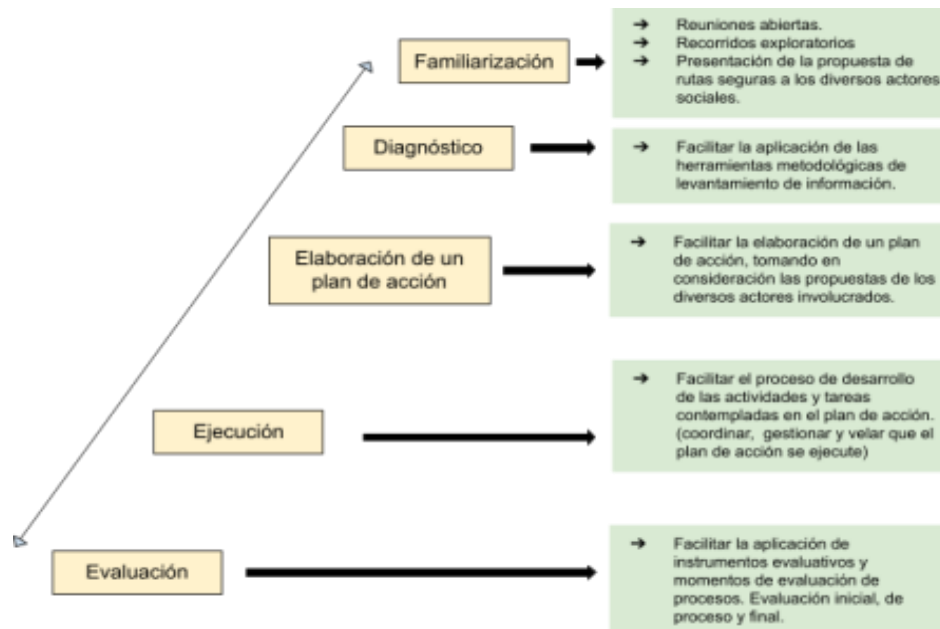
señale aquellos aspectos de su vida en común que se sienten como insatisfactorios o problemáticos y desean transformar (Montero, 2006)

III. Elaboración de un plan: Momento en el que se realizará un plan de acción en consecuencia de las necesidades y sentires que expresen los usuarios.

IV. Ejecución: Momento en el que se llevan a cabo dichas actividades y tareas.

V. Evaluación: Momento en el que la comunidad se detiene a “mirar” la ejecución de las actividades y tareas. Es necesario que la evaluación esté presente y se realice en cada uno de los momentos, de manera de ir fiscalizando y mejorando el proceso.²

5.3. Esquema: Momentos del proyecto en su ejecución



5.4. Calendarización:

Se diseñó un cronograma para administrar las acciones en el territorio e ir de acuerdo a los plazos con la comunidad y la institución. Esto para tener noción de las tareas y ver cómo se van desarrollando las actividades puesto que se necesita una estructura de trabajo para ir evaluando los pasos a seguir.

5.5. Cronograma



❖ **Fase II: Las Preguntas Iniciales**

5.6. ¿Por qué es importante la sistematización de experiencia en el proyecto?

La idea de sistematizar este trabajo comienza desde la base organizacional, de historias y significaciones que tiene el territorio mediante las subjetividades expresadas por medio de las personas. Es tanta la información, la voz que tienen las personas dentro de este sector, por querer hacerse partícipe y vincularse de alguna manera con los organismos del estado que resulta sumamente significativo el recoger las experiencias para traducirlas en conocimiento; conocimiento que es llevado a cabo por los mismos sujetos del territorio y que es guiado por los profesionales, en este caso de la Municipalidad de Estación Central en el área de Vinculación Comunitaria dirigiendo el proyecto por las trabajadoras sociales en Práctica Profesional (PP).

En términos concretos la sistematización:

“Es aquella interpretación crítica de una o varias experiencias, que, a partir de su ordenamiento y reconstrucción, descubre o explicita la lógica del proceso vivido, cómo se han relacionado entre sí, y por qué lo han hecho ese modo.”

Para sistematizar experiencias, Oscar Jara H. pg. 91

Basándose en la recopilación de los datos obtenidos y su posterior análisis desde el trabajo social, la idea de seguridad comunitaria, así como los posibles hallazgos y retrocesos nos permitirán comprender las reales y actuales necesidades tanto en ideas como en acciones a otros territorios son similares características en cuanto a espacio público, privado, económicas, políticas y socioculturales.

Dentro de este método se establecen formas claras en las etapas de trabajo, en donde se expresen

las metodologías, las observaciones y los procedimientos asegurando la sistematicidad, buscando finalmente promover la transparencia de la investigación según lo que manifiestan autores como Grant y Booth (2009)

❖ **Fase III: Recuperación del proceso Vivido**

Para dar paso a este proyecto se ha diseñado una serie de fases y categorías para ir ordenando la información, los momentos de entrega de resultados, observando también que elementos van obstaculizando y cuales son propicios, para seguir desarrollando acciones que vayan en concordancia con las temáticas que se abordan desde lo comunitario, vinculado a formas de seguridad social.

5.7. Familiarización:

El proceso inicial de familiarización se llevará a cabo mediante un primer levantamiento de información y de reuniones con los distintos organismos que comprende la comunidad, además de la creación de un Whatsapp comunitario para que la información pueda llegar a todas las personas que componen el proyecto, se fomente la participación desde una organización desde el territorio que comprende las juntas de vecinos, colegios, clubs deportivos, la dirección de vinculación comunitaria, comerciantes, estudiantes, etc.

Primer levantamiento

Para el primer levantamiento de la información, se realizó en las tres primeras reuniones con la comunidad los días (fechas colocar) un registro de actores claves dentro de la comunidad identificando posibles liderazgos, fuerzas y experiencias que nos puedan aportar al levantamiento de información acerca del sector, ya que esto posibilitará en gran medida a la

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

planificación de las rutas seguras.

*Registro de actores sociales, organizaciones, personas naturales para la composición del proyecto

Nota: Los números de teléfono al igual que los correos electrónicos han sido ocultados para efectos de esta investigación

Reuniones ampliadas

Se realizan reuniones semanales a través de las exposiciones presentadas con los representantes de la comunidad llevar a cabo el proyecto de “Rutas Seguras en la comunidad de Estación Central”

Proponiendo metodologías participativas hacia la comunidad con el fin de reconocer los intereses de cada persona particular para fomentar la cohesión social a través de la comunidad.

- Ver Anexo: *Lincografía de Presentaciones en Power Point*

Registro Fotográfico



Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”



5.8. Diagnóstico

➤ Sesión 1: “Reconociendo nuestro territorio”

Primer Acercamiento

A Continuación se expondrán algunos resultados de lo que fue la marcha exploratoria, realizada con las distintas personas que componen el tejido social y que apuntan a la percepción de inseguridad, por medio de las observaciones que tienen las personas en el espacio público de la localidad.

Como primera fase la destinamos desde la organización como Vinculación Comunitaria de visitar el sitio del proyecto para mapear la ubicación desde una primera instancia preliminar, determinado los espacio que ocupan los establecimientos, los comerciales, las cámaras de vigilancias tanto individuales como comunitarias, la frondosidad de los árboles y la luminaria del sector. Lo anterior para obtener un reconocimiento previo por parte de la dupla de trabajadoras sociales en práctica y el equipo de vinculación comunitaria.

Una Marcha exploratoria también conocida como recorrido de diagnósticos, es una actividad que se realiza con un grupo de personas, donde previamente se definen horarios y rutas a diagnosticar, a esta sesión se le entrega a los participantes diferentes herramientas adjuntas en la sección de anexos, donde la información se encuentra en detalle.

Los beneficios de la marcha exploratoria son la observación directa del sector para poder identificar las diferentes problemáticas y necesidades; obtención de información detallada.

Este primer recorrido nos permitió tener un avistamiento de las problemáticas en las que podrían contribuir las comunidades, identificando de una preliminar los antecedentes del territorio.

Es decir los programas que podemos identificar desde las calles que dan al establecimiento y los programas del territorio identificando los lugares de luminaria, estado de las calles, tránsitos

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

peatonales favorables, accesos y salidas, estacionamientos etc.

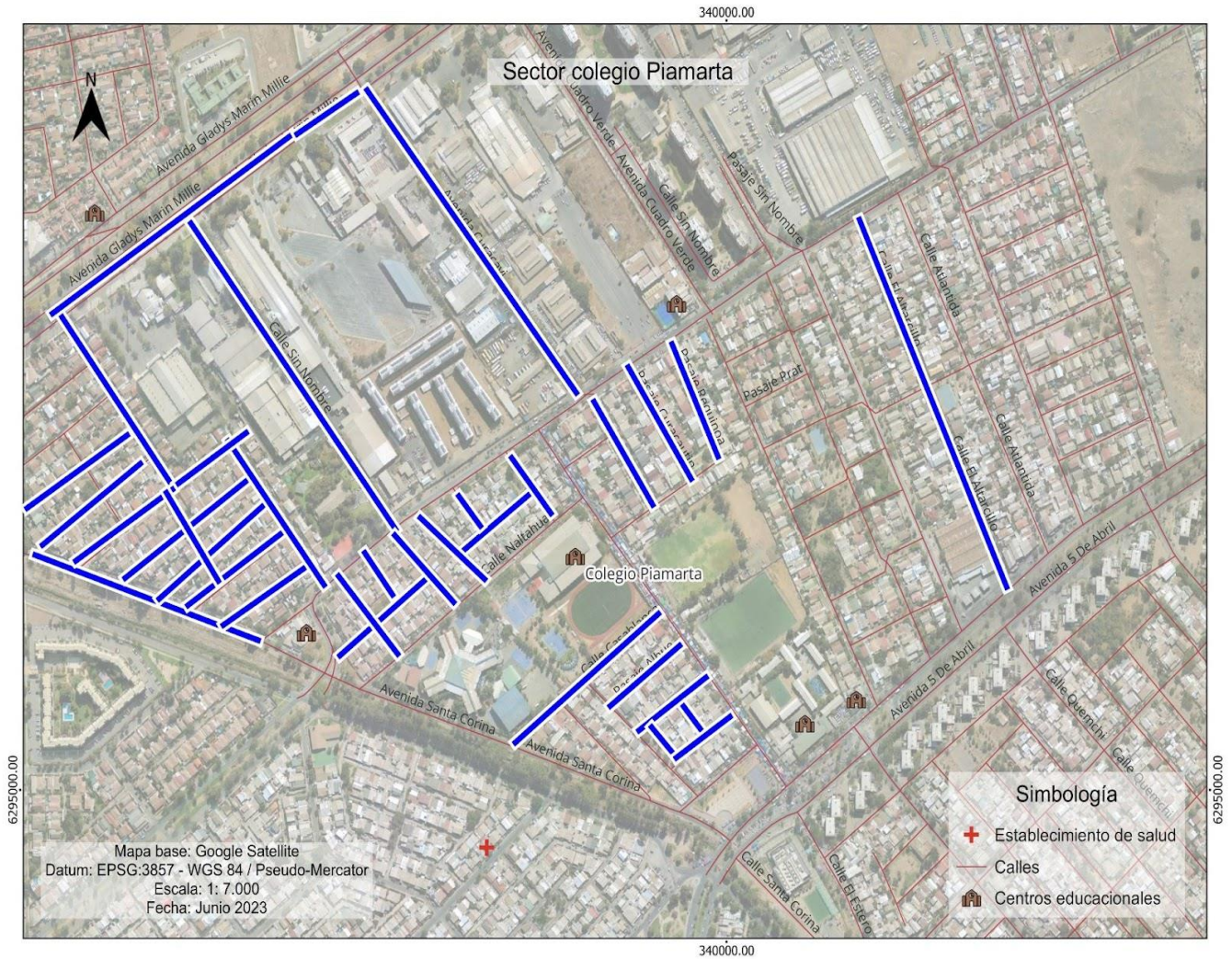
Se utilizó el registro en base a las anotaciones que pudimos recobrar como equipo y el uso de la fotografía para dejar constancia del trabajo realizado.

“Collage del registro del recorrido exploratorio”



Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Plano: Sectores demarcados en donde se ha transitado, para reconocer los elementos públicos en el proyecto.



Fuente: Elaboración propia a partir de los recorridos realizados en el territorio de manera generalizada.

Pauta de registro que se llevó a terreno.

Luminaria Calle/ Casa

Observaciones: En este primer acercamiento como equipo de Vinculación Comunitaria y Proyecto “Rutas Seguras”, se logró establecer un primer reconocimiento a nivel general de los elementos percibidos en el espacio público, la percepción de seguridad e inseguridad del espacio. Al no ser personas del territorio a excepción por el Técnico en cámaras de la Municipalidad de Estación Central no se puede establecer una línea definitiva para entender los fenómenos del territorio, es por ello que desde este punto se comienzan a ideas las presentaciones en torno al proyecto para mostrarles a la comunidad lo que se pudo percibir pero también que se hicieran partícipes de las ideas, de las acciones y de las bases de este

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Proyecto. En esta fase también pudimos corroborar las deficiencias y fortalezas del territorio, pero todo esto de manera general; la sesión de recorrido complementada por 8 personas del Área de Vinculación

Segundo Acercamiento

Objetivo: Que los diferentes actores y actoras de la comunidad reconozcan su propio territorio e identifiquen a través de una pauta de observación: factores situacionales que facilitan el acontecimiento de delitos e incivildades, lugares seguros, lugares inseguros y el equipamiento comunitario (instituciones, almacenes, luminarias, etc.)

Facilitadoras: Denisse Olivares- Valentina Aburto Aliste: Estudiantes en Práctica UAHC - Equipo de vinculación Comunitaria

Duración: Una semana.

Actividad I: Bienvenida y Presentación:

El equipo de trabajo presenta a los participantes del equipo, y juntan a los actores en forma de círculo para que cada uno logre presentarse, sus afines, donde viven en el territorio, esto a modo de rompe hielo, luego de esta secuencia se comienza a explicar los detalles de la actividad, haciendo un resumen de las sesiones anteriores que comprende los lineamientos del proyecto para que “todes” estén al tanto de la información entregada.

Actividad II: La Marcha.

Se dará paso a la conformación de los grupos de trabajo, haciendo que las personas se identifiquen con el sector que más transitan o acomoda recorrer, se estiman grupos de trabajo las cuales deben ser mixtas en género, edad y representación social,(estudiante, apoderado del centro de padres, representante del estamento directivo o docente del colegio, etc.)los cuales deben ir acompañados de un facilitador o facilitadora.

El recorrido que deben hacer estos tres grupos, estará definido por el equipo profesional.

A cada integrante se le entregará una pauta de observación, un lápiz y una tabla de apoyo que facilite la escritura, como presentaremos a continuación:

Herramientas de trabajo

El objetivo de los cuadros elaborados es incorpora la observación y el registro en esta actividad con la actividad, la cual tendrá- como orientación y guía los siguientes elementos para la ejecución-

- Las Configuraciones del territorio: ubicación de colegios; entradas y salidas de establecimientos educacionales, distribución de villas, calles, pasajes, etc.

- Puntos de alta concurrencia como kioscos, almacenes, paraderos, plazas y ferias.

- Problemáticas que afecten o dificulten el tránsito

- Zonas oscuras o con falta de visibilidad, estado de la luminaria.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

➤ Zonas críticas: lugares donde ocurren u ocurrieron delitos o accidentes.

Ítem 1. Espacios seguros e inseguros

1	Ej:Paradero		falta iluminación
2			
3			
4			
5			
6			

Ítem 2. Equipamiento comunitario

1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						

Nota: Esta pauta de trabajo fue dirigida para que los actores presentes pudiesen representar su experiencia en el territorio, como sujeto de derecho y de reconocimiento con la comunidad.

Plano: Demarcación de las zonas por colegios



Fuente: Elaboración Propia: Demarcación de las zonas por colegios como material para la propuesta de la sesión.

-Una vez finalizada la marcha los tres grupos se reunirán en el punto de inicio (Colegio Piamarta).

Actividad III: Plenario de cierre y evaluación de la jornada.

Quien facilita pedirá que se organicen en un círculo en el cual todos puedan verse y escucharse con igual significancia de participación, de manera de compartir, las principales reflexiones de cada persona, en torno a las preguntas colectivas.



Además quien facilita entregará a cada persona una hoja pequeña de papel, se les orienta que cada persona, de forma individual, sin consultar con nadie, escriba lo que ha encontrado de positivo, negativo e interesante en la sesión. Una vez que han llenado las hojas, se solicita que de manera voluntaria se compartan estas apreciaciones al grupo, finalizado, se retiran las hojas.

Herramienta de evaluación de la actividad.

• **Ficha N°1 de evaluación de la actividad.**

Positivo	Negativo	Interesante

Nota: Se recogerán las fichas de observación y el equipo profesional tendrá la tarea de sistematizar la información para preparar la herramienta metodológica y presentar los resultados obtenidos a la comunidad.

Análisis de los resultados de la sesión.

Dada este primer acercamiento metodológico con la comunidad, esperábamos en un principio poder hacer tres recorridos interpretativos con las personas, en distinto horarios y días de la semana: Durante la madrugada, luego en la tarde y finalmente en la noche, pero por temas de tiempos y de querer participar en esta sesión contamos con la mitad del grupo de actores sociales. Suele suceder que dentro de las acciones requeridas en el territorio la participación baje por temas de compromisos, horarios y la disponibilidad en sí. A pesar de este hecho la sesión fue exitosa. Tuvimos algunos inconvenientes al comenzar la metodología puesto que las y los vecinos, no entendían muy bien donde anotar con tantas hojas de trabajo, este hecho nos hizo percatar que la próxima vez deberíamos sintetizar el material entregado y no realizarlo de manera extensa.

Por otra parte se logró conformar un grupo de aproximadamente 15 personas las cuales provenían de distintos espacios tales como estudiantes de los distintos colegios en el sector, representatividades de las juntas de vecinas/vecinos, personas del sector con alta experiencia en el territorio que sirvió como narrativa del espacio al momento de caminar e identificar los elementos públicos, pero también aportando a la comprensión histórica del sector.

Análisis de los resultados:

La información obtenida se interpretará desde una mirada cualitativa del saber para comprender los resultados en base a la experiencia que tienen los usuarios de las diferentes organizaciones del territorio

En el plano a través de la segmentación descrita por los diferentes colores podemos ver que el sector que se encuentra cercano al sector 5 de Abril posee mayor influencia de fenómenos que se traducen en poca luminaria, calles en mal estado al igual que cableado o este se haya de manera peligrosa en el sector; árboles con mucha frondosidad de los árboles o trabajos de poda que no se han alcanzado a completar en su totalidad. Los elementos de televigilancia se sacan de este sector por las razones políticas que suscitan cerca la localidad de Villa Francia por la calle 5 de Abril, en este tramo a través de la gráfica es donde más situaciones adversas ocurren según esta primera información.

La otra sectorización que se puede evidenciar en el plano es la ubicada en el sector norte en las intersección de calle Curacaví c/n Naltahua y Av. Las Parcelas puesto que la mayoría de los encuestados/as identificaron una mayor percepción de inseguridad proveniente del estado de las calles y la baja televigilancia del sector.

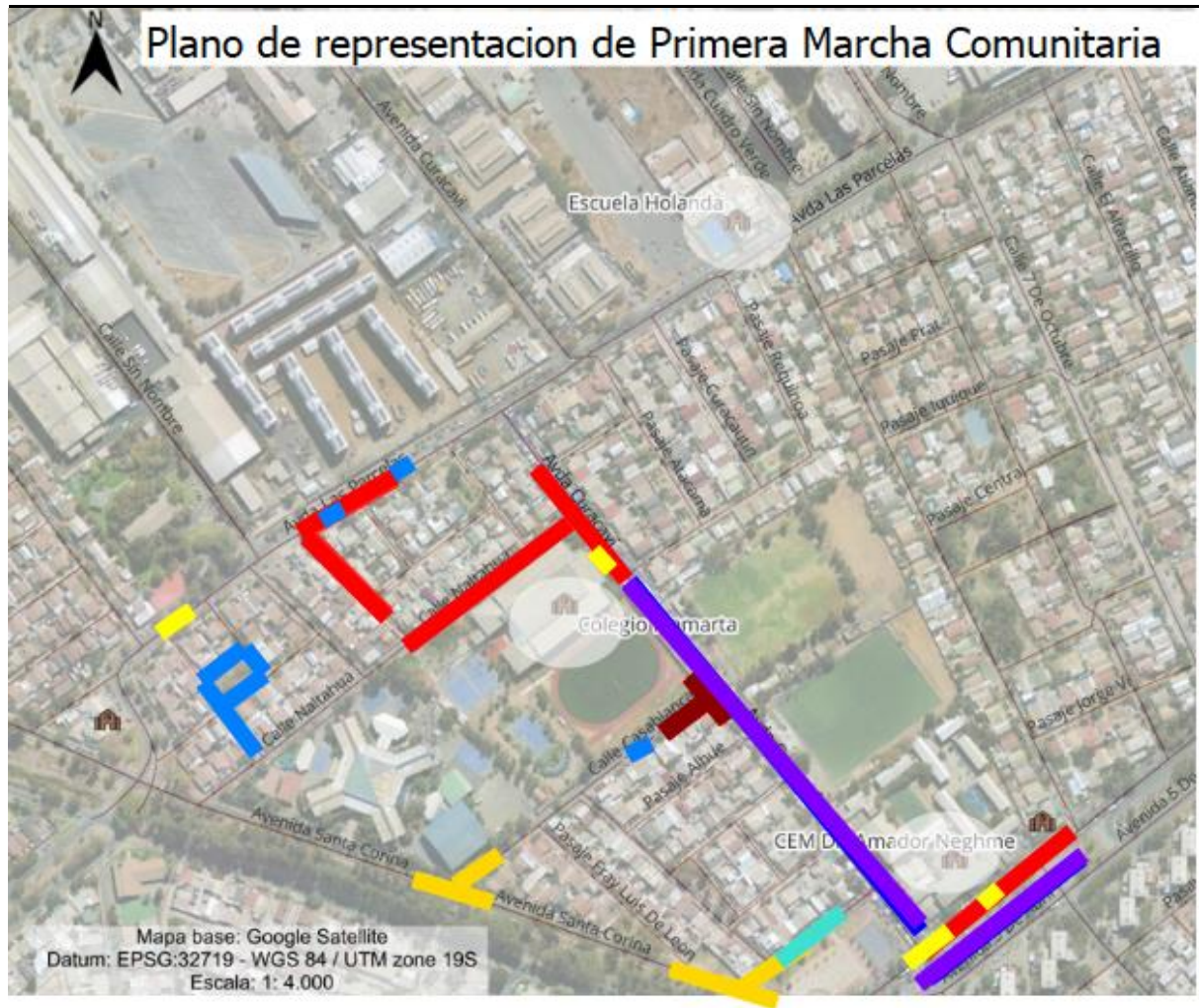
A pesar de que el segmento ubicado con color Rojo más oscuro se encuentra en un sector medianamente tranquilo de igual manera los y las participantes del recorrido mencionaron que este sector propiciaba los hechos delictuales, ya que existe una alarma central pero no se posee información acerca del estado actualmente, por otra parte los participantes mencionaban en el transcurso de dicha localidad que el flujo de estudiantes era variado por la calle Casa Blanca.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

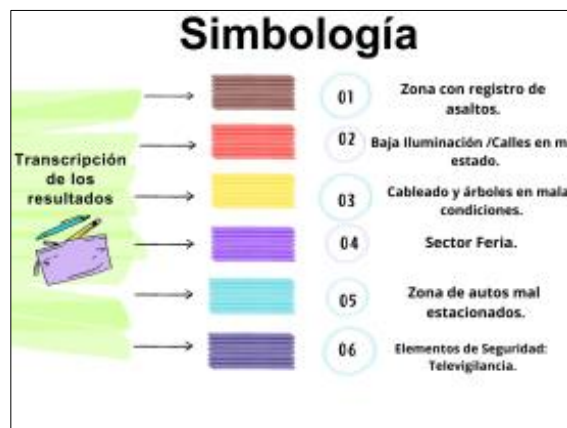
Las líneas Moradas que comprenden el sector de las ferias ubicado en calle Curacaví, crea inconvenientes en el espacio público producto de los residuos que quedan en las sendas donde transitan los/las usuarias del sector, haciendo que las personas caminen por la calle para evitar estanques de agua podrida u agujeros de la misma.

