

THE NATIONAL INSTITUTE
FOR TRANSPORTATION AND
COMMUNITIES AND
COMICS STUDIES AT
PORTLAND STATE
UNIVERSITY PRESENTS...



MOVIÉNDONOS DEL AUTOMÓVIL A LAS PERSONAS

ESCRITO:

KELLY J.
CLIFTON

y

KRISTINA M.
CURRANS

ILUSTRACIÓN:

JOAQUIN
GOLEZ

ESCRITOE INVESTIGADO
KELLY J. CLIFTON, PHD
Y
KRISTINA M. CURRANS, PHD

ILUSTRACIÓN
JOAQUIN GOLEZ

EDITADO
RYAN ALEXANDER-TANNER
Y
SUSAN KIRTLEY, PHD

TRADUCCIÓN
GABRIEL G. QUIÑONES - ZAMBRANA

AGRADECIMIENTOS

ESTE PROYECTO FUE FINANCIADO POR "NATIONAL INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND COMMUNITIES (NITC; GRANT NUMBER 1532), A U.S. DOT UNIVERSITY TRANSPORTATION CENTER". TAMBIÉN NOS GUSTARÍA AGRADECER A "RESEARCH AND GRADUATE STUDIES (RGS) AND COMIC STUDIES AT PORTLAND STATE UNIVERSITY (PSU)" POR SU APOYO FINANCIERO, GRATUITO E INCONDICIONAL PARA ESTE PROYECTO. EN PARTICULAR, QUEREMOS BRINDARLE UN AGRADECIMIENTO ESPECIAL A JASON PODRABSKY, VICEPRESIDENTE INTERINO DE "RESEARCH AND GRADUATE STUDIES (RGS)" EN PSU, POR SER UN LÍDER VISIONARIO Y VER EL VALOR DE LOS CÓMICS COMO UNA HERRAMIENTA DE COMUNICACIÓN PARA LOS INVESTIGADORES.

EL CÓMIC SE MEJORÓ CON LA RETROALIMENTACIÓN Y LOS COMENTARIOS DE NUESTROS EVALUADORES TÉCNICOS, INCLUYENDO A KENNETH STAHL, ANNE HILL, SUSAN HANDY, DAVID SOMERS Y WES MARSHALL, Y LOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD DE PORTLAND, OR Y TUCSON AZ, TINA KIMMY Y EVREN SONMEZ QUE FUERON INVALUABLES PARA AYUDARNOS A OBTENER COMENTARIOS DE LAS COMUNIDADES. CAIT MCCUSKER BRINDÓ INFORMACIÓN INICIAL PARA DARLE FORMA AL PROYECTO. AMY SPRING, JOHN MACARTHUR Y KACY MCKINNEY, PHD DEDICARON SU TIEMPO PARA PARTICIPAR DE UN TALLER DE DESEMPEÑO DEL CÓMIC QUE FUE MUY PRODUCTIVO E IMPORTANTE.

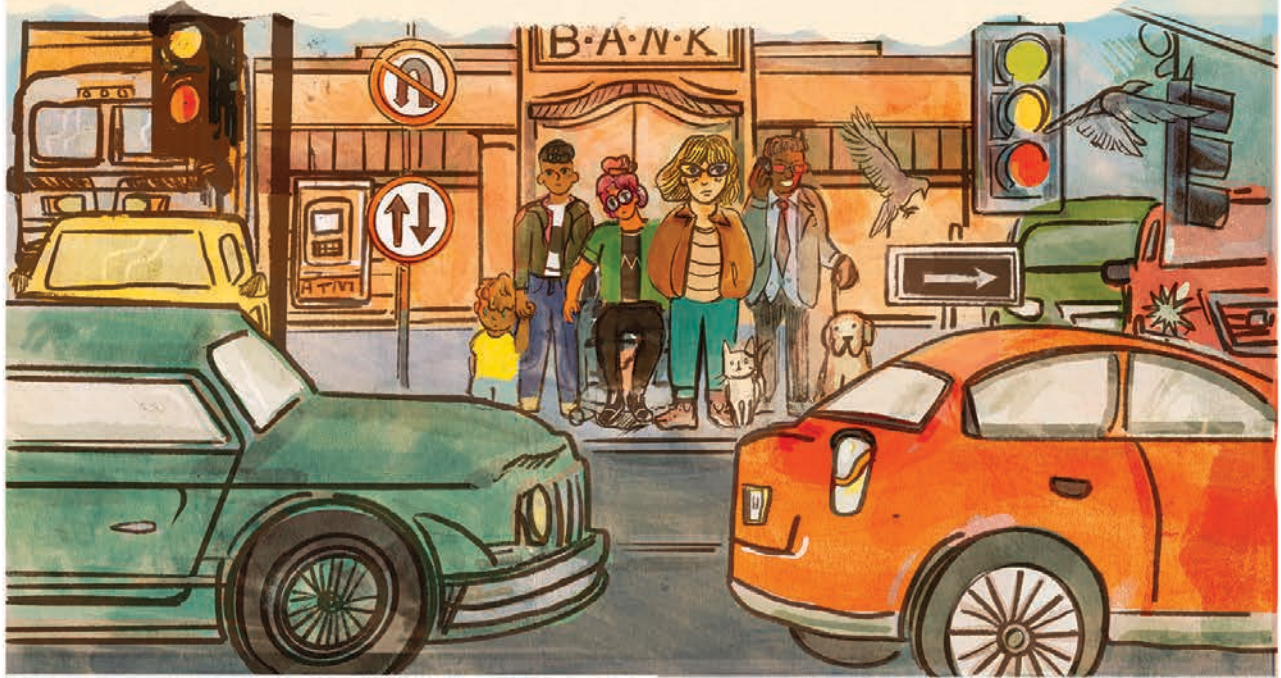
ESTE PROYECTO SE INSPIRÓ EN LOS CURSOS DE CÓMICS OFRECIDOS POR "PORTLAND COMMUNITY COLLEGE" MEDIANTE EDUCACIÓN CONTINUA. NO SE HUBIESE PUBLICADO SIN EL APOYO Y LOS CONOCIMIENTOS OBTENIDOS DE RYAN ALEXANDER-TANNER, T. EDWARD BAK Y SARAH MIRK.

UN AGRADECIMIENTO MUY ESPECIAL PARA RYAN ALEXANDER-TANNER POR SUS EXCELENTES HABILIDADES EN EL DESARROLLO DE CÓMICS Y POR MANTERNOS ENFOCADOS; SUSAN KIRTLEY, PHD POR DAR FORMA A LA NARRATIVA Y DEFENDER NUESTRA VISIÓN; Y A JOAQUÍN GOLEZ POR HACER QUE NUESTRAS PALABRAS COBRAN VIDA. ESTE CÓMIC NO PODRÍA HABERSE COMPLETADO SIN EL ARDUO TRABAJO DE ESTE EQUIPO INTERDISCIPLINARIO.

DEDICAMOS ESTE CÓMIC A \$BILL.

NO SÉ CUÁNTO TIEMPO LLEVO ATRAPADA EN ESTA INTERSECCIÓN SIN NINGUNA MANERA FÁCIL O SEGURA DE CRUZAR. ¡ESTOS CARROS VAN DEMASIADO RÁPIDO! A LOS CONDUCTORES PARECE QUE NO LES IMPORTA QUE ESTOY AQUÍ. ¿ACASO NADIE PENSÓ EN LOS PEATONES? ¿CUÁNDO SE CONVIRTIÓ...

TODO SOBRE EL AUTOMÓVIL?



