



MEMORIA ANUAL 2009

INDICE

PRESENTACIÓN de Lake Sagaris, Presidenta

PALABRAS de Magdalena Morel y Tomás Marín, Dirección Ejecutiva

1. INTRODUCCIÓN	5
2. INFORMACIÓN GENERAL	6
3. TRANSPORTE PARA LA EQUIDAD	9
3.1 Centro de Transporte Activo	9
o Mesa Ciudadanía - Gobierno	
▪ Comisión 1: Proceso Participativo Plan Maestro de CicloRutas para Santiago	
▪ Comisión 2: Desarrollo de una Economía de la Bicicleta	
▪ Comisión 4: Ley de la Bicicleta	
o Manual de Diseño Urbano (actualización REDEVU)	
o Capacitación I-CE 2009	
o Viaje a Holanda	
o Congreso Velo-city 2009	
o Cambio Climático	
o Visita de Anvita Arora, Representante de I-CE en India	
3.2 Laboratorio de Ciudadanía, Democracia y Transporte Activo	15
o Construyendo una nueva tradición de cooperación académica comunitaria	
o Principales proyectos de investigación 2009	
o Apoyo investigativo adicional	
3.3 Red Activa Sustran LAC	18
o Comunicaciones	
o Encuentro Sustran LAC Cono Sur: Latinoamérica Pedalea	
o Mes del Transporte Activo	
o Infoguías para la Acción	
4. COMUNIDADES / PATRIMONIO Y CULTURA	23
4.1 Bellavista Patrimonio	23
o Campaña Bellavista Zona Típica	
o Campaña Domicidio: Bellavista a punto de morir	
4.2 Asociación Chilena de Barrios y Zonas Patrimoniales	24
4.3 Ciudades Justas y Sustentables: Red Latinoamericana y Red Chilena	25
5. COMUNICACIONES	27
o Libro: El Plan Maestro de CicloRutas del Bicentenario	
o La Voz de la Chimba	
o Boletín Ciudad Sustentable	
o Portal web ciudadviva.cl	
6. CENTRO DE URBANISMO CIUDADANO	28
o Ciclo de tertulias	
o Grupo de Trabajo Manual de Diseño	
o Actualización del Plan Maestro	
o Consejo Ciudadanía Activa	
o Almuerzos/Cenas de camaradería	
7. CV TRANSPARENCIA	31
8. HACIA 2010-11: PROYECTO CIUDADANÍA ACTIVA	32
9. INFORME FINANCIERO	33

PRESENTACIÓN de Lake Sagaris, Presidenta



Como bien demuestra esta Memoria, 2009 fue un año muy importante para Ciudad Viva. Los logros en cuanto a la participación del Plan Maestro de Ciclorutas para Santiago, Bellavista patrimonio, y otras actividades, y por sobre todo la exitosa postulación a la Unión Europea para nuestra propuesta de Ciudadanía Activa para crear y lograr una Agenda Nacional, reflejan el cumplimiento de metas muy importantes en nuestro trabajo como organización ciudadana.

Gracias al esfuerzo de un destacado equipo, liderado por la directiva de Ciudad Viva, y nuestros funcionarios, Magda Morel y Tomás Marín, Ciudad Viva comienza una nueva etapa en su vida, que nos permite trabajar simultáneamente los cuatro ejes de nuestro trabajo, reforzando, además, los componentes transversales de género, de comunicaciones y de investigación. En 2009, logramos un trabajo en conjunto de equipos, integrando voces nuevas y más jóvenes en la coordinación y la representación de nuestra organización. Hemos seguido innovando, internamente, y externamente en Chile y en el extranjero, demostrando, una y otra vez, la importancia de trabajar con organizaciones ciudadanas permanentes, y cada vez mejor capacitados, para lograr ciudades y comunidades capaces de enfrentar los desafíos del cambio global, que será el signo central del siglo XXI.

Agradecemos mucho a los socios del sector público, del sector privado, y de las organizaciones de la sociedad civil de otros países, y los cientos de personas que aportaron significativamente a estas iniciativas. Invitamos, como siempre, a tod@s las personas que anhelan una ciudad más justa en lo social, más verde en lo ambiental, y más amable, que se integren con nosotr@s en este gran esfuerzo por construir un movimiento ciudadano nacional, estrechando puentes, además, hacia los países vecinos de nuestro continente, que tienen una riqueza de aprendizaje y conocimientos que nos fortalecerán a tod@s.

Lake Sagaris
Presidenta
Ciudad Viva

PALABRAS de Magdalena Morel y Tomás Marín, Dirección Ejecutiva



Con gran orgullo y alegría entregamos aquí la Memoria 2009 de nuestra pequeña gran organización ciudadana: Ciudad Viva. Este fue un año muy enriquecedor para todos y todas quienes integramos este grupo, ya que cosechamos muchos aprendizajes de los últimos años, pero sobre todo porque nos consolidamos como equipo y además realizamos un importante trabajo de integración de nuevos grupos ciudadanos al trabajo en pos de una ciudad más democrática y sustentable.

Durante 2009 nos enfocamos fuertemente en la promoción del transporte activo, a través del proceso de participación ciudadana en el Plan Maestro de CicloRutas para la Región Metropolitana. Estamos muy orgullosos del trabajo realizado y del alcance que tuvo: más de 200 informantes clave, que entregaron valiosa información acerca de sus rutas a lo largo de buena parte de nuestra capital. Y logramos esto a pesar de los pocos recursos con los que contamos.

En todo caso, nunca estuvimos solos, pues contamos con excelentes socios en *Interface for Cycling Expertise* (ICE, Holanda), el Gobierno Regional Metropolitano y, por supuesto, las comunidades de ciclistas y pro-ciclistas, una red de 22 organizaciones con un gran compromiso y capacidad de hacer propuestas. Así, logramos integrar a nuevas agrupaciones e individuos a los esfuerzos que venimos realizando por lograr una ciudad más ciclo-inclusiva, y que aspira reducir cada vez más sus emisiones contaminantes.

Más relevante aún es que vemos gran proyección en este trabajo con la comunidad pro-transporte activo, pues hemos formado un grupo activo, ameno y responsable, que sabemos enfrentará con fortaleza los enormes desafíos que quedan por asumir, en particular en cuanto al monitoreo de la implementación del nuevo Plan Maestro. Para ello debemos estar muy atentos para motivar, pero también fiscalizar, el desempeño de nuestras autoridades.

Nuestro accionar a partir de 2010 reflejará una nueva etapa de Ciudad Viva, en la que logramos asegurar un trabajo sólido en todos nuestros ejes de acción, de manera integral, y con miembros diversos de una sociedad civil cada vez más madura, colocando los temas ciudadanos en la opinión pública y la agenda política.

Esta labor no es menor en el nuevo contexto que vive el país, luego del desastroso terremoto recién vivido y el comienzo de una nueva etapa política.

La ciudadanía ya no puede esperar. Es hora de levantar la voz para exigir un país que camine firme hacia un sistema democrático sólido, donde la sociedad civil organizada ocupe el puesto que le corresponde, con ideas y trabajo, y una ciudadanía activa cada vez más participativa y protagonista de su propio destino. Queremos un país que proteja y honre su patrimonio, especialmente el popular e intangible; un sistema político abierto, probo y transparente hacia la comunidad; un modelo de desarrollo cada vez más sostenible, que gestione sus residuos a partir de la tres "R": reducir, reutilizar y reciclar; y que opte por las formas de movilidad no contaminantes y accesibles; y por sobre todo queremos cada vez más espacios de democracia real, deliberativa y vinculante.



