

CIUDAD VIVA

Participar es crecer, juntos

Tel: 737 3072. Casa Bella – Centro Vecinal, Antonia López de Bello 024, Santiago, Chile
www.ciudadviva.cl, email: info@ciudadviva.cl



Ciudad Viva

Memoria Anual 2003 & Plan Estratégico 2004-2007



Sergio González, arquitecto e integrante del equipo que ha preparado la Propuesta Pío Nono, la presenta al público el domingo 9 de noviembre, Pío Nono A/Tracción Humana, uno de los grandes hitos del proyecto Muévete por una

**Mensaje de la Presidenta de Ciudad Viva:
Sonia Abarca**



Ciudad Viva: organización ciudadana sin fines de lucro que nace de la pelea contra la Costanera Norte.

Costanera Norte: monstruo silencioso, creado y permitido por aquellos que la suponen solución a los atochamientos en Santiago (que, a todo quiere sacarle partido y si es gratis es mejor). Cuando deje de ser la novedad y halla dejado de ser la solución, nos reuniremos a recoger los pedazos de Santiago para reinventar lo que estamos perdiendo.

He querido comenzar así porque no quiero perder el rumbo, recordar siempre como comenzó todo; el sentimiento de lo que deja y el sentimiento de lo que viene.

No quiero perder el rumbo después de tantas reuniones, talleres, seminarios; después de ingerir palabras: modernidad, avances, progreso; tener que ser tolerante, consecuente.

El no querer perder el rumbo significa seguir creando, seguir avanzando, y nuestra pelea primera fue un triunfo porque fuimos reconocidos como buenos contendores, si alguien cae siete veces, siete veces debe ponerse de pié.

Como Presidenta de Ciudad Viva quiero dejar de manifiesto un reconocimiento a todos los que ya no están y a todos los que la forman hoy, porque hemos caído muchas veces y con fe y entereza hemos recuperado fuerzas y nos hemos vuelto a levantar. Las organizaciones las forman las personas y Ciudad Viva tenaz, creó otros proyectos ciudadanos con éxito y reconocimiento público: "Reciclar para vivir mejor"; Ciudad Viva inquieta, crea: "Muévete por una Ciudad Mejor"; propone "La remodelación de la Calle Pío Nono"; y en un momento cuando algunos cuestionan la existencia de la Vega en el corazón de la ciudad, Ciudad Viva visionaria propone una Vega para el Siglo XXI, con centro digital, "Puerta Mundo"; y mucho, mucho más.

Esto de haber seguido creando es porque no se ha perdido el rumbo desde que se comenzó a tener el sentimiento ciudadano de querer que las cosas sean mejores a partir de quienes viven en la ciudad, priorizando las problemáticas de las organizaciones integrantes y fortaleciéndolas en sus debilidades y con nuevos bríos para seguir, comprometiéndonos y como meta final en un día no muy lejano todos unidos y a una voz triunfantes celebremos una ¡Ciudad Viva! ¡Viva la Ciudad!

Afectuosamente

Sonia Beatriz Abarca Flores.

Presidenta

Ciudad Viva

Presidenta del Mercado Vega Chica

Vicepresidenta de la Federación de Acción de Comerciantes de La Chimba

I. DATOS BÁSICOS DE CIUDAD VIVA

Nombre: Ciudad Viva
CasaBella-Centro Vecinal
Antonia López de Bello 024, Santiago, Chile
Tel: 737 3072
Fax: 732 3079
Mail: info@ciudadviva.cl
Web: www.ciudadviva.cl

Corporación Privada sin Fines de Lucro, RUT: 75.999.510-4
Representante Legal: Sonia Abarca Flores

Descripción General

Ciudad Viva es una organización coordinadora de un conjunto de organizaciones sociales de la región metropolitana de Santiago, Chile. Hasta ahora sus actividades han enfocado los temas y la problemática específica de la ribera norte del Río Mapocho del Barrio Bellavista, y de las comunas de Independencia, Recoleta, Providencia, como su territorio principal de acción. Al mismo tiempo ha prestado asesoría y apoyo a organizaciones de otros sectores de la ciudad, particularmente las Juntas de Vecinos del Parque Forestal, y la Agrupación Cultural del Parque Forestal, y grupos de vecinos preocupados por temas de ruido (Las Condes), patrimonio (Lo Espejo), patrimonio natural (La Reina), entre otros.

Objetivos de la Organización

Los objetivos que Ciudad Viva persigue son:

- * Defender los derechos humanos y civiles, entre ellos, y especialmente, el derecho a la participación;
- * Participar en la elaboración de una teoría de ecología urbana y de lo que serán los principios básicos de una sociedad ambiental y socialmente sustentable;
- * Trabajar por la preservación del patrimonio arquitectónico, humano, cultural, medio ambiental;
- * Trabajar por la integración en vez de la segregación de los servicios y los espacios urbanos; trabajar por la implementación

de modelos de transporte que privilegien al ser humano, especialmente los peatones y ciclistas, y que desincentiven el uso del automóvil con técnicas de calmar el tráfico y privilegiar el transporte colectivo.

Los enfoques principales de nuestro trabajo son:

1. Transporte urbano sustentable,
2. Conservación del patrimonio ambiental y cultural en el contexto urbano,
3. Gestión ciudadana para la reducción, reciclaje y compostaje de los residuos sólidos de hogares y mercados,
4. Empoderamiento ciudadano y, particularmente, apoyo a las campañas de organizaciones sociales y territoriales para mejorar la calidad de vida de sus bases.

Estructura y Funcionamiento

Los miembros de Ciudad Viva son:

- Junta de Vecinos #12 (Providencia)
- Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, Bellavista
- Junta de Vecinos #35, Bellavista
- Comité Ecológico de Bellavista*Silvino Zapico
- Corporación Cultural y de Desarrollo de Bellavista
- Asn. de Comerciantes de la Vega Chica
- Pérgola Santa María
- Unidad Vecinal de Independencia #15
- Asn. de Propietarios de Independencia
- * Arriba e'la Chancha
- * Bella Revive
- Comisión por un Barrio Bello y Seguro (se creó en la Charrette Pío Nono)
- (* nuevos Nov 2003)

Individuales:

- Sonia Abarca, Vega Chica
- Pedro Pino, Vega Chica
- Luis Olivares, Independencia
- Domingo Pérez, Tirso de Molina
- Jorge Cannobbio, Tirso de Molina
- Nury Gatica, Pérgola Santa María
- Patricio Lanfranco, Bellavista

María Inés Solimano, Bellavista
Lake Sagaris, Bellavista
Eliana Bustamante, Bellavista
Juan Pablo Langlois, Bellavista
Joke Klein Kranenberg, Bellavista
Juan Luis Mouré, Pedro de Valdivia Norte
Céline Désramés, Patrimonio y Caminantes
Inés Watine, Caminantes
Gregorio Valdés, Ciclista
Tomás Carvajal, arquitecto, Corporación Cultural y de Desarrollo de Bellavista
Arturo Guerrero, portavoz, Vega Central
Mauricio Palma, director, ACOFER (bodegas en la periferia de la Vega)

TOMA E IMPLEMENTACIÓN DE DECISIONES

La **Asamblea de Líderes y Representantes** de las organizaciones fundadoras se reúne mensualmente y supervisa todo el trabajo de la organización.

La **Directiva** se reúne entre Asambleas Mensuales para mantener el funcionamiento general de la organización. La Directiva actual (2002-2004):

Sonia Abarca, Presidenta
Luis Olivares, Vicepresidente
María Inés Solimano, Tesorero
Nury Gatica, Pro-Tesorera
Lake Sagaris, Comunicaciones (Secretaria)
Céline Desramès, Inés Watine, Nury Gatica, Directores.

Habrán elecciones de la directiva de Ciudad Viva en 2004.

Funcionarios (Coordinación Central)

Donatella Fuccaro, Directora Ejecutiva
Eugenia Villanueva, Secretaria
Teresita González, Contadora
Rodrigo Quijada, Centro de Documentación, Asesoría Transporte

Ciudad Viva organiza equipos en función de las necesidades y proyectos que se van gestando, y cuenta con grupos asesores para distintas labores.

Administración Sitio Web 2001-2003

Laura Buhl, Magíster en planificación comunitaria
Pablo Medina, Ingeniero en Computación.

Comunicaciones

Lake Sagaris, periodista y escritora
Céline Désramés, historiadora
Patricio Lanfranco, productor, diplomado Educación y Comunicación.

Equipo Proyecto “Reciclar es Vivir Mejor” 2002

Donatella Fuccaro, Jefa del Proyecto
Eugenia Villanueva- Administración
Lake Sagaris, Comunicaciones
Mauricio Montecinos, Ingeniero Forestal
Sonia Abarca, Vega Chica
Nury Gatica, Pérgola Santa María
María Elena Bustamante. Coordinación Bellavista.

Equipo Proyecto “Muévete” 2003-2004

Rodrigo Quijada, Jefe del Proyecto
Donatella Fuccaro, Directora ejecutiva CV
Eugenia Villanueva, Administración
Lake Sagaris, Comunicaciones
Sonia Abarca, Vega Chica
Jorge Olivares, Vega Chica
Silvia Bastidas, Vega Chica
Pedro Pino, Vega Chica
Mabel Mena, Pérgola Santa María
María Elena Bustamante, Coordinación Bellavista.

Equipo de Transporte

Patricio Lanfranco, encargado Área de Transporte
Rodrigo Quijada, Ing. de Transporte
Lake Sagaris, participación ciudadana
Arriba e'la Chancha
Gregorio Valdés
Otros interesados.

Asesores - Transporte

Juan de Dios Ortúzar, Profesor Titular de Ingeniería de Transporte, Universidad Católica;
Francisco Martínez, Profesor Asociado de Economía de Transporte, Universidad de Chile;
Rodrigo Fernández, Profesor Auxiliar, Ingeniería de Tránsito, Universidad de Chile.
Agrupación Tranvivo
César Garrido, Movimiento Furiosos Ciclistas
Roberto Román, Académico U. de Chile

Asesores - Leyes

Gregorio Valdés
Joke Klein Kranenberg
Eluchans Abogados
ProBono

Asesores - Urbanismo

Ignacio Santa María, Universidad Católica, Premio Nacional de Urbanismo.
María Elena Ducci, Urbanista.
Alberto Gurovic, Director de Urbanismo, Universidad de Chile

Asesores - Medio Ambiente

Mauricio Montecinos, Ingeniero Forestal
Ximena Abogabir, Casa de la Paz
Luis Cifuentes, Universidad Católica

Asesores - Patrimonio

Ignacio Velasco, Consejo de Monumentos Nacionales
María Inés Arribas, Arquitecta

Asesores Internacionales

Richard Stren, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto
Susan Zielinsky, Moving the Economy, City of Toronto
Walter Hook, Director en América Latina, Institute for Transportation Development Policy (ITDP)
Joan Simalchik, Historiadora, Derechos Humanos y Civiles, Universidad de Toronto.

Chris Zegras, PhD MIT en planificación urbana y regional, International Institute for Sustainable Development, Institute for Transportation and Development Policy.

Equipo "Propuesta Pío Nono"

Patricio Jadue, empresario, Editorial Salo
Tomás Carvajal, arquitecto, Corporación Cultural y de Desarrollo de Bellavista
Carmen Silva, presidenta, Corporación Cultural y de Desarrollo de Bellavista
Sergio González, arquitecto
Rodrigo Quijada, ingeniero de transporte
Lake Sagaris, comunicaciones

Equipo Renovación Ciudadana de la Vega Central

María Elena Ducci, urbanista, Universidad Católica
Sonia Abarca, presidenta, Ciudad Viva, Vega Chica
Claudia Arellano, tesista, geografía urbana.

Equipo Patrimonio de Comunidades de Independencia, Desplazadas

Luis Olivares, vice-presidente Ciudad Viva
Verónica Tapia, tesista, antropología urbana

Equipo Charrette Pío Nono 2003

María Elena Ducci, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Universidad Católica
Lake Sagaris, Ciudad Viva
Patricio Lanfranco, Ciudad Viva
Ricardo Austrich, Arquitecto, Becado Fulbright
Camila Rondero, estudiante.

Equipo Pío Nono A/Tracción Humana

Donatella Fuccaro, coordinación general
Nefthalí Garrido, grupos de jóvenes artistas
Rodrigo Quijada, apoyo
Lake Sagaris, comunicaciones y convocatoria

Comisión por un Barrio Bello y Seguro (formada en la Charrette Pío Nono, 2003)

Heriberto Becker, Director, Liceo Alemán

María Eliana, Bustamante, Secretaria Administrativa, Junta de Vecinos #13 Mario Baeza
Eliana Carranza, Residente
Nelly Castillo, Artesana
Juan Cortés, Armandita
Corina Díaz León, Junta de Vecinos #35
Vicente Gómez, El Caramaño
Tina Gutiérrez, El Venezia
Mónica Herrera, La Nona
Cecilia Jadue, El Antojo
Patricio Lanfranco, Encargado Área de Transporte, Ciudad Viva/J#13
Juan Pablo Langlois, Arquitecto, Ciudad Viva/J#13
Manuel Martínez, Dueño, Restaurant Don Simón
Víctor Martínez, Artesano, Sindicato Sicartef
Alicia Martínez Cornejo, Presidenta, SICARTES
Mauricio Montecinos, Presidente, Junta de Vecinos #13 Mario Baeza
Jay Newman, Estudiante Planificación Urbana, PUC
Alejandro Reyes Muñoz, Artesano, SIMART
Lake Sagaris, Ciudad Viva/J#13
Billie Salazar Correa, Directora, Junta de Vecinos #35
Rosa Sánchez, Residente
Georgette Sarrá y Rubén Martínez, Residentes
Marco Villena, Administrador, Hotel Monteverde
Miguel Zentero, Presidente, Sindicato SIMART

Con asesoría de:

Paulina Ahumada, Asesora Urbana, Municipalidad de Recoleta
Jaime Márquez, Asesor Urbano, Municipalidad de Providencia
Roberto Quezada, Ing., Municipalidad de Providencia
Carabineros de Chile
Investigaciones

2. UNA BREVE HISTORIA DE CIUDAD VIVA



Lake Sagaris, Comunicaciones

Partimos como Coordinadora No a la Costanera Norte en 1997, con lo que en su momento parecía un simple acto de dignidad, mínima, necesaria, sin imaginarnos el camino que habíamos comenzado a recorrer. Fuimos construyendo fuertes lazos solidarios y afectivos y a fines de 1999 nos encontramos con la sorpresa de que el proyecto estaba parado y nos dimos cuenta de que no queríamos perder lo que habíamos logrado. De allí la decisión de seguir juntos, creando Ciudad Viva, ya con objetivos no solamente defensivos, sino propositivos, que buscan por sobre todo el desarrollo integral y sustentable de La Chimba, de nuestra ciudad, Santiago, y en general de todas las ciudades de Chile y este hermoso continente.

En 2000-2001, vivimos el calvario de conseguir la personería jurídica de nuestra corporación sin fines de lucro y, con el apoyo de muchas amistades, la logramos a tiempo para postular un proyecto, Reciclar es Vivir Mejor, que resultó ganadora en un concurso del Fondo de las Américas. Ese proyecto se ejecutó en 2002, coincidiendo y aportando enormemente a nuestra

consolidación como organización comunitaria de base. Estuvimos muy contentos cuando ese trabajo ganó el Premio a la Innovación en Ciudadanía, otorgado por la Fundación para la Superación de la Pobreza, la Fundación Ford, y el Instituto de Políticas Públicas de la Universidad de Chile, puesto que reconoció la efectividad de una metodología de trabajo muy nuestra, que hemos seguido desarrollando desde los primeros días de nuestras campañas.

El año que recién pasó, 2003, tuvimos la gran alegría de recibir financiamiento dentro de un esfuerzo piloto que incluyó por primera vez el tema de transporte urbano dentro del Programa de Pequeños Subsidios del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, con financiamiento del Fondo para el Medio Ambiente Mundial, conocido como el GEF. Financiar un trabajo de base relacionado con temas de transporte fue un sueño muy largo y anhelado por nosotros y se ha notado en la explosión de actividades: publicación de un libro, en cooperación con Lom Editores y el Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales; organización de una cicletada de lanzamiento y un seminario – diálogo sociedad civil / autoridades, con el apoyo del Banco Mundial, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, y el PNUD; realización de la primera jornada de una calle sin autos en nuestro sector, La Chimba; coordinación, con el apoyo de María Elena Ducci, arquitecta y urbanista, asesora de Ciudad Viva, y el Instituto de Estudio Urbanos y Territoriales de la Universidad Católica, de la primera charrette que se hace en Chile; encuestas, publicaciones, programas de radio, y mucho mucho más.

Fue un año de enorme crecimiento para nosotros, de conocer mucha gente nueva y de fortalecer lazos y amistades anteriores. Siguió con nosotros un grupo de artistas que siempre ha hecho no solo posible, sino una verdadera delicia, nuestro trabajo urbano, aportando al VI Remate de Arte y Artesanía, y también contamos con nuestros maravillosos gastronómicos profesionales y amateurs, con sus aportes a nuestras cenas y almuerzos de financiamiento.

Ciudad Viva no es ni más ni menos que el resultado de todas estas voluntades, deseos, sueños, y talentos; horas infinitas de trabajo voluntario y horas profesionales entregadas con toda la pasión y el compromiso de las personas verdaderamente comprometidas. Hoy, parte un nuevo año que promete un

fuerte crecimiento – interno de cada persona y colectivo de Ciudad Viva y sus organizaciones integrantes – y de muchas exigencias y nuevos desafíos. Contamos con un Plan Estratégico 2004-2007 por primera vez en nuestra historia, y con varias herramientas nuevas, especialmente una nascente Unidad de Negocios, que pensamos que van a posibilitar consolidar este crecimiento, mantener la calidad de nuestro trabajo, y comenzar a lograr cambios reales en el medio físico, su gestión y las relaciones entre ciudadanos y gobernantes. Con elecciones por delante, pensamos que muchas cosas pueden y deben cambiar – y nos toca a la ciudadanía liderar mucho de ellas.

Invitamos a todos los que alguna vez se han quejado de la ciudad – el ruido, su smog, la desigualdad, la tensión y hostilidad imperante – a integrarse a un proyecto de vida que busca pasarlo bien justamente remediando, cada uno con su granito de arena, estos males. Porque nuestra Chimba y nuestra Santiago tienen una belleza propia y profunda, que nace de su historia, que yace en sus construcciones y sus gentes. Está todo un poco empañado, pero si queremos algo diferente, si nos atrevemos a imaginarlo, si miramos a nuestros alrededores y aprendemos de las experiencias buenas y malas en el resto del continente y el mundo: esta pequeña semilla que busca cultivar una ciudad viva sin duda se propagará por todos los lugares y personas donde sea necesario.

3. PROYECTOS Y ACTIVIDADES DE CIUDAD VIVA

3.1 Transporte

Al momento de completar esta Memoria (enero 2004), aún queda un último trimestre del proyecto Muévete por tu ciudad, así que este informe cubre las actividades del Área de Transporte de Ciudad Viva y ese proyecto solamente durante 2003.

Proyecto Muévete por una ciudad mejor

Introducción

Esta sección de la Memoria de Ciudad Viva da cuenta del trabajo realizado en el proyecto “Muévete por una Ciudad Mejor”, correspondiente al período enero 2003 – diciembre 2003. Este proyecto contó con un aporte de \$23.000.000 (ver Informe financiero para detalles exactos) del Fondo Para el Medio Ambiente Mundial (GEF), administrado en Chile a través del Programa de Pequeños Subsidios del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Como la principal fuente de financiamiento de Ciudad Viva durante 2003 y una propuesta largamente anhelada por nuestras bases, este trabajó constituyó el meollo del trabajo de Ciudad Viva este año.

Como siempre, Ciudad Viva ocupó una estrategia integral de enfrentar el tema de transporte urbano sustentable, integrando patrimonio, cultura, actividades sociales y deportivas, alianzas amplias con diferentes grupos y autoridades, para lograr sus objetivos transversales de participación de bases y empoderamiento de las organizaciones comunitarias.

El proyecto, según fue definido, buscó introducir medidas y acciones en el sector de La Chimba que permitan a sus comunidades tomar y aplicar prácticas de transporte sustentable en la solución de problemas de movilidad local, bajo un contexto de difusión e información sobre la relevancia medioambiental, particularmente en lo que respecta a gases de efecto invernadero, del sector transporte.

Tal como se definió inicialmente, el trabajo se lleva a cabo a través de un Equipo de Coordinación, constituido por Lake Sagaris, Comunicaciones, y enlace entre la Directiva de Ciudad Viva y este equipo; Donatella Fuccaro, Directora Ejecutiva;

Patricio Lanfranco; Encargado Área Transporte; Eugenia Villanueva, Secretaria; y Rodrigo Quijada, Ingeniero de Transporte y Jefe del Proyecto. Además, hemos trabajado intensamente con los dirigentes, socios y organizaciones miembros de la Asamblea de Ciudad Viva, y especialmente los representantes de las organizaciones líderes de este proyecto, la Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, la Pérgola Santa María y la Vega Chica; y un nutrido grupo de voluntarios entre miembros de nuestras comunidades y estudiantes universitarios que están mencionados dentro del informe.

Todos cumplieron con creces sus compromisos en términos de tiempo y recursos y el proyecto ha avanzado a un ritmo constante. El logro de una visita ilustre, la de Enrique Peñalosa, ex – Alcalde de Bogotá, a través de un apoyo de parte del Banco Mundial y con fecha fijada para el 6-8 agosto, significó atrasar algunas actividades inicialmente planteadas para este tiempo, para poder concentrarnos suficientemente en esta gran tarea de capacitación y difusión de las ideas centrales del proyecto, y completar la publicación del libro “Muévete por tu ciudad”, que complementa múltiples objetivos de Ciudad Viva y este proyecto en especial.

3.2. Actividades Realizadas

El cronograma planteado para proyecto, que se adjunta en este informe en el Apéndice 1, describe las actividades a realizar desde marzo de 2003 a marzo de 2004¹. En dicho cronograma no aparece la existencia de un “mes 0”, correspondiente a enero de 2003, que fue resultado de un acuerdo con la Coordinación del PNUD que permitiera la adquisición de ciertos equipos claves (computadores) previo al inicio de las actividades descritas en el mencionado cronograma.

3.2.1. Adquisición de equipos y constitución de equipo de trabajo

El equipamiento principal requerido para el inicio del proyecto correspondió a dos computadores para uso del jefe de

¹ El mes 1 corresponde a marzo de 2003 y el mes 12 a marzo de 2004, considerando que en febrero de 2004 no se realizarán actividades y por lo tanto es un mes que no existe para efecto práctico del proyecto.

proyecto y la secretaria. Ambos conectados en red y conectados a internet mediante banda ancha.

Ambos computadores fueron comprados en enero 2003, para que estuviesen operativos ya en marzo, cuando empezó oficialmente el proyecto. Estos PCs están conectados en red también con otro PC, aporte de Ciudad Viva, que será para el uso de los voluntarios, líderes y otros miembros de nuestras comunidades. Además, Ciudad Viva puso un cuarto computador a disposición de los grupos de Recoleta, en la oficina de la Vega Chica, con banda ancha.

También se realizó la compra del equipo de amplificación, que fue muy útil para los diferentes actos que se organizaron a lo largo del proyecto.

Durante el primer trimestre, se tomó contactos iniciales con los dirigentes de las organizaciones líderes (Pérgola Santa María, la Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, la Vega Chica), identificándose además el interés de trabajar con nosotros en el proyecto de los siguientes grupos: EcoBella, Población los Gráficos, un grupo de residentes de Pedro de Valdivia Norte, un grupo de residentes de Independencia, un grupo de comerciantes del Tirso de Molina, un grupo de dirigentes de la Vega Central y los mayoristas de la Vega Central. Se identificaron interés en capacitación en: temas de transporte sustentable, métodos de calmar el tráfico, gestión de estacionamiento y velocidades en calles locales, actividades que se programaron para los siguientes meses, para después (julio-octubre) llegar a la implementación de "charettes", jornadas intensas donde a partir de un diagnóstico, se trabaja en la planificación /diseño conjunto con gente de base (residentes, locatarios, comerciantes, etc.), dirigentes, asesores, y autoridades relevantes.

3.2.2. Contacto con autoridades y definición de canales de comunicación

Las principales autoridades relevantes para el proyecto fueron las dos municipalidades del sector, Providencia y Recoleta. Ambas firmaron cartas de apoyo al presentar el proyecto al PNUD. Esta actividad tenía por objetivo principal informar a los municipios de que el proyecto había sido seleccionado y se llevaría a cabo y definir un interlocutor formal para el resto del proyecto. Al mismo en esta oportunidad se solicitaría

información a cada municipio que permitiera ayudar en la recopilación de antecedentes, pero esto se reporta en el punto 2.3.

En Providencia, nos reunimos con Jaime Márquez, asesor urbano del municipio, y en Recoleta, nos reunimos con Soledad Rodríguez, de la Secretaría de Planificación Comunal (SERPLAC). A ambos se envió copia del proyecto definitivo presentado al PNUD y contamos con un apoyo permanente y creciente de ambos a lo largo del proyecto.

También se dio importancia a la mantención de relaciones con la Coordinación General de Transporte de Santiago (Transantiago), la cual también había apoyado el proyecto mediante una carta. Esta entidad, como es sabido, sufrió importantes cambios durante el mes de marzo de 2003 y la situación recién se aclaró en abril.

En mayo tuvimos un primer contacto informal con Aldo Signorelli, actual jefe de Transantiago, donde nos indicó que estaba al tanto del proyecto "Muévete", manifestó su apoyo en ciertas actividades (una de las cuales se concretó en un programa de radio, como se detalla más abajo) y nos indicó que aún no existía información suficiente sobre los nuevos diseños de recorridos que pudieran servirnos de insumo para nuestras potenciales propuestas para las "vías sobrevivientes de Costanera Norte".

Se hicieron también reuniones formales con otras autoridades aparte de las municipalidades. Concretamente, SEREMITT-RM, CONASET y MINVU-Bicentenario, como se detalla a continuación:

SEREMITT-RM (Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones - Región Metropolitana): Según se desprende de conversaciones con la Municipalidad de Providencia, el cierre de calles, actividad que nos interesa efectuar en los meses más cálidos, requiere, aparte de la autorización municipal, el visto bueno técnico de esta entidad. Por tal motivo produjimos una reunión en la SEREMITT-RM con su Secretario Regional Ministerial, Silvio Albarrán, su jefe de gabinete, Andrés Palacios y la ingeniero de transporte, Carolina Palma, el día 16 de mayo. En la oportunidad se les entregó InfoPaqs (material informativo que se describe más adelante), se les describió el proyecto y se los sensibilizó respecto de la importancia de este tipo de actividades. Se logró realizar esta

actividad el domingo 9 de noviembre, justamente con el apoyo de todas las autoridades relevantes.

Paralelamente, la SEREMITT-RM había sido la encargada por parte del Ministerio de Transportes de llevar adelante los cambios sobre la operación de carga y descarga de camiones en La Vega, conflicto que en el informe anterior se detalló. Se tocó este tema en la reunión y se acordó que dentro del contexto del proyecto, se facilitaría en lo que sea posible un acercamiento menos conflictivo entre los dirigentes del sector y el gobierno. A la larga, como se menciona más abajo, esto no fue necesario.

CONASET (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito):

Inicialmente nuestro interés en esta entidad era la posibilidad de que nos ayudara en charlas, recorridos por el sector para diagnosticar problemas, etc. Pero adicionalmente, producto de reorganizaciones del trabajo gubernamental correspondiente el Plan de Transporte de Santiago (Transantiago), quedó a cargo de todos los proyectos de ciclovías para la ciudad. Tuvimos una reunión el día 20 de mayo con su Secretario Ejecutivo, Freddy Ponce (a quien se le entregó un InfoPaq), y el encargado del Área Técnica, Jaime Salamanca. Ponce se mostró sumamente interesado en el proyecto y comprometió al apoyo y ayuda de la CONASET para actividades concretas que les propongamos y así cumplió a lo largo del proyecto como se verá en el resto de este informe.

MINVU-Bicentenario: Como se comentó en el informe anterior, el MINVU tiene un proyecto denominado Anillo Interior, dentro del contexto de los planes para el bicentenario, que busca revitalizar áreas del centro de Santiago y que en una de sus aristas toca Plaza Italia y parte de Pío Nono. Concluimos que por su aparente escaso grado de avance, el proyecto del MINVU parecía, más que un insumo a tomar en cuenta, una oportunidad para Ciudad Viva de influir en él en estas fases iniciales en las que se encuentra.

Con esto como base, decidimos tener una reunión con las personas a cargo del proyecto con el objeto de afinar nuestras percepciones al respecto. Tal reunión se realizó el día 30 de abril en el MINVU, entrevistándonos con Pablo Moran, Jefe de la Unidad Ciudad y Bicentenario, y Marcelo Reyes, de la misma Unidad. Tras conocer nuestra iniciativa y particularmente

nuestras intenciones de peatonizar Pío Nono, nos solicitaron que los mantengamos al tanto, pues en buena medida el proyecto de Anillo Interior toma y hace suyos proyectos locales acordes con la revitalización que se busca. Esta es por tanto una oportunidad que podrá ser explotada en la medida que con Recoleta y Providencia logremos acuerdos sobre dicha vía.

Finalmente, en cuanto a la concesionaria Costanera Norte, no habíamos considerado una reunión mientras no tuviéramos propuestas más concretas que hacer. Sin embargo, problemas circunstanciales, específicamente la construcción de una salida de emergencia de la Costanera para peatones y que se empezó a hacer a un lado de la Pérgola (sin informar apropiadamente), precipitaron un contacto con la concesionaria.

3.2.3. Recopilación de antecedentes

Como parte de las reuniones con los asesores urbanos de Recoleta y Providencia, se pidió información sobre los planes de cada municipio en el sector relacionados con transporte y otros posibles proyectos de otras entidades. Esta coordinación continuó a lo largo del proyecto y se fortaleció aun más después de la charrette Pío Nono, en noviembre, cuando aportaron copias completas de las ordenanzas de cada municipalidad.

Providencia además entregó la siguiente información, en papel o formato magnético:

- Catastro de áreas verdes
- Catastro de edificación
- Zonas de edificación actual
- Zonas de edificación propuesto
- Usos de suelo actual
- Usos de suelo propuestos
- Vialidad existente
- Vialidad propuesta
- Plano infraestructura
- Plano circuito parques integrados

Como parte de la recopilación de antecedentes, también se reunió material que ha ido produciendo una de las asesoras de Ciudad Viva, María Elena Ducci, quien ha estado trabajando de cerca en el sector de los mercados bajo el marco de

investigación universitaria. Se trata de una caracterización del sector desde un punto de vista arquitectónico/urbanístico/funcional.

También se reunió algunos documentos de la Junta de Vecinos #13 de Providencia relativos a la historia del barrio y a la declaración de zona típica para un sector de éste. La idea es considerar a futuro la posibilidad de usar esas características para justificar, por ejemplo, rutas turísticas por el sector. En concreto, los documentos son:

- Propuesta Pío Nono
- Carpeta Técnica de postulación de la Población León XIII como Zona Típica
- Carpeta Técnica de postulación del Pasaje Constitución, la Casa Lehuedé y la Plaza Camilo Mori como Zona Típica.
- "La defensa del Barrio Bellavista contra la autopista Costanera Norte" (presentación ganadora de la Junta de Vecinos #13 al Premio Andrés Bello por su defensa del patrimonio del Barrio Bellavista contra la Costanera Norte)
- Hilda López y María Inés Arribas, "Población León XIII, Pasado y Presente", Serie "Barrios con Memoria" del Ministerio de Educación y el Consejo de Monumentos Nacionales
- Sergio Venegas Harbin, "Referencias históricas 1879-1995". (sobre sectores del barrio Bellavista)

3.2.4. Creación de un Menú de Soluciones

Conforme a nuestra metodología de trabajo, esta tarea consistió en concentrar información referente a posibles acciones y cambios que podrían aplicarse en los diferentes sectores de La Chimba, basado en experiencias teóricas y aplicadas en otros lugares, en un formato sencillo y de fácil utilización por las comunidades con las que se desea trabajar. Este menú permitió al mismo tiempo motivar y dar el primer paso para una conversación sobre qué tipo de vecindarios se desea tener.

Por motivos prácticos se separó en dos documentos, ambos con alto contenido gráfico para hacer más fácil su comprensión. Estos documentos formaron la base inicial del trabajo con las comunidades, y sin duda servirán como fundación de futuras iniciativas de Ciudad Viva.

3.2.5. Inicio del desarrollo de un Centro de Documentación

En 2003, dentro del marco de este proyecto, Ciudad Viva logró establecer su Centro de Documentación con mucho mayor firmeza, partiendo con una base sistemática en el tema de transporte sustentable, e integrando otros materiales, libros, documentos, informes que nos fueron llegando relacionados con otros temas. El trabajo consistió en dos partes:

- a) Reunir y concentrar documentación dispersa en manos de Ciudad Viva.
- b) Una intensa búsqueda y recopilación de materiales disponibles en internet.