INICIALMENTE LOS AUTOMÓVILES, CREADOS EN 1886, ERAN JUGUETES PARA LA POBLACIÓN ADINERADA. EN 1900, HABÍAN SOLO 8.000 OPERANDO EN TODO ESTADOS UNIDOS.



EL MODELO T - LANZADO AL MERCADO EN EL 1908 - HIZO QUE LOS AUTOMÓVILES FUERAN MÁS ACCESIBLES PARA LOS HOGARES Y LAS PERSONAS PROMEDIO EN ESTADOS UNIDOS.



LA POPULARIDAD DE LOS AUTOMÓVILES AUMENTÓ DRÁSTICAMENTE, Y YA PARA EL 1920 HABÍA 8 MILLONES EN LAS CARRETERAS. LAS CARRETERAS SE VOLVIERON CAÓTICAS.



PARA CREAR UN FLUJO MÁS ORDENADO, LOS INGENIEROS DESARROLLARON ESTÁNDARES DE DISEÑO Y UNAS "REGLAS DE LAS CARRETERAS". ¡BIENVENIDA A LOS SEMÁFOROS!



LUEGO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, LOS AUTOMÓVILES Y LAS NUEVAS VIVIENDAS EN LOS SUBURBIOS SE CONVIRTIERON EN PARTE DE LA IDENTIDAD DEL SUEÑO NORTEAMERICANO. LOS PLANIFICADORES, ARQUITECTOS E INGENIEROS COMENZARON A PENSAR EN OTRAS FORMAS EN LAS QUE LOS AUTOMÓVILES PUDIERAN REDISEÑAR LAS CIUDADES.

PODEMOS CONECTAR LOS SUBURBIOS CON EL CENTRO DE LA CIUDAD, PASÁNDOLE POR ENCIMA A ESTA COMUNIDAD DETERIORADA.



ESTA NUEVA TECNOLOGÍA FUE ADOPTADA RÁPIDAMENTE POR MUCHAS CIUDADES, CONSTRUYENDO AUTOPISTAS PARA MOVER LOS VEHÍCULOS DE MANERA MÁS EFICIENTE A TRAVÉS DE LA CIUDAD, LO MÁS RÁPIDO POSIBLE. PERO MUCHAS COMUNIDADES POBRES, MAYORMENTE COMUNIDADES DE COLOR, FUERON DESTRUIDAS INTENCIONALMENTE. HOY EN DÍA, AÚN VIVIMOS CON LAS CONSECUENCIAS DE ESTE LEGADO RACISTA.



LOS VEHÍCULOS PERSONALES EVOLUCIONARON Y SE CONVIRTIERON EN SÍMBOLOS DE LA CULTURA NORTEAMERICANA. INGENIEROS Y PLANIFICADORES URBANOS CONTINUARON PRIORIZÁNDOLOS EN TODAS LAS ESCALAS - DESDE LAS REGIONES HASTA LAS PARCELAS INDIVIDUALES.

DE ESTA MANERA, NOS ASEGURAMOS DE QUE TODOS PUEDAN CONDUCIR A ESTE NUEVO CENTRO COMERCIAL.



LOS INGENIEROS DESARROLLARON UNA ESTRATEGIA PARA INTEGRAR LOS AUTOMÓVILES A LA PLANIFICACIÓN DE NUEVOS DESARROLLOS, LLAMADA "ESTUDIOS DE IMPACTO VIAL". ESTOS ESTUDIOS ESTIMAN EL NÚMERO DE VIAJES POR VEHÍCULO QUE SE GENERAN POR LOS NUEVOS DESARROLLOS Y LOS EFECTOS DE ESTOS EN EL FLUJO VEHICULAR.



*AKA: ESTUDIOS DE IMPACTO DE TRÁFICO O ANÁLISIS DEL IMPACTO DE TRÁFICO

LUEGO DE DETERMINAR EL IMPACTO DE LOS NUEVOS DESARROLLOS EN EL TRÁFICO, LOS PLANIFICADORES REALIZAN SUGERENCIAS PARA MANEJAR LA CONGESTIÓN COMO, POR EJEMPLO, EL AÑADIR MÁS CARRILES EN LAS CARRETERAS O SEÑALES DE TRÁFICO.



CLAVE EN EL PROCESO ES EL "INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS TRIP GENERATION HANDBOOK AND MANUAL" * (ITE, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS). PUBLICADO EN 1976, SE CONVIRTIÓ EN EL RECURSO MÁS UTILIZADO PARA LA PLANIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO Y LA TRANSPORTACIÓN.



AKA: "GENERACIÓN DE VIAJES"

EL MANUAL ES UNA COMPILACIÓN DE DATOS RELACIONADOS AL NÚMERO DE VIAJES POR VEHÍCULO ESPERADOS POR LOS NUEVOS SUPERMERCADOS, CENTROS COMERCIALES Y OTROS TIPOS DE DESARROLLO.



ESTOS DATOS SE RECOPILAN MEDIANTE EL CONTEO DE VEHÍCULOS QUE ENTRAN Y SALEN EN DISTINTOS LUGARES A TRAVÉS DE TODO ESTADOS UNIDOS, CON UN ENFOQUE EN LOS MOMENTOS DE MAYOR FLUJO DEL DÍA.

ESOS TUBOS EN LAS CALLES - ¡ESTÁN CONTANDO VEHÍCULOS!



ESTA INFORMACIÓN AYUDA A LOS PLANIFICADORES A DETERMINAR CUÁNTO TRÁFICO SE FORMARÁ POR UN NUEVO DESARROLLO. POR EJEMPLO, DIGAMOS QUE UN DESARROLLADOR QUIERE CONSTRUIR UN BANCO.



BASADO EN LOS RESULTADOS OBTENIDOS ENTRE EL 1980 Y EL 2010, EL MANUAL CONTIENE INFORMACIÓN SOBRE DOS TIPOS DE BANCOS - BANCOS SOLO CON ENTRADAS PEATONALES Y BANCOS CON VENTANILLAS PARA LOS AUTOS.



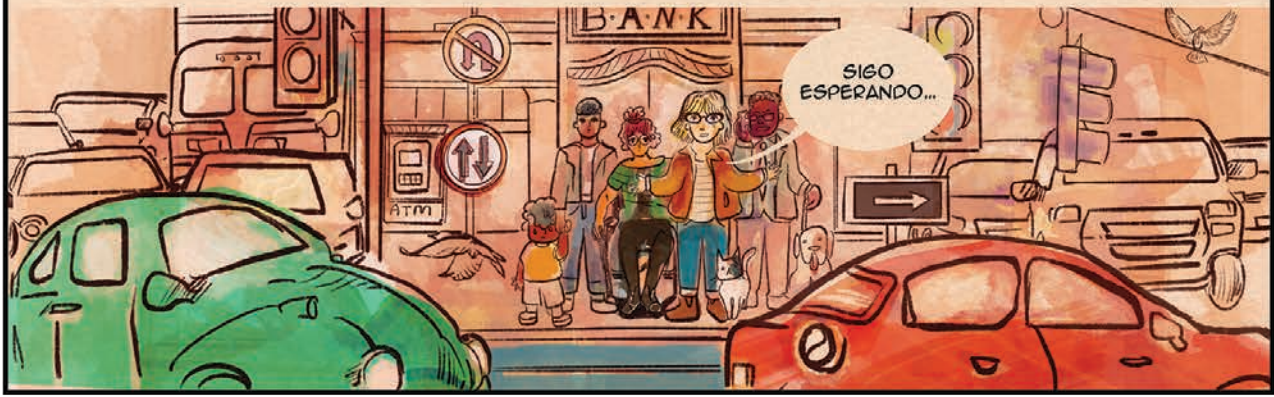
SE ESTIMA QUE UN BANCO DE 4,000 PIES CUADRADOS CON SOLO ENTRADAS PEATONALES GENERA APROXIMADAMENTE 100 VIAJES EN VEHÍCULO EN LOS MOMENTOS DE MAYOR FLUJO.