INTRODUCCIÓN: CONSOLIDANDO LOS CIMIENTOS PARA UNA NUEVA ETAPA

Durante 2009, bajo el alero de una Directiva renovada, un equipo de trabajo consolidado y el apoyo permanente de nuevos y antiguos socios y voluntarios, vivimos una serie de hitos importantes y llevamos a cabo múltiples actividades en nuestros distintos ejes de acción, entre los que destacan:

- Diseñamos e implementamos un **proceso de investigación participativa** para, a través de un proceso de participación ciudadana, poner al día y validar frente a la ciudadanía el **Plan Maestro de CicloRutas para Santiago**, integrando conceptos nuevos y mejores prácticas basadas en tres años de capacitación y asistencia de *Interface for Cycling Expertise* (Holanda) en Santiago. Incluyó actividades de investigación participativa con mujeres, recicladores y otros actores relevantes;
- Diseñamos una serie de **“InfoGuías para la Acción”**, mini-manuales electrónicos para la Red Activa Sustran LAC (transporte sustentable en América Latina) para facilitar esfuerzos de la sociedad civil en temas como leyes para la bicicleta, participación ciudadana en planes cicloinclusivos, capacitación para mujeres que no saben andar en bicicleta y otros, que están disponibles en www.sustranlac.org;
- En el trabajo del **Manual de Diseño para el Transporte Activo**, finalizamos los capítulos de “Secciones” y “Estacionamientos”, y contamos con borradores finales para “Intersecciones” y “Seguridad”. La labor de este Grupo de Trabajo ha sido incorporada en gran medida en el proceso de actualización del manual de “Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana (REDEVU), realizado por SECTRA.
- Fuimos fundadores de la Fundación Global para el Desarrollo y la Investigación del Transporte Activo (Feet&Fiets), con sede en Holanda, pero liderazgo también en Chile y la India. La sección chilena está a cargo de Ciudad Viva y su **Laboratorio de Ciudadanía, Democracia y Transporte Activo**, que contribuyó con la investigación participativa para el Plan Maestro y con el estudio Mujer y Bicicleta, llevado a cabo con Macleta y otras mujeres ciclistas, buscando integrar a la mujer como actor central en el sistema de transporte.
- Trabajamos con el gobierno y miembros de CUCH en promover la **Ley de la Bicicleta** hasta lograr que esta se transformara en Mensaje Presidencial en julio 2009. La propuesta hoy se encuentra en discusión en la Cámara de Diputados, para su perfeccionamiento, pues aún presenta debilidades.
- Llevamos a cabo una campaña con vecinos y vecinas para la **defensa del Barrio Bellavista**, que incluyó, entre otras cosas, una postulación para su declaratoria como Zona Típica por el Consejo de Monumentos y la fiscalización ciudadana de las perniciosas construcciones de la Universidad San Sebastián.
- Nos integramos en dos nuevas redes nacionales de trabajo ciudadano: la Red de Ciudades Sustentables (Avina) y la Asociación Chilena de Barrios y Zonas Patrimoniales;
- Integramos el fenómeno del **Cambio Global** (calentamiento global, peak oil, escasez de agua) como un eje importante de trabajo, con la realización de un seminario y jornadas de concientización ciudadana.
- En el ámbito de las **comunicaciones**, publicamos dos números de La Voz de la Chimba -otoño y primavera 2009-, desarrollamos un nuevo portal web (www.ciudadviva.cl) y emitimos diez números del boletín electrónico Ciudad Sustentable.
- Realizamos **visitas profesionales** a Valdivia y Valparaíso, dentro de nuestro país, y a Argentina, Bélgica, Uruguay y Holanda. Además recibimos visitas de expertos y expertas de México, Holanda, Canadá, Ecuador, Colombia y la India;
- Desarrollamos un proceso profundo de planificación estratégica 2010-II, que incluye, por una parte, el desarrollo de un **proyecto “Ciudadanía Activa”**, con socios estratégicos en Santiago y Regiones, financiado por la Unión Europea, Avina y otros colaboradores; y por otra, un serie de talleres internos (enero 2010) que dieron como resultado una propuesta de replanteamiento para el trabajo de la organización, que será debatida en la primera reunión de Directiva.

I. INFORMACIÓN GENERAL



Nombre: Ciudad Viva, Centro de Urbanismo Ciudadano

RUT: 75.999.510-4

Tipo de organización: Corporación Privada sin Fines de Lucro

Dirección: Dominica 14, Barrio Bellavista. Santiago de Chile

Teléfono: (562) 737 3072

E-mail: info@ciudadviva.cl

Sitio web: www.ciudadviva.cl

Representante Legal: Lake Sagaris

Inscripción Ministerio de Justicia: 7 de diciembre 2000, decreto N° 1156

2.2 Descripción

En 2000, luego de cuatro años de intensa actividad como *Coordinadora No a la Costanera Norte*, 25 organizaciones comunitarias, representando a feriantes, locatarios, artistas, residentes y otras agrupaciones activas en Independencia, Recoleta y Providencia, fundaron Ciudad Viva. Su compromiso fue tomar el conocimiento adquirido durante la lucha de cinco años contra el primer gran proyecto de autopista urbana en Chile (Costanera Norte), que hubiera destruido la rivera norte del río Mapocho y todo su patrimonio tangible e intangible, y ponerlo a disposición de las comunidades urbanas en conflicto o buscando jugar un rol más activo en la planificación, para construir barrios y ciudades más justas y sustentables.

En los años siguientes, trabaja cada vez más a nivel metropolitano, nacional e internacional, prestando asesoría y apoyo a organizaciones de otros sectores, 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) y patrimonio natural (La Reina), entre otros.

Trabaja, dentro de un marco conceptual de "comunidad territorial", desde La Chimba hacia el resto de la Región Metropolitana, y tiene relaciones de amistad y cooperación con organizaciones en Valparaíso, Concepción y otras ciudades. También trabaja dentro de un marco de "comunidad temática", puesto que por su trabajo en temas de transporte para la equidad ha hecho causa común con organizaciones pro-acceso a la ciudad, ciclistas, caminantes y otros. En 2009 pasó a formar parte de una red de patrimonio, que lidera junto al Barrio Yungay, Matta Sur, Juntas de Vecinos y otras agrupaciones comunitarias dedicadas a la protección del patrimonio en sus vecindarios.

Hoy, Ciudad Viva es una organización comunitaria democrática, dirigida por una directiva de nueve miembros, elegidos cada dos años por una asamblea de socios. Se nutre de una comunidad de más de 500 líderes, la mayor parte de barrios locales, ciclistas y otros grupos ciudadanos, como también funcionarios de gobiernos locales, regional y nacional con un compromiso por la construcción de mayor gobernanza democrática y sustentabilidad en los métodos locales de planificación urbana. Un distinguido cuerpo de asesores proporciona sugerencias y colaboran en proyectos específicos, según sea necesario.

2.3 Objetivos

- ✓ 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 a través de experiencias de participación ciudadana;
- ✓ Trabajar en actividades y proyectos que persigan reducir la pobreza y la exclusión de nuestras comunidades, y construir un futuro mejor sustentable en el triple sentido de lo socio-cultural, lo económico y lo ambiental.
- ✓ Trabajar por la participación, la conservación y el desarrollo inclusivo y no discriminatorio del patrimonio urbano en todas sus dimensiones culturales, arquitectónicas, humanas, artísticas y ambientales;
- ✓ Cooperar con organizaciones e instituciones idóneas de otras ciudades de Chile, América Latina y de otras partes del mundo en general para lograr nuestros objetivos y cimentar buenas relaciones ciudadanas al nivel global;
- ✓ Lograr participación amplia y democrática de las bases de nuestras organizaciones, a través de medios de comunicación propios y de otros;
- ✓ Lograr la Integración en vez de segregación de los espacios urbanos;
- ✓ Lograr modelos de transporte que privilegien al ser humano, sean peatones, ciclistas, o a través de áreas verdes, senderos interconectados a través de la ciudad.

Los cuatro ejes de nuestro trabajo son:

- ❖ Reciclar para vivir mejor, que aborda el tema de la basura desde una perspectiva social y ambiental;
- ❖ Transporte para la equidad, enfocándose en sistemas de transporte a-tracción humana y transporte público;
- ❖ Patrimonio tangible e intangible, como fuentes claves de identidad que deben guiar los planes para el presente y futuro;
- ❖ Empoderamiento de los ciudadanos y especialmente sus organizaciones, los espacios colectivos donde se construyen consensos cruciales.

2.4 Toma e implementación de decisiones

La Asamblea de Líderes y Representantes se reúne ocasionalmente, realizando y supervisando la planificación estratégica, recibiendo informes y en general velando por el lineamiento general de Ciudad Viva. Cada dos años se realiza una Asamblea especial con carácter de seminario, aprobando o controlando el progreso del plan estratégico en curso, y eligiendo una nueva directiva.

La Directiva se reúne mensualmente para mantener el funcionamiento general de la organización el que está liderado por un equipo de coordinación (funcionarios) y apoyado en una gran comunidad de asesores y voluntarios.

Directiva 2009-2011

Lake Sagaris, Presidenta

Donatella Fuccaro, Vice-Presidenta / Reciclaje

Federico Allendes, Secretario / Transparencia y DDUU

Josefa Errazuriz, Tesorera / Patrimonio y Comunidades

Gregorio Valdés, Pro-Tesorero / Transporte Activo

Patricio Lanfranco, Director / Transporte

María Inés Solimano, Directora / Patrimonio y Cultura

Lezak Shallat, Directora / Comunicaciones

Juan Eduardo Donoso, Director / Comunidades

En 2009, la directiva funcionó con comités laborales constituidos, según la ocasión, por Lake Sagaris, Josefa Errazuriz, Juan Eduardo Donoso, Patricio Lanfranco y Tomás Marín, como representante del equipo profesional. Este comité fue responsable de entrevistar y seleccionar a los diferentes equipos de Ciudad Viva, supervisando su desempeño y realizando las recomendaciones relevantes a la Directiva.