Existen espacios donde la sensación de seguridad se proyecta porque hay una comunidad que invierte y se organiza en el espacio público mediante la utilización de cámaras comunitarias o personales (Segmentación de Líneas Azules) que se encuentra activa en la mantención de áreas verdes, esto se expresa en la zona “P” del plano. Dentro de los resultados obtenidos (*Ver anexo de la Primera Marcha Comunitaria*) se interpretaron de la siguiente forma en este mapa de referencia.

Plano: Representación primera marcha comunitaria



Fuente: Elaboración propia



Recuadro 1.2. Simbología de las líneas de Segmentación

Plano: programas y elementos del espacio público en el territorio



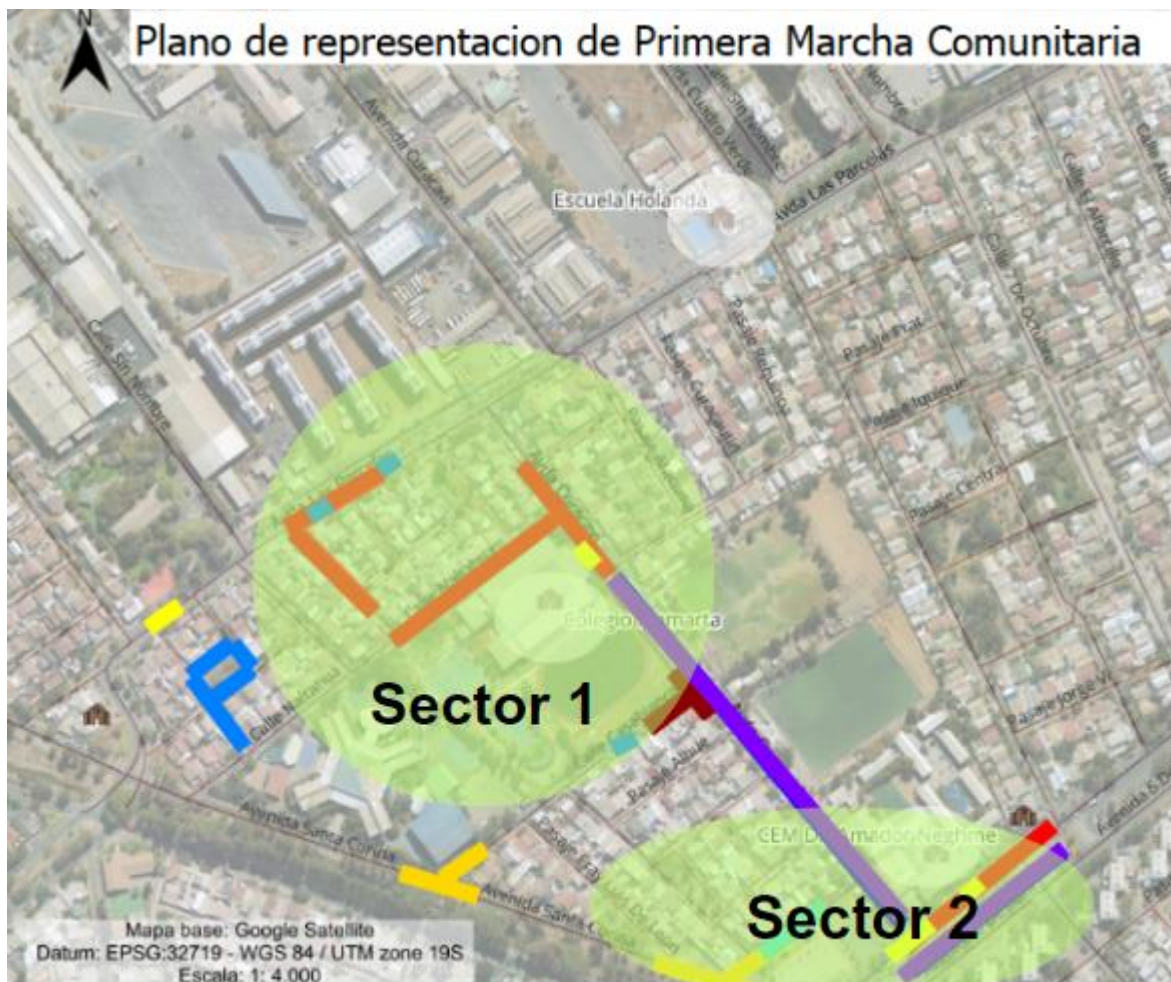
Fuente: Elaboración Propia

-Plano de programas y elementos del espacio público en el territorio, percibido por las personas y la dupla de trabajo social del área de vinculación comunitaria.

Observaciones:

En esta primera etapa del proyecto de levantamiento de información es pertinente destacar estos dos espacios dentro del plano para tener una idea de lo que pasa en dichos sectores, proponer estrategias de intervención comunitaria en donde los/las actores/actrices barriales expresen, también, su capacidad de acción y participación en el plan de actividades por parte de la comunidad y las organizaciones involucradas.

Plano: Representación de Resultados.



Fuente: Elaboración Propia

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. ”

Registro Fotográfico:



➤ Sesión 2: Reuniones:

“Entrega de Resultados”

Actividad: El objetivo de esta sesión será entregar la información georeferenciada en una diapositiva o mapa físico para que los actores de las distintas organizaciones puedan ver los lugares señalados en el territorio, con la información respectante y analizado desde cada sector para que puedan desarrollar propuestas en conjunto con las distintas organizaciones que se encuentran presentes en este proyecto, es decir comités de seguridad, juntas de vecinos, colegiaturas, miembros de del comité de seguridad de la municipalidad. etc.

Se expondrá paralelamente la herramienta a través de un cuestionario para seguir adquiriendo información respecto a la percepción del territorio. *Revisar Linkografía: Presentaciones - ‘PPT Devolución de Resultados Fase Diagnóstica’*

“Reconociendo Nuestro Territorio Sesión Número 2. ”

Como equipo de trabajo se destinó que las siguientes rutas que deberían realizarse en la mañana y otra al anochecer en el territorio para tomar en cuenta la percepción del espacio público en distintos horarios, quedan suspendidas por el estado del clima y la poca convocatoria que tuvo la primera exploración.

Para que el proyecto pueda seguir adquiriendo información sobre no quede con vacíos de tiempos y plazos, implementaremos cuestionarios de carácter online y el uso de las redes sociales para obtener la información que no se pudo recuperar de las exploraciones físicas. Este modo de intervención facilita que la información llegue de modo más expedito a las personas y los resultados se recopilan a lo que ya se tiene realizado con los actores sociales.

➤ **Sesión 3: “Cuestionario Online: Proyecto Rutas Seguras.”**

Se aplicó un cuestionario Online a toda la comunidad y a estudiantes para recopilar información de manera rápida y eficiente. Un cuestionario online permite que un gran número de personas accedan a él fácilmente desde cualquier ubicación, utilizando sus dispositivos electrónicos, como computadoras, teléfonos inteligentes o tabletas. Esto facilita la participación de un amplio espectro de residentes de la comunidad, independientemente de su ubicación o disponibilidad.

Al utilizar un cuestionario online, se evitan los costos y el tiempo asociados con la impresión, la distribución y la recopilación física de los cuestionarios. Además, el procesamiento de los datos recopilados es más eficiente, ya que se pueden automatizar ciertos análisis y generar informes más rápidamente.

Un cuestionario online puede ofrecer la opción de responder de forma anónima, lo que puede alentar a los participantes a proporcionar respuestas honestas y sinceras. Además, se pueden implementar medidas de seguridad para garantizar la confidencialidad de los datos recopilados.

su fin es recopilar información respecto a la sensación de seguridad, a hechos delictivos denunciados y no denunciados, zonas y horarios de mayor riesgo y a visibilizar las dinámicas de tránsito de las personas.

La aplicación del cuestionario se iniciará el día jueves 29, para que los vecinos, habitantes y trabajadores puedan expresar su opinión a través de esta herramienta de trabajo. El plazo para responder será de una semana. Revisar: ***Anexo Resultados del Cuestionario Online.***

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Herramienta de trabajo: “Encuesta Online”

Inicio: **Jueves 29 junio 2023**

Término: **Lunes 24 de julio 2023**

Resultados clave

- Rango etario: El grupo más representado tiene edades entre 20 y 65 años, con un 52% de los encuestados. Los mayores de 65 años son los menos representados, con un 11%.
- Género: El género femenino es el más representado entre los participantes, con un 63% de las respuestas.
- Nacionalidades: La mayoría de los encuestados son de Chile (63%), seguidos por Venezuela (26%) y Perú (4%).
- Relación con la comuna: La mayoría de los encuestados viven en la comuna de Estación Central, Unidad Vecinal N°19 (35%), y muchos estudian o tienen la escuela/guardería de sus hijos allí.
- Zonas más transitadas: La Zona Amarilla es la más frecuentada por los participantes, con un alto porcentaje de personas que viven, trabajan, estudian o concurren habitualmente en esa área.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

- Percepción de seguridad: La mayoría de los encuestados se siente "Muy seguro" o "Seguro" durante el día, mientras que durante la noche y la madrugada, predominan las respuestas de "No tan seguro" o "Nada seguro".
- Iluminación y señalización: La percepción sobre la iluminación y la señalización es mixta, con un mayor porcentaje considera que la considera insuficiente.
- Experiencia de delitos: Un alto porcentaje de los encuestados ha sido víctima de delitos en las zonas mencionadas, siendo el robo con violencia y el acoso sexual las experiencias más reportadas.
- Percepción de probabilidad de delitos: Una proporción considerable de los encuestados percibe una probabilidad significativa de ser víctima de delitos en las zonas mencionadas.
- Comentarios y sugerencias: Los encuestados mencionan la necesidad de más iluminación, cámaras de vigilancia y señalización en áreas problemáticas, como las cercanías del colegio Pía Marta.

Resultados preguntas abiertas

Los siguientes resultados han sido abstraídos del resultado del cuestionario online, resultados que han sido elaborados de manera anónima en el último apartado.

- ¿Tienes algún comentario o idea que quieras compartir para mejorar la seguridad?
- ¿Existe algún cruce peligroso o intersección complicada en las rutas?

Recomendaciones	Intersecciones/ calles.	Comentarios
<p>“Deberían pintar paso de cebra en las parcelas donde están los edificios nuevos ya que mucha gente llega y cruza y los autos vienen de una curva por lo que no se ve bien”</p>	<p>“5 de abril con Curacaví”</p>	<p>“En todos los paraderos asaltan con pistolas y en el día no se puede salir está demasiado malo el sector necesitamos ayuda para poder vivir más tranquilos.”</p>
<p>“que tiene que tener cuidado en las calles porque están muy peligrosa y los robos”</p> <p>“Faltó agregar las rutas que se hacen hacia pajaritos para tomar o bajarse de la micro. También son peligrosas y gran cantidad de alumnos toman esa ruta y han habido muchos asaltos”</p> <p>“Cuando sacan los semáforos deberían poner carabineros dirigiendo el tránsito para que los estudiantes y trabajadores puedan cruzar, a veces tardan hasta 4 días en instalarlos nuevamente y es súper peligroso.”</p>	<p>“Frente al Liceo 70 cruzando a la feria había un paso de cebra que ya no se ve absolutamente nada , para que por favor lo pinten”</p> <p>“-Luis Infante Cerda con 5 de Abril es un cruce peligroso cuando retiran los semáforos y demoran demasiado en reponerlos. Además últimamente están sin luces los semáforos.”</p> <p>-”Santa Corina con las Parcelas, mala visibilidad y es fundamental un semáforo”</p>	<p>“-Si es muy peligrosos para todos la gente”</p> <p>“Calles muy solitarias y oscuras, constantemente hay asaltos, robos a las casas, hasta robos de autos. Pocas rondas de carabineros, seguridad.”</p> <p>“-Muy poca iluminación mucha delincuencia”</p>

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

<p>"Debe haber más patrullaje de seguridad ciudadana en</p>	<p>"-Si es posible aumentar o agregar ruta de I03, llegó</p>	<p>"-Ay mucho peligro y también acosos s3xu@1, y</p>
---	--	--

<p>Las zonas de alto tránsito peatonal. Y esquinas más concurridas"</p>	<p>mucha gente y cuesta tomar micro, además no siempre para, en curacavi con las parcelas"</p>	<p>Mucha violencia dentro y afuera del Colegio. "</p>
<p>"Pasos de cebra en frente del colegio y seguridad fuera del colegio"</p> <p>"-Considero que se debería de mejorar las calles de la 5 de abril y el cruce de del paradero A70, los semáforos casi siempre están descompuesto y es un peligro porque pasan jóvenes diariamente por allí"</p>	<p>"5 de abril frente al polideportivo sobre todo los días de feria y cuando hay protestas para fechas emblemáticas qué no hay semáforos"</p>	<p>"-Algunos semáforos no funcionan en ocasiones".</p> <p>"-Yo quiero que debería haber más seguridad en la zona, como carabineros, luces, y cosas así. "</p>
<p>"Mas seguridad y alumbrado".</p> <p>"Más iluminación, más carabineros y control"</p>	<p>"Intersección complicada 5 de abril con Luis infante constantes asaltos y semáforos apagados"</p> <p>"-Digamos que falta un cruce directo en la esquina de simón bolívar antes de llegar a lo Errázuriz, poner veredas sobretodo en el sector de estacionamiento de las punta diamante e indispensable arreglar las calles que están llenas de hoyos peligrosos"</p>	<p>"-Los semáforos de 5 de abril no está sincronizados muy corto el cruce. "</p> <p>"Muy peligroso el sector y lugares aledaños Mencionados más arriba, sobre todo de noche, pésima iluminación y seguridad. "</p>
<p>"-Carabineros cerca de los colegios"</p>	<p>"-Si, en el paradero A70 el cruce hacia el colegio ...es complicado y peligroso"</p>	

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

<p>“-Por qué existen más presencia policial”</p>	<p>“-Avenida Curacavi con 5 de Abril y Santa Corina con 5 de abril”</p>	
<p>“Que Haiga Seguridad Fuera Del Colegio”</p>	<p>“-Santa Corina, Las parcelas / Bunster”</p>	

<p>“-Que apliquen buena seguridad”</p>	<p>“A mí me asaltaron en el santo lomito la verdad es un lugar poco concurrido a algunas horas del día sugiero que por ese sector se vea algo para alguna solución por qué no es tan seguro”</p>	
<p>“-Lo Carabineros Muy Pocos Pasan Tienen Q Pasar Más A Diario”</p>	<p>“Santa corina con Errázuriz el cruce es demasiado peligroso, no respetan el paso de cebra”</p>	
<p>“Que haya algún guardia en cada colegio para evitar robos a escolares”</p>	<p>“-En el cruce del colegio para ir a el otro paradero que está al frente, los alumnos cruzan así esté en rojo el semáforo y es peligro para los niños”</p>	
<p>“-Sería muy importante y provechoso si existiese presencia de carabineros en el sector tanto en el día como en la noche. ”</p>	<p>“-Las calles que están alrededor del colegio todas tienen poca iluminación ,son oscuras tenebrosas poca señalización para los niños mucho vehículos en la mañana llegan y pasan debería estar mínimo carabineros en la mañana hay a la entrada de los niños y a la salida por los 2 lados Básica y media sobretodo”</p>	

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

<p>“Que se pueda colocar una caseta con un guardia de seguridad.”</p>	<p>“-Si, el semáforo que debería indicar el cruce de la avenida 5 de abril NO FUNCIONA muchas veces nuestros niños cruzan a la Luis infante cerda SIN LA LUZ DE AVANCE”</p>	
<p>“-Mayor vigilancia en la zona, recorridos más frecuentes de seguridad municipal y carabineros”</p>	<p>“-En las paradas suelen ocurrir muchas cosas inseguras como robos, violencia y acoso deberían ser más seguras”</p>	
<p>“Volver a colocar cámaras e iluminar más las calles.”</p>	<p>“-Si, frente al liceo 70”</p>	

--	--	--

<p>“-Sería una buena idea colocar más iluminación fuera del liceo ya que normalmente los robos ocurren en la madrugada en la noche, y de esta manera se evitarían robos”</p> <p>“Sería mejor más paz ciudadana policías en la calle, más paso de cebra más iluminación en las calles”</p>	<p>“Todo el entorno del colegio pía marta es bastante inseguro. He visto asaltos y tocaciones a estudiantes del colegio. Faltan cámaras de vigilancia más iluminación con luces Led. Más patrullas en las mediaciones del zanjón de la aguada vive gente que salea asaltara los transeúntes. Tránsito hace más de 20 años por esos lugares. Paradero de santa corina frente a la pía marta. Bastante peligroso para quienes esperan locomoción... Mucho asalto!!!”</p> <p>“-El paradero de las parcelas esquina curacaví está muy mal ubicado, quedas en la esquina de una vereda con empresas con muy poca iluminación, en esa vereda hay cuadras en todas direcciones donde no hay nadie que pueda presenciar un acto delictual y donde cualquier delincuente puede arrancar sin que nadie pueda hacer nada, aparte la iluminación es pésima, hay un árbol al lado del paradero, muchas veces cortan ramas tapan la visión del paradero, siempre hay basura, y en general en toda esa cuadra vereda hay cero iluminación, sobre todo para la gente del condominio nuevo para los de la villa atardecer de la alameda, que tienen que bajarse ahí caminar, ya es un paradero donde han habido asaltos robos mano armada, igual que en</p>	
---	--	--

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

	<p>El paradero de ida hacia el centro que es curacaví con las parcelas. Hace poco pintaron un cruce peatonal en las parcelas con curacavi, como es nuevo muchos conductores no lo respetan, podrían poner un semáforo iluminarlo de alguna forma, los que no pasan por ahí seguido ni saben que está ahí, es cosa de tiempo para que haya un accidente si es que ya no ha habido alguno.”</p>	
<p>“-Vera carabineros paz ciudadana haciendo más patrullaje”</p> <p>“-Arreglar los hoyos del sector. Los lomo de toro que están al frente del colegio y ver portones cerrados durante la tarde en los pasajes aledaños.”</p>	<p>“En las parcelas desde el condominio social nuevo, la gente cruza descuidadamente por la avenida hacia los negocios. Además se han producido riñas en la Calle.”</p> <p>“Al frente del colegio”</p>	
<p>“Los semáforos no tienen la señalización para cruzar muy clara, eso puede ocasionar accidentes y regularmente los estudiantes pasan corriendo esas calles.”</p>	<p>“Si el cruce de Luis infante con 5 de abril y el puente del frente del colegio”</p>	
<p>“-Quiero sugerir que existan más luminarias, sirenas de alarma de robos, poner fotos de los delincuente en las paradas de buses, autoridad a los de paz ciudadana para detener los ladrones,y que puedan usar armas para defendernos.”</p>	<p>“-Curacavi con las parcelas”</p>	

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central."

- "También que se fijen en	"-El tránsito en el sector	
----------------------------	----------------------------	--

una avenida principal santa corina camino a pajaritos ya que está bastante solo por ahí posta los alumnos por el canal"	Curacaví/Simón Bolívar/Av. Errázuriz por ambos sentidos de 5 de Abril requiere fiscalización urgente y demarcación para q los vehículos no crucen por el bandejón central generando accidentes e inseguridades, sería ideal la instalación de un semáforo en 5 de Abril con Santa Corina ambos lados para un tránsito organizado de personas (sobretudo alumnos) y vehículos, lo mismo la fiscalización de vehículos que incumplen la normativa de tránsito vigente. "	
"Más seguridad en las afueras del colegio piamarca. Me robaron a mano armada al lado de la entrada y quedé traumada nunca veo seguridad allí"	"Por la salida de media en la esquina de cruce que ahiga un cruce de cebra"	
- "Es necesaria más presencia policial, yo vivo acá y hace años que no veo carabineros, quizá a pasado alguna vez pero han Sido tan pocas que no he alcanzó a visualizarlos."	"-Santa Corina con Simón bolívar"	
"-Más iluminación"	"-El cruce peligroso es el de 5 de Abril con Santa Corina, sobretudo los días de feria -En curacaví esquina Casablanca"	

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

<p>“Que apliquen la seguridad”</p>	<p>“-Punta de diamante durante la madrugada -Paso peatonal justo donde comienza cerrillos, con estación central pasada peligrosa.”</p>	
------------------------------------	--	--

	<p>“Falta la zona de lo Errázuriz la cuál es la más insegura y más oscura pues por esta zona transitan de igual forma muchos estudiantes solos.”</p>	
	<p>“Si la micro que viene de pajaritos y se para en frente del colegio en ese cruce Justo he visto varios accidentes ya que no hay paso peatonal, de igual manera niños y adultos cruzan por ser más fácil para llegar al colegio”</p>	
	<p>“-Falta señalización de existencia de colegio, reductores de velocidad, esos semáforos de solo precaución y el Cruce de Sta. Corina con las parcelas es muy peligrosos”</p> <p>“-Si en San Alberto Hurtado”</p>	
	<p>“-Las parcelas y curacaví”</p>	
	<p>“5 de abril”</p>	

Resultados a Nivel General del Territorio

Ítem 1. Caracterización de la población.

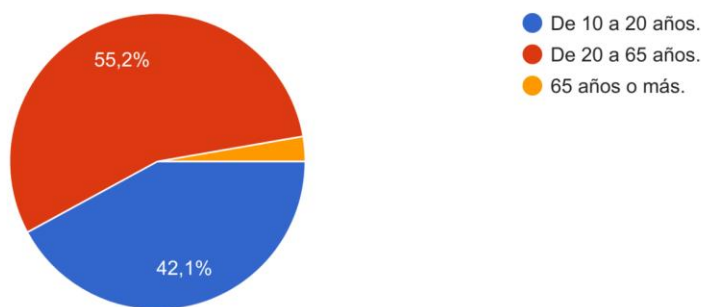
Pregunta N° 1: ¿En qué rango etario te encuentras?

En esta pregunta respondieron 404 personas, de las cuales

- De 10 a 20 años: 170 personas.
- De 20 a 65 años: 223 personas.
- De 65 años o más: 11 personas.

¿En qué rango etario te encuentras?

404 respuestas



La pregunta sobre el rango etario permitió obtener una visión demográfica de los participantes en la encuesta. La mayoría de los encuestados se encuentran en el rango de 20 a 65 años, representando aproximadamente el 52% del total de encuestados. A su vez, el grupo de 65 años o más es el menos representado, conformando alrededor del 11%, aunque se le atribuye la baja participación a la metodología de encuesta online y el bajo manejo de elementos tecnológicos de los adultos mayores de la comuna.

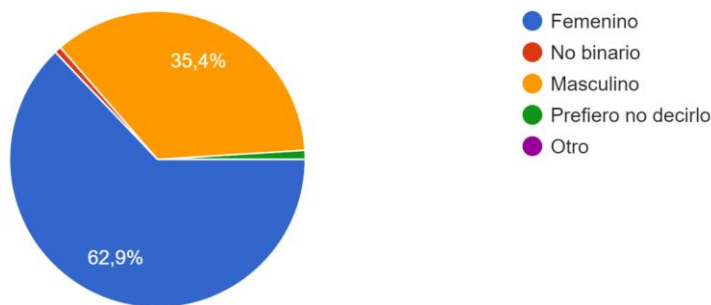
Pregunta N°2: ¿Con qué género te identificas?

En esta pregunta de las 404 personas que participaron dijeron lo siguiente:

- Género Femenino: 254 personas.
- Género masculino: 145 personas
- Género no binario: 3 personas.
- Prefiero no decirlo: 4 personas.

¿Con que género te identificas?

