



SPECIAL REPORT
ADDENDUM TO THE
Central Neighborhoods of Chicago
Connecting Communities Summit

La Comunidad Latina Quiere Cambios en el Transporte que Reflejen sus Antecedentes Étnicos y Culturales

La comunidad latina es una población creciente en la región y necesita una mejor representación, una voz más fuerte en el proceso de planeación del transporte. El miércoles, 7 de Agosto del 2002, residentes, principalmente de las comunidades latinas y afroamericanas del Oeste de Chicago, se reunieron en la Escuela Telpochcalli para discutir sus necesidades de transporte y el uso del terreno. El mini-seminario *Conectando Comunidades* fue patrocinado en parte por el Centro Por Tecnología en la Comunidad, el Comité de Trabajo de La Línea Azul y el Proyecto de Educación Comunitaria Telpochcalli. Los participantes no solo visualizan un sistema de transporte eficiente, seguro y accesible, sino que también refleje la étnicidad de su comunidad.

El formato del mini-seminario fue modificado levemente para incluir los deseos de los residentes locales, enfocándose en las oportunidades de desarrollo económicas fomentadas por las inversiones en transportación. Los participantes tuvieron la oportunidad de indicar sobre mapas en dónde les gustaría ver nuevos desarrollos de economía, vivienda, recreación o centros sociales. El grupo reconoció el potencial del desarrollo económico y el impacto que tendría en el transporte público para la comunidad. Dos de las tres recomendaciones más relevantes de esta comunidad: se relacionaron con la necesidad de aumentar el desarrollo económico por medio de apoyo a la transportación y una buena planeación de estaciones de tránsito para proporcionar un valor económico a la comunidad.

El grupo fue compuesto de 29 miembros representando las comunidades de Pilsen, North Lawndale, La Villita, la ciudad de Cicero y el Distrito Médico de Illinois. En respuesta a una encuesta, el grupo se dividió igualmente en diez participantes masculinos y diez femeninos entre las edades de los 21 a 65. Los participantes a la reunión eran predominantemente latinos junto con cuatro personas de la raza negra y un americano indígena. La reunión fue conducida en inglés y español, con un intérprete principal

para las presentaciones e instrucciones y también con ayudantes bilingües en cada mesa. Los participantes que solo hablaban español se sentaron juntos en la misma mesa.

Se hizo notar que los participantes usaban toda forma de transportación para trasladarse por sus comunidades y la región. Los destinos más frecuentes dentro la comunidad incluyeron: escuelas, iglesias, cines, negocios en las calles 26th, Randolph, y Taylor, los parques Douglas y Harrison, el Consulado Mexicano, Casa Aztlan, el Museo de Bellas Artes de México, la Universidad de Illinois en Chicago y el Centro Médico de la Universidad de Illinois. Destinos externos de la comunidad incluyeron: Los centros comerciales de North Riverside y Ford City, el lago Michigan, el Centro, "Chinatown", "Greektown", "Navy Pier", Sur Chicago, "Hyde Park", los aeropuertos O'Hare y Midway, "Wicker Park", "Oak Park", el municipio de Cicero y varios museos.

El obstáculo primordial al transporte en esta comunidad es la falta de seguridad. Así como calles mal pavimentadas y sin iluminación, fueron citados como principales deficiencias. Los participantes expresaron que el mejoramiento del mantenimiento, la reparación de las estaciones de tránsito y paradas de autobús aumentarían la seguridad. Adicionalmente, el desarrollo económico en las áreas cercas de las estaciones de tránsito harían que el crimen disminuyera y que los habitantes de la comunidad se sintieran más seguros. Las áreas identificadas en necesidad de desarrollo económico inmediato son las vías que se encuentran a lo largo de los corredores principales de este a oeste: Calle 18th, que corre cerca de la estación de la línea Azul de la calle Cermak; y la calle Roosevelt, desde Cicero al oeste hasta la Halsted al este. Tiendas nuevas, almacenes, comercios de servicio, y tiendas especializadas fueron sugeridas como las deseadas para este tipo de desarrollo económico.