Ciudad Viva cumple con las normas de transparencia para organizaciones de la sociedad civil, establecidas por Chile Transparente (ver sección "Transparencia" en www.ciudadviva.cl).

Equipo profesional

Ciudad Viva organiza equipos en función de las necesidades y proyectos que se van gestando, y cuenta con grupos asesores para distintas labores. En 2009, en diferentes etapas y por más o menos tiempo, el equipo estuvo constituido por:

Magdalena Morel, Coordinadora del Centro de Transporte Activo

Tomás Marín, Investigación, Comunicaciones y Red Activa Sustran LAC

María Eliana Bustamante, Coordinadora Externa

Teresita González, Contabilidad

Marta Cabrera, Contabilidad

Fabiola Espíndola, Asistente Administrativa

Eva Veloso, Gestora Bellavista Patrimonio

Mery Guerrero, Coordinadora Interna

Jon de la Rica, estudiante en práctica

Principales Socios y Alianzas

Agrupación de Recolectores Ecológicos de El Bosque Ashoka

Asociación Chilena de Barrios y Zonas Patrimoniales Avina

Barrio Yungay

Ciclistas Unidos de Chile

Ciudadanos por Valparaíso

Comunactiva (Conchalí)

Delegación de la Unión Europea en Chile

Ecovirtual (Tomé)

ESRI Chile

Festival Internacional de Bicicultura

Metro de Santiago

Mujeres en Movimiento, especialmente con Macleta

Fundación Global para el Desarrollo y la Investigación del Transporte Activo (Feet&Fiets)

Gobierno Regional Metropolitano de Santiago

Institute for Transportation and Development Policy

Interface for Cycling Expertise (Holanda)

Juntas de Vecinos 13 y 35, Bellavista

Movimiento Nacional de Recicladores de Chile

Naturaleza Viva, Estación Central

ProAcceso

Red Activa Sustran LAC

Red de Ciudades Sustentables

SIRCHAL

Subsecretaría de Transporte

Territorio Sur (Valparaíso)

Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Providencia

Área Transporte

Directores a cargo: Patricio Lanfranco, Director Transporte; Gregorio Valdés, Director Transporte Activo; Lake Sagaris, Presidenta.

Equipo: Magdalena Morel y Tomás Marín, Centro de Transporte Activo.

Asesores: Rodrigo Quijada, Ingeniero de Transporte; Juan de Dios Ortúzar, Ingeniería de Transporte PUC; Francisco Martínez Economía de Transporte U. Chile; Luis Rizzi, Ingeniería de Transporte PUC; José Ignacio Molina, Diseño Industrial PUC.

Voluntariado: Jon de la Rica, Sofía López, Andrea Cortínez, José Salas, Raúl Troncoso, Karin Froimovich, Daniella Montecinos, Gustavo Sepúlveda, Rodrigo Henríquez

Área Comunicaciones

Directoras a cargo: Lake Sagaris, Lezak Shallat

La Voz De La Chimba

Directora: Lake Sagaris

Comité Editorial 2009: Lake Sagaris, Lezak Shallat, Mario López, Tomás Marín.

Edición técnica: Tomás Marín

Diseño y fotografía: Mario López

Boletín y Administración Web: Tomás Marín

CV Producciones: Patricio Lanfranco

Área Reciclaje

Directora a cargo: Donatella Fuccaro, Vicepresidenta

Equipo: Magdalena Morel

Asesoría/Voluntariado: Alfredo Castro, Daudelina Bazán, Ivan Pinto, Fanny Fuentealba, Álvaro Alaniz, Exequiel Estay, Marisol Álvarez, Soledad Sandoval, María Contreras

Área Finanzas

Tesorera: Josefa Errazuriz

Directores: Gregorio Valdés, Lake Sagaris

Contadoras: Teresita González y Marta Cabrera

Comité revisor: Andrea Cortínez, María Contreras y Francisco Vicuña

Equipo “Propuesta Pío Nono”

Ganador Premio Territorio Chile 2008

Lake Sagaris, Ciudad Viva

Patricio Jadue, Patio Bellavista

Tomás Carvajal, arquitecto

Carmen Silva

Sergio González, arquitecto

Rodrigo Quijada

Fotografía/Diseño: Mario López,

Armando Escoffier,

Oscar Jadue,

Pablo Herrera,

Gemmy Ramírez,

Paulina González,

Jaime Lanfranco,

Alicate Media

Asesores - Leyes

Moisés Sánchez, ProAcceso

Marcela Fajardo, ProBono

Asesores - Urbanismo

María Elena Ducci, Urbanista, PUC

Alberto Gurovic, Urbanista, Universidad de Chile

Loreto Rojas, Urbanista, PUC

Asesores - Medio Ambiente

Ximena Abogabir, Casa de la Paz

Luis Cifuentes, Universidad Católica

Asesores – Bellavista Patrimonio

Tomás Carvajal, Arquitecto

Claudia Woywood, Arquitecta

María Inés Arribas, Arquitecta

Asesores Internacionales

Anvita Arora, CEO Innovative Transport Solutions (India);

Carlos Felipe Pardo, Director para Colombia de ITDP (Colombia);

Chris Zegras, PhD en planificación urbana y regional MIT (EEUU);

Jaap Rijnsburger, Cycling Academic Network (Holanda);

Jeroen Buis, Interface for Cycling Expertise (Holanda);

Joan Simalchik, Historiadora, Universidad de Toronto (Canadá);

Jonas Hagen, Director para Brasil de ITDP (Brasil);

Paul Hess, Diseño y Planificación Urbana, Universidad de Toronto (Canadá);

Richard Stren, Centre for Urban and Community Studies, Universidad de Toronto (Canadá);

Roelof Wittink, Director Ejecutivo I-CE (Holanda);

Tom Goodefroij, Encargado Ciudades I-CE (Holanda);

Walter Hook, Director Ejecutivo ITDP (EEUU).

2. TRANSPORTE PARA LA EQUIDAD

3.1 Centro de Transporte Activo

El CTA continuó su línea de promoción y facilitación del trabajo mancomunado ciudadanía gobierno, manteniendo las instancias de diálogo y coordinación, facilitando la visita de expertos internacionales y también prestando su propia asesoría a diferentes organismos en Chile y el extranjero. Por otro lado, el fenómeno del Cambio Global se transformó en unos de los ejes de nuestro accionar

3.1.1 Mesa Ciudadanía de Gobierno



Mantuvimos la coordinación de la Comisión I de la Mesa (Plan Estratégico), que este año centró su labor en el proceso de participación para el Plan Maestro. Junto con el Gobierno Regional y los miembros de la Comisión I, se decidió trasladar las sesiones hacia distintos municipios y zonas de la ciudad, para recabar información sobre ciclorutas, barreras y puntos de peligro, y para recibir aportes de todos l@s interesad@s. De esta manera, la se concentró en 12 talleres, 4 evaluaciones de infraestructura para bicicletas y en procesamiento de los datos recopilados. Realizamos una sesión de la mesa para presentar y organizar el proceso participativo, y luego una sesión de entrega de resultados, en la que los diferentes grupos que participaron presentaron los resultados

de su trabajo e hicieron recomendaciones las autoridades que escuchan, entre las que se contaban el Intendente de Santiago, el Director de Estudios de la Subtrans y el Gerente de Desarrollo Sustentable de Metro, entre otros.