404 respuestas



El género femenino fue el más representado entre los participantes, conformando la mayoría de las respuestas, seguido por el género masculino. Los géneros no binarios y aquellos que prefirieron no decirlo también estuvieron presentes en la muestra, aunque en menor medida.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

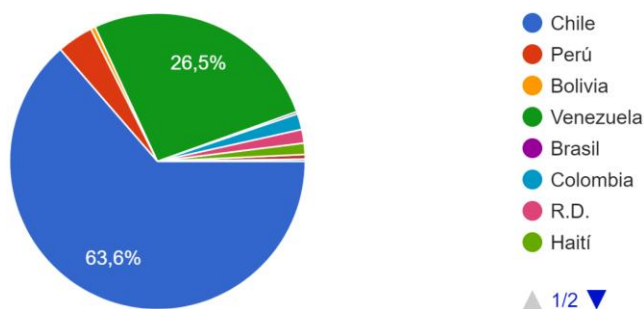
Pregunta N°3: ¿Cuál es tu país de nacimiento?

De las 404 personas que participaron de la encuesta, la nacionalidad que indicaron fue la siguiente:

- Chile: 257 personas.
- Perú: 16 personas.
- Bolivia: 2 personas.
- Venezuela: 107 personas.
- Brasil: 1 persona.
- Colombia: 7 personas.
- R.D.: 6 personas.
- Haití: 5 personas.
- Ecuador: 2 personas.
- Argentina 1 persona.

¿Cuál es tu país de nacimiento?

404 respuestas



El grupo más representativo de nacionalidades entre los participantes fue el de Chile con un 63%, seguido de Venezuela con un 26% y Perú con un 4%. Aunque en menor medida, otras nacionalidades

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

como Colombia, República Dominicana, Haití, Bolivia, Ecuador, Brasil y Argentina también estuvieron presentes en la muestra.

Ítem 2. Relación con el territorio.

Pregunta N° 4: ¿Cuál es tu relación con la comuna de estación central, en la unidad vecinal N°19?

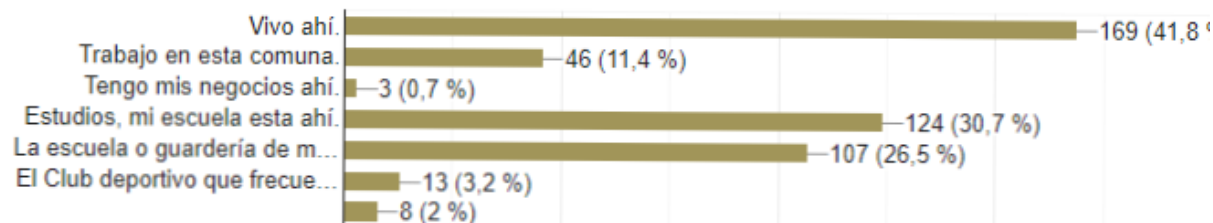
- Vivo ahí: 169 personas.
- Trabajo en esta comuna: 46 personas.
- Tengo mis negocios ahí: 3 personas.
- Estudio, mi escuela está ahí: 124 personas.
- La escuela o guardería de mis hijos está ahí: 107 personas.
- El Club deportivo que frecuento está ahí: 13 personas.
- Mis padres viven ahí: 1 persona.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

¿Cuál es tu relación con la comuna de estación central, en la unidad vecinal N°19?
(ver mapa de la siguiente pregunta)



404 respuestas



La mayoría de los encuestados indicaron que viven en la comuna de Estación Central, Unidad Vecinal N°19, lo que representa la relación más común. Además, un número significativo de personas señaló que estudian o tienen la escuela/guardería de sus hijos en esa comuna. Algunos también mencionaron que trabajan o frecuentan un club deportivo en la zona, mientras que una pequeña cantidad tiene negocios o familiares (padres) que viven ahí.

Pregunta N° 5 ¿En qué zonas vives, trabajas, estudias o concurren de forma habitual? Elige la zona según el color del mapa.

En esta pregunta respondieron 404 personas que indicaron las zonas que transitan y los motivos por los cuales transitan esas zonas.

Zona Roja

- Vivo ahí: 82
- Trabajo ahí: 20
- Estudio ahí, o mis hijos estudian ahí: 163
- concurre habitualmente, otros motivos 139

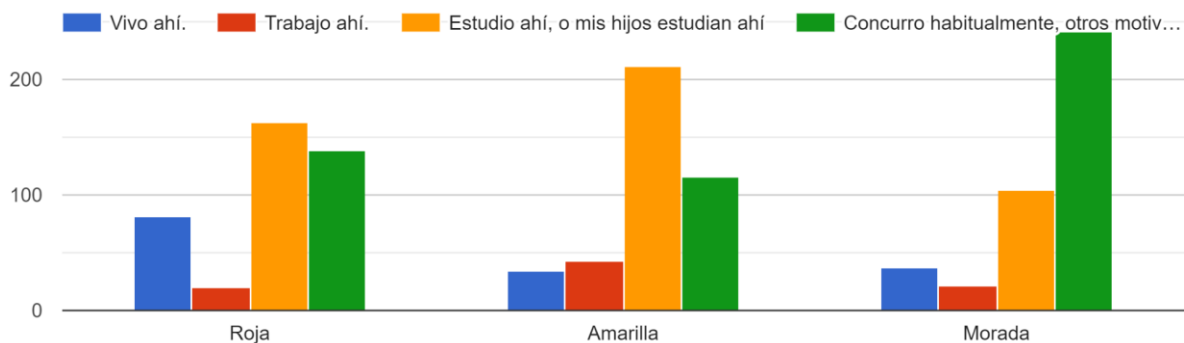
Zona Amarilla

- Vivo ahí: 34
- Trabajo ahí: 43
- Estudio ahí, o mis hijos estudian ahí: 212
- concurro habitualmente, otros motivos: 115

Zona Morada

- Vivo ahí: 37
- Trabajo ahí : 21
- Estudio ahí, o mis hijos estudian ahí : 104
- concurro habitualmente, otros motivos: 242

¿En que zona vives, trabajas, estudias o concurre de forma habitual? Elige la zona según el color.



El análisis de las respuestas proporcionadas revela que la Zona Amarilla es la más frecuentada por los participantes, con un alto porcentaje de personas que viven, trabajan, estudian o concurren habitualmente por otros motivos en esa área. Esto sugiere que la Zona Amarilla puede ser una zona de gran actividad y relevancia para los encuestados.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central."

Por otro lado, la Zona Morada también muestra una presencia considerable, con un número significativo de personas que viven, estudian o concurren habitualmente por otros motivos en esta zona. Esto indica que la Zona Morada también es relevante para una parte significativa de los encuestados.

En cuanto a la Zona Roja, aunque es menos frecuentada que las otras dos zonas, cuenta con una cantidad considerable de personas que viven, estudian o concurren habitualmente por otros motivos. Esto sugiere que la Zona Roja también tiene su importancia para algunos participantes.

El 12.61% de las personas viven ahí.

El 6.93% de las personas trabajan ahí.

El 39.54% de las personas estudian ahí o sus hijos estudian ahí.

El 40.92% de las personas concurren habitualmente ahí por otros motivos.

Observaciones:

Según los datos proporcionados, la Zona Amarilla es percibida como la más segura por la mayoría de los encuestados, durante el día. Esta zona es la más frecuentada. Sin embargo es la zona donde más se señalan hechos delictuales

En contraste, la Zona Roja es percibida como la más insegura por muchos de los encuestados, especialmente durante la madrugada y la noche. Esta zona presenta una mayor cantidad de respuestas negativas en términos de seguridad.

La Zona Morada muestra una percepción de seguridad intermedia, con una mayor proporción de respuestas de "No tan seguro" en los tres horarios (madrugada, día y noche).

➤ **Sesión 4: “Reunión presentación de resultados.”**

Objetivo:

Dar a conocer a las personas implicadas en el proyecto ruta segura los resultados arrojados del formulario y el catastro de cámaras de televigilancia y alarmas comunitarias, para direccionar el trabajo a seguir.

Momento de inicio.

Dar contextualización del proceso realizado hasta la fecha actual, enfatizando en el “cierre” preliminar de la etapa de diagnóstico.

Momento de desarrollo.

Se realizará la presentación del PPT (*Ver Linkografía Presentaciones PPT*) con las siguientes temáticas:

- Terminologías.
- Presentación de información de caracterización.
- Presentación de información de percepción de seguridad.
- Presentación de catastro.
- Presentación de propuesta de acción.

Momento de cierre.

Espacio para preguntas y para brindar las indicaciones para la próxima sesión.

- Día y lugar próxima sesión
- Conformación de grupos
- Entrega de insumos (Propuesta de acción y resumen de resultados)

Nota: Dado que esta sesión tiene un carácter operativo la metodología se basa en la estructuración de una reunión abierta.

➤ **Sesión 5: “Trazado de ruta e identificación de vecinos y vecinas claves.”**

Cartografía Representativa

Para este proceso de intervención se recurrirá a la cartografía como método para identificar los principales fenómenos expresados por la comunidad por medio de la marcha exploratoria y los cuestionarios online.

“La cartografía social, considerada como un instrumento de IAP, de construcción y reflexión colectiva basada en las experiencias vividas y en el espacio construido por las comunidades, permite a través de herramientas como los mapas demarcar territorialmente, por parte de los actores interesados, aquellos elementos relevantes y que potencializan su desarrollo, bajo la premisa de que es necesario conocer el espacio para poder vivir en él.” Betancurth Loaiza, D. P., Vélez Álvarez, C., & Sánchez Palacio, N. (2020). Cartografía social: construyendo territorio a partir de los activos comunitarios en salud. *Entramado*, 16(1), 138-151.

Objetivo:

Identificar los posibles factores de riesgo y sectores inseguros percibidos por los habitantes a través de iconografías y segmentaciones expresadas con colores, para su posterior análisis con el fin de entregar esta información a la comunidad y proponer propuestas de acción en coordinación con los agentes sociales y organizaciones barriales.

Proceso / Resultado

El desarrollo de esta metodología como instrumento para la comunidad nos permite traducir el malestar percibido por las personas a través del análisis de los resultados obtenidos.

Desde la identificación de los elementos percibidos como inseguros e inseguros además de los elementos comunitarios distinguidos por los participantes

Momento de inicio. Actividad de romper hielo.

“Ordenarse Por Edad”: Dinámica de Comunicación y Trabajo en Equipo.

Objetivo de la dinámica: “Ordenarse Por Edad”:

- Ejercitar e identificar la capacidad de comunicación no verbal
- Buscar un código común no verbal que posibilite una comunicación eficaz
- Practicar interacciones no verbales.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Quien coordina les comunica a las participantes que el objetivo es formar una fila ordenada por fecha de nacimiento de derecha a izquierda. El reto debería realizarse en un plazo no mayor a 30 minutos. Las condiciones para realizar dicha actividad es que los participantes se comprometan a no hablar ni escribir. Tampoco pueden utilizarse calendarios ni otro material.

Momento de desarrollo.

Identificación de vecinos y vecinas

Luego de la actividad de rompe hielo se les pedirá a los y las participantes que se identifiquen a través de una tarjeta de presentación que deberán llenar y exponer a los demás participantes. Esto para que podamos reconocer con qué personas vamos a trabajar y entre ellos/ellas mismas se genere una cercanía al momento de trabajar el mapeo participativo.

Tarjeta de presentación



DIBÚJO DE MI

MI NOMBRE ES: _____

VIVO EN: _____

MI NÚMERO ES: _____

¿EN QUÉ ORGANIZACIONES PARTICIPO? : _____

¿CUÁLES SON MIS CUALIDADES?: _____

¿CÓMO PODRÍA APOYAR EN ESTE PROYECTO?



Trazado de la ruta.

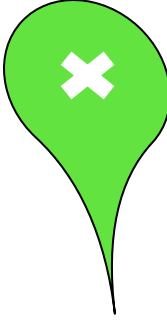
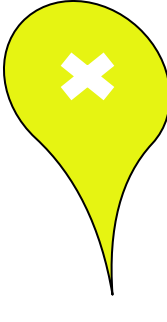
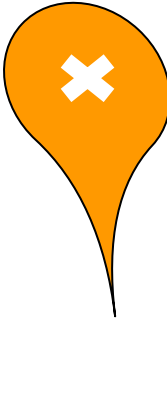
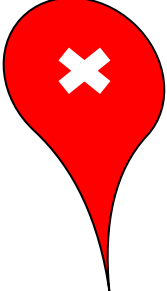
Finalizada la actividad anterior, se solicitará a los y las participantes que se sienten en círculo, al interior del círculo se ubicará el mapa a gran escala, se dispondrán diversos lápices además de un resumen de los resultados del catastro de luminarias, cámaras y alarmas, en base a estos resultados se les pedirá que dialoguen y tracen la ruta que ellos y ellas creen sería la más óptima.

Recursos	Preguntas para orientar el Trazado de la Ruta	Propósitos a través de los recursos	Observaciones
Plumones, Adhesivos, Mapas, Material Catastrado	-¿Dónde viven? -¿Cuáles son sus recorridos diarios/habituales por el territorio? -¿Cuáles son las áreas verdes? -¿Qué zonas consideran seguras? -¿Qué zonas consideran inseguras?	La idea es que las personas tracen con plumón la ruta oficial con color negro, para ellos deben identificar a través de una simbología existente los lugares inseguros, seguros, intermedios etc. Los adhesivos o post-it serán para que escriban la percepción que tienen al transitar por ciertos lugares o zonas. Los participantes pueden dibujar, expresar en el plano elementos identitarios.	En razón de la convocatoria, si supera las 20 personas, se recomienda trabajar en 2 o 3 grupos de 5 participantes, en lo posible se recomienda que por cada mesa este un monitor o monitora que facilite el proceso de problematización enfatizando en los recursos catastrados y las percepciones recogidas en el formulario.

Nota:

Se dispondrá de esta escala en formato de stickers para georeferenciar las distintas percepciones que tienen las personas.

Escala de seguridad.

Nivel de seguridad	Significado	Iconografía
<p>1 Muy segura</p>	<p>- Zonas seguras: Áreas con bajos índices de criminalidad y violencia. -Bajo riesgo de robos o asaltos. -Presencia de vigilancia y patrullaje frecuente. -Espacios públicos bien iluminados y mantenidos.</p>	
<p>2 Un poco segura</p>	<p>-Zonas generalmente seguras pero con algunos incidentes menores. -Posible presencia ocasional de delitos menores. -Áreas residenciales tranquilas con buena seguridad.</p>	
<p>3 Insegura</p>	<p>-Riesgo moderado de crímenes como robos y hurtos. -Algunas zonas pueden ser inseguras, especialmente durante la noche. -Se recomienda precaución en áreas concurridas y transporte público..</p>	
<p>4 Muy insegura</p>	<p>-Zonas con altos índices de criminalidad y violencia. -Riesgo significativo de robos, asaltos o vandalismo. -Es posible la presencia de grupos delictivos o áreas peligrosas.</p>	

Elaboración: Denisse Olivares- EPP (Estudiante Práctica Profesional)

Momento de cierre. Plenaria.

Una vez que cada equipo haya finalizado el trazado de su ruta, quien facilita pedirá que se organicen en un círculo, de manera de compartir, las principales reflexiones de cada persona y presentar el porqué del trazado de la ruta.

Algunas de estas preguntas pueden ser:

-¿Cómo se sintieron realizando esta actividad?

-¿Qué aprendieron?

-¿Con qué impresión terminan esta jornada?

➤ **Sesión 6: “¿Con qué actores contamos para impulsar la ruta?”**

Momento de inicio. “El cuadro”: Actividad de rompe hielo.

Todas las personas participantes entran a un recuadro sin que nadie quede por fuera. Permite generar reflexión sobre la necesidad del trabajo en equipo y de la inclusión para la construcción de la organización comunitaria.

Quien facilita hará dos cuadros en el piso, uno más pequeño que el otro. Se les solicitará a las personas participantes que entren en el cuadro grande donde entran todas sin dificultad, luego se les pide que entren en el más pequeño haciendo que ningún participante quede por fuera.

Momento de desarrollo:

Socio grama: Elaboración de mapeo de actores

Finalizada la actividad anterior se dará paso a la construcción de una matriz de doble entrada o sociograma para identificar a actores públicos o privados, organizaciones de la sociedad civil, instituciones, etc., y conocer sus acciones y objetivos del por qué están en el territorio y su

Posicionamiento frente a la problemática o área de interés para establecer conexiones estratégicas

La idea es la siguiente, se realizará una matriz en tamaño grande y se ubicará al centro, se les solicitará que definan la pregunta inicial la cual puede ser

¿Qué actores aportan u obstaculizan la ejecución de la ruta?

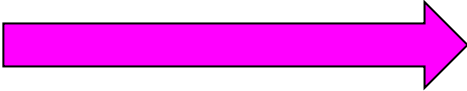



Luego, se realizará una lluvia de ideas con instituciones, organizaciones de la sociedad civil, organizaciones del sector informal, instituciones públicas y privadas que reconozcan.

Nota: Se sugiere que el equipo facilitador lleve un listado de instituciones municipales, listado de almacenes y listado de empresas privadas que funcionan en el territorio para movilizar la actividad en el caso de que a los y las participantes se les dificulte el ejercicio.

Posterior a esto, se les pedirá que las ubiquen en la matriz en función del poder y de sus intereses... una vez ubicados los actores, se trabajará en la identificación de las relaciones utilizando la siguiente simbología:

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Recuadro

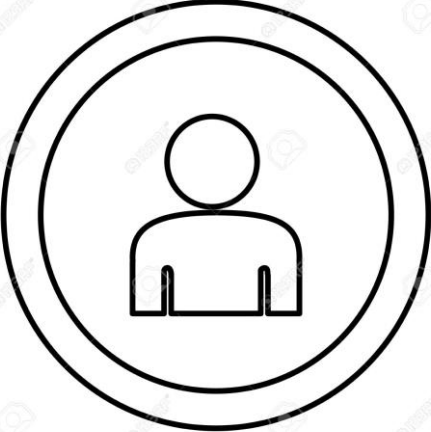

Símbolo	Tipo de relación
	Dependencia
	Conflicto
	Puntual
	Colaboración

Momento de cierre. Plenaria.

Una vez que cada equipo haya finalizado la actividad, quien facilita pedirá que se organicen en un círculo, de manera de compartir, las principales reflexiones de cada persona y las conexiones que se puedan generar.

Para lo anterior, se dispondrá de la siguiente simbología:

Recuadro

Identificación	simbología
 <p>Vecino o vecina que se identifica como relevante para la entrega de apoyo y primera acogida.</p> <ul style="list-style-type: none">● Es importante, que en lo posible, los vecinos y vecinas que participan puedan conocer el nombre de aquellos vecinos/as claves y su dirección para luego generar una vinculación.	

Recuadro

Algunas de estas preguntas pueden ser:

¿Cómo se sintieron realizando esta actividad?

¿Qué aprendieron?

¿Cómo se van de esta jornada?

Observaciones:

Esta última actividad de sociograma quedó en la nulidad puesto que los tiempos de la institución no estimaba conveniente realizar esta herramienta puesto que ya teníamos un catastro de actores claves y las personas que iban a las reuniones ampliadas o participaban de las actividades, así como activaban las redes de comunicación eran las mismas. Ante esta situación se intentó dejarla de lado y seguir avanzando con la información ya obtenida. Como opinión personal me hubiese gustado que el sociograma se haya podido realizar puesto que es una herramienta tangible que nos permite ver la fuerza de trabajo existente a modo de relacionarse con una otredad, estos comentarios se expusieron en el espacio institucional pero se decidió por mayoría que hiciéramos otras labores encausadas al proyecto de rutas seguras

➤ **Sesión 7: “Trazado de ruta e identificación de vecinos y vecinas claves.”**

Esta sesión tiene como objetivo documentar y analizar los resultados de esta sesión de participación comunitaria, por medio de una metodología centrada en la comunidad y la comunicación; se buscó comprender de una manera horizontal las necesidades y preocupaciones de los vecinos en relación con la seguridad en su entorno. Los datos recopilados y los hallazgos derivados de esta sesión servirán como punto de partida para futuras acciones destinadas a mejorar la seguridad y la calidad de vida en la comunidad.

Se presentarán los resultados, el análisis de datos y las acciones propuestas como resultado de esta sesión. Esperamos que esta sistematización no solo sea una reflexión de los esfuerzos comunitarios, sino también una herramienta valiosa para la toma de decisiones informadas y la construcción de una comunidad más segura y conectada.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Por último se expondrá el material de difusión que se realizó previamente a la sesión acordada para incentivar la participación de la comunidad.

Diseño:

Esta sesión se diseñó siguiendo una metodología que involucró dinámicas de comunicación y trabajo en equipo, lo que permitió a los participantes explorar formas de interactuar más allá de las palabras. A través de actividades como "Ordenarse Por Edad" y la "Identificación de Vecinos y Vecinas", los participantes establecieron vínculos más estrechos y se prepararon para la fase central de la sesión.

El objetivo principal de esta sesión consta que los participantes logren acuerdos, por mesa, para trazar una ruta en un mapa a gran escala, donde se vean reflejados sus conocimientos, percepciones y preferencias al marcar lugares de interés, áreas seguras e inseguras en el territorio. Esta representación visual de su comunidad no sólo proporcionó información valiosa, sino que también promovió un sentido de propiedad y responsabilidad compartida por el espacio que habitan.

- Se da inicio a la actividad en la Biblioteca del Colegio Piamarta, según lo planificado el día sábado 2 de septiembre a las 10 am. Comienzan a llegar las personas poco a poco, como percepción grupal especulamos que la asistencia sería baja, debido a que muy poca gente confirmó la asistencia por el grupo de Whatsapp de Ruta Segura.
- El equipo de trabajo de Ruta Segura que llegó a esta reunión, consta de: Estudiantes en práctica Denisse y Valentina; la Dupla Geosocial, compuesta por Marilyn, Geógrafa, y Noemí Torres, trabajadora social; y el Coordinador del Área de Vinculación, Ignacio. También contamos con la presencia del personal de seguridad ciudadana.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

- “Les vecin@s” empiezan a llegar de a poco y el sector ya está preparado, previamente por el equipo; con dos mesas amplias separadas con sillas alrededor de cada mesa y los materiales de la primera actividad encima.
- En una primera instancia para reunir al grupo de trabajo y dar las primeras aproximaciones, Ignacio,(Coordinador a cargo de la Dirección de Vinculación Comunitaria) introduce al equipo trabajo dado una aproximación de quienes somos y el propósito de esta sesión, por lo que le da paso a las estudiantes en práctica profesional de Trabajo Social a Valentina Aburto y Deniss Olivares para iniciar la primera actividad de la fase de la Sesión II de lo cual daremos los resultados a continuación:

Planificación de la Sesión 7 de trabajo de Ruta segura

Actividad Rompe Hielo:

Las practicantes dan las indicaciones a los participantes para realizar la primera actividad la cual consta de que las personas se ordenen por edad de menor a mayor sin hablar, por lo que se deben formar en donde creen que podría estar su rango etario. Los participantes tomaron su lugar en la fila entre risas y comentarios de “quien crees que es más grande”.

La actividad se considera un éxito ya que todos los asistentes participaron en la actividad, generando un espacio de más cohesión y confianza al ser personas, a pesar de haber coincidido anteriormente en otras instancias esta vez había también, participantes nuevos por lo que la actividad fue propicia para la ocasión.