Como resultado, al finalizar 2003, se habían reunido más de 420 documentos, muchos de enorme importancia para quienes desean conocer más sobre el transporte, sus problemas y soluciones. Esta base de datos consta de materiales impresos (libros, informes, etc) como digital (documentos de computador).

El Centro de Documentación pasó muy rápidamente a ser una fuente muy valiosa de información y permite que a futuro, dentro del proyecto, pueda ir engrosándose de manera más gradual. Los contenidos actuales hacen pensar que muy pocos otros centros poseen una cantidad y variedad tan rica en Chile sobre transporte sustentable y otros temas importantes para la renovación urbana con equidad y respeto por el patrimonio. Es por esto que estamos evaluando la posibilidad de darle una difusión mayor e incluso evaluar la posibilidad de sacar algún beneficio económico de, por ejemplo, consultoras de transporte que podrían estar interesadas en la recopilación que ha hecho.

También se produjeron 6 números de nuestro boletín, Temas Urbanos, alimentados por la información compilada en el Centro de Documentación. Estos están detallados en la sección Comunicaciones de esta Memoria.

Durante el último trimestre pudimos aportar varios elementos inesperados cuando preparamos este proyecto en 2002. En enero 2004, decidimos utilizar una porción del Fondo para Iniciativas Locales para crear una interfaz gráfica atractiva y fácil de usar para el Centro de documentación, a ser implementada en el computador de uso público de Ciudad Viva, para aumentar su accesibilidad.

Gracias a las actividades asociadas al seminario en la CEPAL (agosto 2003) también pudimos preparar un CD con una

interfaz sencilla de usar que permite entregar una colección importante de documentos, opiniones e información, y una película documental de 30 minutos sobre esta experiencia "El Sueño Posible". Estos trabajos se completaron en diciembre y se lanzarán oficialmente a la vida en marzo 2004. Mientras tanto, han sido muy bien recibidos por los individuos y grupos que han participado en pre-estrenos, y por el equipo del Banco Mundial, que aportó el financiamiento adicional para poder lograrlos. Fue especialmente valiosa la participación de Patricio Lanfranco, el director y productor de la película y Encargado de nuestra Área de Transporte, puesto que aportó meses de trabajo intenso, totalmente voluntarios, para poder lograr estos pequeños milagros.

Sin duda, el poder contar con este tipo de elemento (que no fue contemplado en el proyecto PPS original por la inversión requerida y al no saber que se daría una coyuntura tan favorable) enriquece mucho el contenido nuestro dentro del Centro de Documentación, al mismo tiempo que nos permite mejorar mucho la calidad y el alcance de su difusión.

3.2.6. Lanzamiento participativo de proyecto "Muévete"

A manera de estrategia, se decidió que la misma forma de lanzar el proyecto Muévete era clave para consolidar un alto nivel de participación desde el principio. Por lo tanto, organizamos una reunión amplia, donde se informó sobre la estructura del proyecto y se hizo una Lluvia de Ideas el 29 de abril, para definir la participación de cada sector. Efectivamente los dirigentes de nuestras organizaciones se apropiaron del proyecto, planeando una inauguración compuesta de una serie de eventos locales, conectados por caminatas.

Hubo reuniones de sensibilización anterior con la Vega Chica y la Pérgola, donde se entregó los dos menús de soluciones preparados en el trimestre anterior y se describió el proyecto, el 17 y 25 de abril respectivamente, en ambos casos con miembros de sus directivas. En el caso de la JV#13, el hecho de que su presidente, por ejemplo, sea activo miembro de Ciudad Viva, así como el que la sede de la Junta y la de Ciudad Viva coinciden en CasaBella (Centro Vecinal), y por lo tanto la coordinación con ella resulte especialmente fácil, hicieron que se considerara innecesario una sensibilización especial previa a la sesión de lluvia de ideas.

La Junta de Vecinos #35 de Recoleta fue la única de nuestras organizaciones que no pudo participar, por problemas propios de ella. Sin embargo, al finalizar el proyecto en 2004, ya estaba plenamente reconstituido, muy activo y participando plenamente de nuevo en Ciudad Viva.

Los dirigentes de las organizaciones líderes que más activamente participaron terminaron siendo, en los hechos y desde entonces, los "grupos locales" (grupos de trabajo con los que Ciudad Viva coordina más directamente las autoridades y que funcionan como puente entre el equipo del proyecto y las comunidades). Ellos han sido:

- Vega Chica: Sonia Abarca y Jorge Olivares.
- Pérgola Santa María: Mabel Mena.
- Junta de Vecinos #13 Mario Baeza de Providencia: Mauricio Montecinos y Eliana Bustamante.

Individuos del Tirso de Molina participaron, a pesar de que oficialmente su directiva declinó sumarse. Lamentablemente la actual directiva ha elegido marginarse de varias iniciativas globales del sector, en particular de la nueva federación de comerciantes (que se describe más abajo), puesto que considera que su situación es especial.

Mencionemos que para el Grupo Pío Nono, conformado por una representante de la Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, el jefe del proyecto Muévete, un empresario del sector (Gerente General de SALO) y un arquitecto voluntario representante de la Corporación Cultural y de Desarrollo de Bellavista, cuya misión es detallar una propuesta concreta para la semi o total peatonalización de esa calle, se realizó una reunión inicial el día 25 de abril. Allí se informó del proyecto y se entregó los dos menús de soluciones y el resumen del proyecto.

Se nos acercó y acogimos con mucho gusto un grupo nuevo, de jóvenes entre 18 y 25 años, liderado por Neftali Garrido (quien trabaja media jornada en CasaBella, nuestro centro vecinal) que quería hacer una actividad cultural. Con ellos hemos estado trabajando en diferentes niveles, dándoles el apoyo que necesitan para formar un grupo que funcione, al mismo tiempo que acordamos trabajar con ellos una jornada Pío Nono Peatonal donde tuvieron un papel muy destacado, con más de 100 participantes.

También se tomó la decisión de crear un "Club de Caminantes de Ciudad Viva" para realzar la importancia de la

caminata dentro de los modos de transporte desfavorecidos por las actuales políticas de transporte urbano. Tuvo una partida un poco lenta, pero se lograron algunos avances significativos (ver abajo).

Paralelamente se aprobó la idea de coordinar una serie de actividades con los grupos de ciclistas (Movimiento de los Furiosos Ciclistas y Arriba'e la Chancha) y con el grupo del proyecto "Ciclovías Para el Futuro" del Barrio Yungay, con el objeto de realizar "Mayo A/Tracción Humana".

El Mes A/Tracción Humana consideró los siguientes eventos

- 6 de Mayo: Cicletada con el MFC y Arriba'e la Chancha por Alameda. Corresponde a la cicletada mensual que realizan los grupos ciclistas, esta vez anunciada bajo el marco del mes A/TH.
- 7 de Mayo: Programa de radio con Aldo Signorelli, jefe de Transantiago (Ciudad Viva).
- 10 de Mayo: Lanzamiento proyecto "Ciclovías Para el Futuro" (Barrio Yungay)
- 17 de Mayo: Lanzamiento proyecto "Muévete por una Ciudad Mejor" (Ciudad Viva)
- 25 de Mayo: Circuitos a pie en Bellavista y Acto de Memoria en Independencia durante el Día del Patrimonio Nacional (Ciudad Viva).
- 31 de Mayo: Cicletada del Sábado con los grupos ciclistas (MFC/Arriba).
- 3 de Junio: Cierre con cicletada del mismo tipo que la del 6 de mayo (MFC/Arriba).

Para promocionar el Mes, se generó un volante tipo calendario. Para nuestro lanzamiento, se diseñó un afiche que fue pegado en comercio del sector de Bellavista, en la Pérgola y en los locales de la Vega Chica. El volante-calendario fue repartido también en los mismos lugares y además se distribuyeron unos 400 ejemplares en la cicletada de apertura del mes, el día 6 de mayo, entre quienes participaron de esa actividad.

La labor de promoción se complementó con anuncios enviados por correo electrónico usando nuestra listas de difusión, incluyendo el programa en La Voz y recordando los eventos por venir en cada programa de radio de Ciudad Viva (miércoles a las 16:00 hrs).

Con excepción de una de las actividades para el Día del Patrimonio, las actividades del mes A/TH se realizaron según lo planeado con una excelente acogida entre las bases de nuestras organizaciones. Participaron en total más de 400 personas, un resultado extraordinario para un proyecto que recién comienza.

Con respecto al Día del Patrimonio, por problemas de organización en Bellavista, falló la convocatoria para las visitas guiadas. Sin embargo, el Acto de Memoria en Independencia, cuya organización estuvo a cargo de Luis Olivares, Vicepresidente de CV y dirigente de ese sector, se realizó con una muy buena asistencia de las personas desplazadas en Independencia (Comunidad Escanilla) producto de la Costanera Norte. Esos residentes vivían en un sector con reconocido valor patrimonial. A propósito de esa experiencia, muy emocional, pero que a la vez incluyó la alegría de los entonces residentes del lugar (que hoy se han repartido por todo Santiago) por reencontrarse, se tomaron algunas decisiones relevantes para el proyecto que se detallan más adelante.

Detallando ahora lo que respecta al lanzamiento del proyecto, la programación fue:

- 12:00 hrs: Parte la caminata en el puente Pedro de Valdivia esquina Santa María.
- 12:30 hrs: La caminata hace un aro en la plaza Camilo Mori, en el corazón del Barrio Bellavista, donde los vecinos de ese sector reciben al grupo de PVN con choripanes, bebidas, vino, música y una obra de teatro de niños del sector.
- 13:30 hrs: Se reinicia la caminata, ahora con gente del Barrio Bellavista, hacia el sector de los mercados en Recoleta.
- 14:00 hrs: Llegan los caminantes a Vega Chica, donde son recibidos afuera con un pequeño escenario con música y un animador. El grupo entra a comer a los locales de Vega Chica.
- 15:00 hrs: El grupo se desplaza una cuadra más abajo a un escenario en la Pérgola Santa María donde además de grupos musicales, se dio el anuncio oficial de lanzamiento, más los discursos pertinentes de los representantes de organizaciones líderes, Ciudad Viva y otros.

Durante las caminatas se regalaron cientos de globos con el nombre del proyecto, los cuales también se usaron para

adornar las estaciones donde la caminata se detenía, descritas en el punteo anterior. Y, como se describió antes, se fue repartiendo La Voz (5000 ejemplares) a medida que el grupo avanzara.

Lo planificado se llevó a cabo casi perfectamente, lo que representó un gran logro de coordinación que habló muy bien de la capacidad e interés de los grupos locales. La música, el teatro, el asado de choripanes en la plaza, el almuerzo en la Vega Chica, baile incluso afuera de la Pérgola, el funcionamiento del sistema de amplificación, los globos (que fueron un éxito total entre los niños); todo esto funcionó fantásticamente y dejaron un gran sentimiento positivo entre todos lo que colaboraron en la ocasión. La participación en los discursos de la jefa de gabinete de la Municipalidad de Recoleta, Rocío Omegna, fue también muy significativo.

En resumen, el evento incorporó plenamente a los distintos grupos; mostró la capacidad organizativa de estos grupos, fortaleciendo el liderazgo de un nuevo grupo de dirigentes que recién asumía a la cabeza de sus respectivas organizaciones, y construyó fuertes lazos entre éstos y la coordinación central y Asamblea de Ciudad Viva; generó una situación que llamó la atención en las calles y espacios públicos de tres comunas, llegando a mucha gente de "fuera" de la organización con un mensaje de transporte sustentable; cumplió el objetivo de repartir información sobre el proyecto; y cuajó una disposición y camaradería vital entre los grupos para el resto del proyecto.

Con las fotos del día del lanzamiento, se hizo el Boletín Escenas del Proyecto Muévete. Aunque esto no estuvo entre los objetivos principales de estas actividades, nos dejó muy inconforme la casi nula cobertura de prensa, pese a la información enviada con anterioridad mediante correo electrónico. A raíz de esto, se elaboró una estrategia comunicativa que incorporaba las necesidades de capacitación mayor de nuestra gente, pero que también podría llegar a los medios de comunicación y otros grupos relevantes (organizaciones no gubernamentales "amigas", por ejemplo), y que también sirvió para llegar mejor a autoridades y personajes relevantes. Estos InfoPaqs (paquetes informativos) se detallan más adelante.

3.2.7 Estudio y generación de propuestas según sector

Poco después del fin del mes A/Tracción Humana, el día 10 de junio, en la Asamblea de Ciudad Viva, la que contó con la participación de los grupos locales, más otros miembros de Ciudad Viva, se presentaron documentos que denominamos "Iniciando el Trabajo". La idea era empezar a trabajar en una agenda para cada sector.

Se hizo un documento con propuestas de trabajo para cada una de las siguientes áreas:

- Sector Mercados
- Independencia
- Barrio Bellavista y Pedro de Valdivia Norte

Se incluyeron acciones propuestas para un período breve (acciones inmediatas); acciones propuestas para primavera (actividades en las calles preferentemente); y acciones que apunten a generar una propuesta bien armada y de más largo plazo para nuestros municipios.

Las acciones en conjunto correspondían a:

- **Jornada de lobby en el Congreso Nacional, Valparaíso:** La idea era reunirse a lo menos con una de las comisiones (del senado o diputados) de transporte y posiblemente con otras como las de obras públicas y medioambiente, con el objeto de sensibilizar a los parlamentarios sobre temas de movilidad urbana a nivel local y temas a nivel ciudad como la realización de días libres de auto. No se logró realizar esta jornada.
- **Seminario con el ex-alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa:** Habiendo recibido la gran noticia de que nuestros esfuerzos por traer a Enrique Peñalosa a un seminario a Chile habían rendido frutos, quisimos involucrar a todas las organizaciones, así que esta actividad pasó a ser de primera prioridad para toda Ciudad Viva (ver informe abajo).
- **Lanzamiento del libro "Muévete por tu Ciudad":** Como se indicó al presentar nuestro proyecto al PNUD, Ciudad Viva viene preparando un libro sobre transporte sustentable hace varios meses. Dada la noticia de que vendría Peñalosa, la idea era aprovechar la oportunidad para lanzarlo con él aquí. Se propuso a los grupos locales, por tanto, coordinar un atractivo lanzamiento para el libro, idea que acogieron con mucho entusiasmo (ver informe abajo).

En cuanto a lo segundo, "acciones inmediatas", tenían como objetivo abordar asuntos sensibles en cada sector que pudieran resolverse con relativa rapidez. En tercer y cuarto lugar, las "actividades de primavera" y la generación de una "propuesta para los municipios" se mencionaron como los siguientes pasos, pero se empezarán a trabajar en los siguientes trimestres. El resultado de estas iniciativas se detallan en las secciones relevantes en esta Memoria.

La metodología detrás de este planteamiento obedece a presentar una suerte de plan de trabajo que además vaya generando logros concretos en el camino. Como se planteaban a manera de propuestas, se consideró reuniones posteriores con los grupos específicos para llegar a consenso, centrándose particularmente en las "acciones inmediatas", que es lo que se describe en otros puntos.

Concretamente y según sector se elaboraron los siguientes planes de trabajo local:

Estudio y generación de propuestas Sector Mercados

El día 20 de junio celebramos una reunión con dirigentes de la Pégola Santa María y la Vega Chica con el objeto de definir una agenda para las "acciones inmediatas" con temas que fueran de especial relevancia y urgencia para estas dos organizaciones. Para un resumen de estas tareas y su estado al fines de 2003, ver el Cuadro 1.

Un importante refuerzo al proyecto fue la llegada de una estudiante de geografía de la Universidad de Chile, Claudia Arellano, que deseaba hacer su práctica profesional en Ciudad Viva. Claudia se abocó al diseño de la encuesta bajo la supervisión del equipo de coordinación de Ciudad Viva, complementándola con entrevistas a otros actores relevantes que inciden en el sector (Metro, Transantiago, SEREMITT-RM, etc):

Durante el próximo trimestre de trabajo, los dirigentes de la Vega Chica y la Pégola Santa María definieron una serie de acciones, que incluían desde información/capacitación en ciertos temas (como insumo para plantear mejores propuestas), a medidas muy prácticas y de plazo más corto, como cambios en la programación de semáforos. Para este último conjunto de acciones, concertamos una reunión con el alcalde de Recoleta, efectuada el día miércoles 23 de julio, a quien le

entregamos un documento con las medidas que deseamos llevar adelante, el que va acompañado de fotografías e información pertinente. Ese documento incluye esencialmente:

- Apoyo para usar espacio público para instalar cicletteros.
- Apoyo para eliminar algunos estacionamientos de calle Antonia López de Bello para facilitar el tránsito peatonal entre la Vega Central y la Vega Chica.
- Apoyo para re-pintar un paso cebra y otras señalizaciones horizontales.
- Apoyo para el cambio de programación de semáforos peatonales que hoy operan con tiempos de rojo para peatones excesivos.
- Petición para que la Municipalidad realice una exposición sobre el nuevo Plan Regulador.

En cuanto al último punto, el Plan Regulador, el alcalde explicó que la propuesta de Plan de la Municipalidad había sido rechazada por Contraloría (aunque no formalmente aún) y que por ende seguiría operando el Plan actual, con lo cual carecía de sentido hacer una exposición al respecto. El alcalde nos indicó que estaba dispuesto a iniciar un trabajo sobre Planes Seccionales (es decir, un análogo del Plan Regulador, pero para secciones más pequeñas de la comuna) junto con los dirigentes de la Vega, con el objeto de establecer usos del suelo, densidades, etc, para ese sector, que permitan dar fin a muchos de los problemas tradicionales del sector. Este tipo de trabajo es por cierto de interés para los dirigentes, pero exige importante esfuerzo, por lo que es algo que habrá que realizar más allá del contexto y los plazos del proyecto.

Es necesario tener en cuenta, por otra parte, que la definición de los Planes Reguladores en general, y los Seccionales en particular, son esenciales en la temática del transporte, en lo que concierne al mediano y largo plazo. Los lazos de la movilidad urbana y los usos de suelo son extremadamente fuertes. A modo de ejemplo, considérese que el tipo de estructuración de usos de suelo utilizadas por las ciudades norteamericanas, con grandes áreas residenciales donde no existe comercio, son fatales para un transporte sustentable, por cuanto tareas tan sencillas como ir a sacar fotocopias, comprar pan, etc, no pueden hacerse sin un auto.

En cuanto a los semáforos, y sabiendo que la programación de todos los semáforos de la ciudad la define la Unidad

Operativa de Control de Tránsito (UOCT), enviamos una carta a esta entidad explicando cuál era el problema y solicitando una modificación que beneficie a los peatones.

Para las demás actividades, el alcalde se comprometió a dar una respuesta más adelante.

Al finalizar 2003, el trabajo en este sector mostraba avances significativos, que detallamos a continuación:

Tabla 1: Actividades PÉrgola Santa María y Vega Chica

Actividad #	Descripción	Estado de Avance
1	Charla de la Municipalidad de Recoleta sobre el nuevo Plan Regulador Comunal	Descartado tras ser rechazado el nuevo Plan por Contraloría.
2	Exposición por parte del Metro sobre las extensiones por Recoleta.	Efectuado.
3	Recopilación de información sobre los procesos de renovación de otros mercados en el mundo.	Efectuado con M ^a Elena Ducci.
4	Re-pintado de un paso cebra y otras demarcaciones horizontales, y habilitación de otro paso.	En proceso. La municipalidad se ha mostrado lenta en dar la autorización pertinente.
5	Realización de encuestas en el sector para conocer la postura de los veginos sobre temas de transporte.	Efectuado con Claudia Arellano. Ver Apéndice 2.
6	Instalación de cicleros afuera de la Vega Chica y la PÉrgola.	En proceso. La municipalidad se ha mostrado lenta en dar la autorización pertinente.
7	Cambio de la programación de semáforos peatonales del sector.	Efectuado.
8	Capacitación para cargaderos de la vega sobre el uso de material reflectivo y entrega de tal material a estas personas.	Descartado. Descripción más abajo.

En relación a la actividad 3, en efecto se hicieron dos jornadas de capacitación relacionadas con el sector de la Vega, partiendo con la presentación de su informe final de la estudiante en práctica, Claudia Arellano, (ver también actividad 5, el que se combinó con este). La segunda jornada, como se adelantó en el informe anterior, estuvo a cargo de María Elena Ducci, académica de la U. Católica y asesora de Ciudad Viva, quien fue invitada como Fellow del Wilson Institute, Washington DC., durante junio-julio 2003, oportunidad en el cual se dedicó a estudiar el rol de los mercados en la renovación urbana en diferentes ciudades del mundo desarrollado. Ella hizo una muy buena exposición, con fotos y ejemplos exitosos de otras ciudades, que resultó muy motivante para los dirigentes del sector de La Vega, quienes eran el grueso de la audiencia. Se abarcaron allí temas de transporte, patrimonio cultural, tradición, renovación urbana en el entorno, etc.

La actividad 4 ha sido víctima de una lenta respuesta de la burocracia de la Municipalidad de Recoleta. Seguiremos insistiendo para poder lograr cumplir con este objetivo a la brevedad.

La actividad 5, se hizo en el contexto de la práctica profesional de Claudia Arellano. La encuesta fue diseñada con su ayuda y ella lideró su realización, coordinando a algunos voluntarios. Los resultados de la encuesta fueron presentados a dirigentes de La Vega por Claudia el día 9 de octubre. Los resultados muestran, por ejemplo, enorme apoyo a la construcción de ciclovías en el sector, incluso si ello significara reducir espacio para estacionamiento de autos, lo cual es excelente. El material resultante, tanto la encuesta como el informe final de práctica de Claudia, que incluyó entrevista a ciertos actores clave, es de gran valor para construir propuestas. De hecho, un trabajo en ese sentido ya se está iniciando. En lo inmediato, esta información también es un importante insumo para la propuesta sobre la CN.

Al mismo tiempo, da pie al importante trabajo con que se debe culminar el proyecto, esto es, generar peticiones y propuestas muy concretas, con buena información de respaldo, para el año de elecciones municipales que acaba de comenzar, que debería ser una herramienta de gran potencia para comprometer a los candidatos.

La actividad 7 se gestionó a través de una carta a la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) que hasta el informe anterior no había sido respondida. Durante el cuarto trimestre, se obtuvo respuesta y tras un intercambio de opiniones y argumentos, necesario para lograr la sensibilidad de los profesionales de ese organismo (muy sesgado a programar los semáforos en función sólo del tráfico motorizado), se logró un cambio en tres semáforos peatonales: el de calle Artesanos, y los dos que enfrentan al puente los carros en sus dos extremos (Av. Santa María y Cardenal José María Caro). Los peatones enfrentaban tiempos de rojo importantes que, además de la molestia, inducían a cruzar en rojo, incrementando la peligrosidad. Los tiempos que medimos en los semáforos se muestran en la tabla 2, donde se puede ver que en el peor caso los peatones debían esperar más de 6 minutos. Los tiempos actuales, después de la corrección, y según período (correspondiente a distintas horas del día) se muestran en la tabla 3. Puede verse que actualmente el tiempo promedio de rojo para peatones es de 1 minuto (el peor caso es de 1 minuto 20 segundos), lo que representa una mejora sustancial². También puede verse que la UOCT optó por cambiar también la programación en el semáforo que está del otro lado de río, al sur del Puente Los Carros (intersección con José María Caro), ya fuera de La Vega, lo que significó un logro adicional inesperado³.

² En general, el tiempo de rojo de los peatones es mucho más relevante que su tiempo de verde, puesto que el rojo significa demora para el peatón y, si es suficientemente largo, un comportamiento más arriesgado. A diferencia del tráfico vehicular, en que se debe evacuar "colas" en las intersecciones, el tráfico peatonal se mueve en bloque ("en pelotones", técnicamente), por lo que requiere de un tiempo de verde notoriamente menor para que la intersección procese el mismo número de personas.

³ Esto se debe a la programación en red de los semáforos. Según la optimización que hace la UOCT, los tres semáforos deben idealmente alterarse simultáneamente.

TABLA 2: TIEMPOS-SEMAFOROS SECTOR VEGA, ANTES

Semáforo	Verde peatones [segundos]	Verde vehículos [segundos]	Horario en que fueron hechas las mediciones
Puente Los Carros	20	95	Lun 9:20
Puente Los Carros	10	95	Mie 12:35
Artesanos	25	385	Lu 9:30
Artesanos	20	175	Mie 12:40
Artesanos	20	180	Jue 14:00
Artesanos	20	340	Vie 15:20
Artesanos	20	340	Vie 11:00

TABLA 3: TIEMPOS-SEMAFOROS SECTOR VEGA, DESPUES

Período	Intersección	Verde Peatones [segundos]	Verde Veh. [seg.]
1	Puente Los Carros - José María Caro	19	49
	Puente Los Carros - Santa María	17	51
	Artesanos	22	45
2	Puente Los Carros - José María Caro	19	73
	Puente Los Carros - Santa María	17	75
	Artesanos	22	69
3	Puente Los Carros - José María Caro	19	49
	Puente Los Carros - Santa María	17	51
	Artesanos	22	45
4	Puente Los Carros - José María Caro	25	71
	Puente Los Carros - Santa María	22	74
	Artesanos	26	69
5	Puente Los Carros - José María Caro	20	82
	Puente Los Carros - Santa María	24	78
	Artesanos	30	71
6	Puente Los Carros - José María Caro	19	63
	Puente Los Carros - Santa María	17	65
	Artesanos	22	59
7	Puente Los Carros - José María Caro	19	39
	Puente Los Carros - Santa María	17	41
	Artesanos	22	35
8	Puente Los Carros - José María Caro	27	65
	Puente Los Carros - Santa María	24	68
	Artesanos	29	62

Finalmente, en cuanto a la actividad 8, se prefirió descartarla por la dificultad de involucrar a empresas que comercializan material reflectivo. El costo, de haberlo enfrentado exclusivamente el proyecto, no resultaba razonable comparado con el impacto de haber realizado esta actividad.

Vale la pena mencionar también, como comentario de cierre, un gran logro de sus dirigentes en Av. La Paz, lugar que inicialmente (ver detalles en Caso Avda La Paz, abajo) se describió como muy complejo por las restricciones a la carga/descarga que el Ministerio de Transportes pretendía

implementar allí. Al finalizar el año esto se había superado en buena medida y se estaba trabajando con la Municipalidad en un rediseño del espacio público (que ya posee planos a nivel de detalle), que se concretará con inversión pública y de los locatarios, que permitirá formalizar estas operaciones. El proyecto "Muévete", como se describió en otros informes, apoyó este trabajo con, por ejemplo, artículos al respecto en La Voz y asesoría a los dirigentes relevantes.

Estudio y Generación de Propuestas Sector Independencia

Hay que mencionar que el área de la comuna de Independencia tradicionalmente relacionada con Ciudad Viva es bastante pequeña. Además, buena parte de la comunidad del lugar fue desplazada por el proyecto Costanera Norte. Por este motivo, el tratamiento para el proyecto es distinto.

En la actividad del Día del Patrimonio, y con la presencia de los residentes desplazados, se dio la oportunidad de conversar sobre los costos sociales de este tipo de situaciones. Entendiendo que muchos proyectos que buscan el bien de la mayoría requieren de expropiaciones que afectan a ciertos grupos⁴, y que obviamente este tipo de situaciones se seguirán dando en nuestro país, surgió la idea de estudiar, basado en casos como el de Independencia, posibles mecanismos más justos y de menor costo social y emocional para los procesos de expropiación en el área del transporte. Con esa idea como base, se propuso que dentro del proyecto se hiciera una recopilación más precisa de los antecedentes del caso de Independencia; la puesta en exposición de lo que se logre con esa recopilación (preferentemente cerrando una calle, como es la línea general del proyecto) y a partir de allí armar un equipo para generar algún tipo de propuesta respecto de los mecanismos de expropiación.

Aunque los plazos todavía están por verse, es probable que dentro del contexto del proyecto no se alcance a lograr terminar la mencionada propuesta. Lo que sí se incorporó una jornada de trabajo para recopilar fotos (el 30 octubre), testimonios y otros elementos para el programa de radio, Viva la Ciudad (segmento *Historias de Barrio*), y que también nos permitirán armar una exposición callejera, y en una actividad

⁴ Aunque muy probablemente no es el caso de la Costanera Norte.

específica en el sector Independencia/Mercados de Recoleta, para realzar los puntos más importantes de esta experiencia. También esperamos, probablemente más allá del plazo final del proyecto, contar con un breve pero contundente informe sobre la experiencia de esta comunidad, con recomendaciones para el futuro, para que se reevalúe la forma de enfrentar comunidades expropiadas de una manera mucho más justa y humana.

Cabe señalar que una alumna de quinto año de antropología urbana de la Universidad de Chile, Verónica Tapia, está trabajando en la recopilación de antecedentes de este caso.

Estudio y generación de propuestas Pedro de Valdivia Norte

En mayo, en el sector de PVN surgió un nuevo grupo de vecinos que buscaba darle mayor dinamismo a cosas que la Junta de Vecinos del lugar no había tomado como prioridad. Ciudad Viva lo apoyó, puesto que además cuenta con un fuerte liderazgo de dos dirigentes de la Asamblea de Ciudad Viva. Concretamente, el día 29 de junio asistimos a una reunión del grupo donde se describió el proyecto, se les dejó InfoPaqs y se acordó que Ciudad Viva ayudaría en la concreción de una reunión con la Municipalidad de Providencia para que ésta exponga los cambios que está haciendo al Plan Regulador correspondiente a ese sector de la comuna, así como sus planes de desarrollo para éste. Esto se efectuó finalmente el 8 de septiembre. Asistieron cinco personas, varios de ellos arquitectos⁵. En la ocasión, Jaime Márquez, asesor urbano de la municipalidad, explicó, al igual que en el caso de Bellavista, los cambios producto del Plan Regulador como las iniciativas que está evaluando la alcaldía para el sector.

Aparte de ciertas variaciones pequeñas en la densidad permitida, que entendiblemente preocuparon a algunos vecinos, pero que tienen prácticamente nula incidencia en lo que corresponde a transporte, los cambios más sustanciales propuestos por la municipalidad estaban en: a) crear una nueva vía por los pies del cerro; b) crear un corredor segregado

⁵ Como en Bellavista, la municipalidad había también solicitado que se evitase una reunión de amplia convocatoria.

para buses en Av. Los Conquistadores. La primera de estas dos ideas no resultó del agrado de los dirigentes presentes, al igual que en Bellavista⁶, mientras que la segunda no suscitó ni rechazo ni especial entusiasmo. Recordemos que el barrio Pedro de Valdivia Norte alberga principalmente hogares de ingreso medio-alto, por lo que su uso del transporte público es bastante más reducido que en Bellavista o en la Vega. Por ende, la idea de un corredor de buses no despierta tanto interés como en esos dos sectores. Es positivo, en todo caso, que no despierte rechazo.

Por lo anterior y a fin de apoyar la idea de un corredor para buses, iniciativa sustancialmente más sustentable y amigable con el medioambiente que dejar las vías tal cual, sólo para que se congestionen con más automóviles, y con el objeto de que este mismo grupo de dirigentes la abrace como suya, se generó un breve documento que se les hizo llegar con posterioridad a la reunión, en que el equipo del proyecto “Muévete” daba su opinión frente a las propuestas de Providencia y en el que se comentaba lo positivo de la idea del corredor de buses.

Durante los últimos meses del año, se realizaron dos caminatas de fiscalización ciudadana en el sector (4 y 17 de octubre), con la participación de una representante la directiva de la Junta de Vecinos de esa parte de la ciudad, Camila Sepúlveda. Se tomaron notas y se sacaron fotos, para generar dos documentos relacionados con la protección del tránsito no motorizado. Uno de estos documentos será para enviar a carabineros, indicando ausencia de fiscalización por parte de éstos (vehículos utilizando veredas, principalmente); mientras que el segundo documento será enviado a la Municipalidad enfocando a cambios en el espacio público que estimamos deberían ejecutarse.

⁶ El rechazo a una vía por los pies del cerro, común en Bellavista y en Pedro de Valdivia Norte, se explica fundamentalmente porque a los vecinos les gusta tener el parque directamente a su lado y, por lo tanto, la idea de interponer una calle entre residencias y cerro, resulta desagradable. Hay que recordar además, que el trazado original de la Costanera Norte era justamente por allí, y en aquel tiempo era ya este mismo argumento el que oponía a los vecinos con el proyecto de autopista, por lo que no resulta nada extraño que los vecinos tengan aún más aprehensiones con la idea de una calle por el pie del cerro, habida cuenta de que finalmente fueron ellos los que lograron que la autopista no pasara por allí finalmente.

Estudio y generación de propuestas Sector Bellavista

Fue una de las prioridades para la Junta de Vecinos #13 el lograr una reunión de trabajo con la Municipalidad de Providencia respecto a las modificaciones que se están haciendo al Plan Regulador, labor que ha sido infructuosa hasta ahora. La reunión se realizó y contó con colaboración del proyecto.