Comisión I: Proceso Participativo en el Plan Maestro de CicloRutas para Santiago

<http://planbici.ciudadviva.cl>

El 2009 se presentó una oportunidad única de liderar un proceso de participación ciudadana que permitió a l@s ciclistas de la Región Metropolitana poder influir en el Plan Maestro de Ciclorutas para la RM (690 km al 2012, con financiamiento mediante un convenio de programación entre el GORE, MOP y MINVU). Trabajamos en conjunto con el GORE, municipalidades y más de 22 organizaciones de la sociedad civil. Este proceso participativo fue un componente clave para hacer que las voces de los ciudadanos fueran escuchadas y para recolectar información muy valiosa para establecer prioridades e inversiones dentro del Plan. Sobre todo, logro que las ideas avanzaran desde el pensamiento centrado en la infraestructura segregada, hacia temas como redes, rutas, intersecciones, cuellos de botella y sobre todo hacia la necesidad de cuatro elementos clave, ignorados hasta ahora en el proceso en Santiago:

- la necesidad de centrarse en las intersecciones, como los principales puntos de conflicto, y por lo tanto riesgo, dentro de la red;
- la necesidad de crear *rutas*, basadas en las que son utilizadas por ciclistas actuales y potenciales;
- la necesidad de reducir la velocidad de los vehículos motorizados, especialmente en áreas residenciales, como una medida para mejorar las condiciones sin necesitar grandes inversiones;
- la necesidad de crear pistas de contraflujo, para enfrentar los problemas causados por las calles unidireccionales

La Mesa Ciudadanía-Gobierno, creada el 2008 con amplio apoyo de actores políticos y técnicos, y su Comisión I, tuvo como primera prioridad el 2009 el trabajo en el Plan Maestro de Ciclorutas. Después de una reunión donde se conoció la historia del desarrollo de este Plan, l@s ciudadan@s revisaron la propuesta del Gobierno Regional Metropolitano (690 kms al 2012). Gracias a tres años de entrenamiento con equipos holandeses (I-CE) y un trabajo mancomunado de sociedad civil – gobierno, a cargo de Ciudad Viva, se enriqueció lo que en su momento fue solo un Plan de ciclovías y ciclobandas, con datos vitales sobre las rutas actuales y deseadas para unir puntos de origen-destino, lugares peligrosos (especialmente intersecciones) y los principales obstáculos o

barreras. Esto se realizó a través de jornadas de mapeo ciudadano y la aplicación de encuestas, lo que se complementó además con salidas en bicicleta para evaluar la infraestructura ya construida.

El proceso comenzó en julio durante la visita anual del equipo de I-CE, y se desarrolló durante agosto y septiembre en distintas comunas. Se realizaron 15 jornadas de trabajo donde participaron 300 “informantes clave”, en su mayoría ciclistas y dirigentes vecinales. A través de jornadas con organizaciones comunitarias (juntas de vecinos y otras), mujeres, recicladores (tríciclistas), estudiantes universitarios y otros grupos, pudimos integrar los conocimientos y necesidades de una diversidad de usuarios de modos no motorizados.

A pesar de los recursos limitados, este proceso de investigación participativa (PIP) logró una participación significativa de individuos y organizaciones en 11 de las 15 comunas más pobres (dentro de las 35 comunas urbanas de la RM), y en 17 de las 20 de ingresos medianos y altos. Este segundo grupo es muy importante, ya que necesitamos romper con la imagen de la bicicleta y el triciclo como transporte solamente de los pobres, constituyéndolos como opciones deseables en cualquier etapa de la vida y para personas de ingresos muy diversos.

Se recolectó y procesó mucha información de alta calidad gracias a este trabajo. Por un lado se respondieron 157 encuestas que, a pesar de ser una muestra pequeña, arrojan interesantes luces sobre la realidad de andar en bicicleta en Santiago, incluyendo una evaluación de las ciclovías existentes. Asimismo, se generaron planos georreferenciados de las rutas y los puntos peligrosos mapeados por los ciclistas (7 planos comunales, 5 zonales y dos generales del Gran Santiago). Para más información sobre los resultados, ver el Informe Completo, 9 Informes Territoriales o 4 Informes de las Salidas de Evaluación.

Este proceso es de especial importancia por su innovación en la manera de hacer participación para las políticas de movilidad en Santiago. Tiene la gran ventaja de que trabajamos sobre metas claras y con una participación de gran calidad. Además, nos apoyamos en organizaciones existentes y formamos redes, lo que significa que no iniciamos una campaña desde la nada, y que los resultados quedan consolidados más allá de la duración del proceso. Con esto también buscamos que las comunidades se empoderen: trabajamos con organizaciones y grupos locales que querían liderar un proceso de esta naturaleza, por las variadas motivaciones que hacen atractiva la posibilidad de mejorar la vida urbana con un diseño más ciclo-amistoso.

Comisión 2: Desarrollo de una Economía de la Bicicleta

Realizamos una sesión especial con la intención de formar un Grupo de Trabajo. El jueves 9 de julio 2009, durante la visita de I-CE, se realizó el lanzamiento de una comisión especial de la Mesa Ciudadanía-Gobierno para el Fomento de la Bicicleta, dedicada a la Economía de la Bicicleta y Generación de Empleo. En ella presentaron Lake Sagaris (Ciudad Viva), Amarilis Horta (Centro de Bicultura) y Jeroen Buis (I-CE). La comisión especial está abierta a empresas, organismos públicos y sociedad civil que trabajen temas de empleo y actividades económicas relacionadas con el transporte activo, sin embargo, su labor no ha avanzado debido a la falta de liderazgo de otras instituciones, pues este ya no puede ser asumido por nosotros.

Comisión 4: Ley de la Bicicleta

La idea de una legislación remozada para el transporte activo comenzó a tomar forma el 2006 en el Primer Festival de Bicultura, con la realización de un taller metodológico denominado Mapa de Acción Común, que permitió consensuar posiciones y arribar a una visión común, a un movimiento caracterizado por su diversidad y heterogeneidad, que estableció allí como una de sus líneas de acción preferentes, el desarrollo de una Ley de la Bicicleta.

El siguiente paso fue elaborar el texto del Proyecto de Ley en sesiones de trabajo mensuales durante el primer semestre del 2008; trabajo emprendido por organizaciones pro-bicicleta y la Oficina Parlamentaria de la entonces Diputada Carolina Tohá. Este esfuerzo conjunto dio origen a la primera versión del proyecto de Ley, presentado al Parlamento por un grupo de diputados de diversas corrientes políticas.



La tercera etapa de este proceso se desarrolló en el marco de la Mesa Ciudadanía – Gobierno para el fomento del uso de la bicicleta en Chile. Esta mesa dividió su trabajo en cuatro comisiones, una de ellas dedicada a la Ley, coordinada por las organizaciones ciudadanas, el Gobierno Regional de Santiago y la Subsecretaría de Transportes.

El 1 de julio 2009, la Ley de la Bicicleta fue firmada y despachada al Congreso por la Presidenta Bachelet. Dicho evento constituyó un importante paso adelante en una iniciativa promovida por las organizaciones de Ciclistas Unidos de Chile, CUCH, quienes tomaron la delantera con el primer anteproyecto propuesto a la diputada Carolina Tohá. Sin embargo, el proyecto de Ley que se firmó en la ceremonia en La Moneda, constituyó una nueva versión del proyecto, realizada por el equipo de expertos del Ministerio de Transportes y la Oficina Jurídica de la Presidencia, que pasó a discusión en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

En ese punto, el Centro de Bicultura asumió la coordinación de las indicaciones ciudadanas de CUCH y otros grupos prociclistas e hizo una presentación a los diputados, pues el proyecto había sufrido varios retrocesos en comparación con el original. Ciudad Viva estuvo a cargo del tema de seguridad vial, en primer lugar defendiendo la reducción de velocidades máximas para los motorizados y, en segundo lugar, promoviendo que se eliminase la obligación para el uso del casco, medida que consideramos atenta contra la promoción del uso de la bicicleta y el principal factor de seguridad para los y las ciclistas, que es: más ciclistas en las calles. Estábamos bien preparados para esto, pues habíamos realizado un estudio comparativo de legislación pro transporte activo en el mundo (Ver Informe Jon de la Rica e Infoguía Legislación) y una tertulia ciudadana con un experto colombiano.



Finalmente, fuimos invitados a seguir trabajando con la Subsecretaría de Transportes, para que ésta pudiera presentar un nuevo y mejor proyecto a la Cámara de Diputados, y facilitar así su tramitación. Sin embargo, las urgencias de otros proyectos de ley no han permitido hasta la fecha que la Ley de la Bicicleta pueda ser aprobada en el Congreso.

3.1.2 Manual de Diseño Urbano (actualización REDEVU)

Decidido incluir un nuevo capítulo sobre la Seguridad Vial, que está listo. Además, preparamos una sección especial en nuestro sitio web sobre la seguridad vial, gracias a los aportes del grupo de trabajo manual (Universidad Católica, Ministerio de Transporte, etc) y otros informes pertinentes, estudios y enlaces. El capítulo del Manual sobre Intersecciones también está listo. Esto se suma a los capítulos de Secciones y Estacionamientos de Bicicletas que están listos y en línea. Otros capítulos, como Redes y Rutas, Introducción, etc, están en proceso de revisión final.