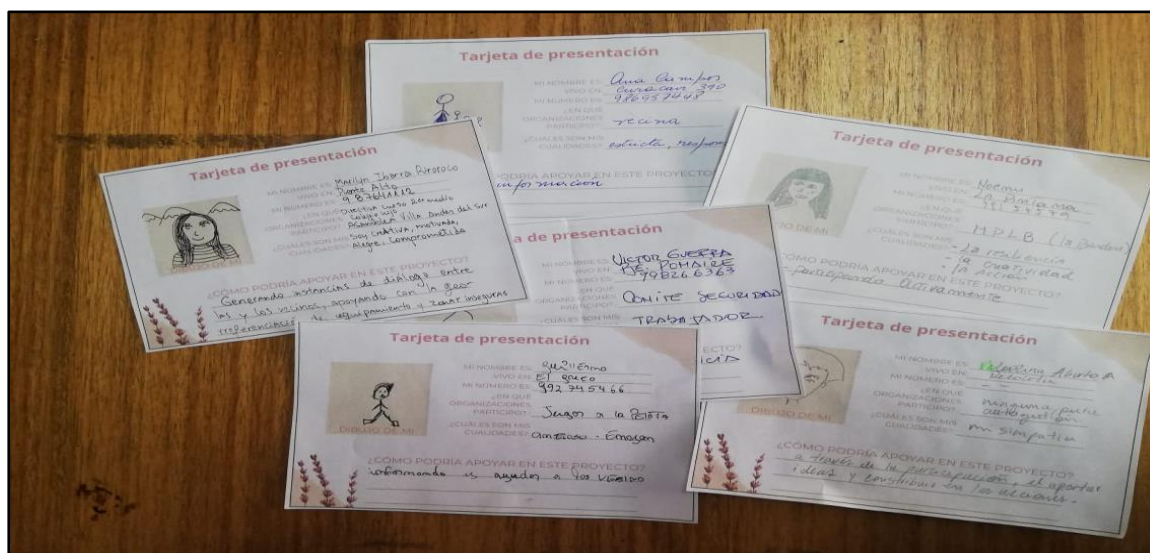
Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Estando todos los participantes en fila se le asigna un número que será 1 o 2 lo que indicará la mesa de trabajo a la que le corresponda, que serán la mesa 1 y la mesa 2, esto con el fin de generar diversidad etaria y sectorial en ambos grupos, si bien ya varios participantes se conocían la elección de las mesas no fue por afinidad, sino asegurar la homogeneidad de los grupos, por lo que ambas mesas había representantes de las diversas instituciones entre edades de 17 y 84 años. Por ejemplo: A la convocatoria llegaron 2 representantes del centro de estudiantes y cada uno quedó en una mesa diferente.

Tarjetas de presentación:

Dado que la actividad anterior no contemplaba nombres ni ningún otro tipo de identificación más que la edad, se separó el grupo en 2 mesas de trabajo donde se repartieron tarjetas impresas que debían rellenar con datos personales como; el Nombre, Organización a la que pertenece, comuna de procedencia, alguna cualidad en específico, un autorretrato dibujado y cómo pueden aportar al proyecto.

Después de rellenar todas las tarjetas cada uno la presenta a los compañeros de la mesa de trabajo y muestra el significado de lo que dibujaron de sí mismos a modo de presentación e identificación personal, además de hacer que el grupo de trabajo se relaje y se generen nuevas ideas.



Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Fotografía de las tarjetas de presentaciones.

Finalizada la actividad anterior se continua entregando un mapa plotteado del área a trabajar a cada una de las mesas, también se les hace entrega de lápices, post-it y los stickers de nivel de peligrosidad de los cuatro colores que según la tabla los colores significan lo siguiente: Verde: Muy Seguro; Amarillo= Un poco seguro; Naranja= Inseguro; Rojo= Muy Inseguro. Con el fin de pagarlos por el mapa para indicar la percepción de seguridad en los diferentes lugares que contiene el mapa.

Los vecinos reciben los materiales junto a los resultados impresos de los mapas de: Luminaria; Cámaras, Alarmas, mapa zonas percibidas como inseguras, según resultados de la encuesta online, y la tabla de niveles de seguridad

Ya habiendo revisado los materiales, se inician conversaciones por separado en las dos mesas de trabajo por lo que los resultados de las mesas fueron los siguientes:

MESA 1:

El grupo de trabajo de la mesa 1 comenzó por identificar con lápices de colores a través de señaléticas en forma de círculo en donde residen actualmente dentro del territorio expresado en el plano, luego de eso se abrieron algunas conversaciones respecto a lo que pasaba con las/los comerciantes de la feria de Curacaví, decían que hace 20 años atrás esta feria se ubica en el bandejón de 5 de Abril que colinda con el liceo a70 y verbalizar que sería quizás una buena idea que se trasladaron a dicha localidad. Suscitaron varias muestras de organización, respeto y escucha ante las problemáticas que iban identificando a medida que lograban llegar a acuerdos. Otros elementos que ayudaron a la formación de la ruta segura en este mesa, fue la intencionalidad con la que colocan los post-it , dejando en claro en el debate y la conversación que lo más lógico para el proyecto de rutas seguras sería reforzar las principales vías del sector (la que ocupan estudiantes y “vecinxs”), puesto que proponer otras vías de circulación en el territorio resulta tedioso, identificado así por la información del catastro obtenido de los elementos del

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

espacio público(Luminaria, cámaras de seguridad, alarmas comunitarias, portones) y los propios comentarios de los participantes. Además de la identificación parcial de los elementos que propician hechos delictuales, tales como niveles de inseguridad en los paraderos y microbasurales en el sector, los participantes pudieron identificar zonas verdes de parte de casas con personas naturales.

	Zona roja	Zona Naranja	Zona amarilla	Zona Verde
Cantidad	15	-	4	3

Zona Roja:

Las Zonas Rojas se dividen en el cuadrante del territorio, que comprenden las calles: Curacaví, Santa Corina, Av. Las Parcelas. Siendo estas las que se consideran con mayores niveles de inseguridad por los sucesos que se han desarrollado en los espacios públicos.

Zona Naranja:

No expresaron, puesto que consideran que los puntos rojos tienen un mayor peso ante la comunidad, tales como el acoso sexual afuera de los colegios y el asalto a mano armada.

Zona Amarilla:

Los participantes ubicaron como zonas amarillas, las partes que corresponden a los pasajes interiores del polígono, que responden también a una buena iluminación y cámaras de televigilancia, también expresaban que era en lo interior en donde las personas salían más de sus casas y desarrollaban una vida barrial más activa, por lo que el grado de inseguridad disminuye.

Zona Verde:

Como zonas verdes consideran los actores, ubicaciones cercanas a los colegios circundantes y casas de personas naturales que responden ante alguna situación de riesgo, siendo protagonista también de la

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

comunidad al igual que negocios como automotoras y localidades que consideran parte de la economía barrial.

Trazado de Ruta

La definición la realizó una vecina con la participación de todos en la mesa, definiendo que la principal vía sería la de Curacaví, Av. Las Parcelas y Curacaví hacia Gladys Marin, reforzando de esta manera las principales áreas de movilización del sector.



Plano con la ruta trazada, el grado de seguridad percibido con los comentarios de la comunidad.

MESA 2:

El Grupo de la mesa 2 de trabajo empezó detectando las zonas inseguras y marcándolas con los stickers con la simbología, donde se detectó lo siguiente:

Tabla y marcadores de seguridad

	Zona roja	Zona Naranja	Zona amarilla	Zona Verde
Cantidad	19	0	2	2

Zonas rojas

Se logró marcar 19 zonas rojas de las cuales 9 se ubican en Av. Curacaví, 4 en av. Las parcelas; 1 en Av. 5 de abril; 1 en AV. Santa Corina; 2 en Calle sin nombre; 1 en José Cardjin; 1 en 7 de octubre.

Zonas Naranjas

A pesar de tener la posibilidad de usar estos stickers los participantes decidieron no utilizarlos ya que el nivel de inseguridad que este refleja, no es compatible con la percepción de seguridad sobre las zonas a tratar.

Zonas Amarillas

Se marcaron 2 zonas amarillas una se encuentra en pasaje Curacautín y el otro punto amarillo en pasaje Requinoa.

Zonas Verdes

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Se marcaron 2 zonas verdes en el mapa en la cual se puede observar a una distancia cercana a las zonas marcadas en amarillo. La primera zona marca de verde se encuentra en el Pasaje Requínoa y el Segundo Punto verde se encuentra en el Pasaje Atacama.

Trazado de Ruta



El trazado de la ruta se dio en un ambiente de comunicación, donde el bienestar de la comunidad es el objetivo, por lo se consideraron las necesidades tanto de los estudiantes como de la comunidad.

- Se trazó la primera ruta, plumón en manos de vecina de la tercera edad que marca la ruta habitual de los vecinos que viven en el sector, y que por ende transitan caminos diferentes de los estudiantes que no viven en la zona, esta ruta se trazó en color destapador verde, cuyas principales calles de uso son: Av. Curacaví, Calle José Cardjin y 7 de octubre.
- La segunda ruta se trazó, plumón en manos de Representante de la comunidad escolar del colegio Piamarta, plumón destacador rosado, que se enfoca principalmente en caminos que llegan a los diferentes paraderos cuyas principales calles son: Calle Nahuelta, Av. Curacaví, Av. Santa Corina, Calle sin nombre.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

- La tercera ruta es la Propuesta de ruta segura, que se realizó pensando en las necesidades de todos, con plumón en manos de Representante de la comunidad, en color destacado naranja; cuyas principales calles son: Av. Curacaví, Av. Las Parcelas, Av. 5 de abril.

Propuesta final de ruta segura

En la propuesta final de la ruta segura se ve expresado en el siguiente plano la información obtenida respecto de las 2 mesas de trabajo de la sesión de trazado, siendo de color naranja la ruta específica por la mesa 2 y de color celeste la de la mesa 1. Se puede apreciar que los datos obtenidos del trabajo son similares en cuanto a la percepción que tienen del sector y por ende también las rutas responden al fortalecimiento de las principales arterias del sector a pesar de que ocurran más situaciones peligrosas. Inferimos que la información recabada y lo que dicen las personas se complementa en las sesiones de trabajo previas y quedó demostrado en esta sesión participativa.

Plano: Ruta Establecida



Fuente: Comunidad / Elaboración Propia.

Observaciones:

Dentro del análisis de la misma sesión podemos obtener aspectos fundamentales que desarrollan la participación y organización del grupo, como expresar abiertamente los procesos que han atravesado como comunidad y personas naturales tanto positivos como negativos, las mismas personas de los grupos además de las moderadoras incidir en poner paños fríos a situaciones que son complicadas en el ámbito de la seguridad pública, tal y como representa el territorio en donde nos insertamos como profesionales.

Un elemento a destacar de esta sesión más metodológica y de participación con la comunidad es la fuerza y las ganas de crear una entidad como Rutas Seguras, dejando de lado la representatividad de las personas que participan para formar un proyecto nuevo y que se mantenga en el tiempo. Estos objetivos se propusieron en una primera instancia y ya podemos ver algunos frutos del trabajo en las colectividades. Es sumamente importante para el trabajo social y de las ciencias sociales volver a dar a las personas la condición de sujetos de derechos, que participan, fomentan y construyen nuevos saberes entorno a temáticas de seguridad que desarticulan el tema de la vigilancia y la sanción proponiendo organización desde los mismos sujetos a través del trabajo comunitario articulado a las instituciones.

A continuación se expondrá un registro fotográfico de lo que fue esta sesión.

Registro Fotográfico de Sesión 7: “Trazado de Rutas Seguras”



Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central."



➤ **Sesión 8 : “Registro de Negocios en la Villa las Parcelas”**

Pauta

Valentina Aburto Aliste- Denisse Olivares - Trabajadoras Sociales en Práctica Profesional.

-Salida a terreno el día doce de Septiembre del año dos mil veintitrés hacia Villa las Parcelas, intersección Curacaví con Av. Las Parcelas.

Objetivo General:

Enlazar el contacto entre el proyecto y los negocios aledaños a la ruta segura, identificando y sistematizando la información obtenida en el plan para llevar la lectura a la próxima sesión con los actoras/actores sociales, estableciendo de este modo futuras conexiones para la implementación de la ruta.

Reconocer a través del trabajo exploratorio mediante la pauta de trabajo incluyendo las reflexiones finales o puntos de interés dentro del análisis, los lugares comerciales que se hallan dentro de la territorialidad para hacer un paneo general de cuantas empresas, negocios pueden hacerse partícipe del proyecto.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Tabla Registro locales comerciales

Tipo de Negocio	Ubicación	Contacto
Automotora (Empresa)	Av. Pajaritos #6716	
Mall Chino	Av. Pajaritos #	
Plásticos la Unión Ltda.	Av. Curacaví # 096	
Compoflex	Av. Curacaví #157	
Productos Congelados(Productores) -Meyer Frozen Food	Av. Curacaví 120	
Iglesia Movilización Cristiana	Av. Curacaví #200	
Cool Bus	Av. Curaví # 255	
Cámaras de Seguridad IP Netcoms Chile	9 3491 4878	
“Normalinda” Negocio Barrial	María Pinto # 4846	Negocio Problemático
Mini Market y Amasandería “Súper Pan”	Av. Curacaví # Referencia al costado de Colegio Piamarta	
“Clínica Veterinaria: “Entre Perros y Gatos”.	Av. Las Parcelas #4815	
“Bazar Esperanza”	Av. Curacaví #411	
“Copesa”	Av. Las Parcelas 4568	

- **Observaciones**

Dentro de la Calle Curacaví - Principalmente la senda se encuentra en mal estado, la curvatura de la calle hace que el agua se estanque por pozas a lo largo de esta.

Además la calle se encuentra obstruida por microbasurales, maleza y desechos, sitios abandonados y tendedores de luz en mal estado, cables que se encuentran colgando hacia el piso.

Los árboles también en su mayoría se encuentran deteriorados por el paso del tiempo y algunos en las partes iniciales del sendero se encuentran con plagas; algunas ramas se enlazan con el cableado eléctrico.

Otro punto a considerar dentro del sector es un negocio de la localidad en donde tuvimos inconvenientes al hacer difusión sobre el proyecto de Rutas Seguras, mostró signos de no querer participar y violencia verbal por lo que consideramos que no es un buen elemento para adherir a los protocolos de acción.

En esta ocasión el catastro realizado se enfocó en los negocios que se encuentran aledaños a la demarcación de la ruta segura por parte de los actores claves, si la fuerza de trabajo lo permite se espera poder realizar un catastro más amplio para incorporar otras localidades a través del comercio seguro.

De manera paralela al catastro, se realizó una infografía para las empresas para futuras intervenciones dentro del territorio.

Infografía Empresas "Rutas Seguras"

Proyecto Rutas Seguras

Realizado por: **Deniss Olivares-Valentina Aburto A.** (Paso a paso)

Departamento de Seguridad y Vinculación Comunitaria

Resumen

El Proyecto Ruta Segura busca la implementación de un rumbo seguro desde los Colegios, Comunidades, y Personas de la Villa Las Parcelas para que el sentimiento de Seguridad se incremente en la zona, fomentando también la participación barrial.

Foco del Proyecto

Para este proyecto se realizaron varios exámenes de contenido dentro del territorio, para registrar las falencias y oportunidades de la comunidad, además de percibir los elementos públicos de la localidad.

- Esto trabajo se dividió en:
 - Una marcha exploratoria con los actores sociales y el equipo de Vinculación Comunitaria.
 - Un formulario donde se recogió la opinión y respuesta de 410 personas en la localidad.
 - Catastro de las Luminarias, Cámaras de Seguridad, Alarmas, Programas, Portones y Zonas Conflictuales y Seguras.

Resultados

Los resultados dentro del programa de este proyecto apunta que dentro de la localidad que comprende los tres colegios: Piamarta, Colegio 70 y Holanda existen situaciones previsionales, delictuales en el espacio público que comprende la calle Curacavi, Las Parcelas y los accesos desde calle Av. 5 de Abril y Av. Pajaritos. Por lo tanto los resultados de la actividad apuntan al fortalecimiento de esta ruta, apunta a esta intersección principal para que la ruta pase por este cruce de calles.

- Demarcación Ruta Segura

Conclusiones

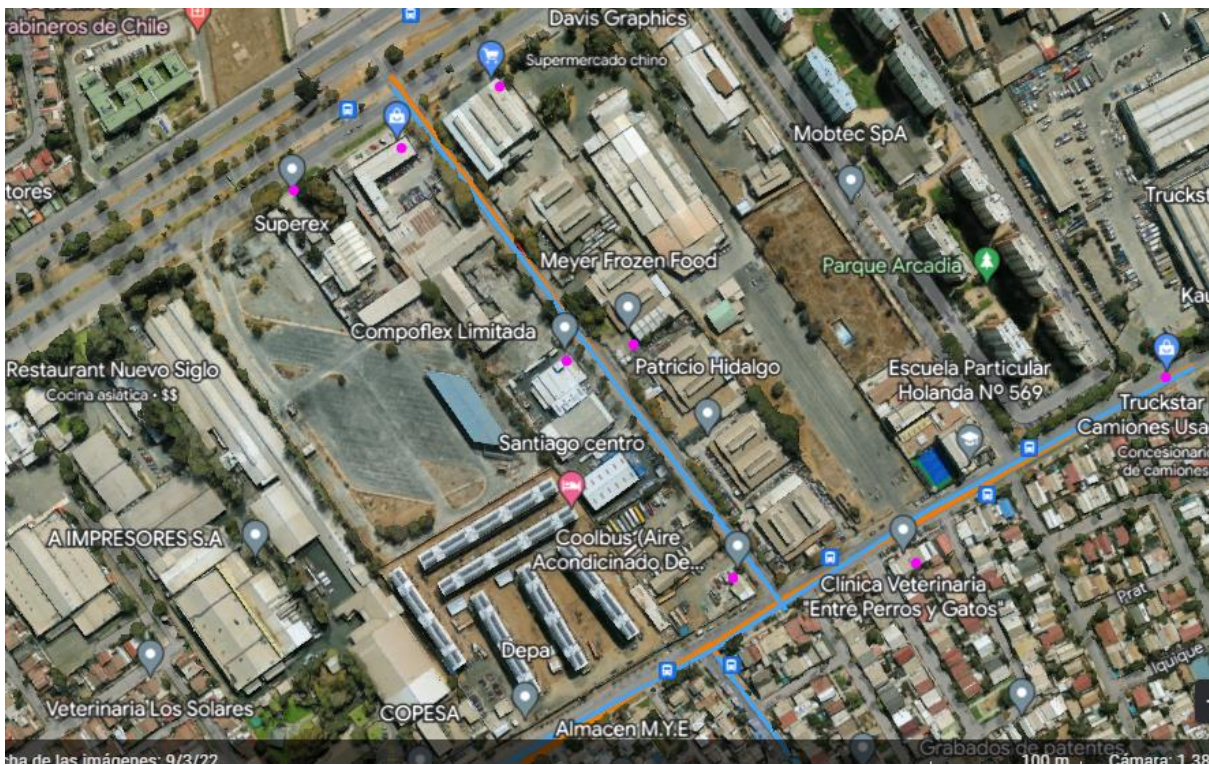
Existen Problemáticas entorno a la seguridad dentro del sector que engloba a todas las personas, agrupaciones, empresas que van más allá de sentirse vulnerable, pasan por condiciones sociales, de elementos del espacio público que no suplen las necesidades reales de la comunidad, y se ven atravesados por la falta de cohesión social y la resolución de problemáticas desde esta perspectiva.

¿Qué se espera lograr con la adherencia de las empresas y negocios de la localidad?

Se pretende contar desde la participación, la interrelación de las distintas empresas para que tengan noción del proyecto y puedan hacerse participe desde su posicionamiento y medios disponibles.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Plano: Ubicación referencial de locales comerciales



Fuente: Elaboración propia a través de los datos obtenidos.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Nota: Los puntos demarcados con rosado corresponden a los negocios percibidos en el territorio, desde empresas, veterinarias y negocios barriales. Dentro del sector en dirección a la Alameda es donde se encuentra el principal factor económico a nivel privado y la zona en donde más elementos que propician el nivel de inseguridad según las metodologías y los resultados percibidos hasta ahora en el desarrollo del proyecto.

➤ **Sesión 9: “Actividad Feria de Servicios”**

El día viernes 29 de Septiembre del año 2023 se llevará a cabo la presentación de los resultados a través del trabajo realizado por parte del equipo de vinculación comunitaria a través del Proyecto Rutas Seguras que viene realizando desde mayo del presente año trabajo territorial, de vinculación con el medio y levantamiento de información desde el espacio contextual.

Para esto, se llevará a cabo en la vinculación con el medio a través de trípticos informativos realizados e informativos que la comunidad podrán tener de manera física o leer al paso en el puesto de trabajo, además de la participación del equipo de trabajo como facilitadores del proceso.

También se incorpora una breve actividad con la comunidad estudiantil para representar las fuerzas y proyecciones que tienen de la ruta a través de un plano dimensionado donde podrán exponer sus ideas del cómo les gustaría que fuese esta ruta y desde qué medios pueden aportar en las distintas dimensiones que involucra el proyecto.

Lo anterior se expondrá en un stand informativo en conjunción con los demás proyectos de acompañamiento del departamento de Seguridad Comunitaria.

La sesión a realizar el día viernes pretende proyectar la información recabada del proceso de Rutas Seguras en la comunidad, esta vez en un espacio abierto dentro del colegio Piamarta para enlazar

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

directamente el trabajo realizado con la comunidad aportando desde el trabajo obtenido y nuevas sugerencias por parte de los estudiantes.

Herramientas:

Trípticos informativos del proceso recabado

-Plano Ploteado para la actividad con la comunidad estudiantil

-Lápices-post-it

-Listado (para que puedan colocar un numero de contacto los mayores de 16)

Facilitadoras/es:

Equipo Seguridad Comunitaria.

Duración:

9AM - 11AM

Actividad Sesión 9: Feria De Servicios

La idea es que la comunidad estudiantil logre representar desde esta idea de ruta establecida de la última sesión con las grupalidades, afinidades y sujetos del territorio, para que los estudiantes logren establecer, opiniones, ideas, aportes a lo que vendría siendo el trabajo participativo de voluntades y responsabilidades en el proyecto mediante la expresividad en el plano de información.

Para ello se recurrirá a pegatinas, stickers de expresividad, post-it para que puedan escribir sus ideas y proyectarlas en el plano.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Comentarios:

El equipo entrega la información respectante de manera coherente, entregando la información a través de trípticos y en una hoja aparte toman las apreciaciones de la actividad para fortalecer las dinámicas grupales, procurando que la información sea expedita tanto para la comunidad en su entrega de resultados y nosotros como equipo.

Registro Fotográfico:

Nota: Se sacaron múltiples registros pero al ser estudiantes se omitieron las fotos ya que no teníamos el consentimiento de todos los cuartos medios.





Observaciones:

Como dupla de trabajadoras sociales se realizó todo el material de difusión y para el stand solicitado en la fecha correspondiente. El recibimiento por parte del estatuto estudiantil fue sumamente enriquecedor para cuadrar la información que mantenemos en meses anteriores.

Estudiantes de primero a cierto medio fueron los principales actores dentro de esta sesión, puesto que previamente se había trabajado con los representantes del centro de alumnos pero no se encontraban las instancias para poder concretar una bajada de la información directa hacia el cuerpo estudiantil, hablando netamente de los estudiantes, por lo que la participación fue sumamente satisfactoria para poder cerrar los procesos y retroalimentar a su vez, con la perspectiva desde esta vertiente.

❖ **Fase: IV Consolidación de Saberes.**

La siguiente fase muestra lo que se pudo realizar de acuerdo a la proyección del trabajo y por ende los resultados de esta sistematización para ello se expresa un recuadro de síntesis que apunta a la etapa de plan de acción con la comunidad.