ESTOS VIAJES ESTIMADOS SON COMPARADOS CON LOS NIVELES DE TRÁFICO ACTUALES. SI DEMUESTRAN QUE PUDIERAN OCASIONAR DEMORAS INACEPTABLES, SE REALIZAN CAMBIOS QUE PUEDEN INCLUIR - AÑADIR CARRILES, ENTRADAS, O SEMÁFOROS.



PERO HOY EN DÍA, AÚN TENEMOS CONGESTIÓN. ¿NO SE SUPONÍA QUE TODA ESTA PLANIFICACIÓN IBA A AYUDAR?



DEBIDO A QUE LA INFORMACIÓN RECOPIADA DE LOS ESTUDIOS DE GENERACIÓN DE VIAJES INCLUYE INFORMACIÓN DESDE LOS 1980S, ESTOS NO CONSIDERAN LOS CAMBIOS RELACIONADOS A CÓMO VIVIMOS HOY, INCLUYENDO LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS Y LAS PERSONAS NO UTILIZANDO CARROS.



EL AÑADIR MÁS ESPACIO PARA LOS AUTOMÓVILES PUEDE HACER MÁS DIFÍCIL EL PODER MOVERSE USANDO OTROS MODOS DE TRANSPORTACIÓN, CREANDO UN CICLO DE DEPENDENCIA EN LOS AUTOMÓVILES.





¡ESTO ES TAN MALO! REALMENTE ME HACE PENSAR...

¡A MÍ TAMBIÉN! ¿QUÉ TAL SI PLANIFICAMOS PRIMERO PARA LAS PERSONAS EN VEZ DE PARA LOS CARROS? HAY TANTAS PERSONAS QUE NO PUEDEN O SIMPLEMENTE NO MANEJAN. CUANDO NOS ENFOCAMOS SOLO EN LOS AUTOMÓVILES, IGNORAMOS A UNA GRAN PARTE DE LA SOCIEDAD.



¡COMUNIDADES QUE SON CAMINABLES, QUE SE PUEDEN RECORRER EN BICICLETA, CON UN BUEN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO, Y SI TAMBIÉN CON AUTOMÓVILES! ¿DÓNDE COMENZAMOS?



PRIMERO, PODEMOS ENFOCARNOS EN CONTAR A TODAS LAS PERSONAS QUE REALIZAN VIAJES - "VIAJES POR PERSONA", NO SOLO EN CARROS.

¡SÍ! Y PARA PODER HACER ESTO, NECESITAMOS MÁS INFORMACIÓN SOBRE CÓMO LAS PERSONAS UTILIZAN TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTACIÓN.



Y PENSEMOS TAMBIÉN EN NUESTRAS NECESIDADES DE TRANSPORTACIÓN EN TODO MOMENTO - A CUALQUIER HORA - Y NO SOLO EN LAS HORAS PICO.

EXACTAMENTE. ESTA CARRETERA ES ENORME Y DURANTE EL MEDIODÍA NO HAY NADIE USÁNDOLA. PERO DURANTE LA TARDE, ESTÁ LLENA DE CARROS, CON SOLO UNA PERSONA POR VEHÍCULO.



TAMBIÉN, PODEMOS SER MÁS SENSIBLES EN EL CONTEXTO DE LOS DESARROLLOS. ¿QUIÉNES SON LAS PERSONAS QUE VIVEN Y VISITAN EL ÁREA?

ADEMÁS, ¿CÓMO QUEREMOS QUE SE VEA EL ÁREA? ¿CUÁLES MODOS DE TRANSPORTACIÓN FUNCIONARÁN MEJOR PARA TODAS LAS PERSONAS?

EL MANUAL DE GENERACIÓN DE VIAJES HA MEJORADO EL PROCESO DE RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN, Y YA NO UTILIZA INFORMACIÓN VIEJA Y OBSOLETA.



LA EDICIÓN MÁS RECIENTE INCLUYE NUEVAS CATEGORÍAS DE USOS DE SUELO COMO VIVIENDA ASEQUIBLE Y HASTA LOS DISPENSARIOS DE MARIHUANA. ADICIONALMENTE, INCLUYE INFORMACIÓN DEL CONTEXTO.



¡INCLUSO COMENZARON A RECOPIAR INFORMACIÓN DE "VIAJES DE PERSONAS"!



POR DEMASIADO TIEMPO NUESTRA PROFESIÓN SE HA ENFOCADO EN PLANIFICAR PARA EL USO EXCLUSIVO DE AUTOMÓVILES SOLAMENTE, UTILIZANDO INFORMACIÓN DEL PASADO PARA PLANIFICAR NUESTRO FUTURO. NECESITAMOS COMENZAR A PLANIFICAR PARA LAS PERSONAS Y PARA EL FUTURO QUE QUEREMOS.

EXACTAMENTE... AHORA, ¿CÓMO CRUZAMOS POR LA CALLE PARA REGRESAR? QUIERO UNA GRANIZADA.

¿CÓMO TERMINAMOS CON ESTE ENTORNO TAN DESAGRADABLE?



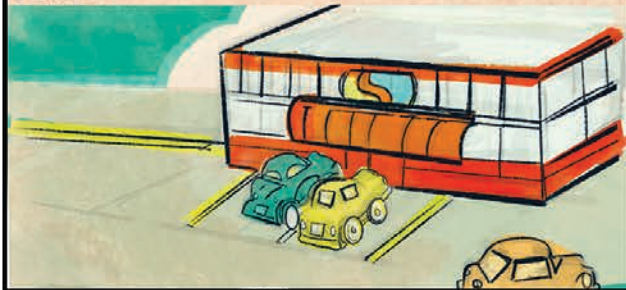
TODO COMENZÓ CUANDO UNA PERSONA DECIDIÓ CONSTRUIR ESTE MINIMART EN ESTA PARCELA. ELLA COLABORÓ CON ARQUITECTOS Y PLANIFICADORES PARA CREAR UN PLAN DE ÁREA QUE INCLUYERA SU VISIÓN.



LAS REGULACIONES DE DESARROLLO LOCALES DETERMINARON QUE SE PODÍA CONSTRUIR EN ESTE LUGAR, CUÁN ALEJADO DEBERÍA ESTAR EL EDIFICIO DE LA CARRETERA, LAS CONEXIONES PEATONALES, EL NÚMERO Y LA LOCALIZACIÓN DE LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE LOS VEHÍCULOS, Y HASTA EL NÚMERO DE ESTACIONAMIENTOS REQUERIDO.



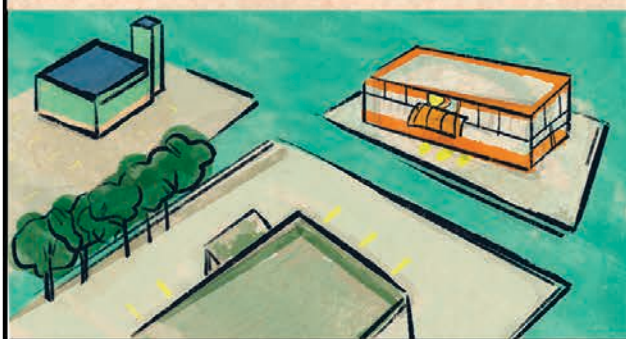
LA MAYORÍA DE LAS CIUDADES REQUIEREN UN NÚMERO MÍNIMO DE ESTACIONAMIENTOS DEPENDIENDO DEL TIPO Y DEL TAMAÑO DEL DESARROLLO. EL DESARROLLADOR PUDIERA AÑADIR MÁS DE LO REQUERIDO, AUNQUE FUESE PROBABLE QUE NO SE UTILICE LA MAYORÍA DEL TIEMPO.