Retrasamos un poco el trabajo en el Manual debido a la oportunidad presentada por el Gobierno Regional de co-escribir un libro sobre el proceso Ciudad Viva / I-CE / GORE (que será publicado en marzo 2010). De todas maneras, el manual está casi listo, pero hemos esperado a tener todo terminado para disponibilizarlo todo en línea.

También hemos esperado para recibir información de SECTRA y el proceso de revisión del REDEVU (Manual de Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana), ya que esta oportunidad para la cooperación con SECTRA ha contribuido mucho a la calidad y credibilidad de nuestro manual.



El proceso respecto del manual ha sido muy útil. No sólo los dos capítulos que están en línea se encuentran entre los documentos más descargados de la biblioteca en línea, sino el manual completo será una gran herramienta para los municipios y otras organizaciones que trabajan sobre estos temas en América Latina, como hemos visto a partir de diversos intercambios y peticiones. El manual será la base para futuras capacitaciones y apoyo técnico, como un aporte pedagógico.

3.1.3 Capacitación I-CE 2009

Julio 2009



Este año, y por tercera vez consecutiva, un equipo de I-CE nos visitó, y en conjunto con Ciudad Viva y el GORE, proporcionó capacitación técnica a ciclistas, municipalidades y funcionarios del gobierno central. Este año contamos también con el aporte del profesor Paul Hess, de la Universidad de Toronto, que participó en las actividades y compartió su experiencia y metodologías de trabajo en un taller que lideró en la sede de Ciudad Viva, y al que asistieron más de 30 personas.

La participación en las distintas actividades durante las visitas de I-CE ha ido equilibrándose entre los distintos actores, aumentando significativamente la participación de la sociedad civil, sector privado y académicos, desde 2007. Esto refleja como estas

visitas técnicas se transformaron en una oportunidad muy exitosa para reunir a la diversidad de actores involucrados en el desarrollo de políticas y proyectos ciclo-inclusivos, y no solo fueron capacitación para los funcionarios públicos o “expertos”.

Las principales actividades este año fueron:

1. Seminario “Redes y Rutas para el Transporte Activo”: dos días que incluyeron presentaciones de I-CE y Ciudad Viva, un taller de diseño vial y una evaluación en terreno de una cicloruta de 14km.
2. Talleres con municipalidades: se realizaron talleres de diseño con equipos técnicos de las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Maipú, Recoleta y Providencia.
3. Taller con SECTRA y el grupo de trabajo del Manual de Diseño: se realizó un taller de revisión del Manual de Recomendaciones de Diseño Vial Urbano (REDEVU). Participaron 23 personas, incluyendo ciclistas, municipalidades, Metro, Universidad Católica, Oxford, Pharo 4, etc. SECTRA lidera el estudio de la actualización del REDEVU y se coordina con Ciudad Viva para la revisión del capítulo relacionado con bicicletas.
4. Taller con ciclistas: fue la primera sesión de trabajo para el Plan Maestro. Participaron 30 ciclistas muy diversos, que mapearon rutas, barreras e intersecciones peligrosas.
5. Mesa Ciudadanía-Gobierno para el Fomento de la Bicicleta: se lanzó la tercera comisión de la Mesa, “Economía de la Bicicleta y Generación de Empleo”. Participaron el Seremi de Economía, Intendente de la RM, I-CE, Ciudad Viva, Bicultura, Oxford, entre otros.
6. Ciudad Parque Bicentenario: se firmó un acuerdo entre la CPB, el GORE y I-CE para explorar posibilidades de cooperación con la ciudad de Houten, en Holanda.
7. IDMA: Se realizó una tertulia en el Centro de Formación Técnica del Medio Ambiente, en la que presentaron Tom Godefrooij (I-CE) y Paul Hess (U. Toronto)
8. Otras actividades: evaluación de ubicación de nueva guardería de bicicletas de Metro; visita a localidades rurales con Vialidad RM de MOP; taller de métodos de estudio para el transporte activo en comunidades urbanas; visita a la Municipalidad de La Reina (encuentro con el Alcalde, Concejales y estudiantes de la comuna).



3.1.4 Viaje a Holanda

Abril/Mayo 2009



Entre el 27 de abril y el 9 de mayo participamos en Holanda (Lake Sagaris y Magdalena Morel representando a Ciudad Viva, y Héctor Olivo como representante del Gobierno Regional Metropolitano) del encuentro de los socios de I-CE, en el contexto de la evaluación de su *Bicycle Partnership Program (BPP)*, del cual somos parte desde 2007. El encuentro comenzó con una capacitación mutua de las organizaciones de la sociedad civil (OSC) socias de I-CE (de América Latina, África y Asia), que duró los primeros tres días. Ciudad Viva estuvo a cargo del primer día, capacitando en el rol de las OSC y del transporte activo en países en desarrollo, y herramientas de ciudadanía activa en el transporte activo.

La segunda semana del encuentro estuvo dedicada a la evaluación de medio término del Bicycle Partnership Program de I-CE, programa que termina el 2010. La evaluación estuvo a cargo de un equipo de expertas y en ella participaron las organizaciones de la sociedad civil y gobiernos locales socios de I-CE en África, Asia y América Latina.

Cabe destacar la visita realizada a la ciudad de Houten, donde recorrimos la ciudad en bicicleta y nos encontramos con autoridades locales y un grupo de expertos en transporte ciclo-inclusivo. Lo interesante de Houten es que es una ciudad pensada para el transporte en bicicleta, y diseñada para que sea más fácil moverse en bicicleta que en automóvil. En ella es más rápido y directo trasladarse de un punto a otro en bicicleta, ya que los autos no pueden cruzar la ciudad, sino que deben necesariamente salir a una circunvalación y volver a entrar para moverse de un barrio a otro. En 30 años la población de Houten se multiplicó más de 12 veces, pasando de 4.000 personas en los '70, a más de 50.000 en la actualidad. El crecimiento de Houten se pensó y desarrolló a favor del transporte no motorizado. Hay pequeños lagos y muchos espacios verdes, junto con toda la infraestructura necesaria para una ciudad verdaderamente ciclable: estacionamientos para bicicletas, puentes, túneles y rotondas especiales para ciclistas, “zonas 30”, calles para bicicletas donde el auto es un “invitado”, etc.

En las conversaciones entre las OSC que trabajan con I-CE, surgió la **Declaración Transporte Activo 2009**, dirigida a las agencias públicas e internacionales que financian iniciativas de lucha contra la pobreza, el cambio climático, promoción de la sustentabilidad y otros temas afines. En esta declaración las organizaciones e individuos firmantes manifiestan su interés por que el transporte activo sea prioritario en los esfuerzos por enfrentar el cambio climático, superar la pobreza, etc., y que se reconozca (asignando los recursos correspondientes) el rol y capacidades de las organizaciones comunitarias y de base para llevar a cabo procesos de cambio político, ambiental y social.

3.1.5 Congreso Velocity 2009

Bruselas, Mayo 2009

Entre el 12 y el 15 de mayo se realizó en Bruselas el encuentro Velo-City, con una importante representación latinoamericana, entre la que se contó con Lake Sagaris, presentando el caso de Ciudad Viva y la cooperación ciudadanía-gobierno para la planificación de transporte en bicicleta en Santiago. Lake presentó sobre el rol fundamental que la sociedad civil organizada puede y debe jugar en la transformación de nuestras ciudades hacia modelos más justos, amables y sustentables. Enfocó la experiencia de Santiago y particularmente el trabajo ciudadano-gobierno que se ha logrado en años recientes, y tuvo una excelente acogida por parte de I@s asistentes.



Velo-City es la más importante conferencia internacional sobre planificación ciclo-inclusiva, que comenzó a realizarse en 1980 en Bremen, Alemania. Busca fomentar el uso de la bicicleta como parte del transporte diario y la recreación. Su nombre “Velo - city” es un pequeño juego de palabras usando el término francés para

la bicicleta “vélo” y la palabra “city”, que en inglés es ciudad, pero también puede ser leído de corrido como “velocidad”, también en inglés.

Desde 1987, Velo-City se realiza anualmente en distintas ciudades europeas, y el 2009 fue el turno de la capital belga. Invitados de todo el mundo asistieron a este magno evento, por lo que estamos muy contentos con haber tenido la posibilidad de presentar la experiencia de Ciudad Viva en Santiago, que significó un gran reconocimiento al trabajo de nuestra organización.

3.1.6 Cambio Climático

Preparamos un número especial de La Voz de la Chimba sobre este tema y en los días previos a la Conferencia de Cambio Climático de Naciones Unidas, realizada en Copenhague (COP15), realizamos jornadas de concientización, repartiendo este material entre la ciudadanía. Además, sostuvimos una reunión con la Ministra de Medio Ambiente Ana Lya Uriarte en la que sostuvimos la necesidad de incorporar el área de transporte como eje fundamental para la mitigación de este fenómeno.