5.9. Recuadro: Plan de Acción.

Etapas de intervención	Objetivo Estratégico	Actividades asociadas	Verificadores	Supuestos
Diagnóstico y levantamiento de información	Realizar un levantamiento de información primaria y secundaria generando una lectura de la realidad del territorio.	<ul style="list-style-type: none"> - Recorrido comentado. - Catastro de alarmas y cámaras - Elaboración de formulario. - Reunión presentación de resultados. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sistematización del proceso ● Actas de asistencia a reuniones. ● Resultados de formulario. ● Cuadernos de campo. 	La comunidad desarrolla un proceso reflexivo y problematiza sobre la necesidad de implementar una ruta segura.
Demarcación de ruta e identificación de vecinos y vecinas claves.	Ejecutar el trazado de la ruta (papel y calle) a través de herramientas como el mapeo participativo y el urbanismo táctico.	<ul style="list-style-type: none"> - Cartografía trazado de ruta (primera aproximación) - Identificación de vecinos y vecinas claves. <p>Pintar Ruta (urbanismo táctico, gestionar reciclaje, pintado de murales)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Registro Fotográfico . ● Lista de asistencia a reuniones de coordinación. ● Propuesta metodológica para el taller de reciclaje. 	La comunidad participa en el trazado de la ruta segura, además de identificar a vecinos y vecinas claves para el acompañamiento en eventuales emergencias.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

<p>Comercio amigo (mapeo de actores)</p>	<p>Identificar a locatarios y locatarias presentes en el territorio para que funcionen como puntos seguros ante emergencias.</p> <p>Además de, empresas privadas e instituciones públicas que aporten al funcionamiento de la ruta.</p>	<p>- Mapeo de actores (sociograma) ¿Con qué actores contamos para impulsar la ruta?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Mapeo de actores (sociograma) ● Listado de asistencia. ● Registro fotográfico. ● Actas. 	<p>La comunidad participa en la identificación de actores claves y establece redes de coordinación entre organizaciones, instituciones, locatarios/as y empresas privadas presentes en el territorio.</p>
<p>Talleres</p>	<p>Asesorar a la comunidad educativa, locatarios y locatarias, vecinos y vecinas para el funcionamiento de la creación de ruta segura.</p>	<p>- Taller de primera acogida (locatarios/as) (conocimiento sobre: números de emergencia, escucha activa, técnicas de atención en crisis)</p> <p>- Taller de autocuidado personal y cuidado comunitario. (Conocimientos sobre: números de emergencia, tips de autocuidado, etc.)</p> <p>- Charla de sensibilización sobre la</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Listados de asistencia a talleres y charlas. ● Fotografías. ● Certificados de participación. 	<p>La comunidad educativa y las/los actores claves incorporan prácticas de autocuidado personal y comunitario y se capacitan en protocolos de acción frente a emergencias.</p>

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

		<p>violencia de género.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Capacitaciones para el buen uso de alarmas y cámaras (protocolos de acción frente a emergencias) 		
<p>Coordinación comunitaria.</p> <p>(ligado al mapeo de actores, una vez identificados la idea es que la comunidad tome acciones de vinculación. Establecer reuniones, por ejemplo, levantar cartas a las direcciones municipales, como: tránsito, medio ambiente, obras, etc)</p>	<p>Facilitar, gestionar y acompañar el desarrollo de acciones relacionadas a la prevención situacional propuestas por la comunidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reuniones con actores claves (definir acciones de vinculación por parte de la comunidad) - Concretar acciones de prevención situacional (rebajar ramas de árboles, hermosear, gestionar pintado de calles, gestionar reposición de señaléticas de tránsito) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Registro fotográfico. ● Listado de asistencia a reuniones de coordinación. ● Actas. 	<p>La comunidad propone y levanta diversas propuestas para trabajar la prevención situacional.</p>
<p>Patrullaje.</p>	<p>Coordinar patrullajes preventivos que resguarden la ruta segura</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reuniones con inspectores municipales. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Calendarización de patrullajes. ● Reporte de patrullajes. 	<p>Inspectores municipales desarrollan patrullajes preventivos.</p>
<p>Inauguración de la ruta</p>	<p>Impulsar el lanzamiento simbólico de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Presentación de acto artístico y 	<ul style="list-style-type: none"> ● Registro fotográfico. 	<p>La comunidad en conjunto con el equipo de</p>

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

	la ruta segura	<p>cultural.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entrega de certificados de participación a estudiantes y actores claves. - Recorrido comentado por la ruta. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Certificados de participación. 	<p>vinculación comunitaria desarrollan una actividad/ceremonia de lanzamiento e inauguración.</p>
--	----------------	---	--	---

Nota: El siguiente recuadro muestra en morado oscuro las etapas del proyecto finalizadas y en verde las que quedaron por seguir realizando con la comunidad.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Registro de lo realizado:

Carta Gantt

ACTIVIDADES	Junio - Julio								Agosto Septiembre							
	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8
Diagnóstico y levantamiento de información	x	x	x	x	x	x	x	x								
Demarcación de ruta e identificación de vecinos y vecinas claves.														x		
Comercio amigo (mapeo de actores)									x		x					x
Talleres	x											X				
Coordinación comunitaria. (ligado al mapeo de actores, una vez identificados la idea es que la comunidad tome acciones de vinculación. Establecer reuniones, por ejemplo, levantar cartas a las direcciones municipales, como: tránsito, medio ambiente, obras, etc.)			x				x	x	x		x			x		
Patrullaje.																
Inauguración de la ruta																

Según la gráfica expuesta se pudo desarrollar gran parte del trabajo de familiarización, de diagnóstico y de levantamiento de información en el territorio, hacer el nexo con las entidades de esta y formular un lazo entre las y los vecinos del sector, además de crear información respecto a las solicitudes de la comunidad y la conformación de grupos de trabajo, que mantienen las ganas de seguir consolidándose a futuro de manera organizacional y barrial como grupo de ‘Rutas Seguras’. Claro, que la idea inicial de todo proyecto es la consecución de todo lo propuesto, pero la idea de que todo saldrá de acuerdo a lo

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

estipulado, muchas veces cae en lo real y lo real dentro de este trabajo con el equipo de vinculación comunitaria y la Municipalidad de Estación central se ve sujeta al factor económico, de plazos y de personas que se hagan cargo también, de la proyección teórica y metodológica del proyecto.

Las trabajadoras sociales en Práctica Profesional fueron las precursoras de todo el proyecto, de ir a territorio de formular las presentaciones, hacer el nexo con la comunidad y hacer las retroalimentaciones correspondientes.

Desde el espacio Organizacional vinculado a la sistematización de experiencias

Dada la organización de este trabajo, se fueron realizando las metodologías y sus respectivas conclusiones para retroalimentar a la comunidad con los principales hallazgos de la intervención por parte del proyecto. Desde un comienzo el proyecto que se nos encomendó tuvimos que realizarlo como dupla de trabajo, desde el trabajo social con un apoyo escaso por parte de la dirección puesto que la cantidad de proyectos, ideas y trabajo es bastante y la capacidad del equipo muchas veces se ve presionado por lo que no alcanzan a responder a todas las disruptivas que suceden dentro de los cuadrantes que componen la comuna de Estación Central. Vinculación Comunitaria maneja el proyecto de “Barrio Comercial”, “Comunidades Verticales”, además de tomar las incertidumbres diarias de los vecinos mediante un número telefónico para poder derivar los casos apremiantes en cuanto a seguridad ciudadana

También en ciertas ocasiones nos vimos criticadas por la forma “ metodológica de actuar en el proyecto” siendo que los mismos comentarios no estaban infundados para proponer otra metodología, u otras acciones a tomar por ejemplo en alguna sesión con la comunidad. Estos hechos de igual manera desmotivan al equipo de trabajo puesto que se hizo todo lo posible para ir a los plazos acordados desde un principio.

Por otra parte la participación de la comunidad va de la mano con los organismos institucionales o esto se espera, para que haya un equilibrio dinámico y de reciprocidad, durante el desarrollo de esta

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

sistematización se intentó realizar un equilibrio dinámico entre las distintas aportes que concentraba el proyecto de rutas seguras desde parte de la dirección de Vinculación Comunitaria, las practicantes de trabajo social de la Universidad UAHC y la comunidad. El trabajo que se ha realizado mayoritariamente se ha diseñado en base a dos personas, que en este caso corresponde a la dupla social teniendo ayuda del equipo profesional pero de manera intermitente, puesto que como menciono anteriormente, al tener tantas sobre exigencias dentro de la oficina, reiteradas veces no había capital humano para ir a registrar los elementos del espacio público o partir con nuevas ideas para aportar al proyecto más allá del pensamiento en la realización, en lo concreto. Excepto dos profesionales Trabajadora Social y Geógrafa dentro del área que sí pudieron ayudarnos a levantar el proyecto, yendo a territorio, elaborando los mapas a nivel técnico, fue un trabajo recíproco; así como podían contribuir con el proyecto nosotras como dupla también les cooperamos en las distintas actividades con la comunidad en el proyecto de “Comunidades Verticales”.

A modo de comentario los recursos para llevarlos a cabo son limitados y más aún cuando nos encontramos en procesos de práctica que nos exigen resultados casi inmediatos, pero más allá de la institucionalidad y los plazos para poder optar a concursos, licitaciones y que el proyecto esté en ojo público, el compromiso con la comunidad siento que es un factor que puede romper con la subjetividad individual de las personas y que estos puedan ir articulándose de manera colectiva en el tiempo.

Siguiendo la idea anterior, el compromiso social y profesional deben mantener un componente ético y de coordinación colaborativa para poder llevar a cabo el trabajo comunitario, puesto que durante el proceso de elaboración de este proyecto pude percatarme que si las ideas no se conversan, no hay participación por parte del organismo encargado de ir a ejecutar las metodologías, los avances, los nexos etc., es más difícil poder mantener una aprobación en cuanto a los resultados obtenidos y el sentir participativo de la propia comunidad.

Finalmente el factor de “Reconocimiento” por parte de la comunidad hacia el proyecto también incide en gran medida cómo se van reconfigurando las relaciones sociales entre los distintos organismos del sector, puesto que el ente de la municipalidad más que hacerse visible en determinados momentos para

retribuir los esfuerzos ciudadanos, cambian en este sentido y se van tornando como personas que se encuentran realizando un trabajo que consiste en abstraer la información de las mismas experiencias de las personas, para que estas mismas puedan ir diseñando las líneas de acción requeridas como comunidad, para levantar ideas que vayan más de estas y se traduzcan en acciones a nivel territorial y metodológico.

❖ **Fase V: Los puntos de Llegada**

5.10. Conclusiones

Conclusiones dentro del Desarrollo con la Comunidad.

Al principio cuando las primeras reuniones de trabajo fueron surgiendo al igual que los plazos y las acciones, pudimos darnos cuenta que había gran variedad de subjetividades dentro del territorio, personas que poseían un alto valor a la comunidad por su experiencia y participación dentro de distintos programas y organizaciones que se han ido nutriendo a través del tiempo, como son las juntas de vecinos específicamente, pero también y a medida que el proyecto iba pasando de boca en boca, comenzaron a llegar personas que eran de carácter natural y que se sentían llamados a participar, estos hechos fueron muy importantes para adquirir un contexto de lo que sucedió y lo que está pasando actualmente en el territorio. A pesar que la urgencia por tener elementos del espacio público funcionando es apresurado, las personas de igual modo han podido percibir otro tipo de resultados como es la vuelta a reencontrarse con la comunidad, el poder ver que a través de la unión pueden optar a otro tipo de recursos dentro del organismo de la Municipalidad así como identificar a personas que habitualmente trabajan dentro del territorio. Esto es significativo como parte de este proyecto, porque lograron dialogar las distintas organizaciones, puntos de vistas provenientes de personas que ocupan a diario el espacio público, el cómo se sienten en determinadas zonas del territorio. Ver el proceso también de las subjetividades en

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

cuanto al proyecto en sí , porque si nos detenemos a revisar en cada una de las fases los comentarios iniciales producto del “*Cuestionario Online Rutas Seguras*” la cantidad de percepciones negativas en cuanto al territorio en conjunto con nuestras primeras impresiones como trabajadoras sociales en práctica en las ‘*Las Reuniones Ampliadas*’ podemos comprobar que existe una cuota de malestar importante dentro de las experiencias de las/los/les usuarios pero que a través también de la acción participativa podemos llegar a este tipo de comentarios:

Preguntas / Comentarios

Qué le pareció el proyecto? ¿Lo apoyaría? - Trabajadora Social en Práctica (TSP)

Sí. De hecho yo vine a participar cuando se hizo la ruta segura y di mi punto de vista, los lugares de la luminaria, los paraderos, que uno encontraba.

¿Cree que este proyecto puede afectar a la comunidad de forma positiva? (TSP)

Si

¿Y qué espera usted del proyecto? (TSP)

“Que el tema sea viral, tanto como para los estudiantes y los vecinos porque realmente que de repente da miedo sacar el teléfono porque le pueden robar el celular porque los sacan en tal parte, anda con el temor y la idea que el proyecto de seguridad para los vecinos. ” NN.

“Agradecer también a Denise y Valentina que no han acompañado durante todo este tiempo principalmente por el apoyo por la integralidad y sobre todo por el acompañamiento que han sostenido con los jóvenes han sido personas muy empáticas y muy profesionales en este trabajo y seguiremos lo que es la ruta segura para así tener un mejor bienestar y un tránsito para nuestros estudiantes, comunidad y juntas de vecino de nuestra comuna Estación Central. Muchas gracias.” NN.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Hasta la fecha actual, no se dispone de datos empíricos o evidencia concreta que demuestren una disminución directa y cuantificable de las actividades delictivas en Villa las Parcelas como resultado de la iniciativa 'Rutas Seguras'.

El proyecto se encuentra aún en una etapa inicial de planificación e implementación. Si bien se han llevado a cabo acciones significativas para involucrar a la comunidad en la identificación y abordaje de preocupaciones relacionadas con la seguridad, es esencial reconocer que la medición precisa del impacto en la reducción de actividades delictivas requerirá tiempo y una recopilación de datos a largo plazo.

El enfoque metodológico implementado está diseñado para fomentar la participación ciudadana y la co-creación de soluciones para mejorar la seguridad. La ausencia de evidencia actual no implica una falta de progreso, sino más bien refleja la necesidad de un seguimiento continuo y una evaluación detallada para comprender el impacto efectivo de las estrategias implementadas.

El monitoreo constante y la evaluación de la efectividad de 'Rutas Seguras' serán aspectos clave a medida que se avanza en las fases de implementación y se recopilan datos a lo largo del tiempo. Estos datos contribuirán significativamente a la comprensión de la efectividad del proyecto en la reducción de la actividad delictiva en la comunidad.

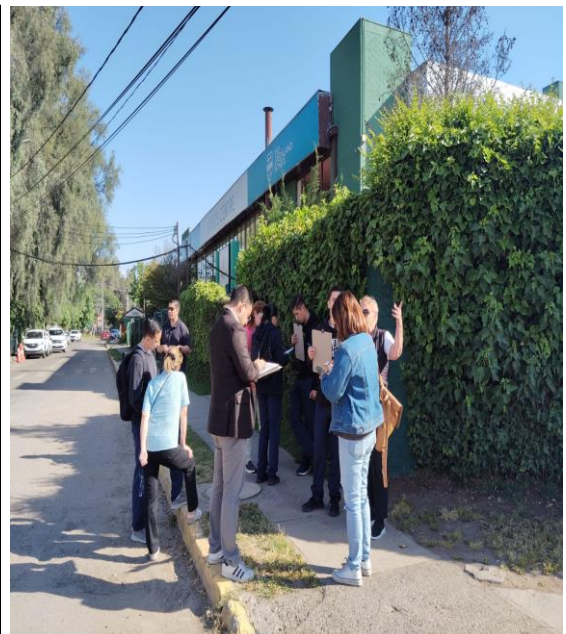
Esta sistematización de experiencia ha respondido a los objetivos generales y específicos de esta investigación, puesto que se ha logrado recabar la reflexión de la comunidad en torno a las percepciones que tienen sobre la implementación del “Proyecto Rutas Seguras”, develando las primeras formas que ha tenido la comunidad con el concepto de seguridad ciudadana, comprendiendo también los procesos de las distintas formas que tiene la comunidad para entender el concepto, describiendo en las sesiones las distintas metodologías para encontrar los hallazgos y deficiencias en este trabajo.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Aportes hacia otras esferas

Los resultados obtenidos gracias a la participación ciudadana dan cuenta que este proyecto a través de sus metodologías pueden servir a otros territorios, frutos en otros espacios con características similares dentro de la comuna de Estación Central, tal y como quedan expresados en las siguientes fotos que tomó el Área de Vinculación Comunitaria en el mes de Octubre- Noviembre.

Registro Fotográfico



5.11. Desde el trabajo social crítico

Desde la profesión, desde la singularidad de los profesionales que se acercan al trabajo con comunidades es imprescindible el compromiso con las personas, puesto que a través de sus vivencias, de sus procesos individuales y colectivos podemos entender el tejido social, como este se compone como dialoga con las demás organizaciones y de manera particular con los sujetos. El hecho de colocar un tinte social a esta experiencia nos permitió dar con resultados que se pueden extrapolar a otras realidades y la verdad que siento que desde allí se pueden abrir espacios institucionalizados y permeados por lo neoliberales difícil tratar de elaborar nuevas ideas en espacios que históricamente han sido tomados o abordados desde otras líneas teóricas. El trabajo social tiene el desafío de interponerse a estos elementos y posicionarse como una profesión que puede transformar desde su visión micro hacia su exterior la realidad social.

Por otra parte el ser críticos , no nos deja deshumanizados, aquí es donde se encuentra, donde se haya el enriquecimiento teórico y personal de la profesión, con las propias personas que tienen su historia, su propio ritmo de vida, es por esto que tenemos que tener tacto pero sin dejar de lado los componente teóricos prácticos de la formación en esta carrera, que nunca deja de aprender , puesto que la realidad es dinámica, cambiante y siempre se está transformando, sobre todo en espacios de práctica: en palabras del autor Carballeda:

“... La importancia de “escuchar las prácticas y desde ese lugar correlacionarse con la teoría, como alternativa al camino inverso, dado que los componentes empíricos de estas suelen ser variados y contradictorios”

Carballeda, A (2007) *Escuchar las Prácticas*. Buenos Aires. Editorial Espacio.Pg 43.

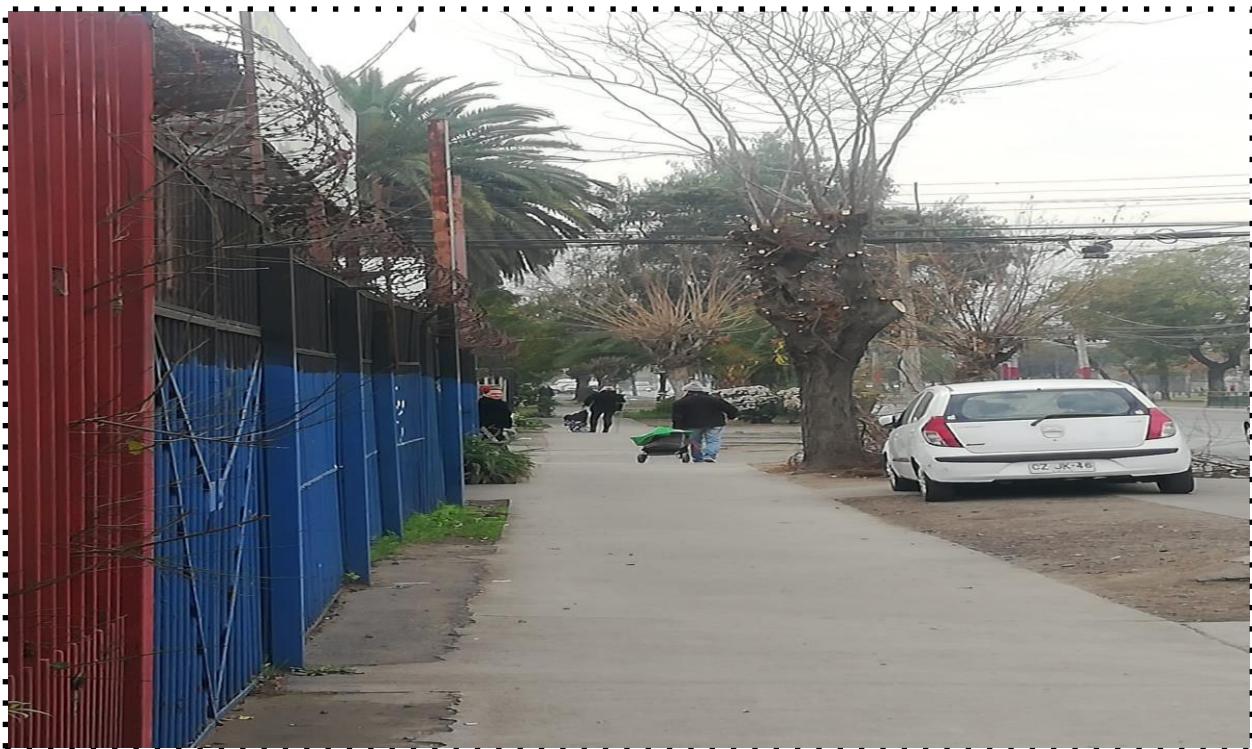
Claramente que dentro de esta experiencia hubieron contradicciones, pero también sirven como procesos para aprender en lo comunitario, en lo social, por eso es importante el reconocer los avances, los hallazgos y los retrocesos como formas de seguir construyendo.

ANEXOS

Elementos del espacio identificados en distintos horarios en el territorio.



Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”



Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”



Elementos del Territorio (Catastro/Mapeo luminarias - cámaras - alarmas)

Catastro realizado en terreno para identificar luminarias, cámaras de televigilancia y alarmas dentro de Villa Las Parcelas.

Luminaria	Calle
1	Bandejón Altarcillo/ 5 de Abril
8	Por bandejón; hasta calle José Cardjijn
7	Desde José Cardjin hasta Curacaví por el bandejón
6	Desde Curacaví hasta Santa Corina por vereda
10	Plaza
4	Cancha
3	Luminarias Vereda/ Calle María Pinto
10	Calle Curacaví hasta calle casa blanca
9	Vereda Norte, Calle Curacaví desde Calle Casa Blanca
	Vereda Sur //
4	Sta. Corina con las Parcelas
16	Las Parcelas con Santa Corina (c vuelta) hasta plaza atardecer
4	Plaza Atardecer
5	Luminarias por 5 de abril, antes del colegio a70
7	Las Parcelas/ Desde plaza Atardecer, hasta pasaje Atacama
	Calle Curacaví hacia Gladys Marín- Sin luminarias.
14	Las Parcelas desde Pasaje Atacama
9	Cuadro Verde con las Parcelas hasta Gladys Marín

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

Cámaras

Calle/Casa

1	María Pinto / Curacaví
2	Calle María Pinto con Curacaví / Casa 703
1	Curacaví con Esquina Naltahua
1	4668 Naltahua
1	Naltahua esquina Pasaje Quilpué
1	4644 Naltahua
2	4628 Naltahua
3	4616 Naltahua
1	4600 Naltahua
2	4568 Naltahua con Pasaje San Rosendo
2	4528 Naltahua
3	360 casa frente plaza pasaje Quilpué

Ruta Segura

Mapeo de Luminarias y cámaras de tele vigilancia

8	Altarcillo c/n 5 de Abril, antes de llegar al colegio
7	Desde José Cardinjn hasta Curacaví por la calle
6	Desde Curacaví a Santa Corina por calle 5 de Abril
10	Plaza
4	Cancha 4 Focos / Sector Santa Corina con 5 de Abril
3	Calle María Pinto
10	Curacaví hasta casa Blanca
9	Vereda Norte calle Curacaví/ Casablanca

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

18	Calle Naltahua
4	Sta. Corina c/n las Parcelas
16	Desde las Parcelas con Santa Corina las Parcelas hasta plaza Atardecer por la vereda sur al frente condominio
14	Luminaria desde calle Atacama hasta José Cardjin
2	Cuadro Verde, Colegio Holanda *Cámaras de Seguridad
2	Condominio Arcadia por colegio Holanda, Acceso por el medio de la calle * Cámaras de Seguridad: Observación Cuadro Verde faltan programas y doble luminaria.