El sector Bellavista, que presentaba ciertos atrasos en el primer trimestre, se puso al día durante el segundo, avanzando muy bien en varios frentes, que se describen a continuación:

Pío Nono A/Tracción Humana: Se acordó con la Junta de Vecinos #13 Mario Baeza la realización de un día de cierre de la calle Pío Nono para el domingo 9 de noviembre. La actividad tenía dos objetivos específicos, cuales eran la recuperación de la calle por parte de los vecinos para disfrutarla de una manera diferente y amena, liberándola del uso de los automóviles; y el puntapié inicial a un debate más amplio sobre la propuesta de peatonalización total o parcial de la calle, implementación de la “Propuesta Pío Nono”. Durante la reunión con el alcalde de Recoleta también se tocó el asunto de un día peatonal para Pío Nono. Adicionalmente, el día 14 de julio nos reunimos con el alcalde de Providencia, Cristián Labbé, con quien hablamos en general del proyecto, pero en particular del día de Pío Nono A/Tracción Humana.

Ambos alcaldes se mostraron proclives a la idea de hacer un día peatonal en Pío Nono. Labbé incluso consideró factible la idea de cerrar circuitos de calles durante el verano. Si bien un día peatonal para Pío Nono no representa el tipo de actividad a la que esta tarea aspira, pues ocurre sólo un día, debe entenderse como el primer paso en esa dirección. En efecto, la estrategia que nos hemos definido es hacer este evento apuntando a que el éxito que esperamos que tenga, motive y facilite en las autoridades su repetición.

En relación a este tema, se hizo una labor también de recopilación de buenos ejemplos que llevó a la publicación de un número especial sobre el tema en nuestro boletín Temas Urbanos. También se incluyó uno sobre la experiencia internacional, que examina la relación entre el comercio y la peatonalización.

Plan Regulador: En Providencia, la alcaldía está trabajando en el nuevo Plan Regulador. Pese a que el proceso de participación ciudadana oficial que permite la inclusión de comentarios de vecinos en el desarrollo del Plan no está contemplada por reglamento hasta sus etapas finales, las buenas relaciones que tenemos con la municipalidad permitieron que apoyáramos y concretáramos varias reuniones con el asesor urbano a lo largo del proyecto. El 4 de septiembre, por ejemplo, en CasaBella y por Bellavista asistieron una decena de personas⁷, incluyendo dirigentes de la Junta de Vecinos. En la ocasión no sólo se habló del Plan Regulador, sino sobre los proyectos de la municipalidad para el sector.

Hay que destacar que en general la municipalidad comparte bastante la visión de los vecinos respecto al barrio, por lo que no hay grandes conflictos. La municipalidad habló de su visión respecto de Pío Nono, donde prefiere una peatonalización parcial, dejando una pista por sentido, pero sólo para transporte público. También habló sobre sus expectativas de poder introducir un corredor segregado para buses en Av. Bellavista. En esto último, sin embargo, admite problemas de coordinación con Transantiago, proyecto que no ha dado al municipio información suficiente. Lo que más preocupó a los vecinos es la posibilidad de que se construya una nueva calle por el pie del cerro. La Junta de Vecinos se comprometió a entregar a la municipalidad sus comentarios, donde Ciudad Viva tendrá un rol de apoyo.

Ruido: Una de las posibilidades que barajamos era adquirir un medidor de ruido para hacer mediciones de ese tipo de contaminación, particularmente por los vehículos. A ese efecto, nos entrevistamos con un ingeniero acústico de la Municipalidad de Providencia. Tras evaluar con él las dificultades asociadas y el precio de los aparatos, se desechó la idea.

⁷ Puesto que la reunión era "informal" en el sentido de que no estaba inserta en el proceso oficial de participación ciudadana, pues éste todavía no comienza, la municipalidad había solicitado que la sesión fuera básicamente con dirigentes solamente y no una reunión amplia con los vecinos.

Durante los últimos meses del año, el trabajo en Bellavista se concentró en darle un impulso a la "Propuesta Pío Nono", a través de la realización de un día peatonal en esta calle, evento denominado "Pío Nono A/Tracción Humana" y la realización de la primera "Charrette", taller de planificación intensiva y participativa, en Chile por este mismo tema; B) la continuación del trabajo de propuestas de quietamiento de tráfico iniciado el trimestre anterior en las calles Antonia López de Bello, Melchor Concha, Gutenberg y Crucero Exeter, que actualmente está directamente asociado al trabajo en el Plan Regulador y Pío Nono; y C) la realización de una caminata de fiscalización ciudadana como las efectuadas en Pedro de Valdivia Norte. Estas actividades se detallan a continuación.

Propuesta Pío Nono/ Charette

Hace años comenzó un trabajo que lideró la Junta de Vecinos #13 Mario Baeza y la Corporación de Desarrollo del Barrio Bellavista, y que luego retomó Ciudad Viva, para generar una propuesta de renovación urbana para la calle Pío Nono. Se generó una propuesta base, sobre la idea principal de convertir a Pío Nono en paseo peatonal, y se hizo un proceso inicial de participación y debate en la propuesta, logrando además el apoyo en principio de los dos municipios. Quedaba pendiente una mayor discusión con actores relevantes del barrio para refinarse y convertirse en un proyecto con inversiones, programación y otros elementos vitales para hacerse realidad.

Desde marzo que el equipo de coordinación del proyecto venía hablando de la posibilidad de introducir esta nueva herramienta – muy exitosa en trabajos urbanos, asociada al "Nuevo Urbanismo" en EEUU- aquí a Chile. En efecto son talleres donde se reúnen todos los actores claves de un sector (autoridades políticas y técnicos, expertos, comunidad, negocios, etc.) en un plazo de tiempo muy acotado (normalmente tres a siete días), se discute un problemático y se crean soluciones que después son revisadas e implementadas, con bastante mayor rapidez que los típicos procesos de planificación urbana.

Para gran sorpresa y deleite nuestro, a través de la profesora, arquitecta y urbanista María Elena Ducci (asesora nuestra), el Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Católica nos ofreció la posibilidad de organizar con ellos (y

también logramos el apoyo oficial de ambas municipalidades) la primera charrette hecha en Chile, con dos expertos extranjeros, uno aquí en Chile con beca Fulbright y otro, el presidente de la sociedad de arquitectos de Boston, que vino a Chile específicamente para este evento.

En noviembre, se concretó la posibilidad de contar con la presencia de David Dixon, presidente de la Asociación de Arquitectos de Boston y experto en charrettes, con el apoyo de Ricardo Austrich, urbanista y paisajista, becado Fulbright en Chile. Para esto, además contamos con el activo apoyo y coordinación liderado por María Elena Ducci, profesora de la Universidad Católica y asesora de Ciudad Viva, y un grupo de seis alumnos de post-grado de diferentes países de América Latina. No solo aportaron conocimientos, dibujos, sugerencias y soluciones, sino también pudimos aportar a su formación como profesionales, introduciéndoles en las técnicas de esta interesantísima herramienta de participación.

Ser los gestores de un evento de esta naturaleza por primera vez en Chile, también nos brindó una excelente oportunidad en cuanto a aprender y al mismo tiempo aplicar esta herramienta en un caso emblemático para la ciudad, la calle Pío Nono. Nuestra estrategia fue unir la charrette con Pío Nono A/Tracción Humana, creando expectativas y debate para motivar a los actores a participar. De esta manera, organizamos nuestra jornada Pío Nono A/Tracción Humana para el 9 de noviembre y, una semana después, en los días 13-15 de noviembre, la charrette.

Pío Nono A/Tracción Humana fue por sí misma una actividad de gran complejidad. Aparte del cierre mismo, que requirió la autorización y la necesidad de coordinarse con la Secretaría Regional Ministerial de Transporte (SEREMITT), las dos municipalidades con tutela de la calle, Recoleta y Providencia, y carabineros (de dos prefecturas distintas), el evento exigía organizar pintores, escultores, bailarines, actores, músicos (que le darían vida al día) y las organizaciones participantes invitadas, como fueron la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (que llevan el tema de la bicicleta y la caminata en el gobierno central), la Organización de Consumidores y Usuarios, la propia Junta de Vecinos #13 Mario Baeza como convocante y líder, la Agrupación de Ciclistas Arriba e'la Chancha, los funcionarios del Parque Metropolitano, y muchas más personas y organizaciones. Para esto, contamos con la coordinación

directa de Donatella Fuccaro, directora ejecutiva de Ciudad Viva y experta en estas actividades, con el apoyo destacado de Neftali Garrido, una nueva participante de CasaBella y Ciudad Viva, quien estuvo a cargo de coordinar el grupo de jóvenes (18-25 años) Bella Revive, que organizó la mayoría de las actividades artísticas y culturales.

La charrette, por su parte, significó hacer una amplia convocatoria a los locatarios y residentes de la calle Pío Nono y sus manzanas inmediatas, a través de cartas que idealmente se entregaban personalmente a la persona responsable de cada local/vivienda/institución en las cuadras Constitución, Pío Nono, Ernesto Pinto Lagarrigue, más otros actores vitales del barrio y de las autoridades.

Se logró además el auspicio formal de las dos municipalidades de la charrette, y por lo tanto participaron activamente sus equipos técnicos, especialmente los de asesoría urbana, en el caso de Providencia, y asesoría urbana más la jefa del gabinete en el caso de Recoleta, Rocío Omegna. La presencia de estos actores fue muy apreciado por todos los asistentes. También, por supuesto, tuvimos que ocuparnos de la logística de una actividad de 3 días de duración, en la que, afortunadamente, contamos con la ayuda y un aporte económico adicional (para el almuerzo de cierre, el afiche, y las carpetas) de la U. Católica.

Los resultados de Pío Nono A/Tracción Humana fueron excelentes. Se generó un ambiente muy grato entre los más de 15.000 personas estimadas que acudieron al barrio ese día. La gente se tomó la calle, hizo yoga en ella, caminó, pedaleó y los niños más pequeños jugaron y dibujaron en la calle monitoreados por las "tías" del Jardín Infantil Crucero, una de las pequeñas empresas del barrio que se sumó muy entusiastamente al evento. Fue un día muy tranquilo, notoriamente menos ruidoso, y muy agradable. La Junta de Vecinos #13 Mario Baeza puso un Living Abierto en medio de la calle, donde la sociedad civil, los vecinos y el que pasara, pudo sentarse a conversar. Se mostraron imágenes de la Propuesta Pío Nono, se invitó a la charrette y hubo todo el tiempo algo entretenido para mirar, fuera teatro, danza, etc. Un gran número de jóvenes artistas participaron en esto, aunados bajo la naciente organización Bella Revive, a la que Ciudad Viva deseaba potenciar, que mostraron un poco de lo que el Barrio Bellavista tiene para ofrecer.

Al mismo tiempo, la calle al finalizar la jornada quedó impecable, sin los típicos restos de basura y otros elementos que empañan el uso del barrio. Se distribuyeron unos 3000 ejemplares de la Voz de la Chimba sobre el por qué del día y se gatilló un activo debate entre el comercio de Pío Nono acerca de los beneficios y problemas que habían surgido. Un imagen que quedará con nosotros durante mucho tiempo fue la de un joven en silla de ruedas que volaba de un puesto a otro, con su madre (acostumbrada a tener que ayudarlo a enfrentar las infinitas barreras a las ruedas) corriendo detrás. El niño disfrutaba el día y su libertad con toda corazón, recordándonos de la importancia de estas iniciativas para incluir a personas valiosas que demasiado a menudo no pueden participar por barreras físicas.

De esta experiencia inicial quedan muchas lecciones que esperamos aplicar en futuros eventos de esta naturaleza, más allá del horizonte del proyecto.

La charrette, por su lado, fue exitosa también. Los locatarios y vecinos que asistieron a las sesiones pudieron interactuar entre sí y con funcionarios municipales y de carabineros (el tema de la seguridad en Pío Nono fue muy importante). La participación de las municipalidades nos dejó muy satisfechos. Se contaron por Providencia su alcalde, dos profesionales de su asesoría urbana y un ingeniero acústico. Por Recoleta también estuvieron dos asesores urbanos y una participación muy activa de la Jefe de Gabinete del alcalde. Alumnos de post-grado de arquitectura de la Universidad Católica fueron también un importante ingrediente aportando ideas. Desarrollándose en esos 3 días en el Centro Cultural Montecarmelo, el Liceo Alemán (colegio ubicado en el Barrio Bellavista) y el campus El Comendador de la U. Católica (Pedro de Valdivia Norte), pero con visitas a terreno, la charrette permitió un encuentro único de los actores del barrio y, de manera muy crucial, el primer encuentro entre las dos municipalidades para sentarse a conversar sobre Pío Nono, su espacio común. Por sobre todo, se creó un lenguaje común, se revelaron liderazgos nuevos entre personas (vecinos, comerciantes y artesanos) de Pío Nono, y se formó una comisión de trabajo para seguir adelante con el trabajo en este sector.

La charrette fue, por supuesto, un gran paso adelante en la definición con mayor sofisticación de los temas prioritarios y se generó el contacto básico entre los actores para seguir trabajando. Ese seguimiento ya ha comenzado, por cuanto el

día 24 de noviembre, en uno de los locales comerciales de Pío Nono, se efectuó una reunión de continuación en base a lo conversado en la charrette, el que nos permite estar optimistas frente al desarrollo de un proyecto concreto para Pío Nono, y el 9 de diciembre se realizó la segunda reunión, con presencia de carabineros de Recoleta y Providencia. En enero 2004, además, se integró la nueva directiva de la Junta #35 (Bellavista Recoleta), participación vital para el futuro de esta propuesta.

En su respectivo ámbito, Pío Nono A/Tracción Humana y la charrette, aparte del resultado en sí de cada actividad, nos entregó lecciones de gran valor para cuando queramos repetir este tipo de eventos. Aquellas cosas que no funcionaron de manera óptima (como la lentitud de carabineros en determinar dónde debían hacerse los cortes de tránsito en Pío Nono A/Tracción Humana, pues no fueron adecuadamente informados de lo que con la SEREMITT ya habíamos acordado), será posible mejorarlas en ocasiones futuras.

Propuestas de Aquietamiento de Tráfico

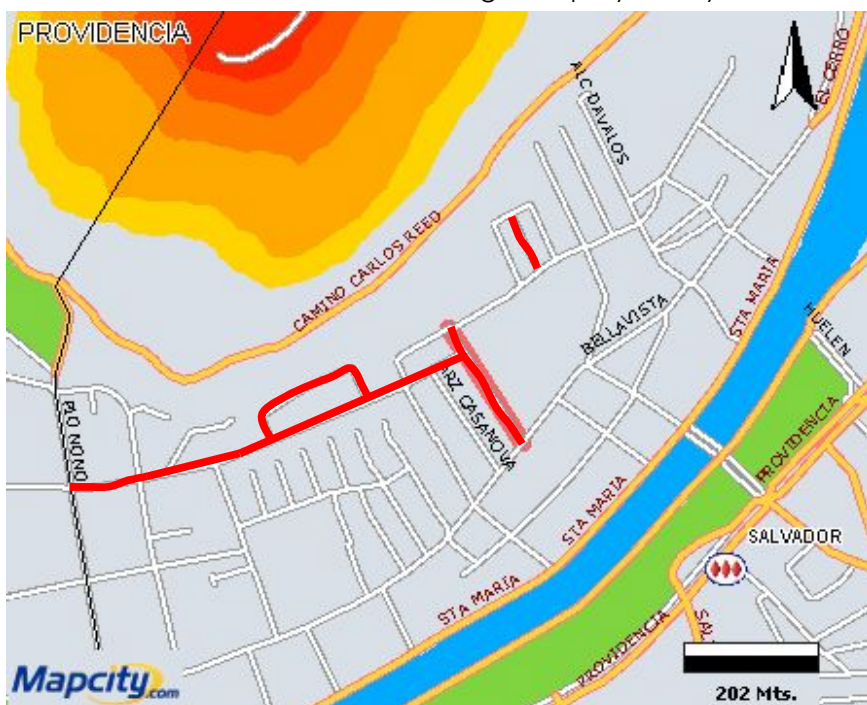
Con el objeto de crear propuestas concretas para plantear al municipio sobre temas que no necesariamente están en la agenda de éste, y siempre en el marco de protección a los modos no motorizados y desincentivo al uso del auto, realizamos un programa de información, consulta y desarrollo de propuestas para un conjunto específico de calles para las cuales nuestros dirigentes han planteado preocupaciones consistentemente en el pasado. Corresponden a las calles Antonia López de Bello, Crucero Exeter, Melchor Concha y Gutenberg, las que tienen problemas de autos mal estacionados, velocidades y/o ruido (la situación varía dependiendo de cada calle). El esquema, a aplicarse en cada calle, ha sido pensado de la siguiente forma:

- Distribución de un documento con información sobre medidas de aquietamiento de tráfico ("Temas Urbanos") para abrir las posibilidades a los vecinos, acompañada de una carta pidiendo ayuda para responder una encuesta.
- Unos días después de lo anterior, la secretaria de la Junta de Vecinos visitaba los hogares para realizar la encuesta.

- Tabulación de la encuesta y extracto de resultados principales.
- Sesión de trabajo con los vecinos, con los resultados de la encuesta, para generar una propuesta concreta.

En este trabajo contamos con el vital apoyo de María Eliana Bustamante, secretaria de la Junta de Vecinos. Su participación permitió no solo realizar las encuestas con mucha calidez y efectividad, pero también fortalecer la presencia de la Junta de Vecinos en el barrio, que siempre es un objetivo transversal del trabajo de Ciudad Viva.

El trabajo de consulta y tabulación finalizó en el transcurso del año (excepto Gutenberg, para el cual todavía hay que tabular), lo que permitirá la elaboración de propuestas concretas y su discusión con la comunidad, para así llegar a un documento-propuesta final que se presentará a la Municipalidad de Providencia, como también, dentro del 2004 y más allá del horizonte del proyecto, a los candidatos a alcalde. Esta información también es un insumo muy valioso para el trabajo de participación ciudadana en el Plan Regulador, que se ha llevado a cabo durante el largo del proyecto, y



continuará en marzo 2004.

FIGURA 1: LUGARES DONDE SE HA APLICADO LA ENCUESTA (MARCADOS EN ROJO)

Los resultados de las encuestas pueden verse en el Apéndice 3. Podrá observarse que el principal problema manifestado por los encuestados tiene que ver con el uso y abuso de estacionamientos. Se ve también un amplio apoyo a medidas de aquietamiento de tráfico, aunque lamentablemente las personas tienden a inclinarse a la solución más sencilla, esto es, al lomo de toro. "Lamentable" sólo en el sentido de que soluciones novedosas, como las chicanas, no parecen haber convencido en términos numéricos, aunque en conversaciones hemos visto un gran interés en este tipo de solución no solo entre los vecinos pero también de parte de Jaime Márquez, el Asesor Urbano de Providencia. Sin duda, hay que comprender que es una tendencia natural inclinarse hacia las soluciones conocidas, pero al mismo tiempo es necesario reconocer que la labor de educación e información debe refinarse a fin de que soluciones más sofisticadas (y que pueden tener valor adicional estético, por ejemplo), sean también valoradas.

Caminata de Fiscalización Ciudadana

El objetivo era incorporar en el documento que se estaba preparando para Pedro de Valdivia Norte, los problemas que enfrenta el transporte no motorizado en el Barrio Bellavista y así generar un producto más completo y que abarcara a las dos áreas de Providencia que componen La Chimba. Sin embargo, a diferencia de Pedro de Valdivia Norte, para el caso de Bellavista sólo se incorporó el ámbito de fiscalización (que busca sensibilizar a carabineros), pues el trabajo de generación de propuestas para incorporar medidas de aquietamiento de tráfico antes descrito, aborda el tema más de fondo del diseño urbano.

La caminata fue realizada el día 26 de noviembre junto a María Eliana Bustamante, la secretaria de la Junta de Vecinos, y una gran conocedora del barrio y su gente.

Actividades de fin de año

En diciembre se realizaron dos actividades en el espacio público. Una en la Plaza Camilo Mori coordinada por Ciudad Viva y Bella Revive donde hubo muestras de bailes españoles, chinchineros, actividades de niños y, por supuesto, mucha buena onda. La segunda fue en calle Gutenberg, coordinada por la Junta de Vecinos, donde vino el viejo pascuero y los vecinos se reunieron en torno a los maravillados niños.

3.2.8 Estudio y generación de propuestas para las Vías Sobrevivientes de la Costanera Norte

Esta tarea significaba generar una propuesta para las vías paralelas al trazado de la autopista, por el norte, con el objeto de recuperarlas para ciclovías, ampliación de veredas y/o un corredor segregado de buses. Las vías específicamente corresponden a Av. Conquistadores, Av. Bellavista, Av. Santa María y calle Artesanos, aproximadamente desde el Puente Lo Saldes por el oriente hasta Av. La Paz por el poniente.

Durante el segundo trimestre, y como ya se mencionó, conocimos en mayor detalle ideas de la Municipalidad de Providencia que nuestra organización conocía sólo de manera vaga. Concretamente, las intenciones de crear un corredor segregado para buses en Av. Conquistadores y en Av. Bellavista. Esto, por supuesto, son muy buenas noticias para el proyecto.

Paralelamente, un equipo proveniente de Canadá y EEUU nos contactó para solicitar nuestra opinión respecto de proyectos en transporte que pudieran ser co-financiados mediante el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) que comenzará a operar una vez entre en vigencia el Protocolo de Kyoto. Muy someramente, el MDL permite que países desarrollados inviertan en proyectos que disminuyan emisiones de contaminantes, en países subdesarrollados, contabilizando como propias las emisiones reducidas en lo que respecta a cumplimiento de metas del Protocolo. La clave está, entonces, en encontrar (generar) proyectos que disminuyan emisiones. Tras un par de reuniones en que conversamos muchas posibilidades, el equipo internacional se centró en dos candidatos, que esperan poder estudiar en más profundidad, siendo uno de ellos el corredor segregado de buses paralelo a la Costanera Norte.

La oportunidad del MDL hay que tomarla con mucha serenidad, pues el funcionamiento del sistema es complejo y el aporte financiero final no sería muy grande. Aún así, uno de los méritos es que esta visita despertó mayor interés por parte de Transantiago en esta posibilidad de corredor.

En definitiva, lo que todo lo anterior sugiere, es que si es posible hacer converger el interés ya bastante concreto de Providencia, con el de Transantiago, con la posibilidad de un aporte del MDL, y asumiendo que se puede entusiasmar a la Municipalidad de Recoleta con la idea, se podría generar una alianza efectiva para que tal corredor llegase a concretarse. Los grandes interesados en que esa convergencia en efecto se produzca, deberían ser los vecinos de nuestros sectores y por tanto, el proyecto "Muévete" puede aprovechar esta oportunidad para empujar más fuertemente el tema.

Una acción rápida fue necesaria en relación a la construcción de la Costanera Norte en el sector de la Pérgola Santa María, donde comenzar a construir una salida de emergencia de la autopista para peatones en el estacionamiento a un lado de la Pérgola. Esta situación no fue informada en lo absoluto a los locatarios ni a la directiva de la Pérgola. En este sector, amenazado desde hace años por las posibles intervenciones que significarán la autopista, que nunca han sido lo suficientemente bien explicadas, cada nueva situación que se da con la autopista, despierta enorme temor. En este caso, la intervención de trabajadores a pocos metros de la Pérgola, sin ni siquiera un mínimo aviso de cortesía, representó una situación de alarma.

Si bien se buscó información por los mecanismos que teóricamente debieran resolver este tipo de soluciones, la empresa misma y la Municipalidad, no hubo aclaraciones suficientes. Paralelamente y con total independencia de estos eventos, la empresa, averiguamos, daría en pocos días una exposición sobre las obras de construcción para alumnos de construcción del DUOC. Tres representantes de la Pérgola y una persona del Tirso de Molina, acompañados por el jefe del proyecto, asistieron al evento el día 26 de junio. Aparte de intervenir en la presentación, hablando sobre lo inadecuadas de las prácticas de información de la empresa, se hizo, al finalizar la exposición, un diálogo directo entre el expositor y nuestro grupo, que permitió acordar una visita de una persona de la empresa a la Pérgola para explicar la situación puntual de

la intervención de ese momento, y en general demostrar con planos en mano que la Pérgola no sería intervenida.

La visita se realizó el 8 de julio. Se cumplió el compromiso de llevar planos, copias de los cuales quedaron en manos de la Pérgola, se aclararon las dudas sobre la intervención de la salida de emergencia, y se disminuyó la ansiedad producida por la posibilidad de que esas obras fueran sólo el inicio de una intervención directa en la Pérgola.

Aunque la situación por supuesto no fue planificada y se habría deseado hacer algo mejor armado, se logró reaccionar bien a la contingencia y los encuentros con los representantes de la Costanera Norte sirvieron de todas formas como capacitación.

Al terminar el año, esta tarea presentaba significativo atraso por dos razones. Por un lado, la dificultad para establecer parámetros básicos relacionados con Transantiago (muy necesarios por lo que tiene que ver con un eventual corredor de transporte público segregado en Av. Conquistadores, Av. Santa María y/o Av. Bellavista) y el asociado apoyo, coordinación y respaldo de esa iniciativa gubernamental. Si bien Transantiago se ha mostrado dispuesto a colaborar, incluso reuniéndose con nosotros para tratar el tema el día 6 de octubre, en donde participó Eduardo Giessen del área de Medioambiente y Mónica Zucker del Área de Servicios, es bastante claro que el proyecto Transantiago enfrenta todavía importantes desafíos e interrogantes. Por otro lado, y más importante, la posibilidad de realizar la primera charrette en Chile junto a expertos internacionales nos motivó a concentrarnos en esta veta del proyecto, dejando de lado un trabajo más intenso para las Vías Sobrevivientes Costanera Norte (VSCN).

Para no dejar incompleta esta tarea, resolvimos simplificarla, aprovechando los resultados de los estudios de opinión de la Vega y cuatro sectores de Bellavista, más nuestras reuniones con las autoridades municipales sobre el Plan Regulador, Pío Nono, y otras propuestas relevantes para este estudio, para preparar un documento-propuesta inicial, para ser ampliamente conocido entre las diferentes organizaciones y comunidades afectadas, y para permitir el tiempo necesario para integrar varios grupos que se han ido reconstituyendo después de largos periodos de poca actividad, especialmente la Junta #35 Bellavista Recoleta y la Junta #12 Pedro de Valdivia Norte.

Con esto como resultado del proyecto, el esfuerzo de más largo aliento de trabajar esta propuesta de una manera más amplia con las bases y más integralmente con las autoridades relevantes, es un trabajo que continuará más allá del horizonte del proyecto.

3.2.9 Información pública sobre acuerdos alcanzados para propuestas

Creemos haber logrado la información y la participación necesaria en los sectores de la Vega para poder plantear el desarrollo de una propuesta Vega Siglo XXI, equivalente a la de Pío Nono, que podrá permitir a ese sector pasar de una postura más bien defensiva a una propositiva, durante el mismo período 2004-2005. Estos son “mega-proyectos ciudadanos” – objetivos ambiciosos por su envergadura y los desafíos que encierran. No habrían sido posibles sin el apoyo activo de todo el equipo de este proyecto, los líderes nuevos que se han ido sumando, los asesores y las muchas instituciones que se nos han ido acercando a lo largo del trabajo de Muévete por tu ciudad.

Estas propuestas, más otras para micro-sectores y otras más relacionadas con la Costanera Norte y los Planes Reguladores y seccionales relevantes, seguirán desarrollándose en este año y, serán informados en La Voz, otros medios (esperamos poder desarrollar mucho más el sitio web en este sentido), y formarán la base de un trabajo intensivo durante el período de las elecciones municipales también para lograr el apoyo necesario entre los concejales y alcaldes.

3.2.10. Avances en otras áreas

3.2.10.1. Comunicaciones - Generalidades

(Ver también la sección específica sobre comunicaciones, en esta Memoria)

3.2.10.2. Comunicaciones – “La Voz de la Chimba”

(ver también sección Comunicaciones de esta Memoria)

Entre los artículos claves relacionados con el proyecto en el primer número de la Voz, se incluyen:

- Artículo "Chao Germán", que analiza los eventos que rodeaban la salida de Germán Correa y sus implicancias para el Plan de Transporte Urbano de Santiago.
- Sección especial "Muévete para Vivir Mejor", que introduce el proyecto y lo que se espera obtener.
- "Cortos del mundo del transporte", en donde noticias variadas del planeta muestran ejemplos de lo que se está haciendo en este tema.
- "Buscamos Voluntarios", en donde se da a conocer el centro de documentación en proceso y que se necesitará alguna persona que nos ayude a manejar la afluencia de público.
- Artículo "¡Todos a Pedalear!", en donde se promociona la cicletada mensual de los grupos de ciclistas MFC y Arriba'e la Chancha.
- Artículo "Ataque a La Vega nos daña a todos", en que se describe el problema con la carga/descarga de camiones en Av. La Paz.

En el segundo trimestre, se publicaron los siguientes artículos de gran relevancia para el proyecto:

- "La Pérdida del Dominio del Espacio Público" por Patricio Hales.
- "Con caminatas, cicletadas, música y teatro: La Chimba ya se mueve". Describe el lanzamiento del proyecto.
- "El político que usted quería, viene en agosto". Anuncia el seminario y la visita de Enrique Peñalosa y comenta sobre el exitoso caso de Bogotá.
- "¿Santiago se unirá al mundo?: Días sin auto en París, Roma y otras 1400 ciudades". Resumen del Temas Urbanos relativo al día internacional sin auto.
- "Un Santiago accesible para todos". Describe los problemas de movilidad de los minusválidos y la necesidad de adecuar el espacio público de una manera que les sea amigable.

En el último trimestre de 2003, los artículos relevantes al proyecto fueron:

Número especial área Bellavista (noviembre)

- Pío Nono A/Tracción Humana: Simplemente... vivir mejor
- La propuesta Pío Nono

- Primera charrette en Chile se hará para mejorar Pío Nono

Número especial área La Vega (diciembre)

- Sonia Abarca, presidenta de la Vega Chica y Ciudad Viva - Ramiro López, director de la Vega Chica
- Arturo Guerrero, chacarero y vocero de la Vega Central
- Veguinos opinan sobre el transporte
- Líderes se mueven para La Vega
- Mauricio Palma, director de ACOFER
- Charrette y Pío Nono A/Tracción Humana: Ideas para que todos trabajemos juntos en el futuro

3.2.10.3. Comunicaciones – Programa de Radio "Viva la Ciudad"(Radio Tierra, AM 1300)

Los siguientes son los programas radiales, en nuestro programa semanal, VIVA LA CIUDAD, en Radio Tierra (AM1300), que se abocaron de lleno a materias del proyecto, junto a una breve descripción de su contenido. En general, todos los programas mencionan eventos y actividades relacionados con el proyecto y exploran temas relevantes para este trabajo desde diferentes puntos de vista.

- 23 Abril: Sobre los problemas de carga/descarga de camiones en Av. La Paz experimentados a propósito de las disposiciones del MOPTT. Como invitados se tuvo a representantes del sector de La Vega.
- 7 Mayo: Programa con Aldo Signorelli, encargado de Transantiago. Mario González del proyecto "Ciclovías para el Futuro" asistió también.
- 4 Junio: Programa con Freddy Ponce, Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Asistió también Richard William por la organización de ciclistas Arriba'e la Chancha.
- 11 Junio: Cambio climático y el proyecto en general.
- 2 de julio: La visión desde los microbuseros y cómo ven los cambios que se anuncian por Transantiago. Invitado: Edgardo Rivera, Presidente de la Asociación de Empresas de Transporte de Pasajeros.
- 13 de agosto: Comentarios y análisis sobre el seminario "Muévete", el lanzamiento del libro (días atrás) y la visión de

Enrique Peñalosa. Invitados: Eduardo Giesen del área de medioambiente de Transantiago y Lucio Cuenca del Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales.

- 10 de septiembre: El rol de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones y su papel en el cierre de calles. Invitado: Silvio Albarrán, Secretario Regional Ministerial.
- 1 de octubre: Programa sobre el nuevo rol de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) en el fomento de los modos no motorizados de transporte. Invitado: Freddy Ponce (Secretario Ejecutivo de CONASET).
- 5 de noviembre: Programa de convocatoria/invitación a Pío Nono A/Tracción Humana y la charrette. Invitados: Neftalí Garrido (Ciudad Viva / Bella Revive), Vicente Gómez (dueño de restaurant del barrio) y Soledad Rodríguez (asesora urbana de la Municipalidad de Recoleta).
- 26 de noviembre: Programa sobre la recién anunciada ciclo vía por la Alameda, financiada por el Gobierno Regional, y la inauguración de un nuevo tramo de ciclo vías en Providencia. Invitados: Guillermo Vera (Arriba e'la Chancha), Carlos Zúñiga (consejero del Gobierno Regional) y Luis A. Araya (encargado de Deportes de Providencia).