De todas formas, el evento más relevante que realizamos sobre este tema correspondió a un Seminario Internacional, en conjunto con el gobierno regional y I-CE, que pasamos a detallar a continuación.



3.1.7 Visita de Anvita Arora, Representante de I-CE en India

Octubre 2009

Gracias al apoyo del Gobierno Regional y colaboración entre I-CE y el Cycling Lab de Holanda, pudimos organizar un programa para la visita de Anvita Arora, arquitecta y planificadora de transporte (PhD del Indian Institute of Technology, Delhi). Anvita lleva más de 10 años trabajando las dimensiones sociales del transporte urbano, especialmente los temas de pobreza y género. Anvita es experta en evaluación costo-beneficio de proyectos de transporte, por lo que su expertise fue un gran aporte al contexto local. Asimismo, la visita de Anvita sirvió para posicionar el debate entorno al rol del transporte en la lucha contra el cambio climático.

Las principales actividades durante la visita de Anvita fueron:

- Seminario “El Transporte en Bicicleta: Un camino para enfrentar el Cambio Climático en la Región Metropolitana”, organizado por el Gobierno Regional. Participaron más de 50 personas. Abrieron el seminario Roberto Lewin, presidente de la comisión de Infraestructura del Consejo Regional, Raúl Erazo, Subsecretario de Transporte y Lake Sagaris. Presentó Laura Gallardo, coordinadora en Chile de la red multinacional de investigación “South American Emissions, Megacities and Climate”; Anvita Arora, y representantes de Conama, Gobierno Regional y Universidad Central.



- Taller con estudiantes de la Universidad Católica: Anvita lideró un taller con estudiantes de último año de ingeniería en transporte, sobre evaluación social de proyectos.
- Reunión-desayuno con mujeres ciclistas: organizamos esta sesión de sábado por la mañana junto a Macleta. Una docena de mujeres ciclistas se reunieron en Ciudad Viva para conversar sobre temas de género y transporte activo. La reunión comenzó con el video “Cycling: Mobility for Equity” (Andar en bicicleta: movilidad para la equidad), de la organización india IDS (Instituto para la Democracia y la Sustentabilidad), que fue comentado por Anvita y las participantes. Anvita habló sobre proyectos e investigaciones sobre la movilidad y

empoderamiento de las mujeres, en los que ella ha trabajado en la India. Sofía López, de Macleta, presentó los resultados principales de la investigación participativa sobre mujeres y bicicleta realizada en conjunto con Ciudad Viva para el proceso de participación en el Plan Maestro de Ciclorutas para la Región Metropolitana.

- Taller con funcionarios y técnicos de gobierno sobre Evaluación de Impacto Socio-Económico de proyectos de transporte: Ciudad Viva organizó este taller junto a SECTRA. Participaron representantes del GORE, Sectra, Transantiago, MOP y Metro. Anvita presentó su trabajo en esta área y el caso del metro de Delhi, junto a la metodología desarrollada por ella. Luego Sectra presentó su metodología de evaluación de proyectos de ciclorutas. Siguió una discusión muy intensa entre los participantes.

3.2 Laboratorio de Ciudadanía, Democracia y Transporte Activo

<http://investigacion.ciudadviva.cl>

Parece increíble pero la sociedad civil crece y madura en nuestro país, y también en nuestros temas, sean estos reciclaje, patrimonio, transporte activo, o los puntos de encuentro entre ellos. Con la maduración viene la necesidad de poder sustentar propuestas y evaluar resultados con datos concretos que aportan a su mayor éxito, frente a las autoridades y a l@s mism@s ciudadan@s.



Por esto, Ciudad Viva tomó la iniciativa de crear un Laboratorio de Ciudadanía, Gobernanza y Transporte Activo. Con un poco de financiamiento de nuestros amigos de Interface for Cycling Expertise (I-CE, Holanda) y como resultado de las evaluaciones anuales que venimos haciendo del trabajo de Ciudad Viva en 2007 y 2008, nos hemos atrevido a emprender esta nueva área de experimentación e investigación.

En 2009, apoyamos en el diseño y la realización de varios estudios, presentados aquí, ocupando metodologías participativas para la acción, que son bastante innovadoras para nuestro medio.

Para comenzar, esta iniciativa busca construir en base a lo siguiente:

- Una red de investigadores que estamos trabajando temas de participación ciudadana, aprendizaje ciudadana, democracia participativa, urbanismo ciudadano, ciudades sustentables y transporte activo, para fomentar un mayor intercambio en cuanto a la investigación de estos temas. Esta red estará asociada a la red holandesa, Cycling Academic Network, y otras iniciativas afines, pero su idioma central será español, agregando en la medida que podamos algo de portugués.
- Reforzar la Biblioteca de Ciudad Viva con los trabajos que están realizando estudiantes de post-grado y profesores en estos temas, para que estén más accesibles a las organizaciones ciudadanas, las autoridades y otr@s interesad@s en estos temas, que consideramos de punta. Hemos aprendido que a menudo es justamente en la época de los estudios de post-grado o post-doctorado que los estudiosos tenemos las mayores posibilidades de investigar, cuestionar e innovar.
- Conectar e incentivar a estudiantes de post-grado y profesores a realizar estudios que incorporen la participación ciudadana, el aprendizaje de ciudadanía, democracia participativa, y/o transporte sustentable y transporte activo como parte de su enfoque metodológico y de contenido y ayudar para que los conocimientos generados de esta forma sean disponibles a otr@s interesad@s. Esto significa también prestarle atención a otros temas asociados, como los recicladores, jardineros, trabajadores de la construcción, por ejemplo, que se movilizan en bicicletas y triciclos; las ferias libres que traen productos frescos a nuestros barrios, permitiendo que las personas puedan caminar o viajar en bicicleta, en vez de ocupar modos motorizados; el tema patrimonial (tangible e intangible) que, en este continente, parece ir de la mano con temas de participación, democracia y sustentabilidad.
- Realizar algunos proyectos de investigación propias, que se caractericen por unir los conocimientos técnicos y académicos con los de los ciudadanos.

En noviembre de este año, esta iniciativa local se unió con proyectos similares en Holanda e India, y creamos la Fundación Global para el Desarrollo y la Investigación del Transporte Activo, con sede en Gouda, Holanda, y nodos importantes en Chile e India. Su nombre corto es "Feet & Fiets" para reflejar dos vertientes importantes para esta nueva iniciativa: la caminata, y la experiencia con los Fiets, o bicicletas, de Holanda, país más avanzado del mundo en este segundo tema.

3.2.1 Construyendo una nueva tradición de cooperación académica con la comunidad

En los últimos años, el rápido desarrollo de una cultura más amable con la bicicleta y la caminata en Santiago de Chile ha reunido a funcionarios de gobierno, líderes comunitarios, ciclistas y peatones con un fuerte compromiso con la construcción de ciudades más sostenibles, basados en una movilidad centrada en las personas en lugar del automóvil- Esto a partir de una expansión y profundización de las democracias locales, dañadas por la dictadura y una cultura profundamente autoritaria.



Desde su movilización inicial como la Coordinadora No a la Costanera Norte, Ciudad Viva siempre ha alimentado fuerte lazos y diálogo con la comunidad académica, enriqueciendo así nuestra posición y el desarrollo del trabajo comunitario. A su vez, a menudo se nos invita a hablar y enseñar sobre la base de nuestra experiencia como profesionales y activistas. Así, durante el inicio del 2009 fase inicial de nuestro laboratorio, hemos enviado cartas informando a los amigos, asesores y otras personas interesadas de la creación del laboratorio y varios respondieron con entusiasmo. El principal resultado hasta la fecha ha sido el diseño y la realización de un proyecto inicial de investigación-acción participativa (o proceso de investigación participativa: PIP) en tres áreas,

que discutiremos más abajo. Además, tenemos una lista inicial de amigos interesados en participar o asociarse con el laboratorio de alguna forma. Por lo tanto, esta red se seguirá desarrollando, así como nuestros avances de investigación.

Por otra parte, en noviembre de 2009, Lake Sagaris, en representación de Ciudad Viva, participó en la fundación de "Feet and Fiets": la Fundación Global para la Investigación y Desarrollo del Transporte Activo, con sede en Gouda, Países Bajos, dirigido por Jaap Rijnsburger, del Fietslab holandés; y Anvita Arora, del Centro para el Transporte Activo (Delhi). En los próximos meses, esta Fundación se centrará en definir más claramente su relación con la Cycling Academic Network, un socio activo de I-CE en los últimos dos años, estructurando un programa de investigación y desarrollando asociaciones y posibilidades adicionales de financiación para hacer posible su labor.