Segunda parte:

Luminaria	Calle
13	Octavio Vásquez / 5 de Abril
3	Jorge VI / Octavio Vásquez
5	Luciérnagas/ Octavio Vásquez
2	Camilo Henríquez
7	José Cardjin
19	Plaza Cautin
2	Arturo Pratt

Alarmas y cámaras de tele vigilancia

4	Alarmas Octavio Vásquez
2	Cámaras //
1	483 Octavio Vásquez/ Alarma
1	468 Alarma //
1	398 Alarma //
1	388 Alarma //
1	356 Alarma //

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

1	337 Alarma	//
1	338 Alarma	//
1	325 Alarma	//
1	313 Alarma	//
1	314 Alarma	//
1	256 Alarma	//
1	238 Alarma	//
1	224 Cámara de Seguridad	//
1	214 Alarma	//
1 y 1	204 Alarma y Cámara	//
1 Y 1	311 José Cardijn	//
1 y 1	312 Alarma	//
1	313 Cámaras	//
2	317 Cámaras	//
1	335 Alarma	//
1	348 Alarma	//
1	359 Alarma	//
1	358 Cámara	//
1	6109 Cámara	
1	395 Alarma	
1 y 1	408 Alarma y Cámara	
1 y 3	419 Alarma y Cámara	
2	416 Cámaras	
1	431 Alarma	
1	443 Alarma “ Activada 24 hrs”	
1	455 Alarma	
1	6114 Alarma Av. Central	
1	6126 Alarma Av. Central	

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

1	6145 Alarma Av. Central
1 y 1	617 Alarma y Cámara
1	482 Alarma José Cardjin
1	482 Alarma José Cardjin
1	496 Alarma José Cardjin
1 y 1	6118 Alarma y Cámara Psje. Luciérnagas
1	6132 Alarma Comunitaria
1	6129 Alarma
1	6142 Alarma
1	509 Alarma José Cardjin
1 y 1	513 Alarma y Cámara José Cardjin
1 y 1	527 Alarma y Cámara José Cardjin
1	539 Alarma José Cardjin

Resultados de “Reconociendo nuestro Territorio” (Marcha Exploratoria) Sesión 1.

Esta parte del trabajo recolecta la información de la herramienta utilizada en la primera sesión de la marcha exploratoria previo al plan de acción con la participación directa de la comunidad.

Cuestionario Personal 1:

Ítem 1. Espacios seguros e inseguros

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
1	Naltahua con Curacavi.	Intersecta con colegio.	Falta iluminación y demarcación.
2	Curacaví con Av. Las Parcelas.	Cámara en negocio local.	Falta demarcación pasos de cebra
3	Curacaví con Av. Las Parcelas	Negocio Comida Rápida	Demarcación de pasos de cebra, Av. las parcelas falta señalética
4	Las Parcelas 4705	Negocio Alarmas	
5	Las Parcelas con Curacaví	Demarcación paso de cebra	
6	Las Parcelas 721	PIE	
7	Las Parcelas 5990	Plorhcos Pilbao	
8	Las Parcelas 4737	Cámaras JJVV	
9	Las Parcelas 4857	Cámaras Seguridad	
10	Las Parcelas 6097	Paradero Seguridad	Kiosco Abandonado
11	Las Parcelas con Cuadro Verde		
12	Cuadro Verde		Tapas de alcantarillado en mal estado.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

13	Cuadro Verde		Demarcación. Señaléticas
14	Gladys Marín 6588	Empresa Seguridad y Camiones.	Árboles que impiden visibilidad.
15	Gladys Marín 6480		Estacionamiento Mayorista 10
16	Mall Chino	----- ----	
17	Curacaví con Gladys Marín		Falta Iluminación
18	Curacaví con Gladys Marín		Falta Demarcación
19	Curacaví 120		Cámaras empresa
20	Curacaví 240		Bodega abandonada

La persona no rellena el ítem II, ni la evaluación de la jornada Ítem III

Cuestionario Persona: 2

Ítem I: Espacios Seguros Inseguros

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
1	Curacaví / Naltahua		Poca Iluminación
2			Costado del colegio sin habitantes, manzana completa
3	Curacaví/Las Parcelas		Falta Iluminación
4	Las Parcelas		Plaza: Falta Potencia de Iluminación.
5			Árboles muy altos
6	Las Parcelas		Falta Iluminación
7	Al frente 4641		En Área de dptos. nuevos

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

			“Condominio las Parcelas”
8	Las Parcelas 4517		La forma de atender.

Item II. Equipamiento comunitario

	Dirección/Inte rsección	Almacenes negocios	Luminarias	Plazas y áreas verdes	Cámaras de televigil ancia	Alarmas comunitarias
1	Curacaví 402	Paquetería	✓ <input type="checkbox"/>			✓ <input type="checkbox"/>
2	Falta iluminación en paraderos por calle Curacaví					
3	Curacaví 360				✓ <input type="checkbox"/> Personal	
4	Curacaví			Plaza Atardecer		✓ <input type="checkbox"/>
5	Las Parcelas			Plaza Atardecer	✓ <input type="checkbox"/>	✓ <input type="checkbox"/>
6	Las Parcelas 4605	Almacén			✓ <input type="checkbox"/>	✓ <input type="checkbox"/>
7	Las Parcelas 4593	Botillería			✓ <input type="checkbox"/>	✓ <input type="checkbox"/>
	Las Parcelas, entre cuadro verde y Sta. Corina lado norte sin iluminación Pública.					

Cuestionario persona 3:

Ítem 1. Espacios seguros e inseguros

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
1	Intersección Naltahua/ Curacaví.		Problemas de ceda al paso. -Esquina peligrosa. -Falta cede el paso por Curacaví.
2	Entre Naltahua y las Parcelas, entre Naltahua/ Curacaví		-No hay cámaras de vigilancia -Falta luminaria -Zona asalto -Otro ceda al paso
3	Las Parcelas dptos.		Falta Luminaria
4	Plaza x las Parcelas (psje. Quilpué)		Sector de Droga(Consumo y Tráfico)
5	Plaza los Atardeceres	Hay cámaras/ las parcelas 4641	Sector de delincuencia(asaltos) -Poca potencia de luminarias, se podría podar árbol de la plaza
6	Avda., Las Parcelas costado Norte desde Cuadro Verde hasta Sta. Corina		-Sin iluminación
7	Las Parcelas 4517		
8	Las Parcelas Subercaseaux		Almacén asaltado
9	Las Parcelas 4521		Cortar árbol
10	Plaza sector con Subercaseaux	Alarmas Comunitarias	
11	Las Parcelas condominio		Falta iluminación.

Ítem 2. Equipamiento comunitario

	Dirección/Intersección	Almacenes negocios	Luminarias	Plazas y áreas verdes	Cámaras de televigilancia	Alarmas comunitarias
1	Las Parcelas 4605	Almacén Andrés	poca		✓ <input type="checkbox"/>	✓ <input type="checkbox"/>
2	Las Parcelas 4593	Botillería			✓ <input type="checkbox"/>	✓ <input type="checkbox"/>
3	Pasaje San Rosendo 341	Amasandería	Mala		✓ <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ítem III: Evaluación de la Actividad

Positivo	Negativo	Interesante
Súper positivo		Muy Interesante hay que continuar.

Reverso de la hoja:

Naltahua por calle Curacaví sin eliminación de árboles desde su poda. Sector de tráfico y consumo

Alarmas y cámaras de vigilancia comunitarias

-Grifo San Rosendo - Naltahua

-

- Focos Solares - asaltos y robos

-Grifo Curacaví las Parcelas

Cuestionario Persona 4:

Ítem 1. Espacios seguros e inseguros

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
1	Naltahua c/ Curacaví	No es seguro	falta -----
2	Curacaví		
3	Las Parcelas 4705		
4	Las Parcelas Curacavi	No quiosco	Sin luminaria
5			Terreno Baldío
6			
7			
8			Sin Luminaria
9			Sin luminaria
10			
11			
12			
13			

Ítem 2. Equipamiento comunitario

	Dirección/ Intersección	Almacenes negocios	Luminarias	Plazas y áreas verdes	Cámaras de televigilancia	Alarmas comunitarias
1	Curacaví c/ Naltahua	Negocio Curacaví 402	<input type="checkbox"/> o <input type="checkbox"/>	NO	NO	SI
2			Nose	NO		
3	Las		<input type="checkbox"/> o <input type="checkbox"/>	NO	SI	

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

	Parcelas 4701					
4	Las Parcelas 4705				SI	
5	// 4721	Pie				
6	// 4737					
7	// 5990					
8	//					
9	// 4641					

Ítem III: Evaluación de la Actividad

Positivo	Negativo	Interesante

Cuestionario persona 5:

Ítem II. Equipamiento comunitario

	Dirección/Intersección	Almacenes negocios	Luminarias	Plazas y áreas verdes	Cámaras de televigilancia	Alarmas comunitarias
1	Curacaví Casa Blanca	Paradero, Letrero, iluminación.				
2	Casa Blanca	Veredas Angostas				

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

3	Casa Blanca 4625				Central Cámara	
4	Casa Blanca	Vereda Costado Piamarta Árboles				
5	Psje Las Brisas	Portones ambos accesos	✓ <input type="checkbox"/>			
6	María Pinto	Vehículos mal estacionados	✓ <input type="checkbox"/>			
7	María Pinto con Sta. Corina	Negocios				
8	María Pinto con Curacavi 4646	Negocio				
9	Curacaví 5 de Abril	Paradero Asiento				
10	//	Vereda mal estado				
11	//	Calle mal estado				
12	//	No hay demarcación paso de cebra				
13	Salidas del Colegio	Falta Indicadores				
14	5 de Abril	Cableado caído				
15	Sta Corina c/ 5 de Abril	Falta tapa de Alcantarillado				
16	Sta corina	Cables caídos		✓ <input type="checkbox"/>		
17	Sta. corina/ Casa Blanca	Disco Pare				
18	Sta. Corina	Falta Iluminación				
19	//	Falta Demarcación				
20	Sta. Corina Llegando a	Vereda en mal estado				

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

	Naltahua desde salida Básica					
21	Naltahua	-Veredas Angostas, -Árboles dificultan el tránsito peatonal - Calle en mal estado				

Ítem III: Evaluación de la Actividad

Positivo	Negativo	Interesante
Que pude ver los lugares por donde transita mi hija y aportar en cosas para mejorar y resaltar lo que hay bueno.	El horario, ya que es el horario de salida de los chicos del colegio.	Ver el interés de los diversos actores para que este proyecto resulte.

Cuestionario persona 6:

Ítem 1. Espacios seguros e inseguros

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
1	María Pinto/ Sta. Corina		Por asaltos
2	Casablanca costado Colegio Piamarta		Facilita asalto
3	Naltahua San Rosendo	Cámaras de Seguridad	
4	Esquina Curacaví	Cámaras de Seguridad	
5	Las Parcelas	Veredas en mal estado, Caída.	
6	5 de Abril	Cableado Caído	

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
7	Sta. Corina/ 5 de Abril	Falta tapa alcantarilla	

Ítem 2. Equipamiento comunitario

	Dirección/ Intersección	Almacenes negocios	Luminarias	Plazas y áreas verdes	Cámaras de televigilancia	Alarmas comunitarias
1	//					
2	//	//		//		
3						
4						
5						
6						
7						

Ítem III: Evaluación de la Actividad.

Positivo	Negativo	Interesante

Cuestionario Persona 7:

Ítem 1. Espacios seguros e inseguros

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
1	Santa Corina con Casa Blanca	Asalto	Falta iluminación Faltan cámaras de vigilancia

Ítem 2. Equipamiento comunitario

	Dirección/Intersección	Almacenes negocios	Luminarias	Plazas y áreas verdes	Cámaras de televigilancia	Alarmas comunitarias
1	Casa Blanca	Cámaras de Seguridad				
2	Las brisas	Portones -----		Plazas		
3	Peñaflor	Sin portón				
4	María Pinto	Autos mal estacionados		Plazas		Negocios
5	Curacaví	Quiosco, cancha		Cancha		Negocios
6	Curacaví	Marcación de Calles peatonal paso				Semáforo
7	Curacaví	Calles mal estado				
8	5 de Abril	Calles mal estado, sin semáforos				
9	5 de Abril	Cableria mucha				
10	Pasaje San Rosendo				Cámara	
11	Naltahua desde San Rosendo a Curacaví.	Cámaras de Seguridad y Focos				

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

12	Las Parcelas	Veredas en mal estado				
13	Curacaví	Demarcaciones no hay.				

Ítem III de la actividad.

Positivo	Negativo	Interesante
//	//	//

Cuestionario Persona 8:

Ítem 1. Espacios seguros e inseguros

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
1	Naltahua c/ Curacaví		No hay demarcación
2	Las Parcelas c/ Curacaví		Pasada sin luminaria

Ítem 2. Equipamiento comunitario

	Dirección/ Intersección	Almacenes negocios	Luminarias	Plazas y áreas verdes	Cámaras de televigilancia	Alarmas comunitarias
1	Curacaví 402	Bazar	Baja Potencia		si	
2	Las Parcelas	Comida Rápida			si	

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

	4701					
3	Las Parcelas 4705	Alarma Central				

Cuestionario Persona 9:

Ítem 1. Espacios seguros e inseguros

	Dirección/ Intersección	¿Por qué es un espacio seguro?	¿Por qué es un espacio inseguro?
1	Nantalgua Curacavi	Demarcación	Marcación
2	Las Parcelas	//	Marcación
3	Las Parcelas	Negocio	//

Ítem 2. Equipamiento comunitario

	Dirección/ Intersección	Almacenes negocios	Luminarias	Plazas y áreas verdes	Cámaras de televigilancia	Alarmas comunitarias
1	//	//	//	//	//	//
2	//	//	//	//	//	//
3	//	//	//	//	//	//
4	//	//	//	//	//	//

Ítem III: Evaluación de la Actividad.

Positivo	Negativo	Interesante
//	//	//

Ítem III: Evaluación de la Actividad

Positivo	Negativo	Interesante
----------	----------	-------------

Resultados del formulario:

Ítem 3. Identificación de señalizaciones y pregunta masiva vecinal.

Pregunta 8: ¿Hay suficiente señalización clara y visible en las zonas de colores en el mapa? Siendo 1 suficiente y 4 insuficiente.

En esta pregunta respondieron 402 personas que indicaron lo siguiente:

Sí, es suficiente.

1: 34 personas.

2: 90 personas.

3:140 personas.

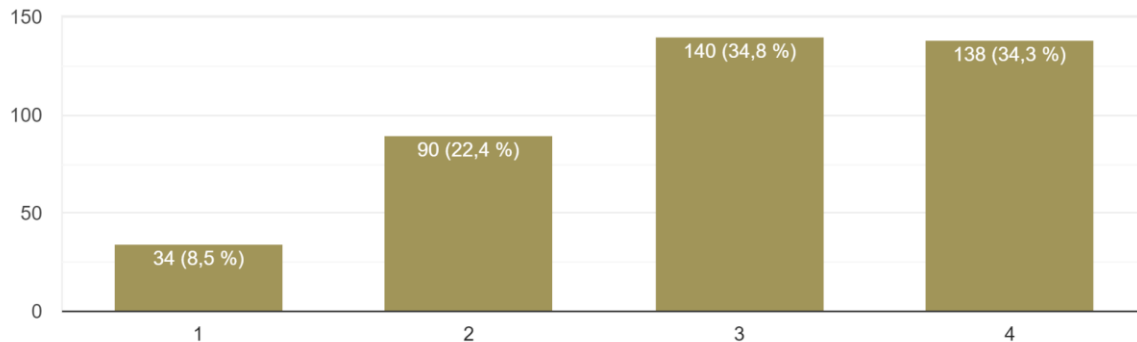
4:138 personas.

No, es insuficiente.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

¿Hay suficiente señalización clara y visible en las zonas de colores en el mapa?. Siendo 1 suficiente y 4 insuficiente.

402 respuestas



Este análisis muestra que las opiniones sobre la suficiencia de la señalización en las zonas de colores en el mapa están divididas. Una parte considerable de las personas considera que la señalización es "Suficiente", ya sea con calificaciones de 1 o 2. Sin embargo, una cantidad similar de personas la considera "Insuficiente", con una calificación de 3 y 4.

Ítem 4. Percepción de seguridad.

Pregunta 6: En una escala del 1 al 4, ¿Cómo calificarías tu nivel de seguridad al transitar por las calles del mapa anterior?

De las 404 personas que respondieron se recolectó la siguiente información:

Muy segura

1:23 personas

2:78 personas

3:160 personas

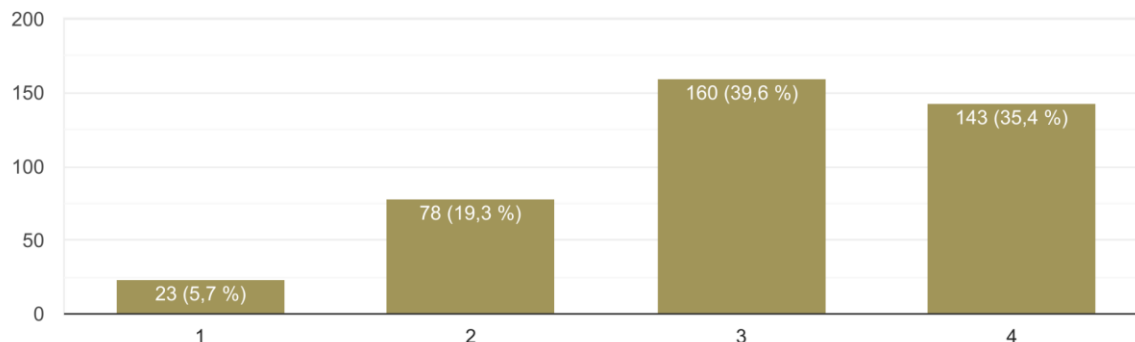
4:143 personas

Muy insegura

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central."

En una escala del 1 al 4 siendo 1 Muy segura y 4 Muy insegura. ¿Cómo calificarías tu nivel de seguridad al transitar por las calles del mapa anterior?

404 respuestas



- 23 personas (aproximadamente el 5.69% del total de encuestados) calificaron el nivel de seguridad como "Muy segura" con una calificación de **1**.
- 78 personas (aproximadamente el 19.31% del total de encuestados) calificaron el nivel de seguridad como "Muy segura" con una calificación de **2**.
- 160 personas (aproximadamente el 39.60% del total de encuestados) calificaron el nivel de seguridad como "Muy segura" con una calificación de **3**.
- 143 personas (aproximadamente el 35.40% del total de encuestados) calificaron el nivel de seguridad como "Muy segura" con una calificación de **4**.

Este análisis muestra que la mayoría de los encuestados percibe un nivel de seguridad relativamente alto al transitar por las calles del mapa anterior, ya que la mayoría de las calificaciones se encuentran en el rango de "Muy segura" (3 y 4 en la escala). Sin embargo, también se observa un porcentaje de personas que perciben un nivel de seguridad más bajo, como se muestra en las calificaciones de 1 y 2 en la escala.

Ítem 5. Estado de luminarias

Pregunta 7: ¿Crees que la iluminación en tu ruta es adecuada durante la noche y la madrugada? Califica de 1 a 4, siendo 1 Muy adecuado y 4 Muy deficiente.

Las 404 personas que participaron dieron los siguientes datos:

Muy adecuada

1: 26 personas

2: 68 personas.

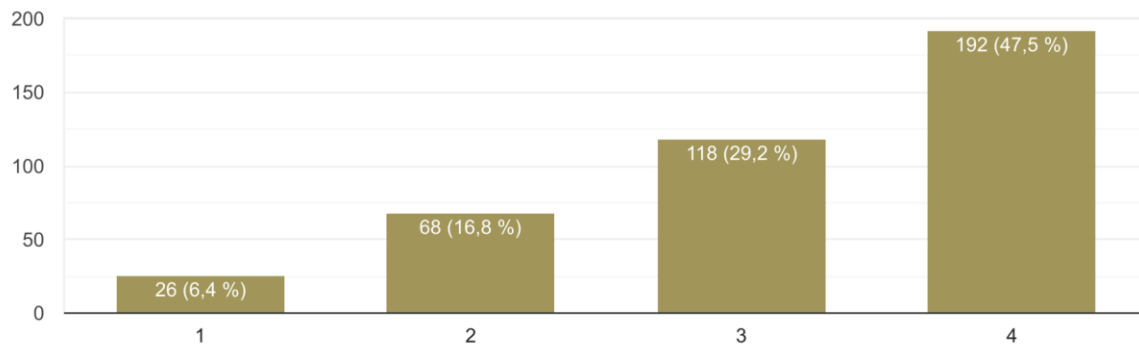
3: 118 personas.

4: 192 personas.

Muy deficiente

¿Crees que la iluminación en tu ruta es adecuada durante la noche y la madrugada?. Califica de 1 a 4, siendo 1 Muy adecuado y 4 Muy deficiente.

404 respuestas



Este análisis indica que la percepción de la iluminación en la ruta durante la noche y la madrugada varía considerablemente entre los encuestados. El 47% de las personas considera que la iluminación es insuficiente o "Muy deficiente", lo que puede generar preocupación por la seguridad al transitar por la ruta durante esos horarios. Por otro lado, también hay un grupo considerable de personas que la consideran "adecuada" o "poco adecuada".

Resultados: Zona Amarilla



Ítem 1. Percepción de seguridad

Pregunta 9: Según el mapa, ¿Cómo te sientes transitando por la zona amarilla?.

Los participantes que respondieron esta pregunta, dieron los siguientes resultados:

Durante la madrugada

- Seguro: 21 personas.
- Muy seguro: 16 personas.
- No tan seguro: 107 personas.
- Nada seguro: 142 personas.

Durante el día

- Seguro: 68 personas.
- Muy seguro: 43 personas.
- No tan seguro: 184 personas.
- Nada seguro: 53 personas.

Durante la noche

- Seguro: 11
- Muy seguro: 11
- No tan seguro: 100
- Nada seguro: 164

Según el mapa, ¿Cómo te sientes transitando por la zona amarilla?. (Responder solo si haz transitado por aquí, en alguno de estos horarios)



Este análisis revela que la percepción de seguridad en la zona amarilla varía según el horario del día. Durante la **madrugada, la mayoría de los encuestados se siente "Nada seguro"**, mientras que durante el día, la respuesta más común es **"No tan seguro"**. Durante la noche, la percepción de seguridad es similar a la madrugada, con la mayoría de los encuestados sintiéndose **"Nada seguro"**.

Ítem 2. Iluminación

Pregunta 10: ¿Crees que la iluminación en la zona amarilla, es adecuada durante la noche y la madrugada?

Muy adecuada

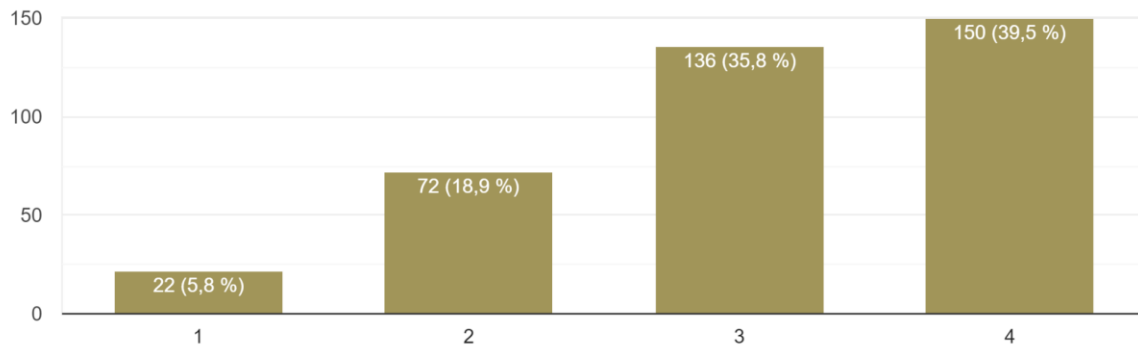
- 1: 22 personas.
- 2: 72 personas.
- 3: 136 personas.
- 4: 150 personas.

Muy deficiente

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

¿Crees que la iluminación en la zona amarilla, es adecuada durante la noche y la madrugada?

380 respuestas



Un porcentaje considerable de los encuestados considera que la iluminación es "Muy deficiente" (39,47%) o "Poco adecuada" (35,79%). Esto puede indicar que existe preocupación acerca de la falta de iluminación suficiente en la zona, lo que puede afectar la sensación de seguridad y el confort de las personas al transitar por ella en horarios nocturnos.

Por otro lado, una parte menor de los encuestados considera que la iluminación es "Adecuada" (18,95%) o incluso "Muy adecuada" (5,79%), lo que sugiere que hay personas que perciben que la iluminación es suficiente en la zona amarilla durante la noche y la madrugada.