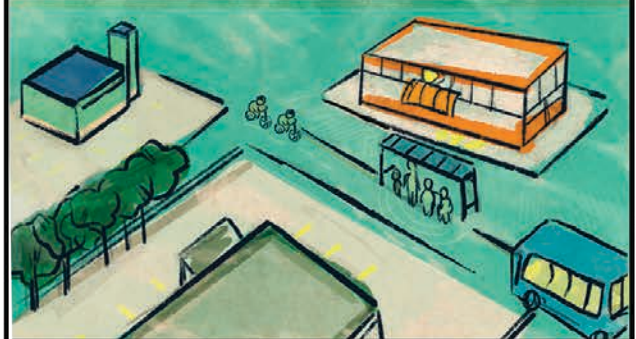
ESTOS REQUISITOS A MENUDO SE BASABAN EN LAS HORAS DE MÁS FLUJO DEL MINIMART Y SUPONE QUE TODOS LLEGARAN AL SITIO CONDUCIENDO.



ESTE ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS, SE REALIZÓ INDEPENDIEMENTE - SIN CONSIDERAR - LA CANTIDAD DE ESTACIONAMIENTOS DISPONIBLES EN LAS CERCANÍAS DEL LOCAL.



NO CONSIDERÉ QUÉ OTROS MODOS DE TRANSPORTE LA GENTE PODRÍA QUERER USAR PARA LLEGAR AL MINIMART.



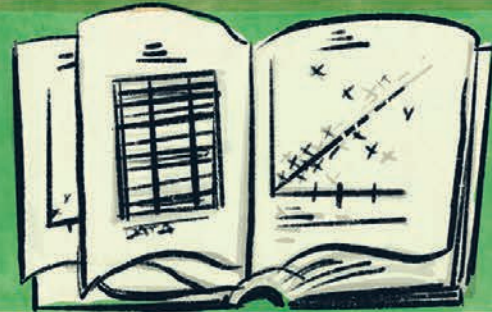
DURANTE EL PROCESO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO, LA CIUDAD REQUIRIÓ UN ESTUDIO DE IMPACTO VIAL PARA EVALUAR CUÁNTO TRÁFICO NUEVO SE GENERARÍA POR EL MINIMART, PARTICULARMENTE DURANTE LOS TIEMPOS DE MAYOR OCUPACIÓN.



PARA HACER ESTO SE UTILIZÓ UN RECURSO LLAMADO EL "TRIP GENERATION HANDBOOK AND MANUAL".



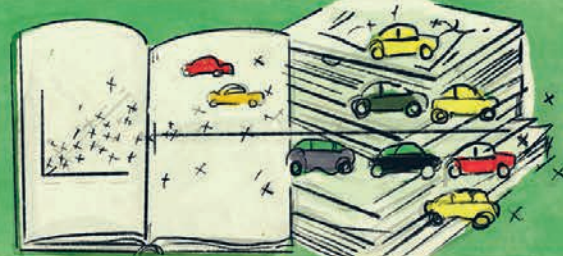
EL MANUAL ES UN CONJUNTO DE DATOS QUE INCLUYE EL NÚMERO DE VIAJES GENERADOS POR VEHÍCULO EN LOS DIFERENTES DESARROLLOS. SE ORGANIZAN POR DIFERENTES USOS DEL SUELO - ¡HASTA EXISTE UNA CATEGORÍA PARA MINIMART!



LOS DATOS QUE SE PRESENTAN EN EL "ITE TRIP GENERATION MANUAL" PROVIENEN DE MUCHOS LUGARES EN NORTEAMÉRICA, EN SU MAYORÍA EN LOCALIDADES SUBURBANAS ORIENTADAS AL USO DE LOS AUTOMÓVILES.



UTILIZANDO ESTIMACIONES BASADAS EN LA DATA MENCIONADA, LOS EXPERTOS EVALUARON CUÁNTO LA CONSTRUCCIÓN DE FUTUROS MINIMART IMPACTARÍAN LA CONGESTIÓN VEHICULAR. EN ESTA EVALUACIÓN, SE UTILIZA UNA MEDIDA DE DESEMPEÑO LLAMADA NIVELES DE SERVICIO, LA CUAL ES UNA MEDIDA DE CONGESTIÓN O RETRASOS.



COMO LAS NOTAS EN LA ESCUELA, LOS NIVELES DE SERVICIO (LOS) SE MIDEN EN UNA ESCALA DE LA A - F. DIFERENTE A LAS NOTAS EN LA ESCUELA, UNA F PUEDE SIGNIFICAR COMO APROBADO.



*A ES EQUIVALENTE A CONDICIONES DE LIBRE FLUJO.

DEBIDO AL TRÁFICO ADICIONAL ANTICIPADO COMO CONSECUENCIA DEL MINIMART, LA INTERCESIÓN NO TUVO UN NIVEL DE SERVICIO IDEAL - NO OBTUVO UNA NOTA ADECUADA*.



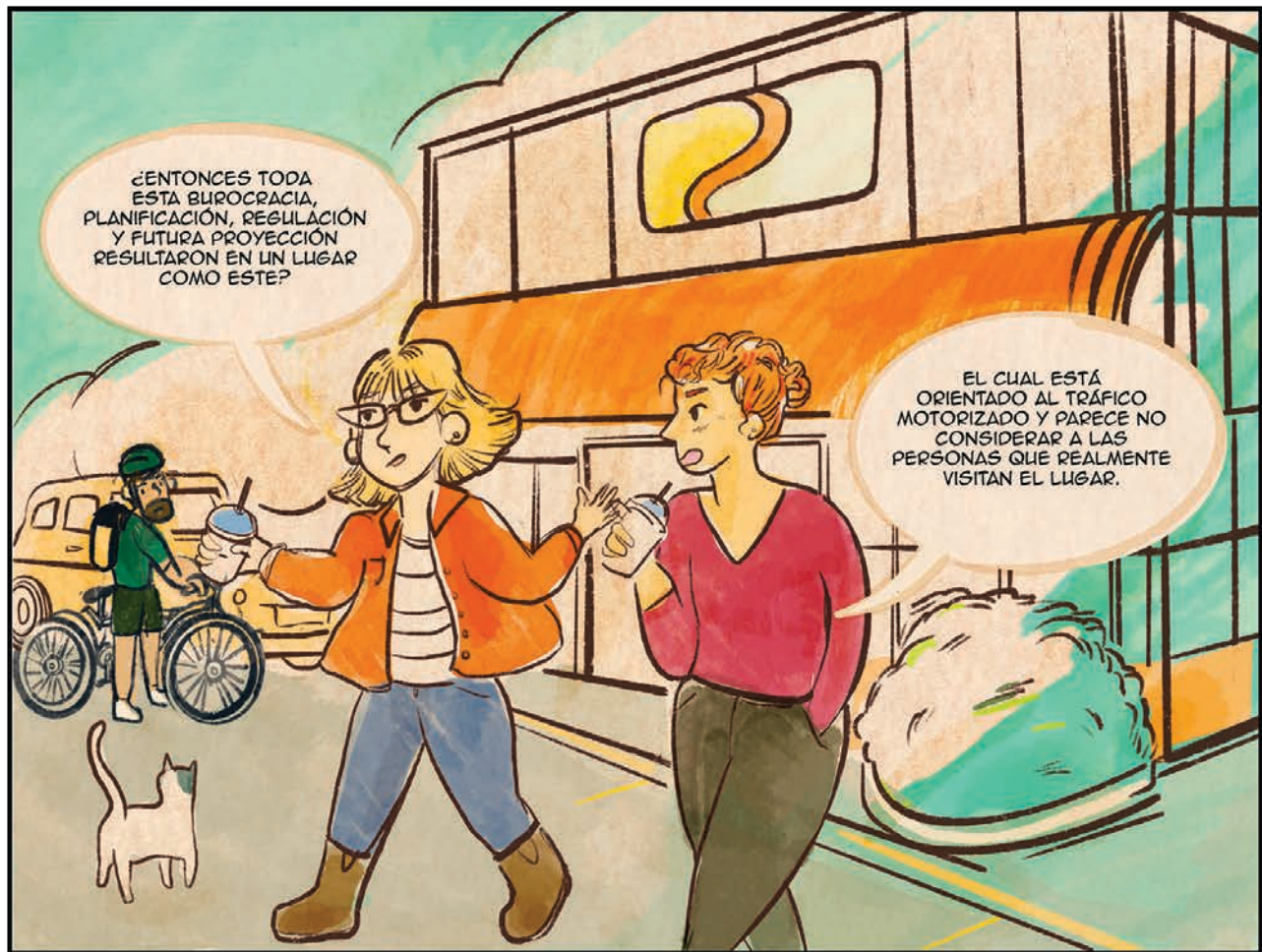
*NO LOGRÓ LOS NIVELES DE SERVICIO ESTABLECIDOS A NIVEL LOCAL.