Además de lo anterior, el día 8 de julio fuimos invitados a conversar sobre transporte a la radio de la U. de Chile. Esta invitación fue producto de los InfoPaqs que hicimos llegar a la prensa durante el trimestre anterior.

3.2.10.4. Comunicaciones – Difusión

InfoPaqs

Durante el segundo trimestre del proyecto se decidió preparar una carpeta informativa sobre transporte sustentable para la equidad, el trabajo de Ciudad Viva y otros recursos relevantes. Nos pareció mejor una serie de elementos cortos, con un fuerte contenido gráfico, que un solo documento largo y posiblemente pesado para el usuario, particularmente dada la falta de tiempo que sufren casi todos los potenciales receptores. Era vital que estos materiales sirvieran no solo para la prensa, sino también para líderes de opinión pública, y para nuestros propios dirigentes y bases, puesto que un gran peligro para nuestro trabajo sería que los conocimientos demasiado

específicos de los dirigentes los alejaran demasiado de sus bases. Finalmente, elaboramos una propuesta que también sería una excelente carta de presentación para reuniones con autoridades u otras personas que nos interesa involucrar/convencer, etc.

El InfoPaq consta de una carpeta donde se incluyen varios documentos (y estos pueden variar según el recipiente) que se listan a continuación:

- Un resumen del proyecto, tipo tríptico, atractivo, a todo color.
- El boletín "Escenas del Proyecto Muévete" que existe específicamente para publicar fotos a todo color de momentos claves del proyecto, en este caso el lanzamiento.
- Curriculum de Ciudad Viva en el área de transporte.
- Curriculum de Ciudad Viva en el área internacional.
- Hoja "Enlázate" con direcciones web para quienes se interesan en el tema transporte.
- La Voz
- Uno o más "Temas Urbanos"

El boletín, **Temas Urbanos**, nace hace algunos años en Ciudad Viva como un boletín corto y didáctico, sin frecuencia fija, que tocaba algún tema de interés. Decidimos crear nuevos TUs centrados en cuestiones de transporte y que requirieron de una investigación ad-hoc y/o del despliegue de manera atractiva de información diversa que tenemos disponible. Los TUs generados en el proyecto son:

- "¿Por qué debemos cambiar la forma en que vemos el transporte? Los 7 datos básicos para internarse en el mundo del transporte sustentable"
- "Demoler Autopistas: Una tendencia en ascenso"
- "Días Sin Auto"
- "Medidas para crear barrios amables y caminables"
- "Peatonización y comercio"
- También se incluyó uno específico sobre el patrimonio de la comunidad de Independencia, que fue desplazada por la Costanera Norte.

Los InfoPaqs fueron distribuidos a medios, miembros de Ciudad Viva y las organizaciones líderes del proyecto, alcaldes de Providencia y Recoleta y otras personas (como a Freddy Ponce en la reunión con CONASET que se describió antes).

Poleras

Según el proyecto inicial, una de las formas de difusión se concretaría a través de autoadhesivos. Decidimos variar la idea original y producir en vez, poleras. Pensamos que tienen la capacidad de difundir el mensaje fuera de contextos asociados con el proyecto, a través de su uso normal. Se utilizó como motivo una foto de una cicletada en Colombia, más los logos del proyecto, PNUD, PPS y GEF.

Exposición sector Vega

Con la idea de difundir los resultados de las encuestas realizadas en La Vega; las alteraciones logradas a los semáforos de ese sector; mostrar el documental sobre la visita de Peñalosa; y en general comunicar los logros del proyecto a la fecha, se decidió montar una exposición en el lugar, con paneles, libros, poleras y una pantalla gigante donde se proyectó el documental. La actividad se realizó el día 17 de diciembre en un espacio habilitado en La Vega Chica.

Difusión en el mundo cultural a través de Remate de Arte y Artesanía

Adicionalmente, se consideró apropiado aprovechar la ocasión de una actividad tradicional de Ciudad Viva, su remate anual, para difundir el proyecto y las ideas de transporte sustentable. El remate anual es una actividad que reúne principalmente a quienes consideramos "el círculo más externo" de Ciudad Viva: personas que aunque no participan usualmente de las actividades de la organización, apoyan ocasional, pero decididamente el trabajo de ésta, específicamente a través de la adquisición de obras de artistas (también de ese círculo externo) que donan parte de sus ganancias, logrando con ello generar parte del financiamiento que la Ciudad Viva requiere anualmente. Así, la difusión del proyecto en esa actividad permite a estos más lejanos colaboradores, estar al tanto de lo que se está haciendo, a la vez de potenciar y fomentar la continuación de su apoyo y con ello la continuación misma de Ciudad Viva y su trabajo. También es importante llegar con

estos temas y mensajes a los artistas, por su gran capacidad de transmitirlos en su vivencia diaria y su obra.

Nuevos integrantes

Al mismo tiempo, la formación e integración de nuevos grupos a la Asamblea de Ciudad Viva. Bella Revive – representando un sector de jóvenes que no teníamos incorporado en nuestras actividades-, más los ciclistas urbanos, Arriba e'la Chancha, dirigentes de los mayoristas y chacreros de la Vega, y otros individuos destacados como miembros o asesores es un claro indicador del alcance no sólo momentáneo, sino con impacto permanente en el desarrollo de CV y sus actividades, de estos esfuerzos de educación y difusión. La reactivación de juntas de vecinos que entre 2002-2003 fueron bastante inactivos (Junta #12, Pedro de Valdivia Norte, Junta #35, Bellavista-Recoleta) también es un indicador de la importancia de este esfuerzo por asociarse y articular una visión compartida de La Chimba. En resumen, este trabajo del proyecto Muévete logró cambios estratégicos importantes, tal como esperábamos al preparar el proyecto inicial.

Cobertura en los medios de nuestras actividades

En general, los elementos claves de este componente del proyecto Muévete han sido cubierto ampliamente en las secciones anteriores. Todas las actividades de fin de año – Jornadas por la Vega, Pío Nono A/Tracción Humana, Charrette, Comisión por un Barrio Bello y Seguro (que se formó durante la Charrette), publicación de la Voz, programa semanal Viva la Ciudad, desarrollo del espacio del Área de Transporte en el sitio web, película, CD, carpetas, folletos, etc. – tienen enorme relevancia para las comunicaciones y la difusión del proyecto.

Seguimos trabajando en la promoción de estos elementos y otros de momentos anteriores del proyecto. Aunque nunca ha sido propósito prioritario para nosotros, consideramos que la cobertura en TVN de la jornada en Pío Nono, el tema patrimonio en La Chimba, la ciclovia en Alameda (donde los ciclistas generosamente nos invitaron a participar), son un buen indicio de cómo hemos logrado no solo una amplia difusión a través de nuestros medios comunitarios sino también en medios de

impacto nacional, que son tremendamente difíciles de lograr atraer.

3.2.11. Otros avances

- El día 1 de agosto acudimos a una reunión amplia con el equipo de Transantiago. No fue muy fructífero, pero pudimos constatar que hay una intención de esta entidad, a lo menos, de a futuro realizar actividades en conjunto con organizaciones como la nuestra, que permitan difundir el mensaje del transporte sustentable al nivel local.
- Fuimos invitados a un seminario en México sobre un proyecto de corredor segregado para buses tipo Transmilenio, que pretende implementarse allí. El evento, realizado los días 2 y 3 de septiembre, nos permitió establecer vínculos y reforzar otros ya hechos, que nos permitirán intercambiar experiencias a nivel latinoamericano. En particular, surgió la posibilidad de hacer un trabajo de largo plazo con el Centro Mexicano de Derecho Ambiental y el Institute for Transport & Development Policy de EEUU, que se hará en 2004.
- Hacia finales de año, el proyecto de hacer una ciclovía en Alameda entró en su última etapa en el Gobierno Regional. Contando ya con una evaluación técnica favorable y habiendo fondos disponibles, sólo se requería que el Consejo Regional se inclinara a favor de esta iniciativa, en desmedro de las demás alternativas. Por ello, un par de días antes de la votación, participamos en una campaña de los ciclistas para lograr su realización, enviando una declaración de apoyo a todas nuestras redes.
- Durante el segundo trimestre del proyecto, tuvimos la oportunidad de auto-capacitarnos en el tema de los bonos transables de contaminación. La actividad fue resultado de una invitación del Congreso Nacional a opinar sobre el proyecto de ley al respecto. Gestionamos una reunión el 26 de agosto, para escuchar las opiniones de Luis Cifuentes, académico de la U. Católica y Moisés Sánchez, abogado experto en temas medioambientales y antiguo colaborador de Ciudad Viva. Dos dirigentes de Ciudad Viva, dos

integrantes del equipo “Muévete” y una dirigente de la Pégola discutimos francamente las implicaciones, las diferencias entre la teoría y la práctica, el sistema actual, etc, sin llegar a una opinión, por tanto no se generó una visión “oficial” de Ciudad Viva al respecto. Se generó un documento resumen de lo vivido en la jornada.

- Participamos con un stand, toda una mañana, junto a otras organizaciones de la sociedad civil y de gobierno, en un acto de difusión del uso de la bicicleta en la Plaza de la Constitución.
- Logramos por primera vez en nuestra corta historia como organización, realizar un proceso de planificación estratégica que resultó en un Plan 2004-2007 que promete permitir un crecimiento sano, con reales posibilidades de crecer en base al aprendizaje de este año de trabajo y especialmente el proyecto Muévete. Esto no habría sido posible sin el apoyo de este proyecto y la posibilidad real que hemos tenido de aprovechar al máximo las coyunturas que se nos fueron dando durante su transcurso. Estamos llenos de ideas y posibilidades muy concretas para seguir adelante con el trabajo nuestro en todas las áreas – reciclaje, patrimonio y cultura, empoderamiento de las organizaciones ciudadanas – y por sobre todo en el tema de transporte urbano como una herramienta para lograr mayor igualdad y mejores y más sustentables condiciones de vida en el medio urbano. Dentro de este plan también habrá un área de trabajo que nos debe permitir lograr ingresos cada vez mayores para mantener nuestra autonomía y capacidad de actuar según los deseos y la dirección de nuestras bases.

3.2.12 Sitio Web

Aunque notoriamente atrasada respecto del cronograma establecido, la puesta en marcha de una página sobre el proyecto, y sobre transporte sustentable en general, claramente valió la espera, puesto que dio la posibilidad de incorporar en el sitio web una cantidad importante de imágenes del proyecto, información, documentos y actividades que se realizaron con anterioridad que permitieron establecer un excelente piso sobre

el cual incrementar paulatinamente la difusión (especialmente sabiendo que su existencia perdurará más allá del financiamiento GEF). En otras palabras, la decisión de cambiar la programación, para aprovechar la coyuntura (oportunidad de realizar una charrette asociada a la propuesta Pío Nono) postergando el lanzamiento del sitio web nos llevó a preparar un sitio web mucho más completo, que formará la base para el trabajo de CV en su área de transporte durante varios años. El contenido inicial con el que se lanzó el sitio es ya tremendamente atractivo y útil.

El diseño visual, la facilidad de navegación, la información disponible y demás características, es preferible conocerlas directamente accediendo al sitio, cuya dirección es www.ciudadviva.cl/transporte, por lo que invitamos al lector a visitarlo. Aquí sólo se dará un listado somero de lo que las personas pueden encontrar en el sitio:

- Visión de Ciudad Viva sobre el transporte urbano.
- Información y fotos del lanzamiento del proyecto.
- Información y fotos del libro y el lanzamiento de éste.
- Información y fotos del seminario con Enrique Peñalosa.
- Documentos "Temas Urbanos" desarrollados a lo largo del proyecto.
- Información y fotos de las caminatas de "fiscalización ciudadana" en el barrio Pedro de Valdivia Norte.
- Información y fotos del día Pío Nono A/Tracción Humana (actividad que se detalla más adelante en este informe).
- Información y fotos de la "charrette" de Pío Nono (actividad que se detalla más adelante en este informe).
- Resultados de las encuestas aplicadas en La Vega.
- Información y fotos de actividades varias del proyecto como la difusión radial, visita a las obras del Metro, etc.
- Información básica sobre Transantiago.
- Trayectoria o "currículo" de Ciudad Viva.

En la misma área de difusión por internet, Ciudad Viva y la Agrupación de Ciclistas Arriba'e la Chancha han lanzando otro sitio web, enfocado esencialmente al ciclismo, llamado "Bicivilízate" y cuya dirección es www.bicivilizate.cl. Esto es un producto concreto e inmediato de la reciente incorporación de Arriba'e la Chancha a Ciudad Viva.

3.2.13 Negociación con autoridades para días sin autos

Con el seminario en la CEPAL, la visita de Peñalosa, el lanzamiento del libro, y por sobre todo la experiencia de Pío Nono A/Tracción Humana, hemos avanzado mucho en levantar esta actividad como algo positiva que se debe hacer en Santiago. Hemos tenido numerosas conversaciones con representantes de las Municipalidades, CONASET y otras autoridades nacionales sobre este tema, y de hecho para el Día Internacional Sin Auto (septiembre) hubo una actividad reducida en este sentido, liderada por los ciclistas y apoyada por las autoridades. También preparamos un número de nuestro boletín, Temas Urbanos, sobre este tema, que ha sido circulado ampliamente. Aún no hemos logrado un apoyo oficial para este tipo de jornada, como una parte permanente de la actividad de nuestra ciudad.

Sin embargo, estamos optimista que con el éxito de Pío Nono A/Tracción Humana y nuestros planes de seguir con este tipo de actividad de forma más permanente en el futuro, en el contexto de las elecciones municipales y luego nacionales se podrá plantear este tema con la fuerza suficiente para lograr el apoyo oficial crítico que no solo permitirá hacerlo, si no hacerlo con el gran éxito que merece.

Por el momento, hemos optado por enfocarnos en trabajar el tema de una instalación "masiva" de cicletteros en La Chimba, principalmente porque nos interesa mucho dejar, como legado del proyecto, este equipamiento sencillo, pero muy útil y vistoso, que además generará una difusión por largo tiempo del tema que estamos promoviendo. Como esto requiere importante esfuerzo, evaluamos que simultáneamente no sería posible organizar y coordinar actividades de cierres de calle en el verano, habida cuenta de las lecciones aprendidas en Pío Nono A/Tracción Humana, que, como se comentó, nos enseñó que la necesidad de coordinar a las distintas instituciones es una tarea nada sencilla.

La instalación de cicletteros será tan "masiva" como los recursos que nos restan lo permitan, así como en el grado en que podamos incorporar a la empresa privada (la empresa Oxford está dispuesta a poner cicletteros gratis a cambio de publicidad en los cicletteros), y en la medida en que sea posible convencer a los municipios, tanto por los lugares que se

propongan, como por la aceptación de la publicidad en los cicleros.

Al cierre de esta Memoria (enero 2004) se estaba armando actualmente una lista de lugares, que permitirá generar un documento con el cual se trabajará con la empresa privada y las municipalidades.

3.2.14. Relaciones con Proyecto Yungay

Dada una cantidad de similitudes con el otro proyecto del PNUD en Santiago, el del Comité de Adelanto del Barrio Yungay, llamado "Ciclovías para el Futuro", surgió la posibilidad de hacer ciertas actividades en conjunto o, en general, potenciarse mutuamente. Hasta marzo el contacto fue más bien limitado, pero se coordinaron los lanzamientos de ambos proyectos con los ciclistas, para hacer Mayo A/Tracción Humana, y en general se intercambiaron invitaciones a todos los eventos de ambos proyectos.

Mantenemos contacto periódico con ellos para seguir viendo posibilidades de otras actividades.

3.2.15. Caso del conflicto en Av. La Paz (Julio)

En artículos aparecidos en prensa durante el primer trimestre, se dio a conocer una nueva posición, dura, del Ministerio de Transportes sobre el sector de La Vega. El conflicto de los locatarios con las autoridades, sean municipales o del gobierno nacional, data de años y han sido constantes las disputas. Ciudad Viva apoyó y apoya la continuación de una Vega Siglo XXI en esta ubicación, proyecto que debe ser liderado por los actuales locatarios, sus organizaciones y dirigentes. Durante el largo del proyecto Muévete preparamos actividades, eventos y capacitación donde participaron los dirigentes de este sector, y al finalizar 2003, se integraron dos dirigentes, Mauricio Palma de los mayoristas, y Arturo Guerrero de los chacareros, a la Asamblea de Ciudad Viva.

La estrategia del proyecto Muévete fue ofrecer ayuda y asesoría a las distintas agrupaciones de locatarios y comerciantes del lugar bajo la óptica de que es posible generar una propuesta propia que sea una alternativa atractiva para la autoridad.

Ciudad Viva viene trabajando en este sector desde hace varios años, con asesoría de profesores y estudiantes de post-grado de urbanismo en la Universidad Católica, y tiene una

clara visión de la importancia de este sector en términos patrimoniales (patrimonio intangible, social y cultural) y economía local, puesto que la Vega Central es la gran raíz de la mayor parte de la economía local de toda la Chimba.

Por parte de Ciudad Viva, se hizo difusión del problema y se dio el apoyo correspondiente a través de la radio y La Voz, como se describió con anterioridad. Esto, por supuesto, complementó reuniones efectuadas con los distintos dirigentes de La Vega, quienes valoraron mucho el apoyo de nuestra organización.

Como reacción a la amenaza y en algo que podría considerarse histórico, todos los comerciantes del sector, incluyendo a los de Patronato, pero con excepción del Tirso de Molina, que decidió automarginarse, formaron la Federación de Acción de Comerciantes La Chimba (FAC). Esta unión representó de inmediato un referente poderoso con el cual la autoridad debió empezar a negociar, ahora en una situación bastante diferente.

Cabe señalar que la FAC habló con Ciudad Viva de la posibilidad de formar parte formal de esta nueva agrupación, posibilidad que finalmente fue declinada, puesto que la FAC es esencialmente un esfuerzo por organizar una federación específicamente de los comerciantes de nuestro territorio. Lo que sí se decidió fue seguir dándole un gran apoyo a este esfuerzo de parte de Ciudad Viva y de hecho, Sonia Abarca, la presidenta de Ciudad Viva, quedó como Vicepresidenta de la FAC, asegurando una presencia nuestra fuerte dentro de esta organización y un apoyo concreto a esta nueva organización y de parte de esta organización a Ciudad Viva también.

Resumidamente, la FAC, por su propia existencia, pudo negociar con mayor facilidad la situación que se afrontaba en Av. La Paz. El MOPTT dio pie atrás y dejó al alcalde de Recoleta la decisión definitiva. Éste finalmente optó por mantener los horarios de carga/descarga durante la noche. Adicionalmente, se hizo un muy valioso acuerdo, por el cual se arreglaría la vereda frente a los locales de mayoristas que efectúan esas funciones de transporte, en donde además, a través del diseño, se ordenaría el espacio para un adecuado funcionamiento de las funciones de desplazamiento peatonal, estacionamiento y carga/descarga. El costo de estos cambios serán compartidos entre los mayoristas y la Municipalidad.

Con estos resultados, podemos darnos por satisfechos frente a lo que podría haber ocurrido en vez. Creemos que tuvimos una cuota de responsabilidad en esto, pero debe quedar claro que fue esencialmente un logro de los comerciantes del sector. El futuro de la FAC puede ser brillante o puede deteriorarse como muchas veces ha ocurrido con alianzas esporádicas de parte del sector. Todo esto está por verse, pero más allá de los plazos del proyecto, Ciudad Viva pretende potenciar lo más posible esta asociación.

3.2.16. Seminario de Transporte Urbano - Muévete por tu ciudad: transporte para la equidad (Agosto)

Cuando propusimos este proyecto, teníamos la esperanza de que podríamos concretar la visita de Enrique Peñalosa a Chile, el seminario sobre transporte para la equidad, y la publicación del libro *Muévete*, todas actividades largamente esperadas y trabajadas por Ciudad Viva. Sin embargo, al depender de factores externos a nuestra organización, no pudimos comprometer estos elementos dentro del proyecto *Muévete*. Sin embargo, el Banco Mundial nos ofreció la oportunidad de organizar estos tres eventos para el 6, 7 agosto de este año, y por supuesto lo asumimos con toda nuestra fuerza comunitaria, logrando resultados que en realidad fueron bastante más allá de nuestras expectativas más optimistas.

Existen pocas oportunidades de capacitación mayores que recibir una visita ilustre como Enrique Peñalosa, un hombre que no sólo se atrevió a soñar una ciudad mejor, más amistosa al medio ambiente, sino también mejor para la equidad, y todo fundamentado en cambios en el sistema de transporte urbano. Poder además publicar un libro con valiosísima información sobre el sistema de transporte, más una propuesta ciudadana para cambiar y mejorarla fundamentalmente, constituye un hito extraordinario en la vida de cualquier organización ciudadana como la nuestra.

Enfrentar este desafío, mayoritariamente con nuestra estructura voluntaria de trabajo, fue el más grande desafío que ha enfrentado nuestra organización. Sentimos que – si bien siempre hay cosas que podríamos haber hecho mejor – logramos nuestros objetivos con creces. Estamos especialmente contentos de que, al no poder llevar toda nuestra gente a

Bogotá a ver el sistema nuevo de transporte allí, por lo menos pudieron tener contacto directo con Enrique Peñalosa, el gran líder de ese nuevo sistema. Además, la alta participación en general (más de 200 personas – uno de los seminarios más grandes que se han hecho en la CEPAL) y la activa participación y presencia de más de la mitad de los municipios de la Región Metropolitana representan para nosotros una extensión de nuestra convocatoria y el desafío de llegar cada vez más a otros puntos en la ciudad.

Por lejos, esta actividad acaparó la mayor parte del tiempo de la organización, específicamente entre junio y fines de agosto, exigiendo un esfuerzo enorme de coordinación, producción, de tiempo y otros recursos. No sólo porque un seminario en sí es ya una actividad de significativa complejidad, sino porque al mismo tiempo debíamos terminar de producir y publicar un libro sobre transporte sustentable con el objeto de aprovechar la visita del invitado especial del seminario, Enrique Peñalosa.

Si bien la producción del libro no era algo que hubiésemos comprometido como producto de este proyecto, la posibilidad de concretarlo con el apoyo de Peñalosa, era un largo anhelo de Ciudad Viva. Así, la oportunidad de hacer el lanzamiento y el seminario al mismo tiempo, con implicancias directas y simultáneas en difusión (tanto del proyecto como de conceptos de transporte sustentable), capacitación para nuestros dirigentes y *lobby* sobre autoridades, profesionales públicos y privados, y otras organizaciones e instituciones, fue identificada como única en el desarrollo del proyecto y, por lo tanto, merecedora de un esfuerzo extra y particularmente fuerte de todos los miembros, amigos y asesores de Ciudad Viva. De hecho, participaron más de 50 voluntarios – muchos a tiempo completo – de nuestras comunidades para lograr el éxito de la visita, con una fuerte participación de líderes y bases de nuestras organizaciones.

La tabla 4 siguiente describe en detalle las subtarefas específicas que fue necesario hacer para llevar a cabo el seminario y la producción y lanzamiento del libro.

Tabla 4: Tareas del libro y seminario

LIBRO	SEMINARIO
Se realizaron vía correo electrónico un gran número de intercambios con el Banco Mundial sobre propuestas para fechas, horarios, estructura del seminario, tipo de invitados, panelistas, etc	
Catastro del material disponible. Puesto que la idea del libro existía ya desde el año 2002 y habían textos, datos, figuras, etc, medianamente listos, se procedió a ordenarlos, definir la estructura del libro y comenzar a trabajar sobre esa base.	Se concordó con el Banco Mundial y el PNUD, un aporte financiero específico para apoyar la realización del seminario, previa la presentación de un presupuesto donde se debió estimar los gastos a efectuar.
Se volvió a contactar a los autores. El libro en sus orígenes se había concebido como de varios autores, abarcando académicos, dirigentes de ONGs, profesionales privados, etc. Fue necesario ponerlos al tanto de las nuevas fechas, pedirles su cooperación para finalizar el libro y coordinar ese trabajo. Sin contar los 4 autores por parte de Ciudad Viva, participaron 10 autores, más otra persona para el prólogo ⁸ .	Se discutió, buscó y definió un lugar para la realización del seminario, optando finalmente por el auditorio central de CEPAL. Esta entidad se sumó entusiastamente a las actividades.
En Asamblea de Ciudad Viva, se invitó y motivó a las distintas comunidades a participar activamente, y a valorar y aprovechar la oportunidad que se tenía entre las manos.	
Se buscó apoyo financiero para la publicación del libro, que se concretó con aportes del OLCA ⁹ y del PNUD.	Se realizaron contactos e invitaciones para definir a los panelistas, lo que convergió en: Guillermo Díaz, Subsecretario de Transporte, César Garrido del Movimiento

⁸ Germán Correa, ex-Ministro de Transportes y ex-Coordinador del Plan de Transporte de Santiago.

⁹ Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales.

	de Furiosos Ciclistas, Cristián Labbé, alcalde de Providencia, Jaime Ravinet ¹⁰ , Ministro de Vivienda y Urbanismo, Juan López Silva del Banco Mundial, Alicia Barcena de CEPAL, Roberto Monteverde del PNUD, e Ian Thomson, encargado del Área de Transporte de CEPAL (aparte de Lake Sagaris por Ciudad Viva).
Se contactó una editorial, LOM, y con ella se definió plazos, forma de distribución, etc.	Se produjo e imprimió material para armar 300 carpetas con gran cantidad de información para entregar el día del seminario. Una de esas carpetas se ha adjuntado a este informe.
Para actualizar mucha de las estadísticas disponibles, especialmente con los datos de la última Encuesta Origen Destino de Santiago, que sólo algunos meses antes había arrojado sus principales resultados, se contactó a SECTRA ¹¹ y se recopiló la información.	Se armaron las 300 carpetas.
Con los datos de SECTRA, se actualizó y mejoró la información del libro.	Se actualizaron listas y produjeron nuevas, con personas que se deseaba invitar. Esto incluyó sector público y privado, prensa, ONGs, vecinos de La Chimba, etc

¹⁰ A último minuto debió excusarse.

¹¹ Secretaría Interministerial de Planificación del Transporte, dependiente del Ministerio de OO.PP. ,Transporte y Telecomunicaciones.

Se consiguió y contrató un equipo para documentar los dos eventos en video.	
Se produjeron invitaciones para los dos eventos a fin de enviarlos por correo. Se hizo más de un tipo de invitación según el tipo de invitado.	
Se enviaron las invitaciones, usando el servicio de correo en bicicleta que existe desde hace unos meses en Santiago.	
Se hicieron invitaciones vía email.	
Se hizo un trabajo de recopilación y selección de fotografías con la calidad adecuada para la publicación, acudiendo a fuentes en internet, al ITDP ¹² , a colaboradores de Ciudad Viva y a nuestra propia base de datos de fotos.	Se discutió y definió un grupo de "animadores del debate", compuesto por distintos representantes de la sociedad civil, que tendrían la prioridad frente al público general para hacer preguntas o comentarios. Esto tenía como objeto poner de igual a igual a los panelistas y autoridades con la sociedad civil, puesto que en la mayoría de los encuentros de este tipo, no hay un adecuado equilibrio.
Tras revisiones y modificaciones generales, el material fue enviado a la editorial.	Se contactó y solicitó la participación a quienes habían sido definidos como "animadores del debate", grupo que estuvo formado por: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Luis Cifuentes, PUC ▪ Sergio Sánchez, CIDEVI ▪ Rodrigo Álvarez, ASINT ▪ Angélica Armijo, ODECU ▪ Patricio Herman, Defendamos la Ciudad ▪ Lucio Cuenca, OLCA ▪ Ximena Zavala, Instituto de la Mujer

Invitamos y solicitamos a Ximena Abogabir de Casa de la Paz a que nos ayudara con la revisión del libro y como moderadora del seminario.	
Se realizaron reuniones con la editorial para afinar detalles, cambiar fotos, etc.	Invitamos y solicitamos la ayuda de María Elena Ducci, de la PUC y asesora de Ciudad Viva, para la moderación del seminario.
Se definió el tipo de evento que queríamos para el lanzamiento, convergiendo en hacer una cicletada hasta el lugar donde se presentaría, haciendo allí un cocktail "estilo La Chimba", con flores de la Pérgola y con una buena representación de público en cuanto al tipo de personas a las que queríamos llegar.	Se gestionó contactos más enfocados con la prensa para lograr una mejor cobertura.
Se buscó, definió y arrendó un lugar para el lanzamiento, que resultó ser el Archivo Nacional.	Se confeccionó listas de invitados confirmados, llamando por teléfono y recibiendo llamadas telefónicas. Hasta justo antes del seminario, se contaba con 236 personas confirmadas.
La Vega Chica se hizo cargo de la preparación del cocktail. Al mismo tiempo, produjo un local a escala de la Vega Chica para poner como stand.	
La Pérgola organizó la parte de las flores y el Tirso de Molina aportó frutas.	
Se invitó a la Municipalidad de Santiago para que participara junto con sus ciclocarros en la cicletada, la que aceptó gustosa.	
Se invitó y pidió ayuda a nuestros amigos de Arriba'e la Chancha y el Movimiento de	

¹² Institute for Transport & Development Policy, USA. Colaboradores y asesores permanentes de Ciudad Viva.

los Furiosos Ciclistas para organizar y liderar la cicletada.	
Se coordinó horarios y logística con la Misión del Banco Mundial y con Enrique Peñalosa, para que participaran plenamente del evento.	
Se invitó a autoridades a participar de la cicletada. Guillermo Díaz, Subsecretario de Transportes, Freddy Ponce, Secretario Ejecutivo de CONASET y Eduardo Giesen de Transantiago, accedieron entusiastamente a participar.	
Se invitó y coordinó un panel de personas para presentar el libro. Estuvo formado por Sonia Abarca de Ciudad Viva, Silvia Aguilera de LOM, Rodrigo Fernández de SOCHITRAN ¹³ (y co-autor del libro), Miguel Laborde, columnista de El Mercurio y César Garrido del Movimiento de Furiosos Ciclistas.	
Se gestionó con un restaurante del Barrio Bellavista, "El Antojo de Gaugin", una cena para los dirigentes de las organizaciones líderes del proyecto y Ciudad Viva, junto a Peñalosa y la misión del Banco Mundial, a realizarse en la noche del día del lanzamiento del libro.	
El día anterior al lanzamiento del libro tocaba la cicletada mensual del Movimiento de los Furiosos Ciclistas. Allí fuimos a repartir volantes relativos al lanzamiento y al seminario.	
-- El día del Lanzamiento --	-- El día del Seminario --
Se instalaron pendones, paneles informativos, lienzos, el stand de la Vega Chica, las flores, la fruta y todo lo	Se condujo a Peñalosa a un encuentro con Alejandro Guillier en Chilevisión.

¹³ Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte

necesario en el Archivo Nacional.	
Se coordinó y dirigió la salida de la cicletada desde Plaza Italia, con ayuda de las organizaciones de ciclistas, lo que implicaba gestionar los ciclocarros de la M. de Santiago, carabineros, la llegada de la Misión del Banco Mundial y Peñalosa, la filmación del video, la llegada de las autoridades invitadas y a la masa de ciclistas, todo en sincronización con el Archivo Nacional, donde tenía que estar todo listo para recibir al grupo.	Se instalaron lienzos, pendones, paneles informativos y todo lo necesario en CEPAL.
Se realizó la presentación del libro con los panelistas antes mencionados.	Se instaló un mesón de recepción con las carpetas, libros y las listas de asistentes, manejado por un equipo de recepción. Se contabilizó 160 asistentes, aunque el total de personas debe haber sido algo superior a ese número.
Aparte del video, se documentó todo con la cámara fotográfica digital.	A lo largo del día, se coordinaron los tiempos de los expositores, de las pausas de café, del almuerzo y con una actividad posterior al seminario, que había sido solicitada por CEPAL, que correspondía al lanzamiento de dos libros sobre transporte urbano.
Nos desplazamos al "Antojo de Gaugin" para la cena antes mencionada.	
-- Después del Lanzamiento --	-- Después del Seminario --
Se envió una carta, junto con una copia del libro, a personas	Se inició el proceso de edición y post-producción del video

que consideramos clave y que por distintas razones no pudieron asistir. Ellas son: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Javier Etcheberry, Ministro de Transporte y OO.PP. ▪ Henry Malbrán, Secretario Ejecutivo de SECTRA ▪ Juan de Dios Ortúzar, asesor de Ciudad Viva en temas de transporte y nuestro nexos con el área de transporte de la PUC. ▪ Francisco Martínez, asesor de Ciudad Viva en temas de transporte y nuestro nexos con el área de transporte de la U. de Chile. ▪ Gonzalo Cornejo, Alcalde de Recoleta ▪ Aldo Signorelli, Coordinador de Transantiago 	documental.
Se envió una copia del libro a una veintena de periodistas seleccionados.	Se inició el trabajo de producción de un CD con el material del seminario (aún en desarrollo), que contará con una muestra del video, transcripciones de las intervenciones, material sobre el proyecto, sobre transporte sustentable y sobre Ciudad Viva.
	Elaboración de una rendición de gastos para el financiamiento especial del PNUD.