Ítem 3. Señalización.

Pregunta 11: ¿Hay suficiente señalización clara y visible en la zona amarilla en el mapa?

Sí, es suficiente.

1: 24 personas.

2: 82 personas.

3: 154 personas.

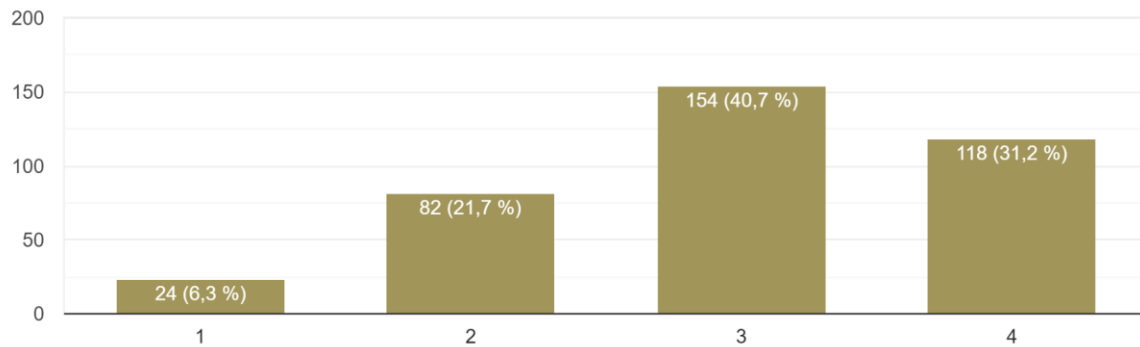
4: 118 personas.

No, es insuficiente.

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

¿Hay suficiente señalización clara y visible en las zona amarilla en el mapa?

378 respuestas



Este análisis muestra que la mayoría de los encuestados considera que la señalización en la zona amarilla es “**medianamente Suficiente**”, ya que la mayoría de las calificaciones se encuentran en los rangos de 2 y 3 en la escala. Sin embargo, también hay una parte significativa de personas que perciben que la señalización es “**insuficiente**”, como se muestra en la calificación de 4 en la escala.

Ítem

4.

Victimización.

Pregunta 12: ¿Has sido víctima de alguno de estos delitos, en la zona amarilla ubicada en el mapa? ¿En qué horario ocurrió?

La pregunta sobre si los participantes han sido víctimas de algunos de los delitos mencionados en la zona amarilla del mapa y en qué horarios ocurrieron atrajo un total de respuestas de los encuestados. A continuación, se presenta la distribución de las respuestas según el delito y el horario del día:

Robo con violencia

- De madrugada:14
- De día:57
- De noche:32

Robo a mano armada

- De madrugada: 10
- De día: 39
- De noche:34

Acoso o amenazas

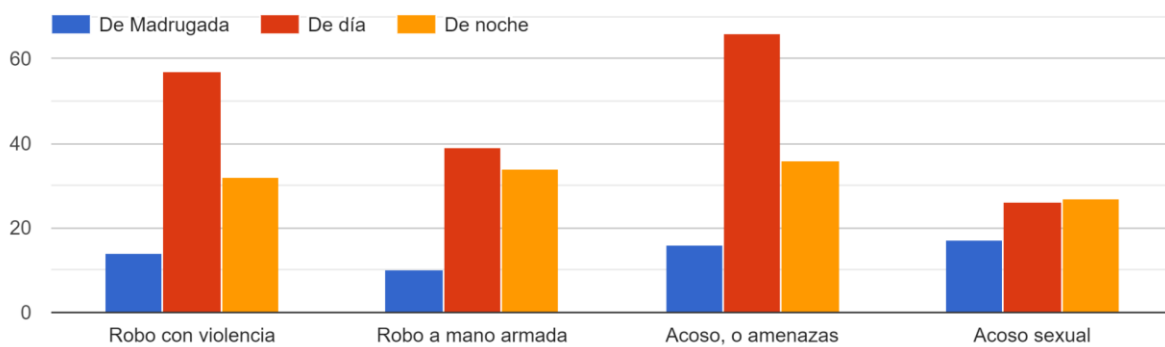
- De madrugada:16
- De día:66
- De noche:36

Acoso sexual

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

- De madrugada:17
- De día: 26
- De noche:27

¿Has sido víctima de alguno de estos delitos, en la zona ubicada en el mapa? ¿En que horario ocurrió?.



Los datos revelan que la zona amarilla también enfrenta un alto nivel de delincuencia y problemas de seguridad. En todos los delitos mencionados (robo con violencia, robo a mano armada, acoso o amenazas, y acoso sexual), se reportan incidentes durante diferentes horarios del día.

El delito de robo con violencia es el más frecuente en la zona amarilla, con 57 casos ocurridos durante el día, seguido por 32 casos durante la noche y 14 casos durante la madrugada. Esto indica que las personas son más propensas a ser víctimas de este delito durante el día, pero aún existe una preocupante presencia de robos con violencia durante la noche y la madrugada.

El robo a mano armada también muestra una incidencia significativa con 39 casos durante el día, 34 casos durante la noche y 10 casos durante la madrugada. La presencia de robos a mano armada, especialmente durante la madrugada, plantea una seria amenaza para la seguridad de los residentes y visitantes en la zona amarilla.

En cuanto al acoso o amenazas, se registraron 66 casos durante el día, 36 casos durante la noche y 16 casos durante la madrugada.

Por último, el acoso sexual se presenta con 26 casos durante el día, 27 casos durante la noche y 17 casos durante la madrugada. La presencia de acoso sexual, especialmente durante la madrugada y la noche.

Pregunta 13: En una escala de 1 a 4, siendo 4 Muy probable. Indique cuál cree usted que sea la probabilidad de que le ocurran algunos de los delitos de la pregunta anterior.

La pregunta sobre la percepción de probabilidad de que ocurran delitos en la zona amarilla según una escala de 1 a 4 atrajo un total de 355 respuestas. A continuación, se presenta la distribución de las respuestas según la escala anterior, en la zona amarilla

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central."

Muy improbable

1: 1 personas.

2: 60 personas.

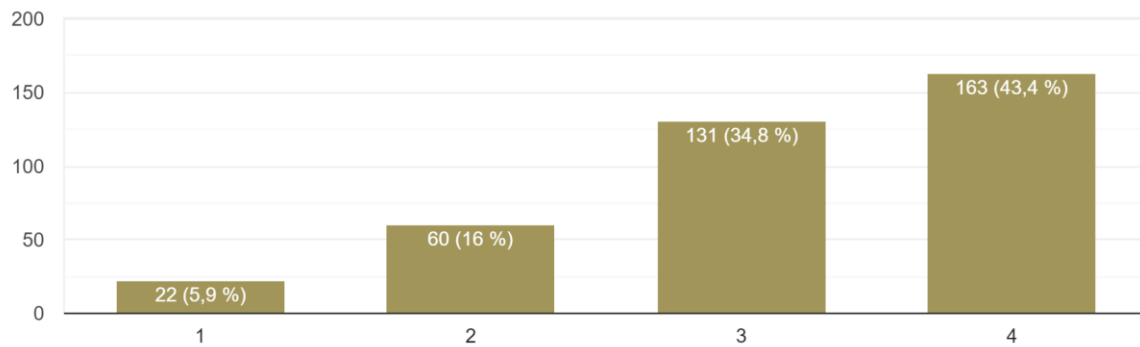
3: 131 personas.

4: 163 personas.

Muy probable

En una escala de 1 a 4, siendo 4 Muy probable. Indique cuál cree usted que sea la probabilidad de que le ocurra algunos de delitos de la pregunta anterior, en la zona amarilla?

376 respuestas



Este análisis muestra que una proporción considerable de los encuestados percibe una probabilidad significativa de que les ocurra alguno de los delitos mencionados en la zona amarilla, con aproximadamente el 43.4% de los encuestados respondiendo que es "Muy probable". Por otro lado, hay un pequeño grupo de encuestados que considera que es "Muy improbable" que les ocurran estos delitos.

Resultados: Zona Roja



Ítem 1. Percepción de seguridad

Pregunta 14: Según el mapa, ¿Cómo te sientes transitando por la zona Roja? (Responder solo si has transitado por aquí en alguno de estos horarios).

Los participantes que respondieron esta pregunta, dieron los siguientes resultados:

Durante la madrugada

- Seguro: 15 personas.
- Muy seguro: 10 personas.
- No tan seguro: 92 personas.
- Nada seguro: 119 personas.

Durante el día

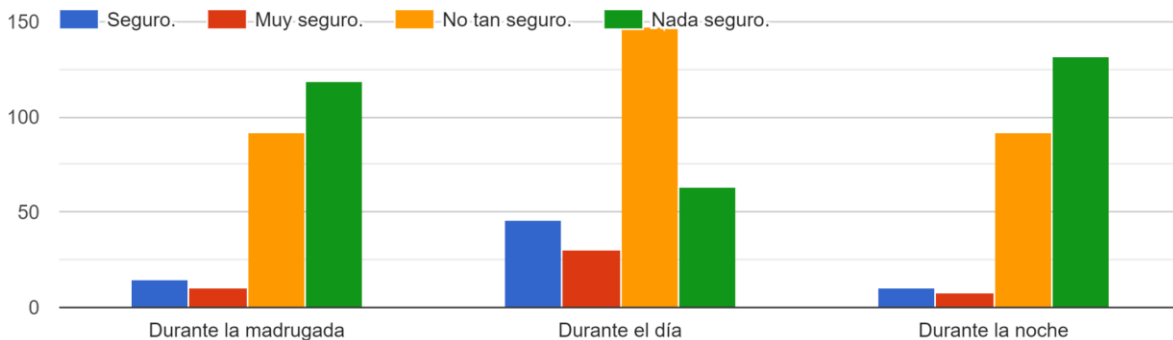
- Seguro: 46 personas.
- Muy seguro: 30 personas.
- No tan seguro: 147 personas.
- Nada seguro: 63 personas.

Durante la noche

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central."

- Seguro: 10
- Muy seguro: 8
- No tan seguro: 92
- Nada seguro: 132

Según el mapa, ¿Cómo te sientes transitando por la zona Roja?. (Responder solo si haz transitado por aquí en alguno de estos horarios)



Este análisis muestra que la percepción de seguridad en la zona roja también varía según el horario del día. Durante la madrugada y la noche, la mayoría de los encuestados que han transitado por la zona se sienten "**Nada seguro**". Durante el día, la percepción de seguridad es similar, con una mayoría también sintiéndose "**No tan seguro**".

Ítem 2. Iluminación

Pregunta 15: ¿Crees que la iluminación en la zona roja, es adecuada durante la noche y la madrugada?

La pregunta sobre la percepción de la iluminación en la zona roja durante la noche y la madrugada, según una escala de 1 a 4, donde 1 es "Muy adecuada" y 4 es "Muy deficiente", podemos presentar la información de la siguiente manera:

Muy adecuada

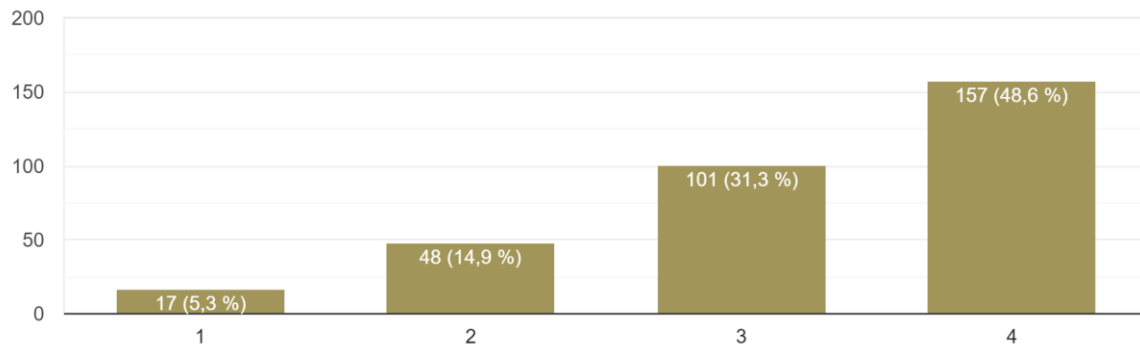
- 1:** 17 personas.
- 2:** 48 personas.
- 3:** 101 personas.
- 4:** 157 personas.

Muy deficiente

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central."

¿Crees que la iluminación en la zona roja, es adecuada durante la noche y la madrugada?

323 respuestas



La mayoría de las personas que participaron en la encuesta (48.57%) consideran que la iluminación en la zona roja es "Muy deficiente" durante la noche y la madrugada. Esto indica que una gran cantidad de encuestados no están satisfechos con el nivel de iluminación en esa área durante esas horas.

Ítem 3. Señalización.

Pregunta 16: ¿Hay suficiente señalización clara y visible en la zona roja en el mapa?

La pregunta sobre la percepción de la señalización en la zona roja del mapa atrajo un total de 325 respuestas. A continuación, se presenta la distribución de las respuestas según la escala:

Sí, es suficiente.

1: 19 personas.

2: 59 personas.

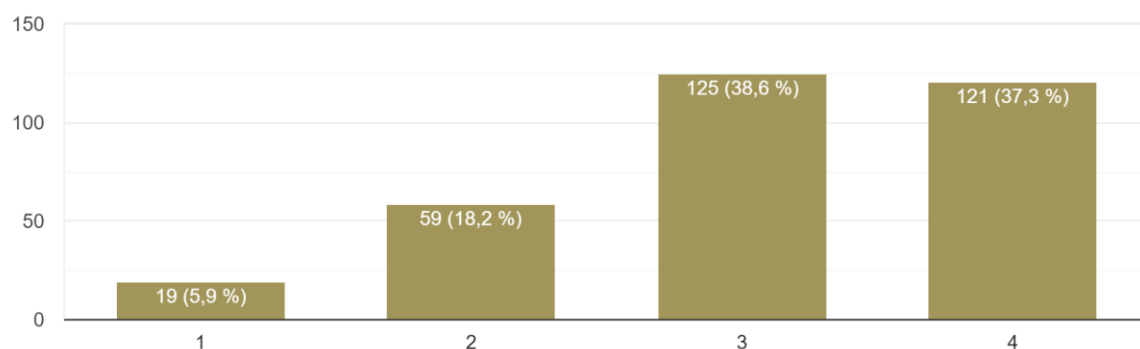
3: 126 personas.

4: 121 personas.

No, es insuficiente.

¿Hay suficiente señalización clara y visible en las zona roja en el mapa?

324 respuestas



Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central. "

Este análisis muestra que una parte significativa de los encuestados considera que la señalización en la zona roja es percibida como "Poco adecuada" (38.77%) o directamente como "Insuficiente" (37.23%). Estos resultados indican que existe una preocupación considerable con respecto a la calidad y visibilidad de la señalización en la zona roja del mapa.

Por otro lado, un porcentaje menor de los encuestados considera que la señalización es "Suficiente" (5.85%) o "Adecuada" (18.15%), lo que sugiere que algunos residentes o transeúntes tienen una percepción más positiva sobre la señalización en la zona roja.

Ítem 4. Victimización.

Pregunta 17: ¿Has sido víctima de alguno de estos delitos en la zona roja ubicada en el mapa? ¿En qué horario ocurrió?

La pregunta sobre si los participantes han sido víctimas de alguno de los delitos mencionados en la zona roja del mapa y en qué horarios ocurrieron, podemos presentar la información de la siguiente manera:

Robo con violencia

- De madrugada:18
- De día:45
- De noche:31

Robo a mano armada

- De madrugada: 11
- De día: 36
- De noche:25

Acoso o amenazas

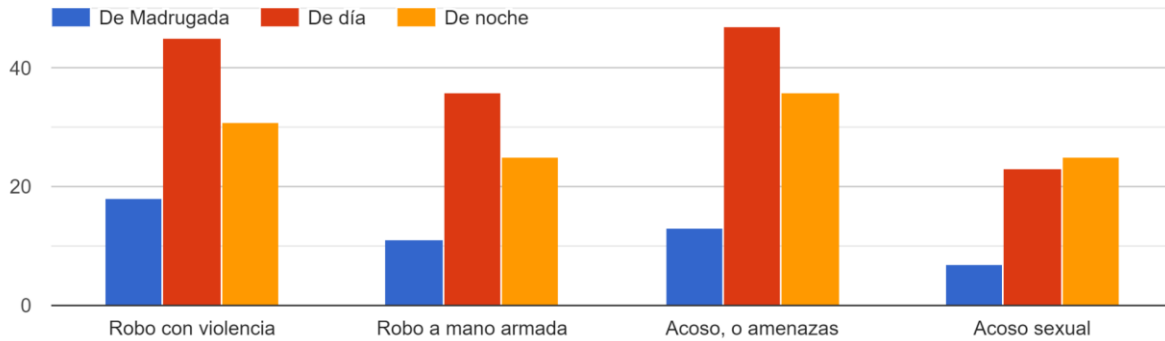
- De madrugada:13
- De día:47
- De noche:36

Acoso sexual

- De madrugada:7
- De día: 23
- De noche:25

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

¿Haz sido víctima de alguno de estos delitos en la zona ubicada en el mapa? ¿En que horario ocurrió?.



El robo con violencia, es uno de los delitos más frecuentes en la zona roja, ya que 45 personas afirman haber sido víctimas de este hecho durante el día, mientras que 18 personas fueron atacadas de madrugada y 31 durante la noche. Esto indica que el robo con violencia es una amenaza constante en la zona roja.

El robo a mano armada también es un delito preocupante en esta zona ya que, hay un total de 11 casos reportados durante la madrugada, 36 casos durante el día y 25 casos durante la noche. La presencia de robo a mano armada presenta un enorme riesgo para la integridad física de las personas que transitan este sector especialmente durante el día y la noche.

El acoso o amenazas es un tipo de delito que afecta a un número considerable de personas en la zona roja, con 13 casos durante la madrugada, 47 casos durante el día y 36 casos durante la noche.

El acoso sexual es un problema grave, con 7 casos durante la madrugada, 23 casos durante el día y 25 casos durante la noche.

Pregunta 18: En una escala de 1 a 4, siendo 4 Muy probable. Indique cuál cree usted que sea la probabilidad de que le ocurra algunos de los delitos de la pregunta anterior, en la zona roja?

La pregunta sobre la percepción de la probabilidad de ser víctima de los delitos en la zona roja del mapa atrajo un total de 317 respuestas. A continuación, se presenta la distribución de las respuestas según la escala:

Muy improbable

1: 15 personas

2: 51 personas.

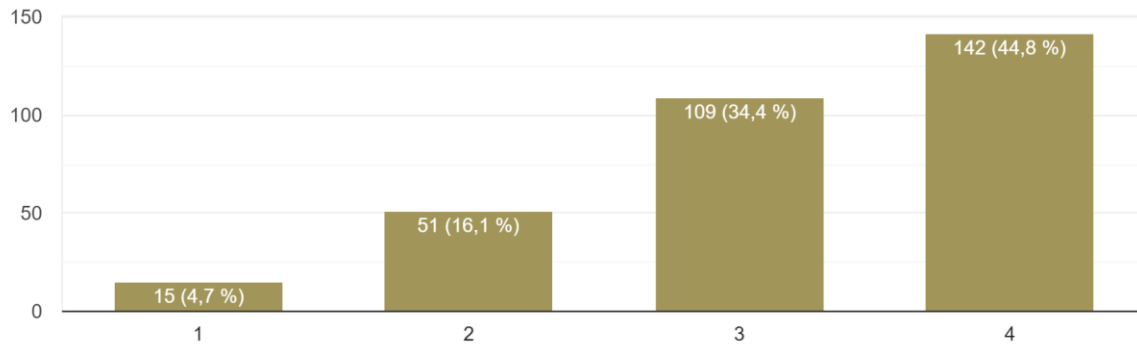
3: 109 personas

4: 142 personas

Muy probable

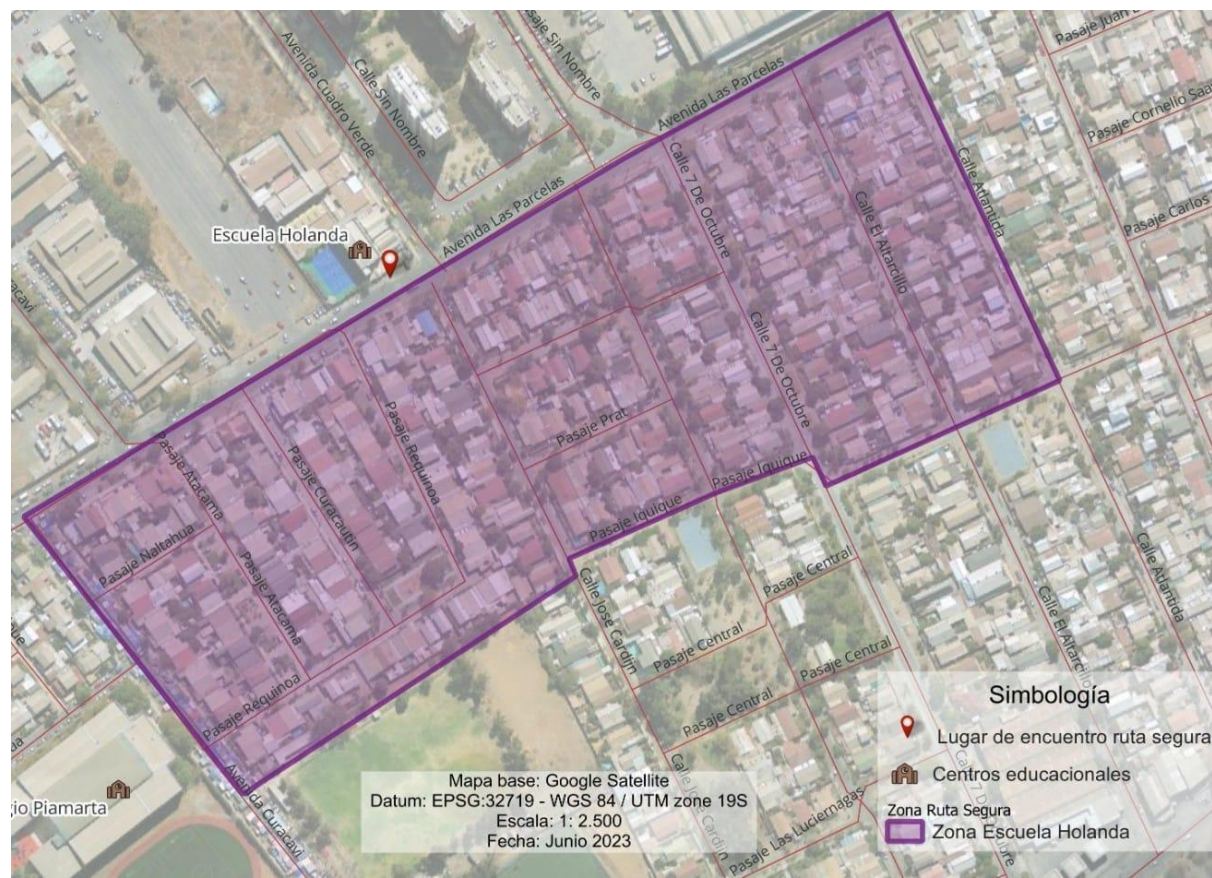
En una escala de 1 a 4, siendo 4 Muy probable. Indique cuál cree usted que sea la probabilidad de que le ocurra algunos de delitos de la pregunta anterior, en la zona roja?

317 respuestas



Este análisis muestra que una proporción considerable de los encuestados considera que es "Probable" o "Muy probable" que les ocurra alguno de los delitos mencionados en la zona roja del mapa, con aproximadamente el 34.38% de los encuestados respondiendo que es "Probable" y el 44.82% respondiendo que es "Muy probable". Estas respuestas indican que existe una preocupación significativa en cuanto a la probabilidad de ser víctima de delitos en la zona roja.

Resultado de la Zona Morada



Ítem 1. Percepción de seguridad

Pregunta 19: Según el mapa, ¿Cómo te sientes transitando por la zona Morada? (Responder solo si has transitado por aquí, en alguno de estos horarios).