POR ESTO LA DESARROLLADORA NECESITO AGREGAR UNA ENTRADA ADICIONAL AL LOCAL. EN ADICIÓN, ELLA TUVO QUE CONTRIBUIR DINERO PARA UN SEMÁFORO Y UN CARRIL DE VIRAJE.



ELLA CONSIDERÓ LA CONSTRUCCIÓN DE UNA TIENDA MÁS PEQUEÑA PARA EVITAR ALGUNOS DE ESTOS COSTOS. PERO A LARGO PLAZO, ESTA PEQUEÑA TIENDA NO SERÍA RENTABLE.





¿ENTONCES TODA ESTA BUROCRACIA, PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y FUTURA PROYECCIÓN RESULTARON EN UN LUGAR COMO ESTE?

EL CUAL ESTÁ ORIENTADO AL TRÁFICO MOTORIZADO Y PARECE NO CONSIDERAR A LAS PERSONAS QUE REALMENTE VISITAN EL LUGAR.



EXACTAMENTE, ¿ENTONCES ESTE ESTACIONAMIENTO GIGANTE E INNECESARIO ESTÁ BASADO EN INFORMACIÓN DE OTROS MINIMART, MUCHOS DE ELLOS CONSTRUIDOS EN LOS SUBURBIOS, EN DONDE ES MUY DIFÍCIL CAMINAR?



MUCHAS PERSONAS CAMINAN, UTILIZAN LA BICICLETA O EL AUTOBÚS PARA IR A ESTE MINIMART PERO LA INFORMACIÓN UTILIZADA PARA LA PLANIFICACIÓN DEL MISMO NO LOS CONSIDERA. Y CON TODAS LAS ENTRADAS QUE TIENEN, LOS VEHÍCULOS VIENEN EN TODAS LAS DIRECCIONES HACIA NOSOTRAS.



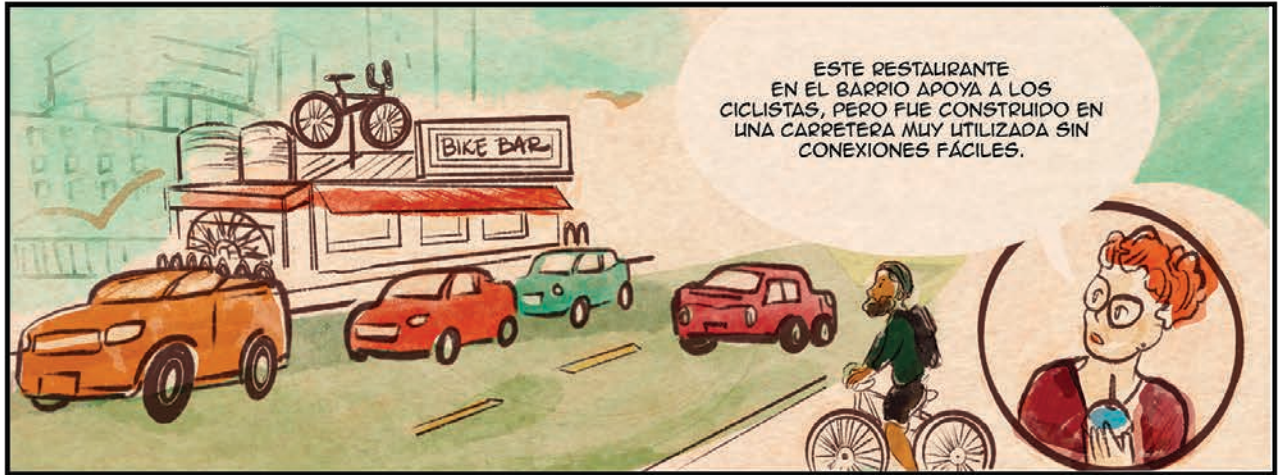
WOW, ¿ME PREGUNTO SI MÁS PERSONAS UTILIZARÍAN ESOS MODOS DE TRANSPORTACIÓN SI HICIERAMOS UN MEJOR TRABAJO AL PLANIFICAR PARA ELLOS?!



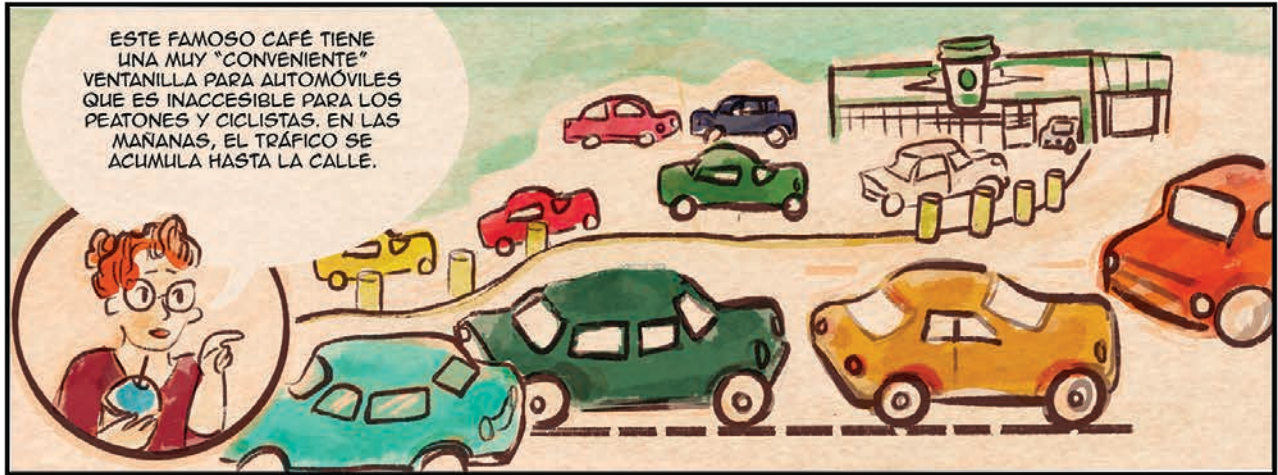
ESTA SITUACIÓN NO ES ÚNICA DE LOS MINIMART. MUCHAS CIUDADES UTILIZAN INFORMACIÓN COMO ESTA PARA TODO TIPO DE DESARROLLOS Y CONSTRUCCIONES. SE UTILIZAN EN TODOS LADOS.