Los resultados obtenidos, a nuestro entender, fueron espectaculares. La cicletada, la ceremonia de lanzamiento, el cocktail, la cena posterior y el seminario fueron un éxito rotundo en cuanto a convocatoria, recepción de los asistentes, participación de nuestras comunidades, capacitación y difusión de la temática que atañe al proyecto. Para Ciudad Viva y sus

dirigentes quedó no sólo una sensación de gran satisfacción, sino también de haber logrado los objetivos pese a la enorme complejidad de la tarea, demostrándonos a nosotros mismos la dimensión de nuestras capacidades como conjunto, lo que será vital para el crecimiento y desarrollo de la organización y sus bases. El hecho de que ambos eventos hayan convocado para las distintas subtarefas a más de 50 voluntarios, provenientes de la Pégola, la Vega Chica, la Junta de Vecinos #13 y miembros y amigos de Ciudad Viva, es un buen ejemplo del nivel de participación.

Como experiencia de capacitación se logró reunir lo mejor de nuestra metodología: un compromiso de cada organización y cada individuo, lo que fue vital para lograr que todos los eventos y actividades resultaran, y una calidad extraordinaria en cuanto a las exposiciones – todas de primera fuente, con la visión ciudadana integrada en plano de equidad con los planteamientos de las autoridades (Guillermo Díaz, subsecretario de transporte; Cristián Labbé, alcalde de Recoleta); nuestra visita ilustre, Enrique Peñalosa; y la presentación nuestra, de Lake Sagaris. Además, se creó un ambiente muy positivo y amistoso, donde se mezclaron gente de una amplia gama de instancias relevantes para el tema de transporte (ver tabla 5), especialmente dirigentes de la sociedad civil organizada, autoridades, expertos, académicos, nuestras organizaciones de base.

El libro en sí mismo resultó un producto que en nuestra opinión es de enorme valor y nos deja tremendamente satisfechos. El conocimiento de los co-autores que invitamos a participar y la calidad de sus textos fueron fundamentales para ello.

El libro se va transformando en fuente de información clave para quienes deseen tomar el tema del transporte urbano y sus consecuencias en calidad de vida, ayudándonos a difundir el mensaje sobre la importancia en lo medioambiental, en la equidad y en el uso de los recursos, de fomentar y proteger el transporte público y el no motorizado, como formas sustentables de movilización. Sin ir más lejos, nos alegró saber que datos del libro ya fueron citados en la exposición de Nicolás Schneider de la U. Católica de Valparaíso en su exposición “El impacto del sistema de microbuses en el Gran Valparaíso” realizada en La Paz, Bolivia, con motivo de un congreso efectuado allí.

En cuanto al seminario, la tabla 5, basada en la información de inscripciones el mismo día del seminario, detalla la composición de los asistentes, que, como puede verse, tiene la diversidad que planeamos desde un principio. La tabla 6 da un mayor detalle sobre las entidades presentes. Hay que destacar que en el transcurso del seminario hubo una gran participación de la audiencia, creándose un verdadero diálogo respecto de cómo construir mejores ciudades. En particular, la asistencia y participación de representantes de 14 municipalidades, la consideramos de enorme relevancia.

Tabla 5: Composición de los asistentes al seminario

Institución	%	número
Organizaciones ciudadanas	43.1%	69
Municipalidades	14.4%	23
Universidades (académicos y estudiantes)	13.8%	22
Autoridades	10%	16
Internacional	7.5%	12
Consultoras	6.3%	10
Prensa	3.8%	6
Empresas	1.3%	2
TOTAL	100.0	160

Tabla 6: Entidades presentes en el seminario

Institución
Arribe e'la Chancha
ASINT
Casa de la Paz
CC&D
CEPAL
CIDEVI
Ciudad Viva
Comité Adelanto Barrio Yungay
CONAMA
CONASET
Consejo Monumentos Nacionales
Consumer's International
Cté Ecológico Lo Prado

Defendamos La Ciudad
Ecologista
Educando Juntos
Enical
Federación de Acción de La Chimba (FAC)
Fundación FACETS
Geomas
INGENDESA
Instituto de la Mujer
Junta de Vecinos #13 Mario Baeza
Latina
Metropolitana de Transportes
Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones
Movimiento de los Furiosos Ciclistas
Municipalidad de Buin
Municipalidad de Cerrillos
Municipalidad de la Cisterna
Municipalidad de La Pintana
Municipalidad de La Reina
Municipalidad de Lo Prado
Municipalidad de Macul
Municipalidad de Nuñoa
Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda
Municipalidad de Peñalolén
Municipalidad de Providencia
Municipalidad de Quinta Normal
Municipalidad de Recoleta
Municipalidad de San Joaquín
ODECUS
OLCA
Parque Metropolitano

Pérgola Santa María
PNUD
Probono
Revista Cars
SECTRA
SEREMITT RM
Soroeste Consultores
Transantiago
Transelectric
UNAB
Universidad Católica
Universidad de Berkeley
Universidad de Chile
Universidad de Toronto
USACH
Vega Chica
World Bank Group

Con posterioridad al lanzamiento y el seminario, se distribuyó para los dirigentes de nuestros sectores, un informe de todo lo realizado a fin de que todos tuvieran un informe al respecto.

El registro en video de las actividades aún no está listo y por lo tanto se entregará una copia en el próximo informe.

En términos de prensa, hubo cobertura en El Mercurio (columna y entrevista), Chilevisión (entrevista de 10 minutos con Alejandro Guillier en el matinal), la Agencia IPS, Rodrigo Cerda de Radio Universidad de Chile, Tiempos del Mundo y Elmercuriamente.cl.

También, producto de estas actividades, nuestras relaciones con muchos profesionales y las organizaciones presentes se estrecharon y fortalecieron, lo que servirá para potenciar sinergias. Además, tenemos la satisfacción de poder mencionar el interés Luis Cifuentes, destacado académico de la U. Católica en el tema del medioambiente, y que fue parte de los "animadores del debate" del seminario, quien ha aceptado unirse a nuestro consejo de asesores en esta materia. De hecho, poco después del seminario aportó significativamente a un

trabajo nuestro, que se describió antes (capacitación sobre bonos transables de contaminación). También se ha ido consolidando nuestras relaciones con los asesores urbanos de ambas municipalidades involucradas en el proyecto. En ese proceso el seminario no solo ha jugado un papel clave, sino ha aportado a una mayor comunidad de visión en este sentido.

La tarea superó los objetivos iniciales planteados en el proyecto, que estaban acotados al seminario, al incluir la publicación de un libro sobre transporte sustentable.

3.2.16. Resumen Progreso 2003 y tareas pendientes (fin de proyecto: marzo 2004)

Al finalizar el año, el estado de avance de las tareas comprometidas quedó como sigue. Se indica mediante porcentaje, el grado aproximado de avance:

Adquisición de equipos: 100%

Recopilación de antecedentes: 100%

Creación de un Menú de Soluciones: 100%

Desarrollo de un Centro de Documentación: 90%. Falta solo una última campaña de difusión en marzo 2004, a través de la Voz de la Chimba.

Comunicaciones: 90%. Faltan solamente el último número de la Voz y los últimos programas de radio (marzo). El sitio web estaba listo para lanzar a fines de enero 2004, al cierre de esta Memoria.

Seminario de Transporte Urbano - 100%

Sensibilización / Información - 100%

Educación/difusión en comités locales - 100%

Charla / Evento / Capacitación - 100% (Para 2003, faltó solo la capacitación en computación, que se logró con la

participación de más de 90 personas en enero 2004, con el apoyo de la Fundación CTC).

Propuesta Pío Nono y para Vías Sobrevivientes Costanera Norte - 70% Falta discutir y afinar propuesta de Vías Sobrevivientes en comités locales.

Generación de propuestas de aquietamiento de tráfico en calles de Bellavista - 85% Falta reunirse con vecinos.

Negociación con autoridades para actividad tipo 'días sin auto' - 70%. Esta tarea se permutó en parte por instalación de cicleros.

3.2.17. Desafíos y oportunidades que se vislumbraban al completar el proyecto a fines de 2003

Aparte del desafío propio del último período que se inicia, en que vamos cerrando todos los temas planteados y completando las tareas que nos definimos inicialmente, no se vislumbran desafíos especiales para enero-marzo 2004. Los grandes desafíos futuros nacen del éxito de este trabajo, que en realidad ha sido mucho mayor de lo que incluso nos imaginamos al plantearlo inicialmente, y la importancia de seguir respondiendo a las expectativas propias, entre nuestras comunidades y las autoridades. Este proyecto sin duda nos ha permitido armar una sólida fundación no sólo en el área de transporte urbano pero también institucionalmente, que deberá permitirnos seguir adelante, abriendo camino e innovando en cuanto a la participación ciudadana en la creación y recreación permanente del medio urbano, sobre todo en relación al transporte para la equidad.

3.2.18. Conclusiones y reflexiones a partir de la experiencia del Proyecto "Muévete"

Entre las lecciones y/o conclusiones que sacamos de esta experiencia, surgieron una serie de temas, anotados aquí con la acción que alcanzamos tomar en 2003.

EN EL PLANO INTERNO

- Detectamos una creciente necesidad de hacer un trabajo de capacitación interna innovadora (como todo lo nuestro) y más explícita, que tome temas prácticos (manejo de presupuesto, dirigir una reunión) y otros mayores (liderazgo para la inclusividad, no-violencia activa, sociedad civil global) entre otros temas relevantes. *Se incorporó este elemento dentro del Plan Estratégico y se espera poder agregar el elemento de generación de videos propios para fortalecer mucho este esfuerzo, durante 2004-2007.*
- Identificamos grupos e individuos que aportaban significativamente a lo largo de este trabajo. La política de Ciudad Viva es trabajar por lo menos un año con alguien antes de tomar una decisión sobre su integración plena en nuestra organización. En este caso, pusimos al día nuestros registros de socios, integrando formalmente a varias personas y organizaciones que se han perfilado cada vez más como "nuestras", o sea, componentes vitales de nuestra organización. *Están reflejados en la lista de miembros al principio de este informe.*
- En términos de nuestros círculos de participación, debemos formalizar más y mejor la categoría de Amigo/a de Ciudad Viva, aprovechando las muchas personas que indicaron les gustaría participar más (y no sólo mantenerse en contacto con) Ciudad Viva. Esto podría partir con invitaciones a las cenas mensuales y si somos capaces de organizarlo otras actividades (ver abajo, Club de Caminantes) con mayor contenido, y de allí la invitación a quedar como "Amig@" de Ciudad Viva. *Se han mejorado las listas para estos propósitos y se espera consolidar este trabajo durante 2004, quizás con una persona directamente a cargo de este elemento.*
- La experiencia inicial con las caminatas por Pedro de Valdivia Norte y Barrio Bellavista, identificando con fotos y un buen diagnóstico los problemas que enfrentamos los peatones al desplazarnos por nuestros propios barrio ha servido de gran ejemplo de un trabajo relativamente sencillo, pero muy concreto, que puede aportar a mejoras

significativas en toda la Chimba. Sigue vigente también la idea de formar un grupo de Caminantes de Ciudad Viva liderado por las personas idóneas de nuestro grupo. Ayudaría mucho en este trabajo, contar con un buen plano de La Chimba (estilo del afiche en la oficina de la Junta de Vecinos – muy bonito) en un formato chico para imprimir nosotros o grande, con financiamiento del fondo local del proyecto. Este plano serviría para promover caminatas turísticas por todos nuestros barrios, pero también para uso práctico (las picadas de Bellavista y la Vega, por ejemplo). Caminatas servirían además para juntar un buen grupo en una actividad social como la cena, pero con mayor contenido para integrar gente más a Ciudad Viva. *Se espera seguir y aumentar mucho más esta actividad, especialmente con el componente de la Unidad de Turismo Urbano Sustentable que se creará en 2004.*

EN EL PLANO EXTERNO

Sin duda, hemos visto tremendamente fortalecidos nuestros lazos con el grupo clave de ONGs que nos rodea, particularmente Casa de la Paz, el OLCA, ODECUS, CIDEVI, Instituto de la Mujer, MFC/Arriba e' la Chancha, y con la reconstitución de la Junta #35 (Bellavista Recoleta) hemos podido retomar las relaciones y un buen trabajo de cooperación con ellos.

En el área de las municipalidades, la experiencia de mantener un trabajo más permanente con ellos a lo largo del año fue muy positivo. Como resultado del seminario en la CEPAL, nos dimos cuenta además que sus asesores técnicos tienen una gran necesidad de mayor información, apoyo, especialmente en cuanto a participación ciudadana, y en general se interesan por mantener un mayor contacto con Ciudad Viva. *Habrá que ver como se ve integrando este elemento dentro de la implementación del Plan Estratégico 2004-2007.*

Queda pendiente crear una capacidad mayor dentro de Ciudad Viva para integrar también un trabajo hacia el Congreso, en términos de monitoreo de legislación, para identificar leyes relevantes para nuestras comunidades con anticipación. Hasta ahora, fuera de relaciones esporádicas y reuniones ocasionales, no hemos podido avanzar mucho en

este frente. *Sin duda, a la medida que vamos avanzando en financiar el Plan Estratégico, esto será un elemento importante en nuestro trabajo.*

En resumen, el trabajo del proyecto Muévete ha significado un avance sustancial en las relaciones entre Ciudad Viva y las autoridades municipales y nacionales relevantes, incluyendo también las autoridades nacionales de transporte mencionados arriba.

Ciudad Viva debe considerar, en conjunto con otros grupos, dos programas adicionales:

- **Participación ciudadana para el transporte sustentable:** Nuestras autoridades hablan de hacer participación ciudadana, pero no saben como (y algunos de frentón no quieren). Ayudaría mucho si tuviésemos una propuesta o incluso un Manual de cómo hacerlo, basado en experiencias en Chile y afuera. Esto no es una tarea menor, que se puede improvisar. Más bien parecería ser un importante tema para un proyecto en conjunto con otros grupos.
- **De lo local a lo global un paso:** Un programa de intercambio con ONGs más cercanas, y una estrategia para traer grupos de otros países y de la sociedad civil global a Chile. Este componente de la visita de Peñalosa claramente fortaleció el perfil de Ciudad Viva frente a mucha gente, y el hecho de que Ciudad Viva sirva como puente entre Chile y el mundo en ciertos temas sin duda es una posibilidad muy atractiva. Con nuestro perfil actual, más personas que hablan varios idiomas, y nuestra creciente experiencia internacional, esta podría ser un área muy interesante de desarrollar.

IMPLICANCIAS PARA LAS COMUNICACIONES

Claramente nuestra capacidad de mantener un buen nivel de comunicaciones internas y externas pasa a ser cada vez más vital en este proceso de vida que es Ciudad Viva. En este tema, juega un papel clave cada dirigente y cada miembro de la Asamblea, cada amigo y amiga, y nuestros medios, Entre Nosotros, Temas Urbanos, La Voz, Viva la Ciudad. En la medida

que somos capaces de manejar bien las comunicaciones, las falencias de los medios masivos nos afectan mucho menos, puesto que no logran ponernos barreras entre nosotros y nuestros públicos más importantes.

Para lograr un desarrollo lo más parejo posible entre dirigentes, organizaciones locales, bases y amigos la distribución de información a través de los diferentes "círculos de participación" que nos rodean es clave.

No podemos hacer todo al mismo tiempo, pero debemos comenzar a pensar en algunos elementos que van surgiendo en esta área – donde hemos podido, estas observaciones serán incorporadas directamente en el trabajo de 2004:

- **La Voz:** Claramente, debemos buscar subir su circulación hasta 10.000 ejemplares o más, y eventualmente subir de número de páginas, frecuencia y color. También su capacidad de aportar significativamente a las finanzas propias y/o de Ciudad Viva.
- **Radio:** Podríamos, quizás en un futuro proyecto, incluir un programa de radio en la Universidad de Chile u otra radio de mayor sintonía, además del programa en Radio Tierra.

El trabajo de comunicaciones se está acercando peligrosamente a un trabajo de tiempo completo. Ahora el sitio web funciona con gran atraso y en 2004 Pablo y Laura, los voluntarios a cargo, se van a EEUU y dejarán de mantenerlo. Hemos visto la posibilidad de contratar ayuda externa para desarrollar secciones nuevas del sitio web y para 2004 proponemos que el encargado del Centro de Documentación esté a cargo de mantenerlo actualizado. Esperamos que esto logre una mayor fluidez y mejor reflexión de nuestro trabajo en el Internet.

Actualmente el trabajo de comunicaciones incluye: mantención y uso de las bases de datos (listas varias), de Ciudad Viva; sitio web; Viva la Ciudad; editar y coordinar la Voz de la Chimba; Entre Nosotros; coordinación reuniones; coordinación actas; asistencia y presentaciones en algunas reuniones; coordinar las relaciones de CV con otras organizaciones; hablar a nombre de la organización (esta responsabilidad de comparte con otros dirigentes de la directiva y Asamblea); etc.

DIFUSIÓN FUTURA

La calidad de esta experiencia merece la mayor difusión que podemos darle, después de los hechos, tal como hicimos antes de ellos. Para 2004, quedan los siguientes elementos, completados a fines de 2003, que requieren de una difusión y uso lo más amplio posible.

➤ VIDEO

El Sueño Posible: Enrique Peñalosa con Ciudad Viva en Santiago
Un resumen de la visita de Enrique de 35 minutos.

➤ AUDIO

Un especial de *Viva la Ciudad*, que se puede entregar en formato CD:

Sueños cumplidos: Enrique Peñalosa habla de Bogotá

Una versión en audio de la presentación principal de Enrique Peñalosa, de 50 minutos que se puede tocar en la radio y entregar.

➤ IMPRESOS

Cobertura en La Voz de La Chimba.

Libro ***Muévete por tu ciudad, una propuesta ciudadana de transporte con equidad***

Escenas del proyecto "Muévete"

Temas Urbanos (varios números)

Menú de Soluciones

➤ CD

Hemos preparado un CD de fácil uso, con el transcripto de las presentaciones, información sobre Ciudad Viva, transporte sustentable, los power points de las presentaciones, y mucho más.

3.2 Patrimonio y Cultura. Hasta ahora, esta área de Ciudad Viva nunca ha contado con un financiamiento específico, y por lo tanto no hemos podido desarrollarlo al mismo nivel que el trabajo de reciclaje (proyecto Fondo de las Américas 2002) y transporte (proyecto PNUD 2003). Sin embargo, 2003 representó algunos cambios y avances importantes. Al trabajo pionero de María Inés Solimano, destacada figura del mundo cultural y artístico y encargada de esta área de nuestro trabajo, se

integró también Juan Pablo Langlois, artista, arquitecto, creador en todos los sentidos y ambientes de la vida. Su asesoría y apoyo fueron fundamentales para poder realizar la Sexta Versión de nuestro Remate de Arte y Artesanía, que tomó lugar en noviembre de este año.

Al mismo tiempo, el arte, la cultura y la creatividad estuvieron presentes en la mayoría de nuestras actividades en el año, especialmente Pío Nono A/Tracción Humana donde más de cien artistas jóvenes pudieron usar la calle como su escenario para compartir sus trabajos con un público amplio y grande.

Al mismo tiempo, el proceso de postular a financiamiento FONDART para poder implementar algunas propuestas nuestras, si bien no resultó exitoso en esta ocasión, sí nos llevó a una profunda reflexión interna, y un darnos cuenta de la importancia de poder generar los recursos necesarios para desarrollar más esta área de nuestro trabajo. Oportunidades para financiar este tipo de actividad escasean y por lo tanto en 2003 nos quedó claro, una vez más, la vital importancia de poder generar nuestros propios recursos en este sentido. Además, con cada año de trabajo Ciudad Viva ha podido avanzar y establecer una buena fundación para cada uno de sus áreas. Ahora le debe tocar a esta área. En la implementación del Plan 2004-2007, se buscará la forma de crear y lograr recursos suficientes para poder darle el empuje a esta área que merece.

3.3 Reciclaje. Durante 2003, con el Premio a la Innovación en Ciudadanía y los recursos que pudimos reunir nosotros mismos, nos dedicamos a mantener la conciencia y motivar un comportamiento positivo en este tema, en base al trabajo hecho durante el año anterior. Esto significó publicaciones en La Voz, mantención de las actividades de reciclaje donde fuera posible, y la incorporación de actividades en el Plan Estratégico 2004-2007, particularmente en las escuelas, con las Hormiguitas (Población Los Gráficos, cuyo trabajo decayó bastante este año sin el apoyo de María Eliana Bustamante), y en las instituciones de nuestros sectores. Apoyamos el programa de reciclaje en el Parque Metropolitano, con un artículo en la Voz (Noviembre 2003), y también estuvimos presentes y apoyamos la implementación de un proyecto de compostaje para la Vega Central.

También aprovechamos cada ocasión pública – nuestra o de otras organizaciones e instituciones – para preparar exposiciones y demostrar las técnicas del reciclaje, por ejemplo durante el lanzamiento del libro Muévete, y durante la jornada Pío Nono A/Tracción Humana.

De todas maneras, queda mucho más que hacer en esta área, y esperamos poder darle otro ímpetu fuerte en algún momento durante los próximos tres años.

3.4 Empoderamiento y Derechos. Sin duda, 2003 fue un año extraordinario en términos de este objetivo transversal de Ciudad Viva. Nuestra propia organización ciudadana logró constituirse en un locutor no solo válido, sino necesario y buscado por las autoridades en múltiples oportunidades, siendo quizás la más clara la crisis de seguridad en el Barrio Bellavista durante el verano 2003-2004, cuando municipalidades, carabineros de Chile y otros recurrieron a nuestros dirigentes y organizaciones, y donde resurgió con mucha fuerza y claridad la Junta de Vecinos #35 (Bellavista Recoleta). La Vega Chica, gracias a su destacada participación en los diferentes proyectos y actividades de Ciudad Viva se ha revelado como una organización líder de su sector, siendo reconocida por las otras organizaciones y la municipalidad por sus importantes aportes.

3.5 Otros temas

3.5.1 Política de Relaciones

El camino de Ciudad Viva ha sido largo y bastante duro, de mucho trabajo con muy pocos recursos. Sin embargo, Ciudad Viva ha logrado construir una posición teórica y práctica riquísima gracias a la constancia, el compromiso, y una excelente política de relaciones y redes de comunicación. Con un equipo de dirigentes queridos y respetados, más periodistas y comunicadores de impecable trayectoria, Ciudad Viva maneja las claves fundamentales de los medios de comunicación masivos y las comunicaciones sociales, pero su experiencia va mucho más allá: gracias a su política de relaciones con los actores sociales claves de nuestra época sabe informar, convencer, motivar e incentivar cambios de actitud y acciones concretas.

Seguimos dándole prioridad por sobre todo a nuestros propios socios, individuos, líderes y organizaciones que vienen de distintos grupos sociales de la sociedad chilena, desde la gente de clase media alta de Pedro de Valdivia Norte, pasando por los artistas, artesanos, jubilados y otros del Barrio Bellavista, e incluyendo las pergoleras, los feriantes del Tirso de Molina, los locatarios de la Vega Chica y los pobladores de Independencia, esta última gente extremadamente vulnerable en lo social. Para cualquier proyecto que requiere de un real respaldo ciudadano directo ésta capacidad de relacionarse con un grupo altamente representativo de la población urbana significa una fuente de capital social extraordinaria.

El gran conocimiento que Ciudad Viva ha logrado de los múltiples niveles y tipos de organizaciones sociales urbanas le facilita la tarea de identificación de grupos “pioneros” – esos grupos humanos vitales para lograr cambios significativos en patrones de comportamiento y hábitos. Sabe, como claramente ha demostrado sus distintas campañas, ganarse a la gente, incluso cuando enfrenta situaciones aparentemente imposibles de superar.

Esta política de relaciones a lo largo de seis años (pre-data a la formación formal de Ciudad Viva) también ha significado establecer lazos de amistad y cooperación con una amplia gama de organizaciones del mundo no gubernamental y ambiental: Casa de la Paz, Renace, Defendamos la Ciudad, CIPMA, Chile Sustentable, Foro Ciudadano Ambiental, Movimiento de los Furiosos Ciclistas, Arriba e'la Chancha, Tranvivo, Terram y ProBono y todas las organizaciones que ellos representan y reúnen. Con ProBono en particular se ha iniciado una experiencia interesante en combinar un apoyo legal de gran calidad con la demanda de participación ciudadana en el tema del Plan de Transporte Urbano de Santiago. En 2003 además se agregó una acción legal, liderada por Ciudad Viva, para lograr la implementación de medidas que aseguren el acceso y la movilidad de las personas discapacitadas, entre ellas, nuestros adultos mayores, individuos y familias con niños pequeños, y otros para los cuales la ciudad actual no es un lugar muy amistosa.

En el área oficial las múltiples actividades de Ciudad Viva y sus organizaciones fundadoras han significado lograr grandes avances en las relaciones entre las autoridades y la ciudadanía, ejemplificados por los siguientes hitos:

- * Apoyo oficial de la Municipalidad de Providencia y la Municipalidad de Recoleta al proyecto “Reciclar es Vivir Mejor”, agosto 2001-julio 2002.
- * Apoyo y participación destacada de Aldo Signorelli (Secretario Ejecutivo SECTRA) en presentación de la Agenda Ciudadana de Transporte Sustentable (trabajo del Grupo de Transporte de Ciudad Viva con Acción Ciudadana y la Municipalidad de Santiago), 8 Noviembre 2001.
- * Apoyo de la Municipalidad de Providencia y la Municipalidad de Recoleta al proyecto “Pío Nono Peatonal”, diciembre 2001.
- * Apoyo de las dos municipalidades ya mencionadas y de la Coordinación General de Transporte de Santiago para el proyecto, “Muévete por una ciudad Mejor”, y durante su realización, para eventos específicos como el seminario en la CEPAL, la Charrette Pío Nono, y Pío Nono sin autos.
- * Interés y apoyo de CORFO al proyecto “Pío Nono Peatonal”, septiembre – diciembre 2001.
- * Aprobación por la Ministra de Educación y el Consejo de Monumentos Nacionales de la propuesta de declarar Zona Típica a la Plaza Camilo Mori y el Pasaje Constitución (Bellavista).
- * Asistencia de una amplia gama de autoridades al programa de radio de Ciudad Viva, VIVA LA CIUDAD, Radio Tierra AM1300, miércoles 4pm-5pm.

La composición de los diferentes grupos de trabajo y el Consejo de Asesores de Ciudad Viva habla por sí solo de cómo han crecido nuestras relaciones con el mundo académico, pudiendo agregar una serie de eventos, foros, reuniones y estudios organizados con ellos y una gran variedad de invitaciones a exponer en foros académicos, desde la Bienal de Arquitectura (1998), Santiago Gran Ciudad (Instituto de Estudios Urbanos) y cursos de alumnos, normalmente de post-grado de ingeniería de transporte, urbanismo, geografía y periodismo en las universidades Central, Diego Portales, Finis Terrae, Chile, Católica, etc. Aquí celebramos especialmente el apoyo permanente de María Elena Ducci, arquitecta y urbanista de la Católica, quien ha asesorado a Ciudad Viva permanentemente en nuestro trabajo en la Vega, en la Charrette, y en incontables otras áreas y momentos.

3.5.2 De lo Local a lo Global

Desde sus inicios Ciudad Viva se caracterizó por buscar conocer experiencias internacionales relevantes para sus distintas campañas, llegando a establecer relaciones con grupos e individuos en Italia, España, Inglaterra, Canadá y EEUU, y este esfuerzo ha continuado y, esperamos, se fortalecerá dentro del Plan Estratégico 2004-2007.

Entre los viajes relacionados con nuestro trabajo, mencionamos:

* QUITO - Octubre 2000: Lake Sagaris y Patricio Lanfranco, visitan Quito, donde conocieron el nuevo sistema de tranvías y buses, implementado en ese momento.

* AMÉRICA LATINA - - Noviembre 2000: Lake Sagaris, representante de Ciudad Viva, participa en evaluación del Banco Mundial de su política de transporte urbano, CEPAL, Santiago. Presenta las conclusiones en representación de la sociedad civil.

* LIMA - Marzo 2001: Lake Sagaris, representante de Ciudad Viva, Taller PANA-EU sobre áreas urbanas en la región andina, Lima.

* AMÉRICA LATINA - Abril 2001: Sonia Abarca, representante de Ciudad Viva, participa en reunión sobre transporte urbano del World Council for Sustainable Business, Sao Paulo.

* INTERNACIONAL - Abril 2001: Patricio Lanfranco, representante de Ciudad Viva, Transport and Energy Caucus, Comisión de Desarrollo Sustentable de las Naciones Unidas, Nueva York.

* BOGOTÁ - Julio 2001: Patricio Lanfranco, Lake Sagaris, representantes de Ciudad Viva, visitan Bogotá, donde conocieron en terreno los proyectos TransMilenio, Ciclovías, Ciclorutas, Pico&Placa y Misión Bogotá, entrevistándose personalmente con los encargados de cada programa, incluyendo el Gerente General de Sí 99, principal empresa involucrada en TransMilenio.

* TORONTO - Septiembre 2001: Lake Sagaris, representante de Ciudad Viva, visita a Toronto, ciudad que conoce muy bien, para reunirse con Susan Zielinski, encargada del programa de transporte "Moving the Economy" de esa ciudad.

* NAIROBI – 25-26 Marzo 2002: Lake Sagaris, representante de Ciudad Viva, fue invitada a participar en una reunión del Scientific and Technical Advisory Panel (STAP) que asesora al Fondo Ambiental Global (GEF), principal instrumento para

enfrentar las emisiones de los gases de invernadero. El tema de la reunión fue una "lluvia de ideas" sobre experiencias exitosas de transporte urbano, para formular criterio en esta área para el GEF.

* BOGOTÁ – A fines de febrero 2002, Mauricio Montecinos y María Eliana Bustamante viajaron en representación de la Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, a Bogotá para recibir el Premio Andrés Bello dado a la campaña que hemos librado en defensa del patrimonio de nuestros barrios contra la Costanera Norte.

* CARTAGENA DE INDIAS – A raíz del Premio Andrés Bello, Mauricio Montecinos viajó a Cartagena de Indias en mayo 2002 para participar en una reunión de patrimonio y medios de comunicación.

* BOGOTÁ – Febrero 2003, Seminario Internacional sobre el Transporte Sustentable. Asistió Rodrigo Quijada en representación de Ciudad Viva.

* SALZBURG – Julio 2003, Seminario Internacional sobre liderazgos a través de diferentes culturas. Fue Lake Sagaris en representación de Ciudad Viva (ver Temas Urbanos).

* CIUDAD DE MÉXICO – Septiembre 2003, Rodrigo Quijada, "Seminario Internacional: Reflexión sobre las implicaciones sociales, ambientales y urbanas del proyecto corredores exclusivos para el transporte público de la Ciudad de México".

3.5.3 Publicaciones y Comunicaciones

3.5.3.1 Introducción

En términos generales, y en relación con la comunicación interna y externa de nuestra organización, el proyecto Muévete nos permitió constituir o poner al día las siguientes redes:

- 1) Red de transmisión electrónica general de Ciudad Viva, apoyada por envíos por mano y fax, a los que no cuentan con email: subiendo de unas 600 personas a más de 1000 al finalizar el año.
- 2) Red de transmisión al miembros relevantes del Congreso Nacional, particularmente los de nuestros sectores/comunas de Santiago, y miembros de las comisiones de transporte, urbanismo, medio ambiente, etc. del Senado y de la Cámara de Diputados.

- 3) Red de medios de comunicación masiva, que se utiliza para la emisión de comunicados.
- 4) Red de comunicación interna de Ciudad Viva, apoyada por envíos por mano, fax y correo regular, para mantener incorporados y comunicados los dirigentes, los miembros de la Asamblea, los dirigentes de las organizaciones locales y los asesores, ubicados generalmente en diferentes universidades del país.
- 5) Red de comunicación para temas de transporte, que convoca grupos de ciclistas, ONGs urbanos y ambientales preocupados por el tema del PTUS, proyecto GEF ciclovías, y otros interesados.
- 6) Otra importante forma de comunicación nuestra es por medio de las asambleas mensuales en las cuales se dan detalles de los avances de los temas de Ciudad Viva y se discuten las posibles soluciones a los problemas que van apareciendo. También no debemos olvidar la importancia de la “comunicación boca a boca” que en nuestros sectores es una forma muy efectiva de informar y crear interés sobre diferentes temas.

3.5.3.2. La Voz de la Chimba

Ciudad Viva ha sido pionera en el tema de comunicaciones comunitarias. Al principio, partió como una necesidad por las campañas en las cuales nos encontramos embarcadas, con la producción de folletos, hojas informativas, boletines, afiches, mensajes electrónicos y todo tipo de material impreso, electrónico, por fax, sitio web, etc. Hoy en día esta área de trabajo se ve cada vez más consolidada. En 2002 se redujo el número de publicaciones, para mejorar su calidad y consolidar esta capacidad comunicacional, siempre privilegiando la mantención de su sabor amistoso a los usuarios. Para mayores detalles o para ver el último número, les invitamos a visitar a nuestro sitio web (actualmente siendo rediseñado para que funcione con la mayor eficiencia, fluidez y calidez) y pinchar el nombre de la publicación.