Con estas iniciativas, Ciudad Viva, y en particular Feet & Fiets, toma pasos importantes hacia una agenda mundial más equilibrada en materia de transporte activo y su rol en la lucha contra la pobreza y el calentamiento global, así como la construcción de justicia social y gobernabilidad democrática para la sostenibilidad.

3.2.2 Principales proyectos de investigación 2009

En primer lugar, establecimos cinco componentes fundamentales para el desarrollo de nuestro trabajo de transporte activo, ciudadanía y gobernanza. Esto implica integrar las siguientes perspectivas:

1. Género
2. Orientación pro-equidad
3. Sostenibilidad
4. Documentación y disseminación
5. Métodos de investigación participativa

Desde ahí, desarrollamos tres procesos de investigación participativa para realizar durante 2009, que toman en cuenta este enfoque múltiple y, por otro lado, también la movilización de capital social que es esencial para mantener el nivel y la profundidad de todo nuestro trabajo. De esta manera, llevamos a cabo tres proyectos de investigación-acción participativa: un Plan Maestro para Santiago, Mujer y Bicicleta, y Transporte Activo en Bellavista.



El proceso de investigación-acción en el **Plan Maestro de CicloRutas para Santiago** se convirtió en un factor clave para hacer escuchar las voces ciudadanas y recoger datos de incalculable valor para el establecimiento de prioridades e inversiones dentro del Plan. Sobre todo, permito alejarse de un enfoque exclusivamente sustentando en la segregación y las, a menudo deficientes, ciclovías; trayendo a colación los

temas de las rutas, redes, cuellos de botella, puntos de peligro y sobre todo la necesidad de cuatro elementos clave, hasta ahora ignorados en el Plan Maestro:

- La necesidad de crear *rutas* a partir de aquellas utilizadas y deseadas por los y las ciclistas, tanto actuales como potenciales;
- La necesidad de centrarse en las intersecciones, como principales puntos de conflicto y por lo tanto de riesgo, dentro de la red general;
- La necesidad de reducir la velocidad máxima, especialmente en zonas residenciales, como una medida para mejorar sus condiciones sin necesidad de grandes inversiones;
- La necesidad de crear pistas de contraflujo, para abordar los problemas causados por la gran cantidad de vías unidireccionales en Santiago.

En términos prácticos, el trabajo en el Plan Maestro de Santiago mostró ser una empresa enorme, que absorbió cada minuto y peso extra de los recursos que podíamos entregar. Todo por una muy buena causa, que nos será muy útil en los próximos años. De hecho, para el PIP del Plan Maestro elaboramos un informe detallado de más de 200 páginas, así como su integración formal en un nuevo Plan Maestro de CicloRutas para Santiago. Además, hemos proporcionado una “Infoguía para la Acción” (un manual de cómo hacerlo) sobre la base de esta experiencia, en el sitio web de la Red Activa Sustran LAC, que ayudará a las organizaciones en otros lugares de América Latina para encontrar maneras de satisfacer similares desafíos.

El PIP en **Bellavista** fue el más provisional. Consistió en una educación inicial y una reunión para recoger información, con un breve informe como resultado. Encontrar maneras de trabajar con las comunidades más intensamente será uno de los retos para el laboratorio en 2010-2011. Bellavista tiene un excelente plan de gestión de la comunidad, con muy buenas medidas para mejorar el transporte activo, pero desde las organizaciones comunitarias no hay financiamiento propio para este tipo de iniciativa. En 2009 nuestra capacidad para avanzar en este ámbito fue bastante limitada. Sin embargo, esta experiencia inicial nos abre el camino para seguir avanzando en los próximos años.

Para el PIP de **Mujer y Bicicleta**, todavía estamos procesando los datos y evaluando la mejor manera de utilizar algunas de las ideas que surgieron, pero el apoyo de las propias mujeres y los excelentes resultados del trabajo con Macleta deben servirnos también para proyectos en los próximos años. Uno de los resultados que está resultando complejo para simplificar (!) es cuadro comparativo con perfiles de diferentes tipos de actitud hacia la ciudad, la bicicleta y temas relacionados, que debería contribuir a descubrir a las personas a las que les sería más fácil cambiarse a un uso más frecuente de la bicicleta, en oposición a otros modos de transporte.

De los tres, los PIP del Plan Maestro para Santiago y Mujer y Bicicleta tuvieron éxito más allá de nuestras expectativas, y estamos muy contentos con los resultados en términos de participación, calidad de los datos, y la respuesta de las autoridades a este proceso, que consideran vinculante. En el caso del proyecto Bellavista, tuvimos menos apoyo de otros proyectos Ciudad Viva / I-CE, por lo que la continuidad se convirtió en un problema. Tuvieron lugar un taller inicial y reflexión, que era muy rico, pero la valoración crítica y la cartografía que resultaron no

fueron tan amplias como se esperaba. Sin embargo, los resultados de las tres experiencias confirman nuestra convicción de que esta metodología puede ser muy útil y que podemos hacer mucho para desarrollarla en los próximos años.

3.2.3 Apoyo investigativo adicional

Por otro lado, a medida que el año avanzó, surgieron tres áreas clave que requirieron apoyo investigativo adicional de Ciudad Viva. El primero fue el **calentamiento global y cambio climático**, dado que el Gobierno Regional de Santiago (GORE), organizó un seminario de sensibilización sobre la importancia de esta cuestión y su relación con el transporte. Con el apoyo de I-CE, Anvita Arora participó y presentó en dicha instancia, junto a distinguidos científicos chilenos y representantes de organismos gubernamentales, así como también lo hizo Lake Sagaris, directora de este laboratorio de investigación. Por otra parte, otros miembros del



Directorio de Ciudad Viva produjeron artículos educativos para su publicación en La Voz, junto con pendones y otros materiales, que se distribuyeron ampliamente en las semanas previas a la reunión de Copenhague.

El segundo tema clave es la relación entre el **uso de la bicicleta y el transporte público**. No sólo los resultados de nuestra investigación-acción participativa muestran un vínculo importante entre los/las ciclistas y el transporte público (especialmente en días laborales), sino que también la investigación sobre el tema hizo posible crear una tarjeta de puntuación, que esperamos pueda ser aplicada en toda América Latina y tal vez, con la cooperación de Feet and Fiets, en otras partes del mundo, para aumentar la toma de conciencia acerca de la integración y ayudar a medir el progreso de las ciudades en este sentido (ver tarjeta de puntuación en Informe Anual 2009 del Laboratorio, disponible en Ciudad Viva).

El tercer tema fue apoyo investigativo adicional para la **revisión del REDEVU** (manual de Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana) que actualmente se está llevando a cabo por SECTRA. Si bien esto fue principalmente una responsabilidad de Lake Sagaris como Representante Residente de I-CE, de todas maneras requirió de investigación adicional. Esto produjo una tabla simple -que esperamos comience a ser ampliamente utilizada en América Latina- en la que se compara y homogeneiza la típica jerarquía vial con la adecuada facilidad cicloamistosa. Dicha tabla ya se ha adaptado e incluido en la sección correspondiente del nuevo REDEVU.

3.3 Red Activa Sustran LAC

<http://www.sustranlac.org>



Durante 2009, el trabajo de Ciudad Viva, como organización coordinadora de la red, consistió básicamente en el fortalecimiento de las herramientas de comunicación, coordinación de intercambios determinados entre los miembros, continuación de los encuentros cara

a cara y documentación de las experiencias latinoamericanas en los temas clave de educación, legislación y participación ciudadana.

En el área de la comunicación y capacitación recíproca, la red funcionó como un articulador de los intercambios específicos en algunas materias, según las necesidades de los miembros, como cartas de apoyo, revisión de propuestas, traducciones, y otros aportes relevantes. Esta es una utilidad que la red siempre debe tener entre sus socios, más allá de los proyectos específicos de su secretariado. En ese sentido, durante 2009 la red comenzó realmente a operar como una “interface” de intercambio de capacidades entre sus diversos miembros, y su secretariado como un referente legitimado para apoyos oficiales y consultas específicas.

Fortalecimos sustancialmente nuestras herramientas de comunicación: mejoramos nuestro sitio web y lo hicimos más participativo; aumentamos tanto la calidad de noticias como la cantidad de receptores de nuestro boletín; y mantuvimos los encuentros presenciales, que son fundamentales en la conformación de confianzas y el capital social básicos para que una red funcione. Se abrieron múltiples posibilidades de trabajo conjunto, más allá de la mera comunicación, por lo que se abren las puertas para que 2010 sea un año de muchos productos concretos de la red.