ESTE CENTRO COMERCIAL TIENE TANTO ESTACIONAMIENTO - QUE SE PUEDIERAN CONSTRUIR DOS SUPERMERCADOS ADICIONALES - PORQUE SE DISEÑO PARA LAS EPOCAS MÁS ACTIVAS Y DE MAYOR FLUJO, COMO LAS COMPRAS PARA LOS DÍAS FESTIVOS.



ESTE RESTAURANTE EN EL BARRIO APOYA A LOS CICLISTAS, PERO FUE CONSTRUIDO EN UNA CARRETERA MUY UTILIZADA SIN CONEXIONES FÁCILES.



ESTE FAMOSO CAFÉ TIENE UNA MUY "CONVENIENTE" VENTANILLA PARA AUTOMÓVILES QUE ES INACCESIBLE PARA LOS PEATONES Y CICLISTAS. EN LAS MAÑANAS, EL TRÁFICO SE ACUMULA HASTA LA CALLE.



USUALMENTE LA ESCALA DE LOS NUEVOS DESARROLLOS ES MENOR, DEBIDO A LA PREOCUPACIÓN DE LOS VECINOS Y LAS COMUNIDADES CERCANAS, SOBRE UN POSIBLE AUMENTO EN EL TRÁFICO. LA VERDAD ES QUE LAS VIVIENDAS MULTIFAMILIARES AUMENTAN LA DENSIDAD, LO CUAL ES FUNDAMENTAL PARA APOYAR EL CAMINAR, ANDAR EN BICICLETA Y EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.





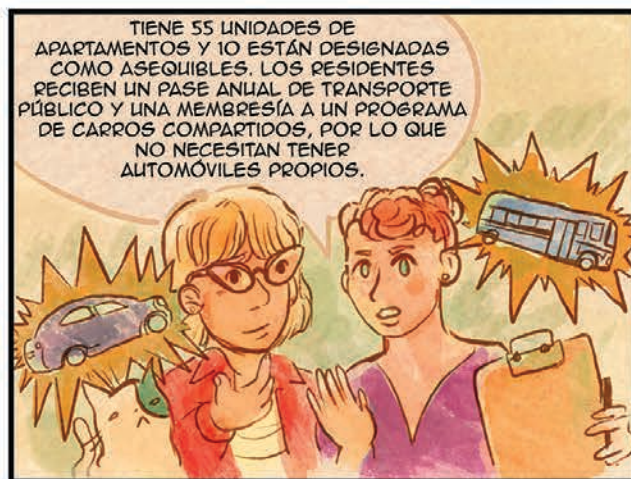
PERSONAS, LUGARES Y PERSPECTIVAS





HOLA KRISTI,
¿CÓMO VA EL
PROYECTO DE
INVESTIGACIÓN?

BASTANTE BIEN,
KELLY. YA HE
RECOLECTADO TODOS
LOS DATOS DE ESTE
EDIFICIO NUEVO.



TIENE 55 UNIDADES DE
APARTAMENTOS Y 10 ESTÁN DESIGNADAS
COMO ASEQUIBLES. LOS RESIDENTES
RECIBEN UN PASE ANUAL DE TRANSPORTE
PÚBLICO Y UNA MEMBRÍA A UN PROGRAMA
DE CARROS COMPARTIDOS, POR LO QUE
NO NECESITAN TENER
AUTOMÓVILES PROPIOS.



COMO MUCHOS EDIFICIOS NUEVOS
EN LA COMUNIDAD ES MÁS ALTO Y
ES DE USO MIXTO - CUENTA CON
APARTAMENTOS Y COMERCIOS - EN
EL PRIMER PISO.



HAY UN ESTACIONAMIENTO PARA
BICICLETAS ADENTRO Y AFUERA, UN
CONSERJE QUE RECIBE LOS
PAQUETES Y LA CORRESPONDENCIA, UNA
NEVERA PARA LAS ENTREGAS DE
SUPERMERCADOS, UNA MÁQUINA DE
CAFÉ EN EL LOBBY Y HASTA UNA
TERRAZA EN EL ÚLTIMO PISO.



NO HAY ESTACIONAMIENTO
PARA AUTOMÓVILES EN EL LUGAR,
PERO SI HAY UNA ESTACIÓN DE
BICICLETAS COMPARTIDAS, UNA ZONA
PARA ENTREGA DE CARGA, Y UNA
PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO
MUY CERCA.



WOW, ¡QUÉ BIEN!
¿UN CAFÉ? ¿ALGUIEN QUE
RECOGE LOS PAQUETES?
¿PERO, POR QUÉ NO HAY
ESTACIONAMIENTO PARA
AUTOMÓVILES? ¿CÓMO
SUCEDIÓ TODO ESTO?



BUENO, DURANTE
LOS ÚLTIMOS 40 AÑOS,
LA OFERTA DE VIVIENDAS
NO HA MANTENIDO UN
RITMO DE CRECIMIENTO.

ESTA FALTA
DE OFERTA HA
AUMENTADO EL VALOR
QUE LA GENTE TIENE
QUE PASAR POR LA
VIVIENDA.



ADICIONAL A
ESTO, ESTAMOS
ATRAVESANDO UNA CRISIS
CLIMÁTICA... LA
TRANSPORTACIÓN ES
RESPONSABLE DE CASI
UN 30% DE LAS EMISIONES
DE BASES DE
INVERNADERO.



PARA TRATAR DE RESOLVER ESTOS
PROBLEMAS, LAS CIUDADES ESTÁN
TRATANDO DE PROMOVER DESARROLLOS MÁS
COMPACTOS Y ASEQUIBLES QUE PUEDAN SER
SERVIDOS POR MUCHAS Y DIFERENTES
OPCIONES DE TRANSPORTACIÓN. AL HACER
ESTAS OPCIONES MÁS FÁCILES, ECONÓMICAS
Y MÁS ACCESIBLES, LAS PERSONAS
PROBABLEMENTE CONSIDERARÁN OTRAS
OPCIONES PARA MOVERSE A
TRAVÉS DE LA CIUDAD.

PERO ESTOS CAMBIOS TOMAN TIEMPO. MIENTRAS TANTO, EXISTE UNA DESCONEXIÓN ENTRE NUESTRA VISIÓN PLANIFICADA... Y EL ESTADO ACTUAL DE LAS COSAS - EL PRESENTE.



ESTE EDIFICIO NO OFRECE ESTACIONAMIENTO PROPIO CON LA IDEA DE COMPARTIR LOS VIAJES O EL UTILIZAR OTROS MEDIOS DE TRANSPORTACIÓN.



PERO, AUN ASÍ, MUCHOS CONTINUÁN UTILIZANDO CARROS, DEBIDO A QUE LA CIUDAD Y LA MAYORÍA DE LAS COMUNIDADES, ESTÁN DISEÑADAS PRINCIPALMENTE PARA LOS AUTOMÓVILES.



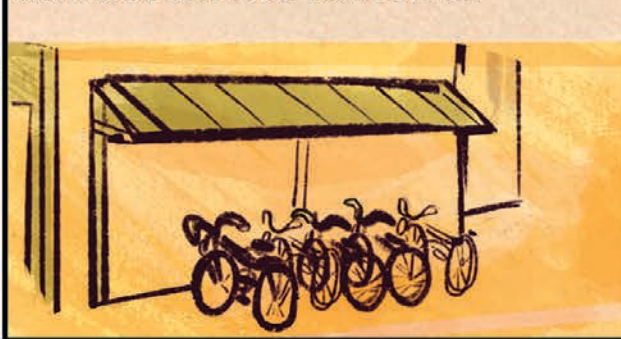
LOS RESIDENTES RECIBEN PASES GRATUITOS PARA UTILIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO.