En 2003, por primera vez en la historia de Ciudad Viva, se logró formar un nutrido equipo de comunicaciones, permitiendo no solo un mejor empeño en este trabajo, sino además el empoderamiento y la capacitación de muchas personas en las múltiples técnicas de la comunicación comunitaria para lograr

un desarrollo urbano sustentable. Por esto, La Voz de La Chimba cuenta con editora, la periodista y escritora, Lake Sagaris, subdirectora, Celine Désramés, diseñador, Claudio Olivares, y otras personas que contribuyen.

Se subió el tiraje de la Voz a 15.000 lectores (5.000 ejemplares impresos) y se mejoró la distribución, experimentando además con números especiales en noviembre (Pío Nono/Bellavista) y diciembre (Vega/Mercados para el siglo XXI). En general este año gracias al proyecto pudimos incluir:

- Un número mayor de artículos abocados al transporte.
- Información general sobre el proyecto y específico sobre temas relevantes.
- Inclusión de una forma resumida de los menús de soluciones.
- Mayor número de páginas.

La inclusión de resúmenes de los menús permitió socializar las posibilidades del proyecto. Sin duda, La Voz pasó a ser el principal vehículo para dar a conocer tanto el proyecto como las soluciones mismas que interesaban a los vecinos, capacitar, difundir ideas, eventos y debate. En conjunto, por la excelente recepción que ha tenido La Voz y el ambiente de anticipación que se nota previo a la publicación de un nuevo número, pensamos que esto sigue siendo una buena base de difusión para el trabajo futuro.

3.5.3.3 Nuevo Extra, (boletín electrónico)

La circulación de nuestro boletín electrónico subió de 700 a unas 1000 personas en 2003. Sin embargo, no logramos darle un formato más atractivo y definido, quedando en formato más de anuncios, invitaciones, informaciones, que como un boletín con un perfil muy definido. En diciembre 2003, tuvimos dos experiencias muy interesantes, cuando convocamos a nuestros suscriptores electrónicos, un grupo más bien pasivo en general, a apoyar primero la ciclovía en Alameda y después una publicación en La Tercera oponiéndose a la expansión urbana de Santiago. La respuesta en general fue muy entusiasta, indicando que ha llegado la hora de ocupar esta herramienta para estimular una mayor participación entre las personas interesadas en estos temas.

3.5.3.4 Viva La Ciudad, Radio Tierra AM 1300, 4pm – 5pm, todos los miércoles.

Ya logramos mantener nuestro programa de radio semanal durante su tercer año de transmisión, cubriendo un amplia gama de temas, todos relacionados con lo urbano, entre ellos, transporte sustentable, patrimonio, la Vega Central, el Cementerio General, la Ciudad de los No Videntes, visitas ilustres a Chile, trabajo de patrimonio en Bogotá, reforestación urbana, planes de las autoridades municipales para la ciudad, reciclaje, compostaje, jardinería, salud, comunidad mapuche urbana, y mucho más. Resultó muy exitoso el cambio de formato, con los nuevos anfitriones: Patricio Lanfranco y Rodrigo Quijada, Transporte; María Inés Solimano y Alfredo Gredig, El Arte de la Conversación; Historias de Barrio, con Céline Désramés; Historias de la Vega y Sus Alrededores, con Sonia Abarca y María Fernández. Sigue siendo uno de los programas de mayor sintonía de la radio, con unos 14.000 oyentes, y siendo muy favorablemente evaluado por el equipo de la Radio.

3.5.3.5 Temas Urbanos e Innovación Urbana, grupo de conversación en Internet, en español, a nivel latinoamericano.

El boletín Temas Urbanos se dedicó principalmente a temas relacionados con el transporte sustentable, y resultó un elemento clave de capacitación e información dentro del proyecto Muévete (ver sección de esta Memoria). Por los viajes que nos han tocado en años recientes y la gran utilidad de un grupo electrónico de habla inglesa, SusTran (transporte sustentable) al cual llevamos un par de años suscritos, en agosto 2002 creamos este grupo de conversación por Internet, sobre transporte sustentable e innovación urbana. Este grupo siguió funcionando en 2003, sin un mayor desarrollo adicional, por las otras prioridades de la organización.

3.5.3.6 www.ciudadviva.cl (Sitio Web)

Con información para interesados y estudiosos, el sitio web constituye un archivo valioso del trabajo de comunicaciones y acciones de las 25 organizaciones fundadoras de CV. Este año dedicamos un esfuerzo grande a desarrollar, dentro del sitio web general de Ciudad Viva, una sección específica dedicada

a nuestra Área de Transporte. Este sitio demoró, por razones propias de las oportunidades y prioridades del proyecto, y finalmente se lanzó en enero 2004. La demora fue muy bien aprovechada, puesto que nos permitió integrar una amplia gama de información, fotos, documentos y enlaces, todo con un nuevo diseño, liviano y atractivo. En términos de lecciones aprendidas este año, nos dimos cuenta que necesitamos una mantención más fluida y rápida de la que se puede pedir a voluntarios, y que contar con un apoyo profesional para diseñar una sección no es tan costoso como antes. Por lo tanto, para el futuro se prevé ir desarrollando diferentes áreas y secciones del sitio web, según la disponibilidad de recursos, con su mantención a cargo de alguien de nuestra oficina de coordinación, que deberá entrenarse en este tema.

3.5.3.7 Entre Nosotros

Este boletín interno para dirigentes, socios, amigos y asesores de Ciudad Viva, es distribuido por email, fax y mano, según el receptor. Mantiene las comunicaciones fluidas entre toda la organización, ofreciendo la posibilidad de opinar en cualquier momento sobre cualquier tema, y agilizando el trabajo de reuniones, reduciendo sustancialmente el número de llamadas telefónicas y reuniones necesarias para coordinar el trabajo de voluntarios, funcionarios, asesores y amigos de nuestra organización. Durante 2003, su cobertura aumentó notoriamente, manteniendo el mismo diseño simple pero atractivo para la versión impresa y electrónica.

4. FINANZAS

Mensaje de la Tesorera de Ciudad Viva: María Inés Solimano



Una vez más, el Remate de obras de arte fue un elemento clave en el trabajo de autofinanciamiento de Ciudad Viva. Como parte del Plan Estratégico, se resolvió fortalecer mucho más la capacidad de generar ingresos propios que refuerzan la independencia y la capacidad operativa de Ciudad Viva.

Sin duda 2003 fue un año importantísimo para Ciudad Viva en cuanto a todas sus actividades. También se notó la consolidación de una capacidad importantísima de mantener nuestras

propias cuentas en orden, con la debida transparencia y

responsabilidad hacia nuestros miembros y comunidades. Al mismo tiempo, se notó varias falencias que debemos corregir en la medida que enfrentamos un período de crecimiento como planteamos en nuestro Plan Estratégico 2004-2007.

En general, durante 2003, las vías de financiamiento siguieron muy parecidos a los del año anterior, contando por una parte con recursos generados dentro de la organización y financiamiento de proyectos específicos, de parte de instituciones externas, que nos permite llevar a cabo un proceso de inversión y organización de actividades claves para nuestras comunidades.

4.1 Interna

Esta modalidad de financiamiento, se refiere fundamentalmente a los ingresos generados por la misma Corporación, los cuales en términos globales, en 2003 se destinaron a solventar las necesidades cotidianas de la organización, para asegurar una mínima continuidad en el tiempo, y para cumplir con nuestros compromisos de aporte propio, incluido en el proyecto Muévete. Durante 2003, estas fueron:

4.1.1 Cuotas sociales

Todos los miembros activos y los muy cercanos a Ciudad Viva, se han comprometido a cancelar una cuota social mensual, la cual es de monto variable. Se han establecido dos montos distintos, - \$ 3.000.- y \$ 5.000.- siendo los propios contribuyentes quienes optan por uno de los montos, y se comprometen a su correspondiente cancelación.

La cobranza de estas cuotas sociales, está a cargo de la Tesorería de la Corporación, la cual con cierta regularidad efectúa las cobranzas. En 2003, a través de esta modalidad se reunió un total de: \$857.000, un aumento modesto sobre los \$822.390 del año anterior. De todas maneras, pensamos que para 2004 debemos ponernos el objetivo de subir esta cantidad sustancialmente.

4.1.2 Convivencias

Una segunda vía de recaudación de fondos, que además sirve para fortalecer los lazos entre los miembros de nuestras comunidades y gente interesada en nuestro trabajo, consiste en la organización mensual de una cena o un almuerzo a beneficio de Ciudad Viva. Algún miembro ó simpatizante de la Corporación asume personalmente el costo y la organización del evento, además de brindar su casa.

Para tales efectos contamos con una extensa lista de inevitables, y esperamos que en el futuro, incluso se tenga que postular a un cupo en la mesa. Durante 2003, la asistencia fluctuó entre 30 y 50 personas por evento, cada uno de los cuales cancela una cuota de \$ 5.000.- más una botella de vino, jugo, u otra bebida del-agrado del comensal.

En 2003 adquirimos los implementos (platos, servicio, etc.) para poder apoyar a los anfitriones de estas ocasiones. Reunimos a través de esta modalidad un total de: \$776.000, un leve aumento sobre la cantidad reunida en 2002 de \$715.000.

4.1.3 Remate de Arte y Artesanía

Esta iniciativa surgió a raíz de numerosos vínculos con artistas plásticos, amigos y simpatizantes con las causas de Ciudad Viva, convirtiéndose en una verdadera tradición de Ciudad Viva, ha sido una experiencia fluida, y esperada por muchos. Este año, el equipo liderado por María Inés Solimano, Juan Pablo Langlois, Eugenia Villanueva, Joke Klein-Kranenberg, Carola Serrano, logró una vez más reunir una destacada colección de obras. Se innovó, vendiendo una cantidad significativa directamente al público, y reduciendo el número de obras rematadas. Con esto se logró un total de ventas de \$2.500.000, de los cuales, después de pagados los artistas, quedamos con \$1.100.000 en aporte a las finanzas de Ciudad Viva.

4.1.4 Donaciones extraordinarias y recaudación de fondos varios

En 2003, Ciudad Viva avanzó significativamente en su capacidad de reunir fondos adicionales para financiar actividades específicas y varias. Con el apoyo del proyecto PNUD, Muévete por tu ciudad, logramos reunir fondos adicionales (\$3.432.499 del Banco Mundial) para financiar la visita de Enrique Peñalosa y una serie de actividades y productos asociados, incluyendo el seminario en la CEPAL y la película sobre la visita, y financiamiento para el libro Muévete, que fue co-financiado por OLCA (\$300.000) y Lom (con la cual hicimos una co-edición, compartiendo este gasto). En el caso de la charrette Pío Nono, el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Universidad Católica aportó con las invitaciones, su auditorio, el afiche y otros elementos, la Municipalidad de Recoleta se puso con los pendones, y Ciudad Viva los folletos y otros materiales informativos. Similarmente, el Liceo Alemán y el Centro Cultural Montecarmelo aportaron sus salas sin costo adicional. En el caso del curso de computación, muy apreciado por nuestras bases, logramos una cooperación

con la Fundación CTC, la que permitió organizar dos jornadas de capacitación con monitores entrenados y un computador por participante, las que tuvieron la asistencia de 70 personas en total. Agradecemos mucho a todas las instituciones e individuos que hicieron posible estos avances. Esperamos poder seguir desarrollando este tipo de cooperación a través del Plan Estratégicos 2004-2007.

Al mismo tiempo, se logró reunir \$881.400 en donaciones varias, que en general fueron respondidas con la entrega de recetas, delantales, poleras, libros y otros elementos de difusión de Ciudad Viva, un proceso que fortaleció nuestras finanzas y nuestro perfil como organización. En 2003 logramos un aprendizaje muy concreto, puesto que comprobamos con la experiencia real que estas cantidades, que individualmente no parecen significativas, si pueden hacer un aporte significativo a Ciudad Viva.

4.1.5 Avisaje en La Voz de la Chimba

El avisaje sigue siendo un aporte a los costos de la publicación de la Voz y, ocasionalmente, al financiamiento directo de la organización. Todavía no hemos logrado desarrollar plenamente la capacidad de generar fondos de nuestro medio de comunicación principal. De todas maneras, en 2003 logramos doblar el aporte por número del año anterior (de \$100.000 por número en 2002 a \$200.000 en 2003) experimentando con temas y formatos especiales también. Esperamos seguir probando esta veta durante 2004. Para los cinco números que se publicaron en 2003, recaudaron \$1.038.212 en aportes, una cantidad muy significativa.

4.2 Fuentes Externas de Financiamiento

Las vías de financiamiento externo de Ciudad Viva son aquellos fondos otorgados por diversos organismos, como producto de la adjudicación de proyectos específicos a los cuales la Corporación postula. Se trata de montos relevantes, los cuales generalmente vienen absolutamente predestinados, desde el momento de la postulación al proyecto propiamente tal.

De esta manera, estos dineros no pueden ser destinados a materias distintas. En 2003, el financiamiento del PNUD nos

permitió un gran desarrollo de nuestra área de transporte sustentable, el sitio web, el equipo de coordinación, el centro de documentación, e incluyó una inversión significativa en un equipo de amplificación, red computacional, banda ancha, etc. Queda plasmado en el Plan Estratégico logro, a través de la Unidad de Negocios que crearemos en 2004, lograr optimizar el uso de estas y otras inversiones por hacer, para que Ciudad Viva cuente con ingresos propios que puede dedicar a financiar las actividades que estime necesarias, independientemente de la disponibilidad de fondos externos para estos propósitos. Esto es importantísimo por sobre todo para asegurar un mayor desarrollo de nuestra área de Patrimonio y Cultura.

Esta experiencia, y particularmente el crecimiento que se prevé para 2004 en adelante, también requerirá organizar mejor el trabajo de administración de recursos, optimizando su

eficiencia y logrando una mayor capacidad de planificación, gestión y ahorro, para poder lograr nuestros objetivos de mediano y largo plazo.

En todo caso, hemos sido muy acuciosos en el control del destino de los fondos, cumpliendo con todas las exigencias de nuestros patrocinadores. Mantenemos una cuenta corriente exclusiva para cada proyecto, y entregamos los informes financieros debidamente documentados dentro de los plazos estipulados, tarea que se realiza con el apoyo de una contabilidad profesional.

María Inés Solimano
Tesorera
Ciudad Viva

BALANCE GENERAL

Razón Social : Ciudad Viva Corporación.
 Rut : 75.999.510-4
 Dirección : Antonia López de Bello N° 024, Providencia.
 Giro del negocio : Institución sin fines de Lucro.

Cuentas	Sumas		Saldos		Inventario		Resultado	
	Debe	Haber	Deudor	Acreeedor	Activo	Pasivo	Pérdidas	Ganancias
Caja	4,659,478	4,639,478	20,000		20,000			
Banco N° 1	25,463,682	21,514,563	3,949,119		3,949,119			
Banco N° 2	10,425,319	9,245,267	1,180,052		1,180,052			
Fondos por Rendir	956,027	880,466	75,561		75,561			
Maquinarias y Equipos	5,780,293		5,780,293		5,780,293			
Muebles y Menajes	198,739		198,739		198,739			
Herramientas y Utiles	855,128	129,319	725,809		725,809			
Caja Chica	1,453,305	1,447,462	5,843		5,843			
Documentos por cobrar	721,000		721,000		721,000			
Excedente 2001	2,812,774	8,264,435		5,451,661		5,451,661		
Capital		790,000		790,000		790,000		
Rev.Cap. Propio		348,185		348,185		348,185		
Retención 2° Cat.	416,442	447,553		31,111		31,111		
Préstamos Varios	687,280	837,280		150,000		150,000		
Deprec. Acum. Maq. y Equipos		807,874		807,874		807,874		
Deprec. Acum. Herram. y Utiles	12,932	142,881		129,949		129,949		
Deprec.Acum.Mueble y Menajes		29,039		29,039		29,039		
Documentos por Pagar		135,400		135,400		135,400		
Cuentas por pagar		797,500		797,500		797,500		
Oblig. por Proyec. PNUD		3,949,119		3,949,119		3,949,119		
Donación Cooperadores		857,000		857,000				857,000
Donación Extraordinaria		4,770,711		4,770,711				4,770,711
Aporte Proyecto PNUD	3,949,119	21,465,081		17,515,962				17,515,962
Recaudación Fondos Varios		3,720,400		3,720,400				3,720,400

Arriendos	1,100,000		1,100,000			1,100,000		
Gastos Comunes	330,000		330,000			330,000		
Gastos teléfono	791,216		791,216			791,216		
Gastos Generales	3,131,889		3,131,889			3,131,889		
Honorarios Proyec. PNUD	6,160,000		6,160,000			6,160,000		
Honorarios Generales	4,197,775		4,197,775			4,197,775		
Actividades Locales	2,322,530	57,980	2,264,550			2,264,550		
Gastos Financieros	55,920		55,920			55,920		
Insumos	854,357		854,357			854,357		
Movilización	91,130		91,130			91,130		
Gastos Administrativo	500,000		500,000			500,000		
Gastos Oficina	680,214		680,214			680,214		
Gastos Difusión	437,702		437,702			437,702		
Gastos Contigencia	89,680		89,680			89,680		
Gastos de Impresos	1,749,465		1,749,465			1,749,465		
Gastos Proyecto Banco Mundial	3,690,688		3,690,688			3,690,688		
Correspondencia	40,970		40,970			40,970		
Gasto Sitio Web	40,000		40,000			40,000		
Depreciación	619,103		619,103			619,103		
Corrección Monetaria	65,246	62,410	2,836			2,836		
Déficit 2002	2,812,774	2,812,774						
Sumas	88,152,177	88,152,177	39,483,911	39,483,911	12,656,416	12,619,838	26,827,495	26,864,073
Resultado (Excedente)						36,578	36,578	
Totales Iguales	88,152,177	88,152,177	39,483,911	39,483,911	12,656,416	12,656,416	26,864,073	26,864,073

La representante legal Sra.Sonia Abarca Flores, Rut 5.926.253-K, certifica que el presente balance, como la contabilidad, han sido confeccionados con los datos, antecedentes y documentos entregados al contador en carácter de fidedignos, en conformidad a lo dispuesto en el inciso final del Artículo 100 del código tributario.

Firma y timbre del
contador

Firma del Representante Legal

Santiago, 27 de Enero de 2004.

Estimación Aportes Ciudad Viva

En todo proyecto, uno de los temas más vitales es el del aporte de la organización líder a cargo del proyecto. Si pedimos aportes a otros, primero debemos mostrarnos capaces de aportar significativamente nosotros mismos. En el caso de Ciudad Viva, nuestras comunidades han proporcionado un trabajo voluntario cada vez mayor en calidad y cantidad. Aquí incluimos una estimación aproximada de la magnitud de ese aporte, que sin duda a menudo es lo que hace posible realizar nuestros sueños más difíciles.

TRABAJO VOLUNTARIO			
1. Encargada Comunicaciones	800,000	10	\$ 8,000,000
2. Encargado Area de Transporte	200,000	10	\$ 2,400,000
3. Producción y realización Viva la Ciudad	40,000	52	\$ 2,080,000
4. Edición, contenido Voz	400,000	8	\$ 3,200,000
5. Trabajo Presidencia y directiva en general	500,000	11	\$ 5,500,000
6. Otros trabajos voluntarios	500,000	11	\$ 5,500,000
7. Oficina Vega Chica	100,000	12	\$ 1,200,000
8. Edición y producción película El Sueño posible	1000000	2	\$ 2,000,000
Total trabajo voluntario			\$ 29,880,000
INSUMOS PROPIOS			
Televisor	650,000	1	\$ 650,000
4 computadores y dos impresoras	650,000	4	\$ 2,600,000
Radio	150,000	1	\$ 150,000
Reproductor VHS	100,000	1	\$ 100,000
Equipo amplificación	1,000,000	1	\$ 1,000,000
Grabadora digital	250,000	1	\$ 250,000
Cámara digital	350,000	1	\$ 350,000
Muebles oficina varios	1,000,000	1	\$ 1,000,000
Sillas reuniones	10,000	40	\$ 400,000
Telefono con banda ancha	40,000	12	\$ 480,000
Subtotal insumos propios			\$ 6,980,000

NOTAS AL BALANCE 2003

Agregamos la siguiente información, con mayores detalles, sobre los ingresos de Ciudad Viva durante 2003.

1. PROYECTO PNUD, 2003-2004

Aporte Proyecto PNUD \$ 17.515.962.- (gastado en el año)

Obligación por Proyecto PNUD \$ 3.949.119.- (Monto para gastos 2004)

TOTAL \$ 21.465.081.-

2. Donación Extraordinaria \$ 4.770.711.

En 2003, Ciudad Viva obtuvo una donación extraordinaria para financiar el seminario en la CEPAL, la visita de Enrique Peñalosa a Chile, la película y otras actividades relacionadas, incluyendo la publicación del libro **Muévete por tu ciudad**. Estos aportes se detallan a continuación.

Donacion Banco Mundial de \$ 3.432.499

OLCA \$ 300.000

La Voz y Otros \$ 1.038.212

Subtotal \$ 4.770.711

3. Recaudación Fondos Varios \$ 3.720.400.-

Este ítem contempla ingresos varios por la cena/almuerzo mensual, el remate, donaciones por delantales, recetarios, libros y otros, algunos de los cuales están detallados a continuación.

Cenas \$ 776.000

Remate \$ 2.073.000

Donaciones varias \$ 881.400

(Recetarios, delantales, poleras, libros y otros)

Subtotal \$ 3.720.400

4. Comparación 2003 con 2002 y Resultados netos Remate

4. a. Cuotas Sociales recaudadas 2003 \$ 857.000.- Cuenta Donación Cooperadores

Cuotas Sociales recaudadas 2002 \$ 822.390.-

4.b. Ingresos Cenas/Almuerzos mensuales

Ingreso por Almuerzos 2003 \$ 766.000.-

Ingreso por Almuerzos 2002 \$ 715.000.-

4.c. Resultados VI Remate de Arte y Artesanía

Ingreso \$ 2.794.000.-

Menos Costo \$ (1.664.900.-)

Ingreso neto \$ 1.137.100.-



CASABELLA: LA SEDE DE CIUDAD VIVA

En 2002, Ciudad Viva logró la creación de su sede, CasaBella, nuestro centro vecinal, cuya administración está a cargo de la secretaria/comunicaciones de Ciudad Viva, Lake Sagaris. La Casa, ubicada en Antonia López de Bello 024, pertenece a Casa de la Paz y requiere el pago de un arriendo de \$515.250 /mensuales, que se financia compartiendo este espacio con otras Organizaciones No Gubernamentales y con aportes propios en el caso de las oficinas del primer piso donde se ubica Ciudad Viva.

El logro de este proyecto, que nos brinda un recurso valiosísimo – un centro de actividades vecinales que no solo alberga nuestras oficinas, sino también permite la organización de clases de yoga, teatro juvenil, presentaciones de guitarra y muchas otras actividades, ha sido una fuente de gran orgullo de parte de Ciudad Viva.

Sin duda, ha hecho un aporte importantísimo también al renovado crecimiento de la Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, que comparte el suite de cuatro oficinas y una sala de reuniones (la cocina), en el primer piso, y la consolidación de Ciudad Viva, permitiendo reuniones con autoridades municipales y actores de nuestros barrios en condiciones cálidas y dignas.

En 2003, hicimos algunos cambios en la administración de CasaBella, experimentando con diferentes modos. Durante la segunda mitad del año, Patricio Lanfranco administró el espacio, con el apoyo de Nefthalí Garrido. Agradecemos mucho a Ximena Abogabir y Casa de la Paz por su generoso apoyo, puesto que realmente ha hecho posible este pequeño milagro en nuestra existencia.

CasaBella pasó a ser cada vez más conocida como centro vecinal, permitiendo reuniones de todo tipo entre los miembros de nuestras comunidades, autoridades y otros interesados en nuestro trabajo. Al mismo tiempo, se completó la implementación de la primera fase de nuestro Centro de Documentación, sobre transporte urbano sustentable y temas relacionados, con un computador con banda ancha, un índice, y publicaciones electrónicas y en papel, recibiendo un flujo constante de estudiantes y otros interesados.

Los "habitantes" de CasaBella durante 2003 fueron: Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, Ciudad Viva, UBV Sueca, Earthaction/Acción por la Tierra, Ciprés, Mada Dávalos (Yoga), Helmo Contreras (Guitarra – Sistema Suzuki).

Para 2004, tuvimos la tristeza de despedir a Earthaction/Acción por la Tierra, por razones propias de esa organización. Esto y la aplicación de los primeros 18 meses del Plan Estratégico de CiudadViva han significado un cambio en la distribución de las oficinas. Durante 2004, también, se ocuparán dos oficinas adicionales del primer piso para el centro de servicios e información turística de Ciudad Viva.

Tareas cumplidas en 2003:

- Pintura y mantención de la fachada
- Ubicación de una placa
- Reparación del techo de la cocina
- Realización de los servicios de aseo y mensajería
- Y otros varios.

CIUDAD VIVA: DE AQUÍ A 2007 – Un Plan Estratégico

Estas propuestas fueron el resultado de reuniones durante noviembre, diciembre y enero, con el Equipo de Coordinación, la Directiva y la Asamblea de Ciudad Viva, más conversaciones individuales en múltiples ocasiones, y una reunión expandida de la Directiva (con miembros de la Asamblea) el 2 diciembre 2003. Durante estos encuentros, se conversó profundamente de lo que los miembros esperan de Ciudad Viva, de lo que están dispuestos a dar, y se volvió a reafirmar y enriquecer la visión colectiva de nuestros Temas Ejes y Transversales, y las Funciones que Ciudad Viva ha logrado desarrollar en estos cuatro años de vida.

En el fondo, este es un intento por plasmar nuestros sueños para una ciudad más justa, más bella, más amistosa en un plan de trabajo que podemos ir implementando. Responde a la invitación que nos ha hecho Avina de pensar nuestro futuro en términos de ejes estratégicos. Tratamos de pensar en grande, pero siempre con la modestia de recordar que podemos hacer mucho con poco, y que difícilmente una institución nos va a “regalar” todo lo que queremos o pedimos.

I. BASES DE ESTA PROPUESTA

I.1 TEMAS EJES DE CIUDAD VIVA

Estos tres temas siguen siendo los más sentidos dentro del trabajo de Ciudad Viva. Han ido surgiendo algunas precisiones / áreas que queremos integrar cada vez más:

1. Transporte (proyecto Muévete 2003).
Cambios climáticos
2. Reciclaje (proyecto Reciclar es vivir mejor, 2002-2003)
3. Patrimonio y Cultura (sin proyecto hasta ahora, por lo tanto una actividad más bien esporádica), especialmente:
Historia Local y Oral
Sector Vega
Cultura – especialmente intercambios entre los artesanos y artistas de nuestros sectores.
4. Empoderamiento de las organizaciones ciudadanas

I.2 TEMAS TRANSVERSALES

También se mencionan una serie de temas específicos que consideramos parte esencial del trabajo en los tres temas ejes. Estos son los TEMAS TRANSVERSALES.

- Género (rol de la mujer)
- Adulto mayor
- Pobreza/desarrollo socio-económico
- Brecha digital (trabajo de integración a la modernidad de personas de nuestros sectores actualmente excluidos, con Internet, computadores, etc.)
- Diversidad, como fuente de innovación, fuerza y mejores relaciones
- Derecho a la información
- Integración de la “discapacidad” puesto que es algo que nos ataña a todos y no un estado excepcional de “solo unos pocos”
- Convivencia, trabajo con otros grupos etarios, especialmente niños (Las Hormiguitas) y jóvenes (Bella Revive).

I.3 FUNCIONES DE CIUDAD VIVA

Para lograr sus objetivos y orientar su trabajo temático, Ciudad Viva ha ido desarrollando las capacidades necesarias para ejercer las siguientes funciones:

- Capacitación, interna a nosotros mismos (dirigentes y funcionarios), externa, hacia nuestras bases; y externa, hacia otras instancias, particularmente autoridades municipales y nacionales.
- Investigación, para fundamentar nuestras posiciones y propuestas.
- Propuestas de acción y políticas públicas, para implementar nuestras propuestas.
- Desarrollo organizaciones locales (fortalecerlas, fomentar un mayor arraigo aún, más trabajo, fomentar más Ciudades Vivas)
- Producciones, de actividades, eventos y este año la película documental de la visita de Enrique Peñalosa.
- Comunicaciones, incluyendo libros, recetarios, medios propios. Queremos seguir publicando libros, por ejemplo

sobre patrimonio y cultura, y un cancionero; y se propone publicar planos para caminantes y ciclistas, para que conozcan mejor nuestros sectores.

- Queremos desarrollar más y mejorar nuestro Centro de Documentación, integrando los temas ejes y transversales, documentando la historia de nuestros Barrios, y lo que hemos hecho (Viva la Ciudad, CDs, artículos, La Voz, fotos, etc.).
- Nuevas áreas: Queremos desarrollar más intensiva y ordenadamente las siguientes áreas de trabajo:
- Área Audio-Visual para reencantar la vida de ciudad, capacitación y otros.
- Área Fiscalización ciudadana, para controlar especialmente Costanera Norte, ruido, normas municipales (especialmente alcoholes, estacionamiento, tránsito).
- Administración interna – siempre debe ser ejemplar en cuanto a lo correcto y lo transparente.
- Intercambios: desarrollar más las relaciones con ciudades francesas, canadienses y latinoamericanas.

I.4 ESTRATEGIA MODULAR, PRIORIDADES E IMPLEMENTACIÓN

Para seguir avanzando hacia el logro de estos objetivos, debemos construir sobre los logros de estos tres años de trabajo intenso, especialmente lo que hemos hecho con el proyecto Muévete, la visita de Enrique Peñalosa, el lanzamiento de nuestro segundo libro, la charrette Pío Nono, y la experiencia de Pío Nono sin autos. Proponemos una estrategia modular, que cuenta con un financiamiento de núcleo que permita mantener ciertas actividades claves y fortalecer nuestra organización, permitiéndonos agregar elementos diversos, incluyendo, con mucha prioridad, un componente que nos permita ir construyendo fuentes de ingresos propios, que nos ayudarán a cuidar y fortalecer nuestra propia autonomía y la calidad de trabajo de nuestros funcionarios, cooperantes, y voluntarios varios.

Nuestra propuesta es, según la disponibilidad de recursos, ir implementando estos módulos durante un período de tres a cinco años, capitalizando a nuestra organización y al mismo tiempo aumentando la cantidad de ingresos que genera para financiar sus propias actividades; construyendo capital social, redes, conocimiento y capacidades que nos servirán para el

futuro, después de completado esta etapa de nuestra vida; y buscando aprovechar algunas posibilidades adicionales que van surgiendo, particularmente la de intercambios con otros países del mundo.

En términos de prioridades, creemos que el módulo "Núcleo" nos permitirá fortalecer nuestro trabajo y seguir adelante con propuestas y proyectos que se han perfilado con mucha fuerza en estos dos años de proyectos varios. Nos urge fortalecer mucho más el trabajo en el Área Patrimonio y Cultura, para el cual hasta ahora no hemos tenido un financiamiento que nos permitiese desarrollar mejor esta área de trabajo. Al mismo tiempo, por las posibilidades de independencia y introducción de una calidad y una trascendencia mucho mayor en nuestros quehaceres varios, vemos como altas prioridades desarrollar la Unidad de Negocios de Ciudad Viva y la Unidad Audio-Visual.

Creemos que estas actividades en el primer año pueden permitir seguir con estos planes durante el segundo año a un costo menor y/o amortiguado por ingresos adicionales de nuestras propias fuentes. Esto también para el segundo año debe abrir la posibilidad de integrar el Centro Digital "Puerto Mundo" en el sector Vega a un costo menor que si Ciudad Viva tratase de hacerlo solo sin haber desarrollado esta Unidad de Negocios. Al mismo tiempo, y consistente con nuestra tradición de convertir "problemas" en innovaciones, queremos explorar la posibilidad de aprovechar los estudios de Lake (tentativamente sep.-dic 2004) para organizar una visita de una delegación de dirigentes nuestros a Toronto, Canadá, entre abril y agosto 2005. Esto permitiría exponer nuestras experiencias y conocer los logros y frustraciones de esta ciudad en varios temas relevantes para nuestro trabajo y explorar la posibilidad de un intercambio tecnológico (planta de compostaje) y otros intercambios (transporte, diseño de pequeños negocios, actividades callejeras, etc.).