Otros tipos de desarrollos que fueron incluidos para aumentar la seguridad y la conectividad dentro de la comunidad, fueron la vivienda, servicios sociales o de recreación. Adicionalmente, centros comunitarios y parques incrementarían el movimiento local y darán vitalidad a la

comunidad. Algunos de los desarrollos de recreación incluyen instalaciones adicionales en los parques ya existentes podrían facilitar sombrillas y parrillas para las familias que salen de picnic. Otras ideas incluyeron oficinas de servicio social en centros comerciales importantes al igual que centros comunitarios cerca de cada estación de la Línea Azul del tren cerca de la Cermak y otros cruces de tráfico importantes a través de la comunidad. La discusión sobre la vivienda incluyó sugerencias de más viviendas compuestas de unidades de recursos moderados. En particular, este grupo sugirió más viviendas accesibles para ancianos.

Los participantes de la reunión intentaron solucionar varios obstáculos para el transporte en la comunidad. Propusieron que el corredor de la calle 26th, desde la Blue Island hasta la calle 14th esté cerrado los fines de semana a tráfico de autobús y sea accesible solamente a peatones y ciclistas. Este concepto es basado en tradiciones similares en países latinoamericanos donde las calles y bulevares importantes están abiertos solamente para los peatones. El incremento del tráfico peatonal facilitaría la conectividad dentro la comunidad y disminuiría el crimen. Banquetas y carriles para bicicletas son la clave de este proyecto que también pide mas carriles y estacionamientos para bicicletas; al igual que el mejoramiento de banquetas a lo largo del corredor de la calles 26th - Blue Island - Calle 14th. Para incrementar la aceptación de cerrar este corredor, se sugirió permitir el estacionamiento en la Cárcel del Condado de Cook los fines de semana. Aunque el tráfico automotriz sería prohibido, esta propuesta incluiría una línea pequeña de autobús rápido proporcionando aumentar a la accesibilidad de este corredor.

Este grupo dio una alta prioridad a los vecindarios que sean caminables y accesibles a bicicletas con énfasis particularmente en la seguridad de los niños. Para aquellos

participantes con niños, el 88 por ciento respondieron que sus niños caminan a la escuela y calificaron la seguridad y movilidad para los niños como la segunda prioridad para el mejoramiento del transporte en el área. Además, el mejoramiento de accesos peatonales y de bicicletas se calificó dentro de las cuatro respuestas principales. Los participantes, también expresaron la necesidad de que se pusiera más atención a la construcción y mantenimiento de banquetas en esta comunidad.

Los participantes calificaron el autobús como el método más frecuentemente usado y parte vital del sistema de transporte en esta comunidad. 80 por ciento de los participantes dijeron que tenían una parada de autobús cerca de su casa. El mejoramiento al acceso y servicio de autobús a esta comunidad es crucial para mantener este sistema primario de transporte. Mayor frecuencia en el servicio de autobús fue sugerido constantemente para mejorar el servicio existente. Mayor prioridad para incrementar el servicio fue sugerido constantemente para las líneas de autobús: #82 Kimball/Homan, #18 16th/18th, #54 Cicero, #37 Sedgwick/Ogden, #53 Pulaski, #12 Roosevelt, y #49 Western. Los participantes también notaron que se necesitaba un servicio más frecuente en las rutas: #94 South California, #54 Cicero, #50 Damen, #37 Sedgwick/Ogden, y #49 Western.

Esta comunidad es consiente de la importancia del transporte y su relación a la vitalidad económica. Las recomendaciones sobre el transporte fueron hechas tomando en cuenta el desarrollo económico-social y de vivienda. Se requiere mejorar el servicio de tránsito para el empleo y la conexión entre comunidades vecinas con el resto de la región. La visión de esta comunidad enfatiza la conexión de vecindades por medio de banquetas y carriles para ciclistas, así como el incremento del servicio de transporte que por consecuencia mejoraría, la seguridad y la movilidad de todos.

Connecting Communities Regional Partners

Business and Professional People for the Public Interest
Chicago Design Consortium
Chicago Metropolis 2020
Chicago Rehab Network
Chicagoland Bicycle Federation
Citizen Action-Illinois
Council for Disability Rights
Environmental Law and Policy and Policy Center of the Midwest
Friends of the Chicago River

Independent Voters of Illinois-Independent Precinct Organization
Interreligious Sustainability Project
League of Women Voters of Illinois
Metro Seniors in Action
Metropolitan Planning Council
Mid America Institute on Poverty
Sierra Club
Sustain



The Citizen Transportation Plan is a project of the Chicagoland Transportation and Air Quality Commission, part of the Center for Neighborhood Technology, 2125 W. North Ave., Chicago, IL 60647, 773-278-4800, ext. 2030. Visit us on the web at www.cnt.org/2030.