PERO EL TRANSPORTE PÚBLICO NO PASA FRECUENTEMENTE Y PUEDE QUE NO LLEVE A LAS PERSONAS A SUS DESTINOS CORRESPONDIENTES.



HAY UN ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS Y UN SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS.



PERO EN EL ESTADO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA, MUCHOS NO SE SIENTEN SEGUROS UTILIZANDO LA BICICLETA EN LAS CALLES JUNTO AL TRÁFICO.



HAY UN ALZA EN ENTREGAS DE PAQUETES Y CORRESPONDENCIA, EL CONSERJE JUNTO CON LA ZONA DE DESCARGA HACEN QUE ESTE PROCESO SEA MÁS FÁCIL.



¡PERO LOS CAMIONES DE ENTREGA TAMBIÉN CAUSAN CONGESTIÓN!



¿Y QUÉ TAL LOS RESIDENTES? ¿CÓMO LES FUNCIONA A ELLOS?

¡VAMOS A PREGUNTARLES!



EL COSTO DE MI APARTAMENTO NO ES MUY ALTO Y SE ENCUENTRA CERCA DEL CENTRO DE LA CIUDAD...



¿PERO DE QUÉ ME SIRVE TENER UN PASE PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO O PARTICIPAR DE UN PROGRAMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS? NECESITO MI CARRO PARA TRABAJAR, HACER DILIGENCIAS, Y PARA MANEJAR A MIS HIJOS. AHORA PASO POR LO MENOS 30 MINUTOS BUSCANDO ESTACIONAMIENTO TODOS LOS DÍAS.



EL EDIFICIO NUEVO TRAJÓ ALGUNOS NUEVOS CLIENTES... ME PREOCUPA QUE NO PUEDA COMPETIR.



PERO NECESITO QUE VENGAN MÁS PERSONAS Y ME PREOCUPA QUE NO PUEDA COMPETIR.



¡ESTOY VIVIENDO MI MEJOR VIDA! VOY EN BICICLETA AL TRABAJO, CAMINO A LAS TIENDAS, HAGO MIS COMPRAS EN LÍNEA Y CASI NUNCA UTILIZO EL TRANSPORTE PÚBLICO.



PERO MI APARTAMENTO ES PEQUEÑO. QUIZÁS ME TENGA QUE MUDAR PRÓXIMAMENTE A UN LUGAR MÁS GRANDE Y CÓMODO. QUIZÁS HASTA COMPRE UNA CASA.



ES AGRADABLE TENER BUENOS RESTAURANTES Y NUEVAS TIENDAS...



¡PERO TODOS ESTOS NUEVOS RESIDENTES - DE ALQUILER - UTILIZAN MI CALLE COMO SU ESTACIONAMIENTO PRIVADO Y EXCLUSIVO! ¡QUÉ DESCARO - QUÉ CORAJE -! ¡YO TRABAJO DURO! ¡YO PAGO MIS IMPUESTOS! ¿Y PARA QUÉ?





ENTONCES, ¿QUÉ PODEMOS HACER?

BUENO, YO PIENSO QUE DEBEMOS ESCUCHAR A TODO EL MUNDO.



¿CON ESE TRÁFICO, VAS AL TRABAJO EN BICICLETA? YO ESTARÍA DEMASIADO ASUSTADA... ADEMÁS, NO PODÍA MANEJAR LA IDEA DE UTILIZAR LA BICICLETA BAJO LA LLUVIA.

SI, HAY UNA CICLOVÍA QUE TRANSCURRE HASTA MI TRABAJO. Y SI LLUEVE UTILIZO EL AUTOBÚS. PERO LA CIUDAD NECESITA MÁS CARRILES DE BICICLETAS QUE ESTÉN PROTEGIDOS... Y MEJOR TRANSPORTE PÚBLICO.

¿TÚ TIENES RAZÓN! ¿PERO QUÉ DEBO HACER MIENTRAS TANTO? MI TRABAJO SE ENCUENTRA MUY LEJOS PARA UTILIZAR LA BICICLETA Y EL AUTOBÚS NO OFRECE SERVICIO EN LA NOCHE CUANDO REGRESO A MI HOGAR.



EL BARRIO HA CAMBIADO DEBIDO A TODOS ESTOS NUEVOS DESARROLLOS.

SI ANTES ERA MÁS TRANQUILO... PERO YO TENÍA MENOS CLIENTES. AHORA HAY MÁS PERSONAS CAMINANDO POR MI TIENDA, Y TENGO ALGUNOS CLIENTES REGULARES.

¡MI ESPOSO Y YO NOS MUDAMOS AQUÍ EN PARTE POR EL GRAN COMERCIO LOCAL QUE SE ENCUENTRA EN EL ÁREA, COMO TU TIENDA!



TODO EL MUNDO SE PASA HABLANDO MARAVILLAS DE ESTAS TIENDAS LOCALES CARAS. PERO YO SOLAMENTE PUEDO COSTEAR EL COMPRAR COSAS EN WALMART.

A TI TE HE VISTO ESTACIONARTE TARDE EN LA NOCHE FRENTE A MI CASA.

NECESITO TENER DOS TRABAJOS PARA PODER MANTENERME.



LOS VEHÍCULOS DE ENTREGA PARA TU TIENDA OBSTRUYEN EL CARRIL CICLISTA TODOS LOS DÍAS.

CON TODAS LAS ÓRDENES QUE HACES DE AMAZON, EL QUE ME TRAE LOS PRODUCTOS NO TIENE DONDE ESTACIONARSE.

OH, SUPONGO QUE SI HAGO MUCHAS COMPRAS QUE ME ENTREGAN.



TODOS AQUÍ TIENEN UN PUNTO.

TU NO ESTÁS EN EL TRÁFICO TU ERES EL TRÁFICO

UNIÓN DE USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

MAS ESTACIONAMIENTOS

ASAMBLEA DEL

EL FUTURO ES ELECTRICO

¡QUE TRAIGAN DE VUELTA A LA CIUDAD DE ANTES!

AUNQUE NO EXISTEN LAS SOLUCIONES FÁCILES NI PERFECTAS...



PODEMOS CONECTAR SU COMUNIDAD CON EL CENTRO DE LA CIUDAD CON UN BOULEVARD CICLISTA Y UN CARRIL EXCLUSIVO PARA AUTOBUSES.

PERO YO NECESITO IR A LOS SUBURBIOS.

ESCUCHÓ SUS PREOCUPACIONES. QUIZÁS, PODEMOS MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO.

SI TRABAJAMOS JUNTOS...



NO ESTOY SEGURA DE QUE RESOLVERÁ LAS NECESIDADES DE TODO EL MUNDO.

¡OKA, AQUÍ UNA IDEA!

¿QUÉ TAL SI PRIMERO TRATAMOS ESTO?

Y PLANIFICAMOS PARA LAS PERSONAS...



NO PIENSO QUE VAYA A FUNCIONAR, PERO ADELANTE INTÉNTENLO.

PLANTEAS UN PUNTO INTERESANTE.

NO SABÍA LO DIFÍCIL QUE SE TE HACE EL TRANSPORTARTE A TI.

...PODEMOS ENCONTRAR UNA MANERA DE AVANZAR JUNTOS - DE PROGRESAR.