II. TRABAJO NÚCLEO: EJE CENTRAL DE NUESTRO TRABAJO

II.1 APUESTA ESTRATÉGICA

A través de propuestas claras y positivas y una fuerte actividad liderada por Ciudad Viva y basada en la preservación del

patrimonio y los principios de transporte sustentable, entre otros, se puede mejorar sustantivamente dos sectores claves de la ciudad, altamente visibles, el Barrio Bellavista y el Sector de la Vega, áreas visitadas por una amplia gama de ciudadanos. Estamos convencidos de que cambios significativos hacia la sustentabilidad urbana en estos sectores (en sus dimensiones sociales, ambientales y económicas) servirá de gran ejemplo que será copiado por otros sectores.

II.2 ENFOQUES CENTRALES

Seguir adelante con el tema transporte, patrimonio y reciclaje, en el marco de dos "Megaproyectos Ciudadanos":

A. Uno cuyo eje es la calle Pío Nono y el Barrio Bellavista, buscando además mejorar su integración y coherencia con los barrios vecinos, Pedro de Valdivia Norte, Bellavista Patronato y los mercados de la Vega; y

B. El segundo, cuyo eje es construir una Vega para el Siglo XXI, en base al trabajo de investigación y cooperación que hemos estado haciendo en el sector desde 2001, liderado por Sonia Abarca y otras personas, con asesoría de María Elena Ducci, y con la introducción de propuestas específicas, participativas, de diseño y gestión urbana y un fuerte componente tecnológico, para lograr objetivos comunicativos (integración en redes Internet) y económicos (mercado virtual).

II.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Avanzar significativamente hacia la implementación de una nueva versión de Pío Nono, en el próximo año, a través de un trabajo de gestión ciudadana-autoridad, con amplia participación de los grupos activos del Barrio Bellavista; un nuevo diseño colectivo de la calle, en base a los elementos ya desarrollados durante la charrette, que fortalece su papel de conector de parques y su rol peatonal, cuidando la presencia de la locomoción colectiva (servicio de buses) y potenciando la no motorizada (caminata y bicicleta). Ciudad Viva debe poner liderazgo, coordinación de los equipos de trabajo necesarios, conocimientos técnicos, sensibilidad social y ambiental, comunicación y convocatoria para lograr llevar adelante este

trabajo, mancomunadamente con las dos municipalidades y las otras autoridades necesarias. Este es un proyecto que claramente no avanzará sin el apoyo firme y decidido de Ciudad Viva.

En el mismo sentido, avanzar hacia la preparación de una propuesta de un Plan de Desarrollo equivalente en el sector de la Vega, llevando adelante el trabajo general en este sentido y también buscando implementar ejemplos a pequeña escala que ilustra lo que se pretende lograr en todo el sector. Dentro de esto, el proyecto de una Vega Digital, con Ciudad Viva, es un elemento estratégico para apoyar el cierre de la brecha digital y aportar a la integración de los líderes de este sector y las bases más avanzadas (especialmente niños y jóvenes) en el mundo tecnológico con todas sus posibilidades. Como el anterior, este es un proyecto que claramente no avanzará sin el apoyo firme y decidido de Ciudad Viva. Es más, tiene la potencialidad de acabar con los intentos múltiples que ha habido de eliminar la Vega y sus actividades relacionadas, dentro de un marco positivo y fresco, que cree además una dinámica donde todos ganan.

Coordinar y realizar una serie de eventos/actividades que sigan y mejoren el modelo Pío Nono A/Tracción Humana, que ilustran la importancia de lograr un mejor equilibrio en el uso del espacio vial para personas y no para vehículos particulares, altamente contaminantes, y abogar para que estas se extiendan en toda la ciudad.

Avanzar significativamente en una línea de trabajo, llamada "Unidad de Negocios CV" que trabaja alianzas estratégicas de mayor escala con empresas grandes y medianas, además de actividades propias que aprovechen nuestras inversiones y generen ingresos propios, para cuidar y fortalecer la autonomía de Ciudad Viva, mejorando cada vez más nuestra capacidad de operar independientemente. Esta línea de trabajo es de alta prioridad para la organización.

Seguir desarrollando y profundizando nuestra propia capacidad comunicativa a través de medios propios, especialmente la Voz de la Chimba, Viva la Ciudad, www.ciudadviva.cl, Temas Urbanos, y desarrollar con mayor intensidad nuestra capacidad

de llegar, inspirar, enseñar, capacitar con la integración de un área audio-visual.

Integrar algunas actividades específicas de reciclaje y transporte local que se llevarán a cabo en varias escuelas y otras instituciones seleccionadas de La Chimba, en cooperación con instituciones claves: Parque Metropolitano, las dos Municipalidades, el Cementerio General, consultorios de salud, y algunas empresas interesadas.

A estos objetivos específicos se agregan además los objetivos pertinentes para cada módulo que pretendemos desarrollar, según se detalla a continuación.

II.4 IMPLICANCIAS RECURSOS

El Presupuesto Núcleo incluye los fondos necesarios para implementar las actividades, reuniones, publicaciones y otros elementos relevantes para seguir adelante con mucho más fuerza en el trabajo descrito en la sección II.3, específicamente un equipo de funcionarios de tiempo parcial y completo, la publicación de la Voz de la Chimba ocho veces en el año, el desarrollo de la Unidad de Negocios a cargo de una persona idónea, el arriendo de la oficina, y un Fondo para Iniciativas Locales, modal que nos ha servido bien en los proyectos anteriores, puesto que permite la flexibilidad de acoger e implementar las propuestas de los grupos e individuos que se van integrando a lo largo del trabajo de esta área.

Incluye, como innovación una Directora Ejecutiva, de tiempo completo, que sirva de enlace entre la Asamblea, la Directiva, y el Equipo de Coordinación para asegurar que las actividades diarias reflejen los objetivos y planteamientos de estas instancias de la organización. También fortalece el trabajo de investigación/centro de documentación iniciado con el proyecto Muévete. Integra además como elemento estructural del proyecto el elemento de asistentes locales que resultó clave en los éxitos de nuestros proyectos anteriores.

Agranda el espacio disponible para este trabajo en CasaBella y asume compartir el mismo espacio en la Vega Chica, financiando además conexiones Internet por banda ancha en ambos puntos de participación. Aumenta el tiraje de

la Voz y permite el mayor uso de color en sus páginas interiores, o el pago de un diseñador si esto fuera necesario.

Las inversiones de capital están detalladas en un módulo aparte, para facilitar su evaluación y análisis. De todos modos, consideramos claves para esta estrategia contar con una proyectora apta para su uso con medios distintos (computador, VHS, DVD, etc.) que debe ser móvil, para permitir su uso en una variedad importante de lugares, y probablemente una impresora láser a color, puesto que el que usamos actualmente, prestado, ha resultado muy importante para imponer una línea de calidad y flexibilidad a nuestras publicaciones de tirajes menores a 1000.

Se especifica el aporte de Ciudad Viva, mayoritariamente en términos de trabajo voluntario, insumos ya adquiridos, y algunos montos menores que hemos aprendido a generar. En la medida que hemos ido creciendo, aumenta también las horas aportadas por las más de 50 voluntarios, estudiantes en práctica y otros, que cooperen de alguna manera en nuestro trabajo, así que esta de todas maneras es una estimación baja y conservadora del valor de sus horas de trabajo.

III UNIDAD DE NEGOCIOS CV, PROYECTO “AUTONOMÍA”

III.1 Razonamiento: Al ser una instancia participativa de Organizaciones Comunitarias de Bases (OCB), más que una ONG temática, Ciudad Viva requiere contar con la independencia necesaria para auto-financiar una parte significativa y creciente de sus actividades, y para poder acoger las nuevas inquietudes y temas que van surgiendo desde nuestras bases, independientemente de las tendencias nacionales o internacionales en cuanto al financiamiento de este tipo de trabajo. Como OCB, no corresponde que Ciudad Viva cobre por sus servicios a otras organizaciones comunitarias de base, porque su misión central es justamente involucrarlas, ayudándoles a superar las múltiples barreras existentes que impiden su buen funcionamiento. Por lo tanto, necesita generar sus propios ingresos a través de otros métodos.

III.2 Objetivos específicos

Proponemos crear esta Unidad de Negocios, con los siguientes objetivos:

Crear las alianzas estratégicas con las empresas relevantes para llevar a cabo nuestros proyectos, partiendo con los relacionados con el tema de la Brecha Digital.

Crear dentro de la Unidad de Negocios actividades remuneradas que aprovechan las inversiones de capital (equipo amplificación, impresora láser, otros equipos) en los momentos que no están siendo utilizados por Ciudad Viva, creando trabajos para personas necesitadas que serán capacitadas para manejar estos equipos, cuidándolos adecuadamente para asegurar el mayor ciclo de vida posible. Aprovechar posibilidades actualmente subutilizados, como el avisaje y auspicios en la Voz, para generar ingresos para la organización.

Desarrollar un plan de trabajo que una el tema de transporte a tracción humana, caminatas y cicletadas con circuitos de patrimonio, permitiendo el desarrollo de un área de turismo urbano sustentable que genere trabajos, beneficios económicos, sociales y ambientales.

III.3 Modo de implementación

Existen dos formas de implementar esta propuesta:

- Contratando un horario profesional definido a una persona idónea, que ya trabaja en esta área, para lograr crear las alianzas necesarias con las empresas.
- Haciendo lo anterior, al mismo tiempo que se hace las inversiones relevantes que mejoren la calidad de nuestro propio trabajo y proveyendo los recursos mínimos para echar a andar esta área con mayor rapidez y solidez.

En cualquier de los dos modos, la primera actividad de esta profesional sería invertir uno a dos meses en una propuesta detallada de trabajo, que examine los costos de inversión, mantención, operación, y posibles ganancias para los diferentes elementos que tiene o puede tener CV dentro de un plazo razonable.

El presupuesto de este módulo, tal como está planteado, asume contar con los recursos para iniciar el trabajo con esta profesional y hacer las inversiones pertinentes, salvo los del Área Audio-visual, que se detalla a continuación.

III.4 Observaciones adicionales

Después de una exposición de Teresita González, contadora, resolvimos además preparar una carpeta y buscar la asesoría legal necesaria para lograr un Decreto Supremo que permitiría eximir las actividades de Ciudad Viva del cobro de impuestos. Ya está en trámite varias iniciativas adicionales en este sentido, que demoran entre 3 y 6 meses.

IV UNIDAD AUDIO-VISUAL

IV.1 Razonamiento: La experiencia del año 2003, particularmente la visita de Enrique Peñalosa por su contenido, la convocatoria entre ONGs, sociedad civil, autoridades municipales y nacionales, y la primera experiencia con una capacidad audio-visual en Ciudad Viva (Un Sueño Posible: Enrique Peñalosa en Chile) demostró claramente el alto valor y aporte estratégico de un trabajo permanente en este sentido. La experiencia del año 2003 además indica que este tema es muy ligado a nuestros deseos de profundizar mucho más el trabajo de cultura y patrimonio en Ciudad Viva, un trabajo que urge puesto que muchas de las personas que podemos y debemos entrevistar son de mucha edad y en algunos casos sufren de problemas de salud bastante graves.

IV.2 Objetivos específicos

A. Desarrollar seis películas documentales durante el próximo año, que potencien las siguientes áreas / temas / funciones de Ciudad Viva. Estos trabajos urgen, porque aún están vivas varias personas que recuerdan momentos claves en la fundación y vida de estos sectores.

- Patrimonio y Turismo: Historia oral y visual del sector Vega, Pérgola, Vega Chica.
- Patrimonio y Turismo: Historia oral y visual de la Población León XIII del Barrio Bellavista.

- Patrimonio: Historia oral y visual de Independencia.
- Capacitación: Rutas seguras a nuestras escuelas
- Capacitación: Rol de las Juntas de Vecinos en la Ciudad
- Difusión y capacitación: Historia de Ciudad Viva

B. Utilizar los recursos que de otras formas se pagarían a empresas externas para hacer estas películas, para construir una capacidad profesional, de alta calidad, de producción audio-visual dentro de Ciudad Viva, que además sirva a nuestras organizaciones de base y otras afines, y otras organizaciones de la sociedad civil.

IV.3 Modo de implementación

Si bien aquí también existen dos modos de implementar esta propuesta, preferimos eliminar de frentón la posibilidad de contratar a equipos y personas externas para llevar adelante este trabajo, puesto que consideramos que estos recursos están mejor invertidos en crear una capacidad permanente dentro de Ciudad Viva. Por lo tanto, los pasos de implementación son: Contratar un profesional idóneo para realizar estos proyectos específicos y desarrollar esta área de CV.

- Invertir en los equipos necesarios para llevar a cabo estas actividades, en conjunto con la encargada de la Unidad de Negocios, para que donde sea posible reduzcamos algunos costos, partiendo con un plan de trabajo y de negocios.
- Realizar, en conjunto con los dirigentes y bases relevantes, estos diferentes proyectos. En términos del documental de Rutas Seguras a las Escuelas, nos interesa poder trabajar con estudiantes u otras personas de teatro, armando una propuesta original, creativa, entretenida, para enseñar los principios de la seguridad vial.
- Crear, dentro de nuestro Centro de Documentación, un archivo audio-visual de películas terminadas y registros fílmicos de eventos y lugares importantes, abierto al uso de estudiantes, tomadores de decisión, dirigentes locales y otros interesados.

IV.4 Observaciones

Vemos esta unidad como un complemento contundente para el próximo módulo, Patrimonio y Cultura, y la Unidad de Negocios, puesto que fortalece mucho las posibilidades de ingresos de esa Unidad, su esfera de difusión y su capacidad de “encantar” a las empresas y las personas con este tipo de trabajo. Al mismo tiempo, valoramos altamente la capacidad de crear trabajos, puesto que en nuestros sectores la necesidad es real. Finalmente, fortalecería mucho las posibilidades de hacer un tipo nuevo de turismo, sustentable y profundo, en términos de los conocimientos que comparte con las visitas que vienen del resto de la ciudad, del país, y del extranjero.

V MÓDULO PATRIMONIO Y CULTURA

V.1 Razonamiento

Llevar a cabo un trabajo más profundo en esta área de nuestra existencia es un anhelo muy sentido por nuestros dirigentes y bases. Si bien la cultura y el patrimonio forman una parte indivisible de nuestra identidad como comunidades urbanas, y si bien hemos logrado algunos pasos adelante muy concretos (declaraciones de Zonas Típicas, por ejemplo) nunca hemos contado con financiamiento para desarrollar más este trabajo. Además, a raíz de nuestras experiencias en 2003, nos hemos dado que este trabajo es un elemento estratégico vital para seguir adelante con nuestras propuestas urbanas, puesto que éstas se basan en el gran valor del patrimonio – mayoritariamente intangible – de nuestros sectores. Finalmente, por lo débil que ha sido este trabajo no solo de Ciudad Viva sino en general en nuestra sociedad moderna, por los cambios urbanos y el envejecimiento de la misma población, se arriesga perder mucho si no se comienza este trabajo desde ya.

V.2 Objetivos específicos

Con un presupuesto modesto, pero significativo, lograr avanzar en tres áreas de trabajo:
 Recopilación de historia y cultural oral en el sector de la Vega Chica, la Pérgola Santa María, el Tirso de Molina, y el espacio

público-privado del área de la calle Artesanos, a punto de ser fuertemente impactado por una salida de la Costanera Norte, una nueva estación del Metro, y otros cambios de transporte.

- Recopilación de historia y cultural oral en el sector de la Vega Central, y el espacio público-privado en las calles colindantes, a punto de ser fuertemente impactadas por una salida de la Costanera Norte y otros cambios de transporte.
- Recopilación, intercambio y enseñanza de las técnicas de nuestras artesanas del Barrio Bellavista (ceramistas, diseño de ropa, otras), del Baratillo (pasaje de mimbres al lado de la Vega Chica, y de la Pérgola Santa María.
- Alimentar el trabajo de desarrollo de un Área de Turismo Sustentable, con una visión de patrimonio y cultura bien fundada.
- Rescatar también el legado creciente de Ciudad Viva que nace de estos sectores como fruto de la tolerancia, la identidad del “otro”, y el profundo sentido de comunidad que nos nutre y nos permite sobrevivir, a menudo en condiciones muy adversas.

V.3 Implementación

Con un trabajo organizado en tres bloques de cuatro meses, liderado por personas distintas, con el apoyo de asistentes locales para coordinar entrevistas, tomar apuntes, preparar actas, etc., llevar a cabo las entrevistas y otras actividades esenciales para la recopilación. Los productos concretos serán:

- un archivo de estos testimonios orales, escritos y fotográficos, dentro de nuestro Centro de Documentación;
- si es posible, en coordinación con la Unidad Audio-Visual, preparar dos documentales en relación a estos temas;
- en coordinación con el proyecto Núcleo, integrar estos materiales en actividades como tours a pie y en bicicleta de los puntos más importantes de La Chimba;
- publicar los resultados de estos trabajos en La Voz y, si es posible, en un nuevo libro de Ciudad Viva;

- utilizar las fotos y textos para exposiciones durante las actividades callejeras y en espacios públicos que vamos organizando como parte de nuestros trabajos.

VI MÓDULO FISCALIZACIÓN CIUDADANA

VI.1 Razonamiento

El país está lleno de leyes, y la ciudad de normas y reglamentos, que, de ser respetados adecuadamente, mejorarían la calidad de vida y del medio ambiente enormemente. Sin embargo, no se respetan y su fiscalización es extremadamente inadecuada. Las mismas autoridades recomiendan una mayor fiscalización ciudadana, y sin embargo no están ni los recursos, ni las capacidades reunidas para lograr este fin. Nos interesa por lo tanto levantar una propuesta piloto de Fiscalización Ciudadana, que en su primer momento enfoque las tres áreas específicas, descritas en la sección objetivos.

VI.2 Objetivos específicos

Este tema también es un elemento estratégico para mejorar la calidad de la vida urbana. Crear una capacidad de fiscalización ciudadana en este sentido puede aportar a la resolución de problemas en prácticamente todos los sectores de la ciudad, puesto que la gran barrera a un progreso en este sentido está constituido por una combinación de falta de conocimiento (de las normas / leyes relevantes y de las personas e instituciones encargadas de aplicarlas) por una parte, y por sobre todo la falta de continuidad que aqueja la gestión ciudadana espontánea en este sentido. Por lo tanto, el objetivo central de este trabajo sería corregir estas falencias.

VI.3 Implementación

Planteamos partir bastante modestamente, con la contratación de un profesional idóneo, quien trabajaría en nuestras oficinas en CasaBella, con un presupuesto mensual inicial muy modesto. Sería su responsabilidad, en cooperación con la directiva y Asamblea de Ciudad Viva, nuestras organizaciones locales y

asesores, y particularmente el encargado del Centro de Documentación (ingeniero de transporte):

- Formalizar los contactos con las personas relevantes de las empresas, instituciones públicas y otras, involucradas en los temas de ruido, normas municipales de alcoholes/tránsito/estacionamiento, Costanera Norte (especialmente la empresa y el MOPTT), para servir de canal de comunicación entre los diferentes actores.
- Investigar y compilar una colección de normas, leyes y otros elementos relevantes para ponerlos a la disposición de toda persona interesada.
- Crear una oficina de Fiscalización Ciudadana en CasaBella, con gran visibilidad entre los vecinos y otros actores relevantes, para entregar información, recibir denuncias y trabajar – siempre en conjunto con el denunciante y favoreciendo acciones colectivas más que individuales (juntas de vecinos o asociaciones gremiales, por ejemplo).
- En conjunto con los afectados reunimos con las autoridades y actores pertinentes para buscar, aplicar y evaluar las soluciones relevantes.
- Contactar y explorar las posibilidades de un trabajo más a fondo en este sentido, a través de una alianza estratégica con ProBono, ODECUS, y otras instituciones/organizaciones relevantes.

VI.4 Observaciones

Creemos que es muy importante enfocar bien este trabajo, puesto que los problemas relacionados son tan amplios que nos podríamos ahogar en un mar de frustraciones. La fiscalización de la última etapa de la construcción de la Costanera Norte (2004) y su fase de implementación (2004-2006) nos parece de primera prioridad para este trabajo. Dentro de las posibilidades, los otros temas que podrían verse utilizando esta herramienta serían ruido y alcoholes, como dos temas íntimamente relacionados con nuestra Propuesta Pío Nono.

VII OFICINA-CENTRO DIGITAL CIUDAD VIVA, “PUERTA MUNDO”: en la Vega Chica, para servir al sector Vega-Independencia

VII.1 Razonamiento

Consideramos este aporte al cierre de la brecha digital en nuestros sectores un componente vital de cualquier estrategia de sustentabilidad que realmente combine los elementos sociales, económicos y ambientales para lograr transformaciones sociales duraderas. Hemos visto como algunos comerciantes del sector han sabido aprovechar las tecnologías menos sofisticadas, como el fax, para fortalecer su trabajo, resolviendo desde ya temas que normalmente son difíciles como el transporte de bienes comprados por Internet y pagos. Queremos aprovechar estos sistemas para actualizarlos aún más. Además, con una buena campaña comunicativa vemos una actividad de esta naturaleza como una fuerte señal al público en general del valor de este sector y de lo fácil y positivo que es, por múltiples razones, comprar acá y no en otro tipo de negocios, particularmente los supermercados.

VII.2 Objetivos específicos

A través de la creación de esta Oficina-Centro Digital, con un estilo acorde a las actividades generales de este sector (puesto mercado, por ejemplo), crear una serie de recursos y actividades que incorporen a personas individuales y a la institución mercado urbano en el mundo Internet, entregándoles las herramientas necesarias para potenciar su propio desarrollo y el de su comunidad en esta nueva economía que se está creando.

VII.3 Implementación

Específicamente, bajo el liderazgo de las personas relevantes de este sector, y en cooperación con el resto de la organización, particularmente la encargada de la Unidad de Negocios:

- Crear un punto de integración y comunicación con Ciudad Viva, a través de una Oficina-Centro Digital Vega Ciudad Viva “Puerta Mundo”, habilitado con equipos (computadores, teléfonos, banda ancha, impresora,

software relevante, incluyendo juegos para los jóvenes) en el sector, o con recursos propios de este proyecto, o con recursos facilitados a través de una alianza estratégica con las empresas relevantes, desarrollada por Ciudad Viva y especialmente la encargada de la Unidad de Negocios.

- Formar un equipo, bajo la supervisión de la encargada de la Unidad de Negocios, a cargo de administrar, cuidar y asegurar el buen uso de los equipos y el espacio. Específicamente, una secretaria estará a cargo del espacio físico, su programación, etc. Un/a animador/a estará a cargo de la organización de las actividades específicas (descritas a continuación).
- Capacitar, esperamos con el apoyo de empresas aliadas, a nuestros propios dirigentes, equipo de trabajo y otros interesados en el uso inmediato de los equipos, software, Internet, etc. creando un punto de comunicación / distribución de información vital para nuestra red comunitaria.
- A través de una campaña comunicativa personal y por los medios propios y los masivos, invitar a la gente del sector a acercarse y conocerlo.
- Dependiendo del interés y las características de los que se acercan más activamente, preparar un "Menú Digital" con todas las posibilidades en cuanto a actividades relacionadas con la tecnología, con una actitud absolutamente abierta a las necesidades de los potenciales e iniciales usuarios, desde lo básico hasta cursos más complejos, de contabilidad, juegos, investigación, música, radio, etc.
- Según las elecciones de los "comensales", realizar una serie de actividades adicionales de capacitación, según las necesidades expresadas por estas personas y sus organizaciones,
- Con un equipo mixto que incluye en una posición decisiva a gente del sector y de Ciudad Viva, especialmente pero no solo sus dirigentes, crear un prototipo de Vega Virtual, o sea, centro de compras a través del Internet, con un grupo reducido de locatarios dispuestos a experimentar con este modo de venta.
- En base a las experiencias de capacitación, crear clubes y grupos de trabajo que respondan específicamente a los niños y jóvenes (con buenos juegos, investigación y trabajo

en tareas por Internet); mujeres; adultos que necesitan hacer trámites; y adultos mayores; incluyendo como tema transversal la alfabetización digital, que puede también reforzar la alfabetización tradicional.

VII.4 Observaciones

Este proyecto ha sido largamente conversado por nuestra Asamblea y Directiva y es un elemento vital en el desarrollo y la integración del sector de la Vega en una modernidad donde los seres humanos, con sus tradiciones, su arraigo, sus capacidades y creencias sean protagonistas de la definición de la Vega del Siglo XXI. En términos de planificación, creemos que el desarrollo de la Unidad de Negocios potenciará mucho las posibilidades y al mismo tiempo podrá reducir significativamente los gastos involucrados. Por lo tanto, vemos la implementación de este elemento más hacia el final del primer año de este Plan Estratégico.

VIII MÓDULO INTERCAMBIOS INTERNACIONALES

VIII.1 Razonamiento

Canadá está en la vanguardia del desarrollo de plantas de compostaje para procesar cantidades masivas de desechos orgánicos y para reciclar desechos en general. Al mismo tiempo, existe un acuerdo comercial entre Chile y Canadá, y los dos países comparten múltiples características en común, a pesar de las diferencias obvias. Al mismo tiempo, Canadá tiene un programa de intercambio técnico con Chile y otros países, y hace algunos años funcionarios de la cancillería expresaron un interés en hacer un intercambio con dirigentes de Ciudad Viva e instancias relevantes de ese país. Finalmente, durante los próximos dos años una dirigente de Ciudad Viva, de origen canadiense, estará estudiando (Planificación Urbana) en ese país. Todos estos elementos sugieren que quizás estamos frente a una oportunidad muy interesante de lograr un intercambio muy fructífero entre las realidades urbanas de ambos países.

VIII.2 Objetivos específicos

Llevar un grupo de dirigentes relevante y representativo de los proyectos más importantes de Ciudad Viva, que podrían beneficiarse de conocer de cerca la experiencia en estas áreas de la ciudad canadiense de Toronto. Específicamente los propósitos serían:

- Qué se conozca allá la experiencia de Ciudad Viva y la realidad urbana latinoamericana en general.
- Qué los dirigentes nuestros conozcan y pueden ver por sí mismos como funcionan los siguientes sistemas relevantes:
- Sistemas de gobernanza urbana (gobierno municipal, instancias técnicas, etc.);
- Plantas de compostaje y específicamente explorar la posibilidad de crear un proyecto de cooperación técnica chilena-canadiense que implique traer esta tecnología a Chile para una planta inicial que sirva a nuestros sectores;
- Diseño urbano, particularmente los mercados formales (St. Lawrence, Kensington) e informales (Chinatown, almacenes de diferentes etnias con sus flores y productos que alegran las veredas); combinaciones de vivienda con comercio; combinaciones de actividades culturales producidas y más espontáneas; roles de las bibliotecas y otras instituciones en mejorar áreas urbanas deterioradas.
- Otros temas de interés de la delegación.

VIII.3 Implementación

1. Entre septiembre y diciembre 2004, Lake explorará todas las contactos y posibilidades de realizar una visita de esta naturaleza, mientras está en la Universidad de Toronto, estudiando un magíster en Planificación Urbana, viendo la posibilidad de co-auspicios con instituciones como Oxfam Canadá, la misma universidad, y otras instituciones relevantes;

2. Mientras tanto, los posibles integrantes de la delegación se organizarán para reunir los fondos que faltan para financiar este esfuerzo, lograr los contactos necesarios, aprender inglés, elaborar sus propias mini-propuestas de qué pretenden hacer durante y después del viaje y porque puede ser relevante en su trabajo diario. Esto debe incluir la elaboración y firme de un compromiso con la realización de una serie de acciones específicas al volver del viaje;

Entre abril y agosto 2005, se realizará la visita, durante los meses de verano para aprovechar la gran actividad de esta época.

Al volver, se preparará un informe, incorporando los resultados de este viaje en los planes de trabajo de Ciudad Viva y sus organizaciones para el año siguiente. Si el financiamiento lo permite, se podrá realizar un documental de esta experiencia, que permita difundir mucho más la simpatía, la creatividad, las ideas, las discusiones y el debate urbano de este verdadero diálogo entre América norte y sur.

Existen también posibilidades de realizar viajes e intercambios con otros países de América Latina. Consideramos particularmente interesante las siguientes experiencias:

Bogotá, Colombia:

- TransMilenio
- Ciclovías
- Misión Bogotá (rescate de personas de la calle)
- Patrimonio de La Candelaria

Curitiba, Brasil:

- Transporte urbano
- Planificación y presupuestos participativos

San Juan, Argentina:

- Jardines orgánicos urbanos, para enfrentar el hambre

IX TEMAS ADICIONALES

A raíz de este proceso, surgieron una serie de temas que quedarían como ideas para ir conversándolos y desarrollando durante los próximos dos años, según como se van dando frutos estos proyectos. Estos incluyen:

1. TRANSPORTE: MUÉVETE! FASE II Un proyecto de trabajo mayor de participación ciudadana en el tema de transporte, que capacita, convoca y mueve a una amplia gama de personas a jugar un papel más activo en este tema, al nivel de sus decisiones personales y también al nivel de influir en las políticas del estado.

2. RECICLAR ES VIVIR MEJOR FASE II: Un proyecto de reciclaje que va más allá de nuestro trabajo actual – potenciar sistemas existentes – para responder a un vacío muy sentido por nosotros, específicamente la falta de una planta de compostaje moderna y completa que sirva a nuestros sectores y la ciudad en general.

3. PROYECTO INMOBILIARIO/PATRIMONIAL: Debemos buscar un formato – alianza ciudadana con realizadores y financistas que hiciera posible la realización de proyectos primero pilotos y luego a una escala pequeña y mediana que trabajen la REPOBLACIÓN de áreas urbanas abandonadas o semi-abandonadas como un factor clave para restaurar la seguridad, la actividad económico, social y económico, y la calidad ambiental en nuestros sectores. Para este fin nos interesan especialmente las propiedades de patrimonio relevantes para restaurar el equilibrio de nuestros sectores, fomentando una vida ciudadana peatonal, cercana a los mercados y otros puntos vitales de la ciudad. Esto significa:

a. comprar propiedades abandonadas, en mal estado que son fuentes de los problemas urbanos en nuestros sectores, por ejemplo el supermercado de Pío Nono, la calle privada Chucre Mansur, las propiedades donde se botaron casas patrimoniales en Melchor Concha, etc.;

b. comprar propiedades en mal estado pero de gran valor patrimonial, como varias que rodean la Vega y también en calle Independencia;

c. diseñar, construir y administrar propiedades para vivienda mixta (adulto mayor, familias de un solo adulto, gente de menores y medianos ingresos), con un modelo a escala humana, acorde al área de emplazamiento, y donde sea posible reciclando y potenciando el patrimonio del lugar.

4. PROYECTO INTEGRACIÓN SOCIAL/SEGURIDAD, tipo Misión Bogotá, que incorpora terapia individual y colectivo; trabajos de educación y servicio cívico; comidas; capacitación; y campañas comunicativas, para rescatar personas excluidas (prostitutas, jóvenes, drogadictos, alcohólicos, personas sin

hogar, etc.) y ofrecerles la oportunidad de integrarse a la sociedad como líderes y ayudantes, de gran calidad, que gozan de gran apoyo de la población en general.

X ASESORÍAS

Para apoyar nuestro trabajo: Es probable que en este proceso de desarrollo estratégico nos serviría mucho poder contar con asesorías para enfrentar los siguientes temas:

- Desarrollo comunicaciones, listas y boletines electrónicos, etc.
- Desarrollo tecnológico para maximizar los beneficios y productos de nuestros equipos.
- Legal, para enfrentar temas relevantes como exenciones de impuestos y otros.
- Administrativa, para seguir desarrollando correctamente nuestro manejo de finanzas y mantener su transparencia, como se ha hecho hasta ahora.
- Desarrollo de una actividad más conciente de responsabilidad social empresarial, puesto que un alto porcentaje de nuestras bases son empresas micros, pequeñas y medianas.

Para que nuestro trabajo sirva a otros: También sospechamos que podríamos ofrecer apoyar mucho más a otras organizaciones, para fomentar su buen desarrollo y una mayor participación en los temas urbanos y ambientales cruciales para nuestro trabajo y la sustentabilidad de nuestra ciudad, según el siguiente modelo de círculos de influencia:

- Organizaciones comunitarias de base, de hecho o con personería jurídica, especialmente juntas de vecinos, asociaciones gremiales, comités ecológicos y deportivos;
- Organizaciones no gubernamentales que quieren jugar un papel más activo en estos debates públicos;
- Municipalidades, en sus esferas políticas (concejales y alcaldes) y técnicas (especialmente asesoría urbana, departamento de tránsito, patentes, higiene y medio ambiente, aseo y ornato, seguridad);

- Empresas micros, pequeñas y medianas, acerca de cómo integrar la RSE como un elemento en sus estrategias de sobrevivencia y crecimiento;
- Otras instancias públicas y privadas.

En términos territoriales, nuestro enfoque sigue siendo La Chimba, con la idea de potenciar su impacto "vitrina" y provocar cambios mostrando nuevas formas de hacer la ciudad en forma de proyectos pilotos, pequeños y medianos, y no solo en el plano de ideas. De todas maneras, y siempre dentro de nuestras posibilidades y recursos, nos interesa seguir estableciendo lazos y trabajando en conjunto con otros grupos y territorios.