Los participantes que respondieron esta pregunta, dieron los siguientes resultados:

Durante la madrugada

- Seguro: 16 personas.
- Muy seguro: 11 personas.
- No tan seguro: 81 personas.
- Nada seguro: 93 personas.

Durante el día

- Seguro: 37 personas.
- Muy seguro: 30 personas.
- No tan seguro: 115 personas.
- Nada seguro: 52 personas.

Durante la noche

- Seguro: 5
- Muy seguro: 7
- No tan seguro: 97
- Nada seguro: 98

Según el mapa, ¿Cómo te sientes transitando por la zona Morada?. (Responder solo si haz transitado por aquí, en alguno de estos horarios).



Este análisis muestra que la percepción de seguridad en la zona Morada del mapa varía significativamente según el horario. Durante el día, el mayor porcentaje de personas se siente "No tan seguro", mientras que durante la madrugada y la noche, el mayor porcentaje de personas se siente "Nada seguro". Además, en general, el porcentaje de personas que se sienten "Seguro" o "Muy seguro" es menor en comparación con aquellos que se sienten "No tan seguro" o "Nada seguro" en los tres horarios.

Ítem. 2. Iluminación.

Pregunta 19: ¿Crees que la iluminación en la zona morada, es adecuada durante la noche y la madrugada?

La pregunta sobre la percepción de la iluminación en la zona roja durante la noche y la madrugada, según una escala de 1 a 4, donde 1 es "Muy adecuada" y 4 es "Muy deficiente", podemos presentar la información de la siguiente manera:

Muy adecuada

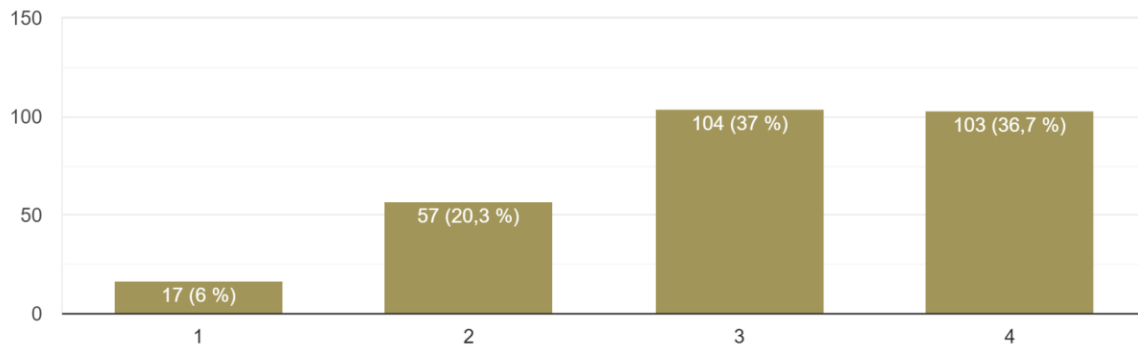
- 1: 17 personas.
- 2: 52 personas.
- 3: 104 personas.
- 4: 103 personas.

Muy deficiente

Sistematización de las experiencias en el proyecto de "Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central."

¿Crees que la iluminación en la zona morada, es adecuada durante la noche y la madrugada?

281 respuestas



Este análisis muestra que hay una distribución bastante equitativa en cuanto a la percepción de la iluminación en la zona morada durante la noche y la madrugada. Casi el 38% de los encuestados considera que la iluminación es "Poco adecuada" y "Muy deficiente" respectivamente, mientras que alrededor del 25% (17% + 8%) tiene una percepción más positiva calificándola como "Muy adecuada" o "Adecuada".

Ítem. 3. Señalización.

Pregunta 20: ¿Hay suficiente señalización clara y visible en la zona morada en el mapa?

Sí, es suficiente.

1: 14 personas.

2: 60 personas.

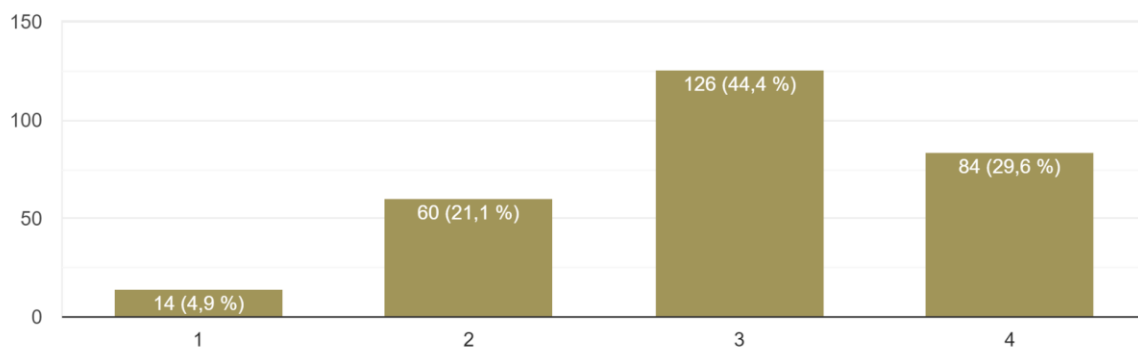
3: 126 personas.

4: 84 personas.

No, es insuficiente.

¿Hay suficiente señalización clara y visible en las zona morada en el mapa?

284 respuestas



Este análisis muestra que la percepción sobre la señalización en la zona morada está dividida en términos de calidad. La mayoría de los encuestados (alrededor del 44%) considera que la señalización es "insuficiente", mientras que aproximadamente el 30% opina que es "Muy insuficiente". Por otro lado, alrededor del 26% tiene una percepción más positiva, calificándola como "Suficiente" o "Moderada".

Ítem 4. Victimización.

Pregunta 21: ¿Has sido víctima de alguno de estos delitos, en la zona morada indicada en el mapa? ¿En qué horario ocurrió?

La pregunta sobre si los participantes han sido víctimas de alguno de los delitos mencionados en la zona roja del mapa y en qué horarios ocurrieron, podemos presentar la información de la siguiente manera:

Robo con violencia

- De madrugada:13
- De día:35
- De noche:29

Robo a mano armada

- De madrugada: 9
- De día: 20
- De noche:26

Acoso o amenazas

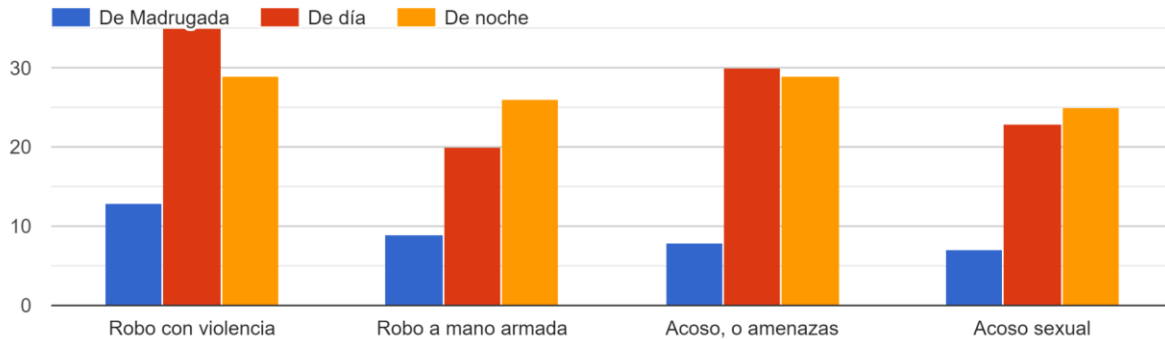
- De madrugada:8
- De día:30
- De noche:29

Acoso sexual

- De madrugada:7
- De día: 23
- De noche:25

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

¿Haz sido víctima de alguno de estos delitos, en la zona morada indicada en el mapa? ¿En que horario ocurrió?.



Se han registrado 13 casos de robo con violencia durante la madrugada, 35 casos durante el día y 29 casos durante la noche. Esto indica que el robo con violencia es una preocupación en la zona morada en diferentes momentos del día.

También se presenta como un delito preocupante, con 9 casos el de “**robo a mano**” armada durante la madrugada, 20 casos durante el día y 26 casos durante la noche. La presencia de robos a mano armada, especialmente durante la madrugada, plantea una seria amenaza para la seguridad de los residentes y visitantes en la zona morada.

El acoso o amenazas afecta a un número considerable de personas en la zona morada, con 8 casos de acoso o amenazas durante la madrugada, 30 casos durante el día y 29 casos durante la noche.

El acoso sexual es un problema preocupante, con 7 casos durante la madrugada, 23 casos durante el día y 25 casos durante la noche. La presencia de acoso sexual, especialmente durante la madrugada y la noche, es preocupante y requiere acciones para proteger a las víctimas y prevenir futuros incidentes.

Pregunta 22: En una escala de 1 a 4, siendo 4 Muy probable. Indique cuál cree usted que sea la probabilidad de que le ocurra algunos de los delitos de la pregunta anterior, en la zona morada del mapa?

Muy improbable

1: 14 personas

2: 54 personas.

3: 110 personas

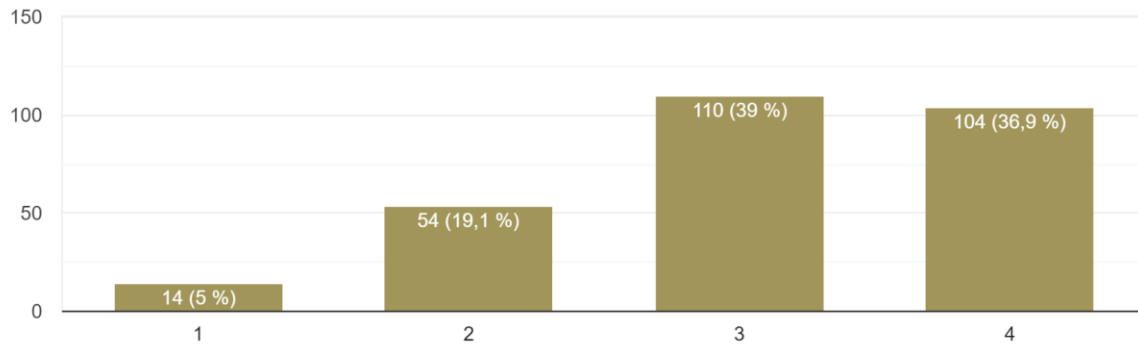
4: 104 personas

Muy probable

Sistematización de las experiencias en el proyecto de “Rutas Seguras en la Comunidad de Estación Central.”

En una escala de 1 a 4, siendo 4 Muy probable. Indique cuál cree usted que sea la probabilidad de que le ocurra algunos de delitos de la pregunta anterior, en la zona morada del mapa?

282 respuestas

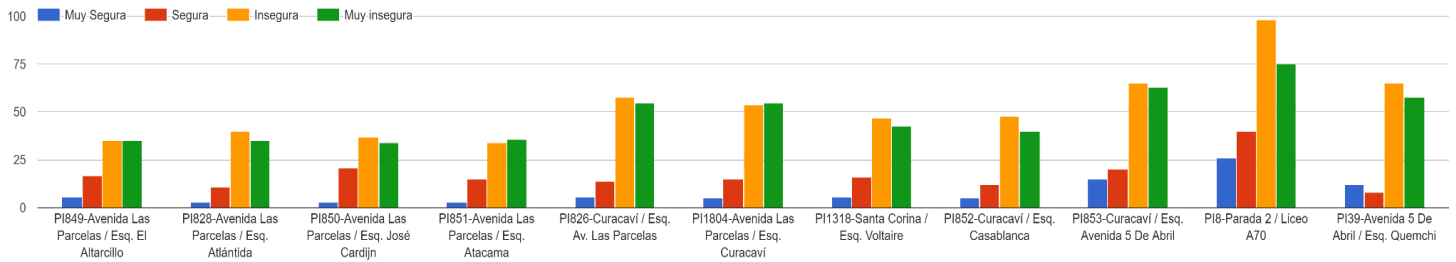


Este análisis muestra que la percepción sobre la probabilidad de que ocurran algunos de los delitos en la zona morada está distribuida en términos de probabilidad. Un porcentaje significativo de encuestados (alrededor del 76.8%) considera que es "Probable" o "Muy probable" que les ocurra alguno de los delitos mencionados en la zona. Por otro lado, un porcentaje menor (alrededor del 24.1%) opina que es "Muy improbable" o "Poco probable".

Ítem. 5 Concurrencia en paraderos y percepción de seguridad.

Pregunta 23: ¿Qué paraderos utilizas habitualmente y cuál es tu percepción de la seguridad estando ahí?

¿Qué paraderos utilizas habitualmente y cual es tu percepción de la seguridad estando ahí?



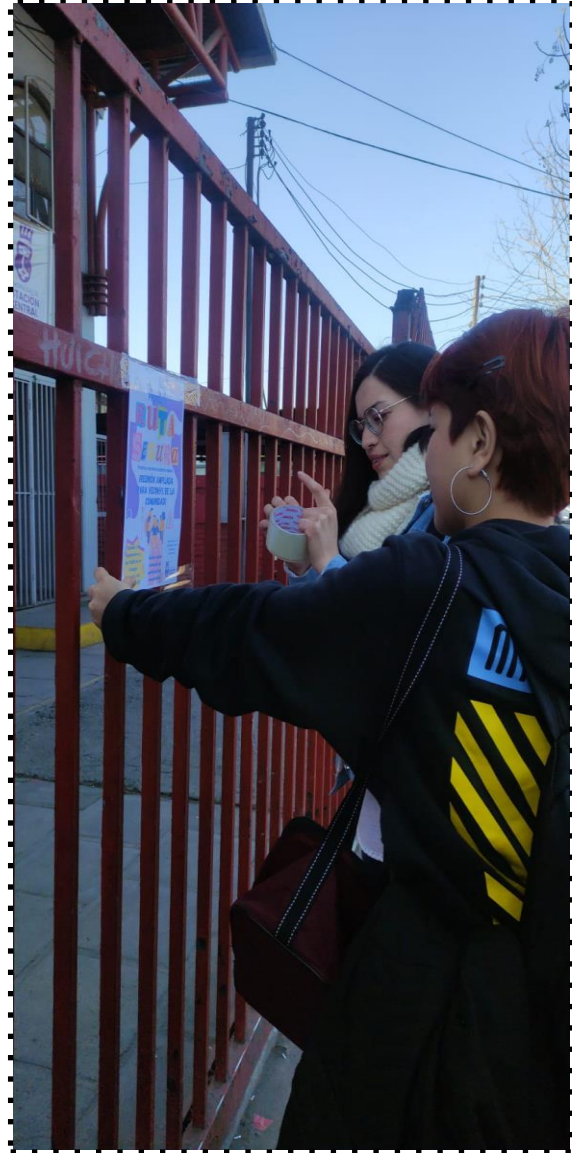
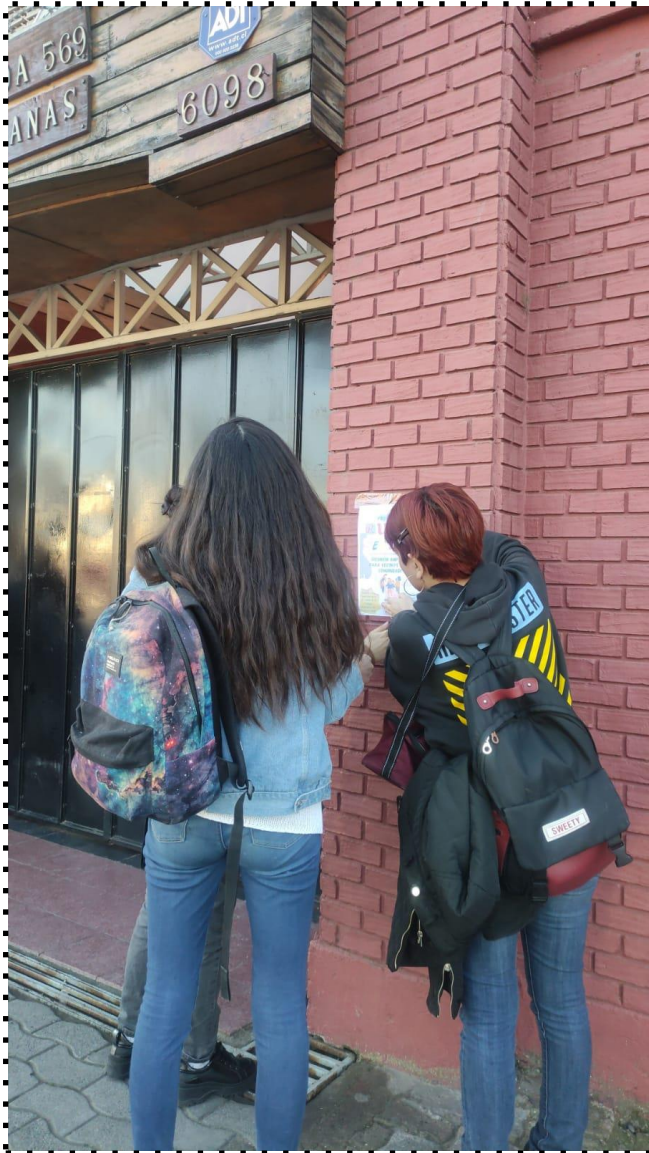
PI8-Parada 2 / Liceo A70: Es uno de los paraderos más utilizados, con una percepción de seguridad mayoritariamente positiva, ya que la mayoría de los encuestados se siente "Muy seguro" o "Seguro" en este paradero.

PI1804-Avenida Las Parcelas / Esq. Curacaví: Otro paradero frecuentado, aunque con una percepción de seguridad más variada, ya que una parte considerable de los encuestados se siente "Inseguro" o "Muy inseguro" en este lugar.

PI39-Avenida 5 De Abril / Esq. Quemchi: También es un paradero utilizado por los encuestados, aunque su percepción de seguridad es más negativa, con una mayoría de respuestas que lo consideran "Inseguro" o "Muy inseguro".

PI826-Curacaví / Esq. Av. Las Parcelas: Este paradero tiene un uso significativo, pero la mayoría de los encuestados lo perciben como "Inseguro" o "Muy inseguro".

Jornadas de Difusión en el territorio.



Material:

Flyer de Difusión

Flyer de Difusión con la información del proyecto:

PROYECTO :

RUTA

SEGURA

TE INVITA A PARTICIPAR EN NUESTRA PRIMERA:

REUNIÓN AMPLIADA

PARA VECIN@S DE LA

COMUNIDAD!

Sábado 2 de Septiembre a las 10AM en el Colegio Piamarta. Av. Curacavi #407

Únete a esta instancia de participación comunitaria

Departamento de Seguridad. Área de Vinculación Comunitaria

MUNICIPALIDAD DE ESTACIÓN CENTRAL

Tríptico

¿En que etapa vamos hasta el momento?

Este año 2023 en el mes de Mayo se comenzó la primera fase de este proyecto con distintas representaciones del territorio: Juntas de vecinos, clubes deportivos, estudiantes, comerciantes para acercarnos como equipo de trabajo. La primera y segunda etapa del recuadro están realizadas a través de la participación de la comunidad para dejar ver los principales adversidad que tiene la comunidad en cuanto a la temática de Seguridad.

Ahora vamos en:

- FAMILIARIZACIÓN
- DIAGNÓSTICO
- PLAN DE ACCIÓN
- EJECUCIÓN
- EVALUACIÓN

Proyecto Rutas Seguras



El proyecto busca impulsar la capacidad de relacionar a la comunidad a través de la organización de esta, para concretar distintos proyectos que se adhieran a la línea de la ruta segura en cuanto a temáticas de seguridad social. Además de co-crear una ruta definida en el sector.



Registro de los Procesos Anteriores



Reuniones ampliadas



Salidas a terreno



Primera Marcha exploratoria



Formulario

Encuestas rutas seguras

Estimado/a participante,

Nos complace invitarte a participar en nuestra encuesta sobre rutas seguras. El objetivo de este estudio es recopilar información valiosa sobre las experiencias y percepciones de seguridad al transitar por diversas vías en nuestra comunidad.

Sus respuestas nos ayudarán a identificar las áreas específicas que requieren atención y a desarrollar estrategias efectivas para mejorar la seguridad en nuestras rutas. La información recopilada será tratada de manera confidencial y estricta, y se utilizará únicamente para fines de análisis e informe.

Su participación es voluntaria, y agradecemos sinceramente su tiempo y contribución. Sus respuestas son enormemente valiosas para nosotros y nos ayudarán a tomar medidas concretas para garantizar rutas más seguras y saludables para todos.

Gracias de antemano por su participación y por ayudarnos a crear un entorno más seguro para nuestra comunidad.

Atentamente, Equipo de:

Dirección de Seguridad Comunitaria - Unidad de Vinculación Comunitaria.

¿En que consta el Plan de Acción?

Así como dice su nombre, esta etapa pretende dar los primeros pasos iniciales para conformar la ruta segura después de la exposición de los resultados en las reuniones, a través de lo que fue la primera ruta con la comunidad y el trabajo en terreno del equipo de vinculación comunitaria, con la conformación de un catastro de los elementos públicos.

¿Entonces? : Etapa 1 Agosto- Septiembre



Se viene la etapa uno, que es a corto plazo, consiste en el trazado de la ruta y la identificación de personas claves en el territorio para que este proyecto pueda continuar en el tiempo.

Etapa 2: Octubre- Noviembre

- La segunda parte consiste en un trabajo a mediano plazo, a través de ciclos de talleres para la comunidad, desde conocimientos de números de emergencia y técnicas de atención en crisis, taller de autocuidado personal y comunitario hasta charlas enfocadas en la sensibilización de la violencia de género, además de una capacitación en alarmas comunitarias.

Etapa 3: Noviembre- Diciembre



Esta es la última etapa a largo plazo y se basará en concretar acciones dirigidas al espacio público, señaléticas, demarcación de la ruta, urbanismo táctico para inaugurar la ruta y devolver el trabajo realizado por la comunidad (Retroalimentación del proceso vivido).

¡Si escaneas este código QR Podrás enterarte de todos los procesos que se llevan en el proyecto! Ingresar e Informate.



Todas/todos sabemos que para que realice un trabajo, se necesita de paciencia colaboración, respeto y participación. ¡Se parte de los procesos!

Equipo de Vinculación Comunitaria- Municipalidad de Estacion Central 2023

LINKOGRAFIA

- [Presentaciones de las reuniones ampliadas\(PPT\)](#)
- [Consentimientos](#)

BIBLIOGRAFÍA

- ❖ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2013). Prevención de crisis y recuperación sinopsis, P. (s/f). *SINOPSIS: SEGURIDAD CIUDADANA*. Recuperado de [https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/publications/08022013_citizen_security_issue_brief%20\(spanish\).pdf](https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/publications/08022013_citizen_security_issue_brief%20(spanish).pdf)
- ❖ Carballeda, A. J. (s/f). *Exclusión e Integración en los nuevos escenarios sociales*.pg 16.
- ❖ Rivas Pardo, P. (2021, octubre). El contractualismo en la propuesta de nueva constitución política. La seguridad como un deber del pacto social. *Cuadernos de Trabajo - Centro de Estudios Estratégicos*, ISSN 0719-4110. Recuperado de <https://anepe.cl/wp-content/uploads/2021/10/Cuaderno-de-Trabajo-N%C2%B05-2021.pdf>
- ❖ https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33719/1/N_75_22_Seguridad_Ciudadana.pdf
- ❖ Rodríguez, A., & Winchester, L. (2001). Santiago de Chile: Metropolización, globalización, desigualdad. *EURE (Santiago)*, 27(80), 121-139.
- ❖ Lillo, N., & Roselló, E. (2001). Manual para el Trabajo Social Comunitario. Madrid, España: Narcea, SA de Ediciones.
- ❖ García Olmos, CA (2022). El control social en Michel Foucault. (Tesis de maestría inédita). Universidad de Valladolid. Recuperado de https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/57613/TFG-D_01454.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- ❖ Carballeda, A (2007) *Escuchar las Prácticas*. Buenos Aires. Editorial Espacio.Pg 43