LAS CIUDADES SE TRANSFORMAN CONSTANTEMENTE. SE ESTÁN INTRODUCIENDO NUEVAS OPCIONES DE MOVILIDAD. EL SUELO SE DESARROLLA Y SE RE DESARROLLA, LA GENTE VIENE Y VA.

QUEREMOS MÁS DE NUESTRO SISTEMA DE TRANSPORTACIÓN QUE TAN SOLO MOVILIDAD. ¡QUEREMOS ENFATIZAR LA ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD, SUSTENTABILIDAD, VITALIDAD Y DIVERSIÓN!

LOS DIFERENTES MÉTODOS DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE SE TIENEN QUE ADAPTAR PARA LOGRAR NUESTRA VISIÓN ACTUAL Y LA DEL FUTURO.

HEMOS TENIDO GRANDES AVANCES, PERO DEBEMOS ASEGURARNOS DE QUE LA PLANIFICACIÓN ES...

¡PARA LAS PERSONAS!

REFERENCES AND ADDITIONAL READINGS

ALL ABOUT THE CAR

PAGE 2

SUSANECK AP (2022) MR. BIDEN, TEAR DOWN THIS HIGHWAY. *NEW YORK TIMES*. SEPT 8. [HTTPS://WWW.NYTIMES.COM/INTERACTIVE/2022/09/08/OPINION/URBAN-HIGHWAYS-SEGREGATION.HTML](https://www.nytimes.com/interactive/2022/09/08/opinion/urban-highways-segregation.html)

PAGE 3-4

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERING (ITE) (2022) *TRIP AND PARKING GENERATION*. WASHINGTON, DC: ITE. [HTTPS://WWW.ITE.ORG/TECHNICAL-RESOURCES/TOPICS/TRIP-AND-PARKING-GENERATION/](https://www.ite.org/technical-resources/topics/trip-and-parking-generation/)

PAGE 5

HANDY S (1993). A CYCLE OF DEPENDENCE: AUTOMOBILES, ACCESSIBILITY, AND THE EVOLUTION OF THE TRANSPORTATION AND RETAIL HIERARCHIES. *BERKELEY PLANNING JOURNAL*, 8(1). [HTTPS://ESCHOLARSHIP.ORG/UC/ITEM/2MT6B48P](https://escholarship.org/uc/item/2MT6B48P)

PAGE 7

CURRANS KM (2017) ISSUES IN URBAN TRIP GENERATION. *DISSERTATION*. PAPER 3778, PORTLAND STATE UNIVERSITY. [HTTPS://PDXSCHOLAR.LIBRARY.PDX.EDU/OPEN_ACCESS_ETDS/3778/](https://pdxscholar.library.pdx.edu/open_access_etds/3778/)

CLIFTON K ET AL. (2018) AFFORDABLE HOUSING TRIP GENERATION STRATEGIES AND RATES. REPORT CA18-2465, SACRAMENTO, CA: CALTRANS. [HTTPS://DOT.CA.GOV/-/MEDIA/DOT-MEDIA/PROGRAMS/RESEARCH-INNOVATION-SYSTEM-INFORMATION/DOCUMENTS/FINAL-REPORTS/CA18-2465-FINALREPORT-A11Y.PDF](https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/research-innovation-system-information/documents/final-reports/ca18-2465-finalreport-a11y.pdf)

HOW DID WE END UP WITH THIS CRAPPY BUILT ENVIRONMENT?

PAGES 9-10

CLIFTON KJ ET AL. (2013) CONSUMER BEHAVIOR AND TRAVEL CHOICES: IMPLICATIONS FOR LOCAL BUSINESSES. OREGON TRANSPORT RESEARCH & EDUCATION CONSORTIUM, OTREC RR-12-15. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/411](https://trec.pdx.edu/research/project/411)

PAGE 10

ITE (2014) *TRIP GENERATION HANDBOOK*, 3RD EDITION, WASHINGTON, D.C.: ITE.

ITE (2020) *TRIP GENERATION MANUAL*, 10TH EDITION, WASHINGTON, D.C.: ITE.

CURRANS KM (2017) ISSUES IN TRIP GENERATION METHODS FOR TRANSPORTATION IMPACT ESTIMATION OF LAND USE DEVELOPMENT: A REVIEW AND DISCUSSION OF THE STATE-OF-THE-ART APPROACHES. *JOURNAL OF PLANNING LITERATURE*, 32(4): 335-345. [HTTPS://DOI.ORG/10.1177/0885412217706505](https://doi.org/10.1177/0885412217706505)

COMBS T & MCDONALD N (2021). DRIVING CHANGE: EXPLORING THE ADOPTION OF MULTIMODAL LOCAL TRAFFIC IMPACT ASSESSMENT PRACTICES. *JOURNAL OF TRANSPORT AND LAND USE*, 14(1): 47-64. [HTTPS://DOI.ORG/10.5198/JTLU.2021.1730](https://doi.org/10.5198/JTLU.2021.1730)

PAGE 12

CLIFTON KJ ET AL. (2017) IMPROVING TRIP GENERATION METHODS FOR LIVABLE COMMUNITIES. NITC-RR-757. PORTLAND, OR: TREC. [HTTP://NITC.TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/757/](http://nitc.trec.pdx.edu/research/project/757/)

CLIFTON KJ & CURRANS KM (2019) CHARACTERIZING THE TRIP GENERATION PROFILES OF MULTIFAMILY HOUSING. NITC-RR-878. PORTLAND, OR: TREC. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/878](https://trec.pdx.edu/research/project/878)

PAGE 13

CLIFTON KJ ET AL. (2012) CONTEXTUAL INFLUENCES ON TRIP GENERATION. OTREC RR-12-13, PORTLAND, OR: TREC. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/407](https://trec.pdx.edu/research/project/407)

PEOPLE, PLACES, & PERSPECTIVES

PAGE 17

LUBITOW A (2017) NARRATIVES OF MARGINALIZED CYCLISTS: UNDERSTANDING OBSTACLES TO UTILITARIAN CYCLING AMONG WOMEN AND MINORITIES IN PORTLAND, OR. NITC-SS-994. PORTLAND, OR: TREC. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/994/](https://trec.pdx.edu/research/project/994/)

HOLLERAN M (2021). MILLENNIAL 'YIMBYS' AND BOOMER 'NIMBYS': GENERATIONAL VIEWS ON HOUSING AFFORDABILITY IN THE UNITED STATES. *THE SOCIOLOGICAL REVIEW*, 69(4): 846-861. [HTTPS://DOI.ORG/10.1177/0038026120916121](https://doi.org/10.1177/0038026120916121)

DING H & TAYLOR BD (2021) TRAFFIC TRUMPS ALL: EXAMINING THE EFFECT OF TRAFFIC IMPACT ANALYSES ON URBAN HOUSING. *JOURNAL OF PLANNING LITERATURE*, 37(1). [HTTPS://DOI.ORG/10.1177/08854122211023467](https://doi.org/10.1177/08854122211023467)

WILLIAMS K (2015). INTEGRATING FREIGHT INTO LIVABLE COMMUNITIES. NITC-RR-752. PORTLAND, OR: NITC. [HTTPS://NITC.TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/752/](https://nitc.trec.pdx.edu/research/project/752/)

PAGE 18

CLIFTON KJ ET AL. (2013) CONSUMER BEHAVIOR AND TRAVEL CHOICES: IMPLICATIONS FOR LOCAL BUSINESSES. OREGON TRANSPORT RESEARCH & EDUCATION CONSORTIUM, OTREC RR-12-15. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/411](https://trec.pdx.edu/research/project/411)