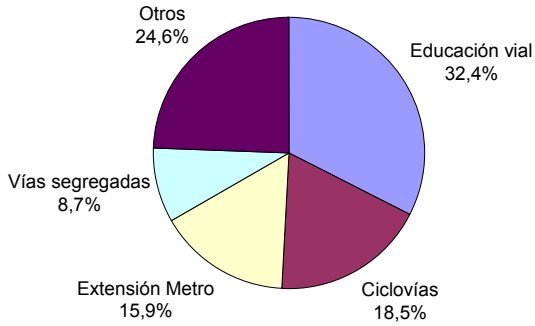
Apéndice 1: Cronograma del Proyecto

Objetivo	Actividad	Mes													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Soluciones para mercados-Bellavista y VSCN	Recopilación de Antecedentes	■													
	Creación de un "Menú de Soluciones" posibles	■	■												
	Contacto con autoridades y organismos y definición de canales de comunicación con ellos	■													
Soluciones para mercados-Bellavista y VSCN	Se informa del proyecto a las comunidades y creación de grupos de trabajo en cada sector		■												
Difusión Transporte Sustentable	Acto de lanzamiento campaña de educación/difusión		■												
Soluciones para VSCN	Primer ciclo de reuniones con autoridades y concesionaria sobre VSCN		■	■											
	Estudio y generación de propuestas para área de los mercados			■	■										
Soluciones para Barrio Bellavista	Estudio y generación de propuestas para Barrio Bellavista			■	■										
Soluciones para VSCN	Estudio y generación de propuestas para VSCN				■	■									
Soluciones para área de los mercados	Presentación de propuestas sector mercados a autoridades y negociación					■	■	■	■						
Soluciones para Barrio Bellavista	Presentación de propuestas sector Bellavista a autoridades y negociación					■	■	■	■						
Soluciones para VSCN	Presentación de propuestas VSCN a autoridades y negociación					■	■	■	■						
Soluciones para mercados-Bellavista y VSCN	Información pública sobre acuerdos alcanzados en VSCN, mercados y Bellavista											■			
Soluciones para VSCN	Definición final de acuerdos con autoridades para VSCN												■	■	
Soluciones para área de los mercados	Definición final de acuerdos con autoridades sobre sector mercados													■	
Soluciones para Barrio Bellavista	Definición final de acuerdos con autoridades sobre sector Bellavista													■	
Difusión Transporte Sustentable	Sensibilización/Información (exposiciones, cicletadas, etc)			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Charlas/Eventos de Capacitación			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Educación/difusión en comités locales			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Desarrollo de un Centro de Documentación		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Seminario de Transporte Urbano con autoridades nacionales y posiblemente expositores internacionales														(una semana, según oportunidad)
	Negociación con autoridades para realizar actividades tipo "días sin auto"						■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Puesta en marcha de actividad tipo "días sin auto" (de ser aceptada)														■
Difusión Proyecto / Difusión Transporte Sustentable	Difusión radial		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Difusión en "La Voz"		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Difusión por página web		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Difusión Proyecto	Difusión externa (fuera del área de trabajo, en coord con PNUD)													(según se coordine con PNUD)	
Continuidad	Presentación a autoridades de áreas sensibles para trabajo futuro													■	

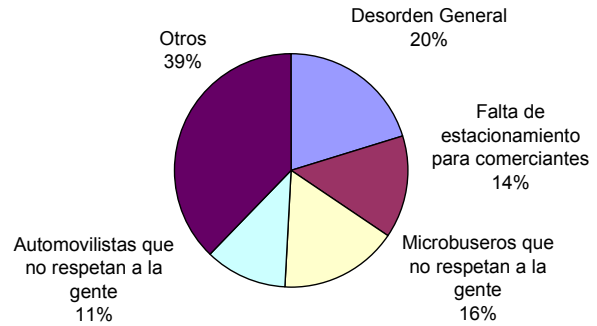
Nota: VSCN = Vías Sobrevivientes Costanera Norte

Apéndice 2: Cuadros con Resultados Principales de la Encuesta Realizada en La Vega

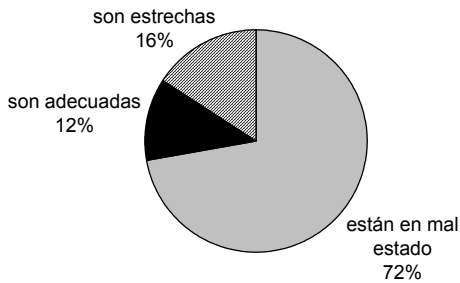
¿Qué cambios de transporte haría en el sector?



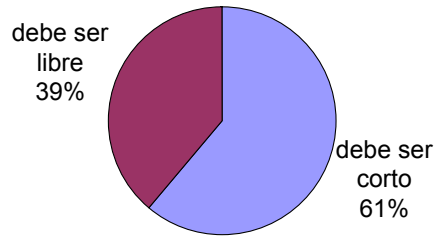
¿Cuál es el principal problema de transporte?



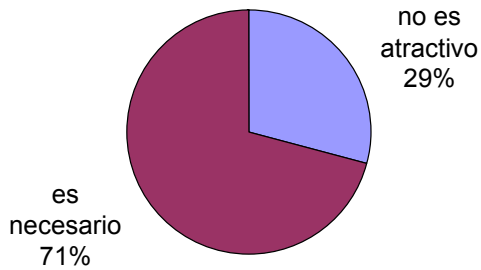
¿Cómo están las Veredas?



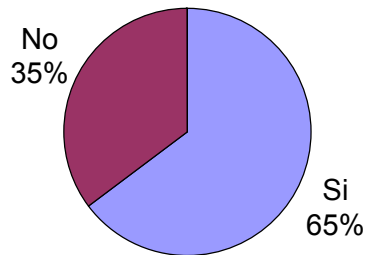
¿Cómo debería ser el tiempo de estacionamiento?



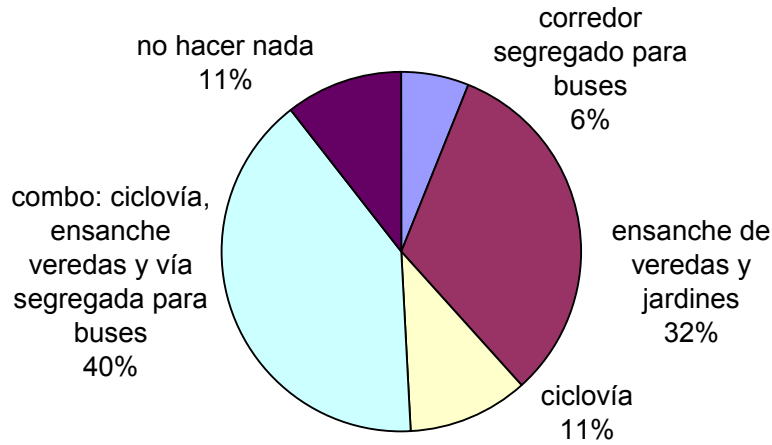
¿Qué le parece hacer Ciclovías?



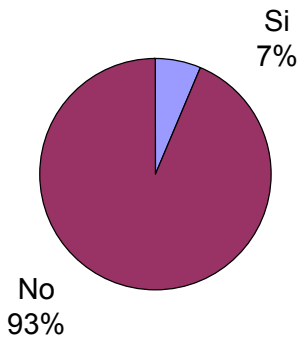
¿Apoya reducir estacionamientos para hacer ciclovías?



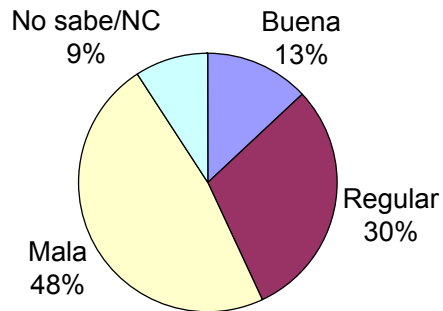
¿Qué hacer con Av. Santa María y Bellavista/Artesanos?



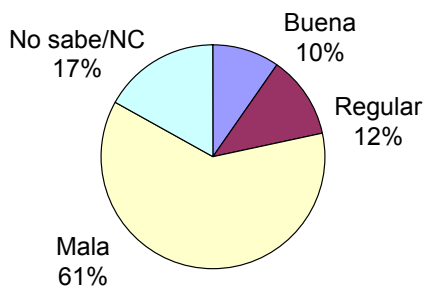
¿Alguien le ha preguntado su opinión sobre los proyectos de Metro, Costanera Norte y otros?



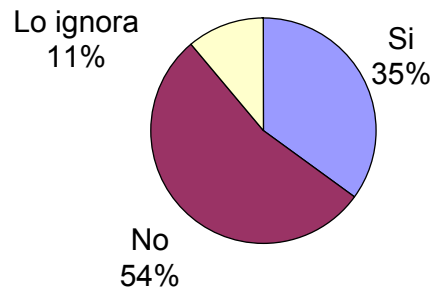
Gestión de Alcalde Recoleta



Gestión de Diputados



¿Apoya cerrar Artesanos a los vehículos de vez en cuando?



Apéndice 3: Resultados Encuestas en Calles del Barrio Bellavista

<u>Antonia López de Bello</u>	
Sobre la Encuesta	
Hogares Encuestados	32
Total personas en hogares encuestados	86
% de encuestados que son hombres	25%
% de encuestados que son mujeres	75%
Edad promedio hombres encuestados	37,5
Edad promedio mujeres encuestadas	61,8
Encuestados que leyeron el TU	53%
Sobre los Hogares	
Personas por Hogar	2,7
Edad promedio de personas en hogares	42,3
Hombres	53%
Mujeres	47%
Autos por Hogar	0,375
El hogar con más autos tiene este número de autos	1
Cómo se mueven y dónde estacionan	
Personas que utilizan esta forma de transporte	
<i>Caminata</i>	58%
<i>Automóvil</i>	19%
<i>Metro</i>	26%
<i>Micro</i>	33%
<i>Taxi</i>	16%
Personas que necesitan buenas veredas (no usan auto)	81%
Lugar donde estaciona	
<i>en la calle</i>	17%
<i>en un garage</i>	8%
<i>en un estacionamiento privado</i>	17%
<i>en mi propiedad</i>	42%
<i>donde un vecino</i>	8%
<i>en otro lugar</i>	8%
El diagnóstico que hacen	
Hogares que mencionan problema es grave o muy grave	
<i>Ruido autos</i>	78%
<i>Ruido por usuarios diurnos</i>	63%
<i>Ruido por usuarios nocturnos</i>	78%

<i>Altas velocidades</i>	88%
<i>Conductores imprudentes</i>	41%
<i>Faltan estacionamientos</i>	63%
<i>Residentes sin estacionamiento</i>	75%
Los estacionamientos NO están bien como están	66%

Medidas sobre los estacionamientos

Hogares que dicen estar de acuerdo con la afirmación	
<i>Hay que reducir cantidad de estacionamientos</i>	66%
<i>Hay que reducir el tiempo de estacionamiento</i>	72%
<i>Hay que poner cobradores humanos</i>	41%
Propuestas espontáneas para el problema de estacionamiento	
<i>sin propuesta</i>	81%
<i>estacionamiento sólo para residentes</i>	19%

Apoyo a medidas propuestas

Hogares que apoyan propuestas específicas para Antonia L. B.	
<i>Cerrar la calle los sábados</i>	44%
<i>Cerrar la calle los domingos</i>	44%
<i>Cerrar la calle diariamente en un horario específico</i>	34%
<i>Poner cobradores humanos</i>	50%
<i>Darle doble sentido</i>	16%
<i>Restaurar Plazoleta</i>	47%
<i>Ensanche veredas e instalar bancos</i>	34%
Hogares que desean instalar la medida de aquietamiento de tráfico	
<i>Vereda continua</i>	31%
<i>Chicana</i>	3%
<i>Lomo de toro</i>	66%
<i>Paso cebra</i>	34%
<i>Cruces diagonales en semáforos</i>	3%
<i>Estrangulamientos</i>	0%
<i>Jardineras</i>	16%
<i>Tratamiento de veredas en esquinas</i>	13%
Hogares que quieren algún tipo de aquietamiento de tráfico	100%

Involucramiento en cambios

Hogares que dicen	
<i>Quiero mantenerme informado del proceso y sólo eso</i>	25%
<i>Quiero ir a por lo menos una reunión sobre el tema, pero no más</i>	34%
<i>Quiero participar de todo el proceso</i>	6%
<i>Me comprometo a ir a una reunión con expertos y municipio</i>	34%

Gente de Crucero opina sobre Crucero y Antonia L. B.

Sobre la Encuesta

Hogares Encuestados	12
Total personas en hogares encuestados	34
% de encuestados que son hombres	42%
% de encuestados que son mujeres	58%
Edad promedio hombres encuestados	52,0
Edad promedio mujeres encuestadas	48,7
Encuestados que leyeron el TU	50%

Sobre los Hogares

Personas por Hogar	2,8
Edad promedio de personas en hogares	35,6
Hombres	50%
Mujeres	50%
Autos por Hogar	0,67
El hogar con más autos tiene este número de autos	1

Cómo se mueven y dónde estacionan

Personas que utilizan esta forma de transporte

<i>Caminata</i>	32%
<i>Automóvil</i>	74%
<i>Metro</i>	56%
<i>Micro</i>	29%
<i>Taxi</i>	3%

Personas que necesitan buenas veredas (no usan auto)	26%
--	-----

Lugar donde estaciona

<i>en la calle</i>	0%
<i>en un garage</i>	0%
<i>en un estacionamiento privado</i>	0%
<i>en mi propiedad</i>	0%
<i>donde un vecino</i>	88%
<i>en otro lugar</i>	0%
<i>no responde</i>	13%

El diagnóstico que hacen sobre Crucero

Hogares que mencionan problema es grave o muy grave

<i>Ruido autos</i>	0%
<i>Ruido por usuarios diurnos</i>	0%
<i>Ruido por usuarios nocturnos</i>	8%
<i>Altas velocidades</i>	8%
<i>Conductores imprudentes</i>	0%
<i>Faltan estacionamientos</i>	17%
<i>Residentes sin estacionamiento</i>	50%

Los estacionamientos NO están bien como están	75%
Medidas sobre los estacionamientos de Antonia	
Hogares que dicen estar de acuerdo con la afirmación	
<i>Hay que reducir cantidad de estacionamientos</i>	75%
<i>Hay que reducir el tiempo de estacionamiento</i>	67%
<i>Hay que poner cobradores humanos</i>	58%
Propuestas espontáneas para el problema de estacionamiento	
<i>sin propuesta</i>	92%
<i>letrero sólo-residentes</i>	8%
Apoyo a medidas propuestas	
Hogares que apoyan propuestas específicas para Antonia L. B.	
<i>Cerrar la calle los sábados</i>	50%
<i>Cerrar la calle los domingos</i>	33%
<i>Cerrar la calle diariamente en un horario específico</i>	25%
<i>Poner cobradores humanos</i>	50%
<i>Darle doble sentido</i>	0%
<i>Restaurar Plazoleta</i>	50%
<i>Ensanchar veredas e instalar bancos</i>	33%
Hogares que apoyan propuestas específicas para Crucero Exeter	
<i>Cerrar Crucero los fines de semana</i>	50%
<i>Convertir a Crucero en tipo Woonerf</i>	83%
<i>Peatonizar Crucero</i>	17%
Hogares que desean instalar la medida de aquietamiento de tráfico	
<i>Vereda continua</i>	83%
<i>Chicana</i>	0%
<i>Lomo de toro</i>	17%
<i>Paso cebra</i>	0%
<i>Cruces diagonales en semáforos</i>	0%
<i>Estrangulamientos</i>	0%
<i>Jardineras</i>	0%
<i>Tratamiento de veredas en esquinas</i>	0%
Hogares que quieren algún tipo de aquietamiento de tráfico	92%
Involucramiento en cambios	
Hogares que dicen	
<i>Quiero mantenerme informado del proceso y sólo eso</i>	33%
<i>Quiero ir a por lo menos una reunión sobre el tema, pero no más</i>	42%
<i>Quiero participar de todo el proceso</i>	17%
<i>Me comprometo a ir a una reunión con expertos y municipio</i>	8%

Residentes y Empresas de Melchor Concha

Sobre la Encuesta	
Hogares/Empresas Encuestados	15
Total personas en hogares/empresas encuestados	44
% de encuestados que son hombres	13%
% de encuestados que son mujeres	87%
Edad promedio hombres encuestados	28,0
Edad promedio mujeres encuestadas	50,3
Encuestados que leyeron el TU	80%
Sobre los Hogares y Empresas	
Personas por Hogar/empresa	2,9
Edad promedio de personas en hogares/empresas	43,3
Hombres	34%
Mujeres	66%
Autos por Hogar/empresa	0,73
El hogar/empresa con más autos tiene este número de autos	1
Cómo se mueven y dónde estacionan	
Personas que utilizan esta forma de transporte	
<i>Caminata</i>	50%
<i>Automóvil</i>	39%
<i>Metro</i>	43%
<i>Micro</i>	57%
<i>Taxi</i>	0%
Personas que necesitan buenas veredas (no usan auto)	61%
Lugar donde estaciona	
<i>en la calle</i>	45%
<i>fuera del sector</i>	9%
<i>en mi propiedad</i>	36%
<i>en otro lugar</i>	9%
El diagnóstico que hacen	
Hogares/empresas que mencionan problema es grave o muy grave	
<i>Ruido autos</i>	40%
<i>Robo asociado a autos</i>	100%
<i>Mala calidad de veredas</i>	0%
<i>Altas velocidades</i>	60%
<i>Conductores imprudentes</i>	40%
<i>Faltan estacionamientos</i>	73%
<i>Residentes sin estacionamiento</i>	80%
Los estacionamientos NO están bien como están	80%

Medidas sobre los estacionamientos	
Hogares/empresas que dicen estar de acuerdo con la afirmación	
<i>Hay que reducir cantidad de estacionamientos</i>	67%
<i>Hay que reducir el tiempo de estacionamiento</i>	67%
<i>Hay que poner cobradores humanos</i>	40%
Propuestas espontáneas para el problema de estacionamiento	
<i>sin propuesta</i>	67%
<i>estacionamiento sólo para residentes</i>	13%
<i>poner letrero "solo residentes"</i>	7%
<i>poner cobradores, pero gratis para los residentes</i>	13%
Apoyo a medidas propuestas	
Hogares/empresas que apoyan propuestas específicas para Melchor Concha	
<i>Cerrar la calle los sábados</i>	20%
<i>Cerrar la calle los domingos</i>	20%
<i>Cerrar la calle diariamente, en un horario determinado</i>	7%
<i>Poner cobradores humanos</i>	40%
Hogares/empresas que desean instalar la medida de aquietamiento de tráfico	
<i>Vereda continua</i>	20%
<i>Chicana</i>	0%
<i>Lomo de toro</i>	53%
<i>Paso cebra</i>	0%
<i>Cruces diagonales en semáforos</i>	0%
<i>Estrangulamientos</i>	0%
<i>Jardineras</i>	0%
<i>Tratamiento de veredas en esquinas</i>	0%
Hogares/empresas que quieren algún tipo de aquietamiento de tráfico	73%
Hogares/empresas que aprueban el diseño propuesto	
<i>A) esquinas tipo burbuja</i>	40%
<i>B) reemplazo de una fila de estacionamientos por ampliación de veredas</i>	13%
<i>C) reemplazo de una fila de estacionamientos por ciclovía</i>	60%
<i>D) instalar chicana</i>	7%
Preferencia de los hogares/empresas por A, B, C o D	
<i>Prefiere A</i>	27%
<i>Prefiere B</i>	7%
<i>Prefiere C</i>	47%
<i>Prefiere D</i>	0%
<i>No le gusta ninguno de esos 4</i>	20%
Involucramiento en cambios	
Hogares/empresas que dicen	
<i>Quiero mantenerme informado del proceso y sólo eso</i>	27%
<i>Quiero ir a por lo menos una reunión sobre el tema, pero no más</i>	53%
<i>Quiero participar de todo el proceso</i>	13%
<i>Me comprometo a ir a una reunión con expertos y municipio</i>	7%

Apéndice 4: Escenas del Proyecto “Muévete”

Escenas de la caminata-lanzamiento del proyecto





Exposición de María Elena Ducci sobre experiencias de mercados en el mundo.



Exposición de Claudia Arellano a dirigentes de La Vega sobre encuestas realizadas en ese sector.



Una de las fotos sacadas en la caminata de fiscalización ciudadana en Pedro de Valdivia Norte



Una de las imágenes de la caminata de fiscalización ciudadana en Bellavista, sugiriendo cambios de diseño en las esquinas para beneficiar al peatón.



Pío Nono A/Tracción Humana



Pío Nono A/Tracción Humana



Charrette Pío Nono



Sesión con vecinos desplazados de Independencia



Evento de fin de año en Camilo Mori



Evento navideño en Gutenberg



Difusión del proyecto, resultados de encuestas en La Vega y del documental de Peñalosa, en Vega Chica



Remate anual



Reunión de preparación para el lanzamiento del libro y el seminario en CEPAL



Cicletada lanzamiento libro



Lanzamiento del libro en el Archivo Nacional



Cocktail estilo La Chimba en el Archivo Nacional



El seminario "Muévete"



Peñalosa disertando en seminario "Muévete"



Exposición del Metro sobre sus extensiones, a dirigentes de La Vega



Dirigentes de La Vega en las obras del Metro



Difusión en Plaza de la Constitución



Presencia en seminario en Ciudad de México

Y la buena onda de siempre.....



Apéndice 5: ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DE CIUDAD VIVA

Descripción General

Ciudad Viva es una organización coordinadora de un conjunto de organizaciones sociales de la región metropolitana de Santiago, Chile. Hasta ahora sus actividades han enfocado los temas y la problemática específica de La Chimba, en la ribera norte del Río Mapocho del Barrio Bellavista, que incluye las comunas de Independencia, Recoleta, Providencia, como su territorio principal de acción. Al mismo tiempo ha prestado asesoría y apoyo a organizaciones de otros sectores de la ciudad, particularmente las Juntas de Vecinos del Parque Forestal, y la Agrupación Cultural del Parque Forestal, y grupos de vecinos preocupados por temas de ruido (Las Condes), patrimonio (Lo Espejo), patrimonio natural (La Reina), entre otros.

Objetivos de la Organización

Los objetivos que Ciudad Viva persigue son:

- Defender los **derechos humanos y civiles, entre ellos, y especialmente, el derecho a la participación;**
- Participar en la elaboración de una teoría de **ecología urbana** y de lo que serán los principios básicos de **una sociedad ambiental y socialmente sustentable;**
- Trabajar por la preservación del **patrimonio** arquitectónico, humano, cultural, medio ambiental;
- Trabajar por la **integración** en vez de la segregación de los servicios y los espacios urbanos; trabajar por la implementación de modelos de transporte que privilegien al ser humano, especialmente los peatones y ciclistas, y que desincentiven el uso del automóvil con técnicas de calmar el tráfico y privilegiar el transporte colectivo.

TEMAS PRINCIPALES:

1. **Transporte urbano sustentable,**
2. **Patrimonio** tangible e intangible,
3. **Residuos: reciclaje y reducción,**
4. **Empoderamiento ciudadano.**

Estructura y Funcionamiento

Los miembros de Ciudad Viva son:

Junta de Vecinos #12 (Providencia)
Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, Bellavista
Comité Ecológico de Bellavista*Silvino Zapico
Corporación Cultural y de Desarrollo de Bellavista
Asn. de Comerciantes de la Vega Chica
Pérgola Santa María
Unidad Vecinal de Independencia #15
Asn. de Propietarios de Independencia
* Arriba e'la Chancha
* Bella Revive
Comisión por un Barrio Bello y Seguro (se creó en la Charrette Pío Nono)
(* nuevos Nov 2003)

Individuales:

Domingo Pérez, Tirso de Molina
Jorge Cannobbio, Tirso de Molina
Nury Gatica, Pérgola Santa María
Patricio Lanfranco, Bellavista
María Inés Solimano, Bellavista
Lake Sagaris, Bellavista
Eliana Bustamante, Bellavista
Juan Pablo Langlois, Bellavista
Joke Klein Kranenberg, Bellavista
Juan Luis Mouré, Pedro de Valdivia Norte
Céline Désramés, Patrimonio y Caminantes
Inés Watine, Caminantes
Gregorio Valdés, Ciclista
Tomás Carvajal, arquitecto, Corporación Cultural y de Desarrollo de Bellavista
Arturo Guerrero, portavoz, Vega Central
Mauricio Palma, director, ACOFER (bodegas en la periferia de la Vega)

TOMA E IMPLEMENTACIÓN DE DECISIONES

La Asamblea

La Asamblea de Líderes y Representantes de las organizaciones fundadoras se reúne mensualmente y supervisa todo el trabajo de la organización.

La Directiva

Se reúne entre Asambleas Mensuales para mantener el funcionamiento general de la organización. La Directiva actual (2001-2003):

Sonia Abarca, Presidenta
Luis Olivares, Vicepresidente
María Inés Solimano, Tesorero
Nury Gatica, Pro-Tesorera
Lake Sagaris, Comunicaciones (Secretaria)
Céline Desramès, Inés Watine, Nury Gatica, Directores.

Funcionarios (Coordinación Central)

Donatella Fuccaro, Directora Ejecutiva, Reciclaje
Eugenia Villanueva, Administración
Teresita González, Contadora
Rodrigo Quijada, Jefe Proyecto "Muévete"

Ciudad Viva organiza equipos en función de las necesidades y proyectos que se van gestando, y cuenta con grupos asesores para distintas labores.

Administración Sitio Web

Laura Buhl, Magíster en planificación comunitaria
Pablo Medina, Ingeniero en Computación.

Comunicaciones

Lake Sagaris, periodista y escritora
Patricio Lanfranco, productor, diplomado Educación y Comunicación.

Equipo Proyecto "Reciclar es Vivir Mejor" 2002

Donatella Fuccaro, Jefa del Proyecto
Eugenia Villanueva- Administración
Lake Sagaris, Comunicaciones
Mauricio Montecinos, Ingeniero Forestal
Sonia Abarca, Vega Chica
Nury Gatica, Pérgola Santa María
Maria Elena Bustamante. Coordinación Bellavista.

Equipo Proyecto "Muévete" 2003

Rodrigo Quijada, Jefe del Proyecto
Donatella Fuccaro, Directora ejecutiva CV
Eugenia Villanueva, Administración
Lake Sagaris, Comunicaciones
Sonia Abarca, Vega Chica
Mabel Mena, Pérgola Santa María
Maria Elena Bustamante. Coordinación Bellavista.

Equipo de Transporte

Patricio Lanfranco, encargado Área de Transporte
Rodrigo Quijada, Ing. de Transporte
Lake Sagaris, participación ciudadana

Asesores - Transporte

Juan de Dios Ortúzar, Profesor Titular de Ingeniería de Transporte, Universidad Católica;
Francisco Martínez, Profesor Asociado de Economía de Transporte, Universidad de Chile;
Rodrigo Fernández, Profesor Auxiliar, Ingeniería de Tránsito, Universidad de Chile.

Agrupación Tranvivo
César Garrido, Movimiento Furiosos Ciclistas
Roberto Román, Académico U. de Chile

Asesores - Leyes

Gregorio Valdés
Joke Klein Kranenberg
Eluchans Abogados
ProBono

Asesores - Urbanismo

Ignacio Santa María, Universidad Católica, Premio Nacional de Urbanismo.
María Elena Ducci, Urbanista.
Alberto Gurovic, Director de Urbanismo, Universidad de Chile

Asesores - Medio Ambiente

Mauricio Montecinos, Ingeniero Forestal
Ximena Abogabir, Casa de la Paz
Luis Cifuentes, Universidad Católica

Asesor - Patrimonio

Ignacio Velasco, Consejo de Monumentos Nacionales

Asesores Internacionales

Richard Stren, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto
Susan Zielinsky, Moving the Economy, City of Toronto
Walter Hook, Director en América Latina, Institute for Transportation Development Policy (ITDP)
Joan Simalchik, PhD Historia, Derechos Humanos y Civiles, Memoria, Universidad de Toronto.
Chris Zegras, PhD MIT en planificación urbana y regional, International Institute for Sustainable Development, Institute for Transportation and Development Policy.

Equipo "Propuesta Pío Nono"

Patricio Jadue, Empresario, Editorial Salo
Tomás Carvajal, Arquitecto
Sergio González, Arquitecto
Carmen Silva, Artista, Corporación Cultural y de Desarrollo de Bellavista
Rodrigo Quijada, Ingeniero de Transporte
Lake Sagaris, comunicadora

Equipo Renovación Ciudadana de la Vega Central

María Elena Ducci, urbanista, Universidad Católica

Sonia Abarca, presidenta, Ciudad Viva, Vega Chica

Claudia Arellano, tesista, geografía urbana.

Equipo Patrimonio de Comunidades de Independencia, Desplazadas

Luis Olivares, vice-presidente Ciudad Viva

Verónica Tapia, tesista, antropología urbana

Apéndice: 6: Visita Enrique Peñalosa, seminario CEPAL, libro Muévete, Agosto 2003

Agradecemos a las siguientes personas su extraordinario aporte al éxito de la visita de Enrique Peñalosa a Chile, el seminario en la CEPAL, el lanzamiento del libro *Muévete* y las múltiples actividades anexas. Realmente no habría sido posible todo este trabajo sin su generosa colaboración.

Directiva de Ciudad Viva

Sonia Abarca (Presidenta)
María Inés Solimano (Tesorera, Cultura)
Nury Gatica (Pro-Tesorera)
Luis Olivares (Vicepresidente)
Lake Sagaris (Secretaria -Comunicaciones)
Inés Watine (Directora)
Céline Désramés (Directora – Fotógrafa ambos días)

Productor General Visita Enrique Peñalosa Patricio Lanfranco

Equipo Coordinador de Actividades

Rodrigo Quijada (Jefe Proyecto Muévete)
Donatella Fuccaro (Directora Ejecutiva)
Eugenia Villanueva (Secretaria)

Coordinación Convocatoria y Materiales de Apoyo

Lake Sagaris

Presentadores del libro “Muévete por tu ciudad”

Rodrigo Fernández, Sochitran
Miguel Laborde, Arquitecto y columnista del Mercurio
Sonia Abarca, Presidenta de Ciudad Viva y la Vega Chica
Enrique Peñalosa, ex – Alcalde de Bogotá e invitado de honor
Silvia Aguilera, de LOM
César Garrido, MFC/Arriba e'la Chancha

Panelistas/Moderadores Seminario

Mañana
Enrique Peñalosa, ex – Alcalde de Bogotá
Alicia Bárcena, Secretaria Ejecutiva Adjunta CEPAL
Lake Sagaris, Ciudad Viva
Juan López Silva, Banco Mundial
Roberto Monteverde, PNUD
Ian Thomson, CEPAL Unidad de Transporte
Guillermo Diaz, Subsecretario de Transporte.
Patricio Lanfranco: Moderador primera parte
Ximena Abogabir (Casa de la Paz): Moderadora diálogo ciudadano

Comentaristas

Casa de la Paz,
Movimiento Furiosos Ciclistas / Arriba'e la Chancha,
Defendamos la Ciudad,
Instituto de la Mujer, Organización de Consumidores y Usuarios,
Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte
Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales

Luis Cifuentes
Cidevi.
César Garrido, Movimiento de los Furiosos Ciclistas/Arriba'e la Chancha
Cristián Labbé, Alcalde de Providencia
Luis Eduardo Bresciani, a nombre de Jaime Ravinet, Ministro de Vivienda y Urbanismo
Enrique Peñalosa, Ex - Alcalde de Bogotá
María Elena Ducci

Cena

Cecilia Jadue, El Antojo de Gauguin

Voluntarios

Las siguientes personas hicieron su aporte a la organización de estos eventos como voluntarios:

Celine Désramés,
Alfredo Gredig
Patricio Lanfranco
Juan Pablo Langlois
Jorge Meza
Luis Olivares
Beatriz Padilla
Lake Sagaris
Rodrigo Sepúlveda
Valeska Valero
Inés Watine
María Inés Solimano
Camila Sepúlveda
Mauricio Montecinos
Mabel Garrido
Sonia Abarca
Silvia Bastias M.
Eugenia Palma
Pedro Pino
Claudia Arrellano
Carola Serrano
Domingo Pérez
Cecilia Jadue

Funcionarios

Las siguientes personas hicieron un aporte mucho más allá de la jornada comprometida, así que su trabajo incorporó un fuerte elemento de voluntariado, además de su “obligación” profesional:

Rodrigo Quijada
Donatella Fuccaro
Eugenia Villanueva
Neffalí Garrido, CasaBella
Esteban Medel, Camarógrafo
Max Seves, Sonidista
M. Eliana Bustamante
Teresita González (Contadora)
María Fernández (Vega Chica)
Ismael Pérez, Montajista

Banco Mundial
Programa de Pequeños Subsidios PPS- GEF
Comisión Económica para América Latina (CEPAL)
Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)