En el transcurso del proyecto, mantuvimos también la coordinación con la red internacional “Mujeres en Movimiento”, apoyando el encuentro entre sus socias y publicando noticias relevantes sobre mujer, transporte y empoderamiento ciudadano.

También documentamos las experiencias exitosas de muchos países latinoamericanos, que realizan actividades similares hoy de manera coordinada. Esto lo hicimos a través de las InfoGuías, mini manuales hechos en base a experiencias concretas de las agrupaciones que integran Sustran LAC. Las “InfoGuías para la Acción” constituyen una guía concreta para generar procesos similares en otros países, su objetivo es que cualquier persona o agrupación pueda ocupar la experiencia concreta de otra para realizar su propia actividad.

¿Por qué las InfoGuías? A menudo en nuestro mundo ciudadano nos preguntan algo o nos piden cosas que van mucho más allá de nuestros conocimientos del momento. De buena voluntad, por compromiso a la causa, por no querer perder una oportunidad valiosa, nos ponemos a



trabajar en algo totalmente nuevo. O simplemente decimos que no, con toda la tristeza y amargura de sentir que estamos perdiendo una posibilidad realmente interesante. Sin embargo una de las ventajas de pertenecer a una red es el hecho de que a menudo lo que nosotros no sabemos, algún socio sí lo ha tenido que hacer. Así que el problema se convierte en cómo lograr que estos conocimientos lleguen a los que lo necesitan, para irnos fortaleciendo a través de una cooperación que maximice nuestras capacidades y minimice las debilidades de cada organización y grupo. Así, el propósito de los InfoKits es ofrecer una serie de mini-manuales acerca de cómo hacer estas cosas, qué se necesita, ejemplos de materiales y otras herramientas, y otras fuentes de información que te puede apoyar en tus campañas en tu ciudad y/o país.

Por último, no quisimos descuidar la búsqueda de nuevas formas para dar sustentabilidad en el tiempo a la Red, por lo que 2009 fue un año también de planificación de 2010. Originalmente la idea era desarrollar, durante este año, un documento oficial -trabajado de manera participativa por todas las agrupaciones que integran la red- con propuestas de estructura, temáticas y financiamiento para este en los años venideros. Esto dado que I-CE ya había anunciado el fin de su financiamiento, por lo que nos sugirió incorporar medidas para asegurar la sustentabilidad de la red en el tiempo. Esto finalmente significó el inicio de conversaciones con ITDP, que se comprometió a financiar el trabajo de la red durante 2010. Dicho proyecto sigue aún en discusión.

El trabajo de la red, desde su re-fundación en 2008 ha traído grandes logros. Buena iniciativas se han expandido en el continente, como las escuelas de bicicleta en Brasil, Chile, Ecuador y México, el Festival de Bicicultura en Santiago y Brasilia, el encuentro Cono Sur en Argentina con presencia de Montevideo, Florianópolis, Mar del Plata y los anfitriones de Buenos Aires, el intercambio en materias de investigación y participación entre Santiago y Montevideo, la visita de Bicitekas (México) al Festival de Bicicultura de Santiago, la visita de la Asociación de Peatones de Quito a Santiago en el Mes del Transporte Activo (que finalizó el Día Mundial Sin Autos), y los avances en las legislaciones cicloinclusivas en diversos países de la región. Por otro lado, durante 2009 realizamos el trabajo de documentación de experiencias exitosas de las agrupaciones latinoamericanas promotoras del transporte activo, en los InfoGuías para la ciudadanía activa, sobre los temas de educación, legislación y participación ciudadana.

En 2009 pudimos conocer mejor las debilidades y fortalezas de los miembros de la red, así como sus áreas de experticia y también de interés. Algunas agrupaciones ya no participan activamente, pero otras nuevas aparecen con muchas fuerzas y deseos de trabajar de manera conjunta. Además, nuevos grupos nacen en países en que antes no existían agrupaciones (Bolivia, Guatemala) y otros ya existentes se interesan por participar más activamente de la red (Bicitekas, Macleta).

Hoy contamos con una red con presencia en varios países latinoamericanos y conocida por usuarios, activistas y expertos en todo el continente, con diálogo e intercambio permanente entre sus miembros y con otras redes.

3.3.1 Comunicaciones



Durante este año realizamos mejoras sustanciales en las herramientas comunicacionales de la red. Tradujimos el portal web completamente al inglés, y algunas pequeñas partes al portugués. Logramos también que miembros de otras agrupaciones comenzaran a administrar el sitio web, subiendo sus propias noticias. Esto ocurrió con Urubike (Uruguay), Cicloaxion (Perú) y la APQ: Asociación de Peatones de Quito (Ecuador). Sin embargo, la cantidad mensual de visitas al sitio es aún baja, por lo que es necesario seguir posicionando este espacio en la opinión pública.

Publicamos mes a mes el boletín electrónico Ciudad Sustentable, para un público de 1320 actores clave en el continente, y también lo enviamos a 12 listas en Chile y América Latina muy conocidas, como la del proyecto SUTP de GTZ, World Carfree Network en español y Cicloamérica, entre otras. Este boletín incluye siempre las noticias de las organizaciones prociclistas en el continente, sean miembro o no de Sustran LAC, e incluso a funcionado como un canal para hacer contacto con



nuevas agrupaciones, especialmente Bolivia, que de hecho presentó también un artículo impreso en nuestra revista La Voz de la Chimba. La red también contó con cobertura de prensa en medios nacionales masivos y comunitarios de Chile, Uruguay y Argentina. Hoy está en preparación una versión en inglés del boletín Ciudad Sustentable, para comenzar el año 2010 posicionando a la red también en espacios angloparlantes.

Aumentamos nuestra biblioteca virtual sobre transporte sustentable a más de 450 títulos en español, portugués e inglés, transformándola en uno de los referentes más importantes para expertos e interesados en estos temas. Algunos de sus documentos presentan más de 2000 descargas, y son especialmente demandados los artículos del Manual de Diseño Urbano de Ciudad Viva.

Por último, desarrollamos una sección especial en el sitio web de la red, que denominamos “Blogósfera Sustran LAC”. Aquí inventariamos una gran cantidad de blogs sobre transporte activo y movilidad sustentable, para hacerlos disponibles al público interesado en un solo lugar. Hicimos este espacio pues existe una gran cantidad de información fluyendo en la “blogósfera”, que creímos importante rescatar e incorporar a la red, ya que es una verdadera fuente alternativa de información a veces de mucha calidad. La sección cuenta con más de 450 referencias a la fecha y esperamos que siga creciendo con los aportes de otras personas y organizaciones.

3.3.2 Encuentro Sustran LAC Cono Sur: Latinoamérica Pedalea

Visita de Ciudad Viva a Uruguay y Argentina (23 de marzo al 4 de abril)



Como coordinador de la Red Activa Sustran LAC, Tomás Marín visitó a dos de sus miembros en el Cono Sur: *Urubike* en Montevideo, uno de los socios con participación más activa en la Red, y a la *Asociación Ciclistas Urbanos – ACU* de Buenos Aires, que hasta el momento mantenía una intervención más bien esporádica.

En Uruguay tuvimos una reunión oficial con la División de Planificación Estratégica de la Intendencia Municipal de Montevideo, para tratar temas de infraestructura cicloinclusiva y BRT (Transantiago), solicitaron el Manual de Diseño Urbano de Ciudad Viva y se mostraron interesados por las capacitaciones de I-CE. En el ámbito académico, nos reunimos con un grupo de investigación de la Universidad de la República del Uruguay que preparaba un estudio para recabar la

perspectiva de los ciclistas con miras a su incorporación en los planes de mejoramiento de ciclovías y servicios para ciclistas en la ciudad. Los académicos se mostraron interesados en participar en una eventual red académica latinoamericana (Feet & Fiets Lab). Posteriormente, Tomás realizó una charla abierta en la Universidad, donde se generó un diálogo interesante entre ciclistas y académicos. Además, estuvimos presentes en la cicletada mensual que *Urubike* realiza hace ya varios años, lo que permitió un intercambio más cercano con los miembros de la organización. La noticia de la visita llegó a los medios y fuimos invitados a un programa de televisión donde presentamos a la red.

En Argentina, nos reunimos representantes de *ViaCiclo*, *Urubike* y *Ciudad Viva* con la agrupación miembro en ese país: *ACU*. Participamos del XV CLATPU, con una presentación de *ViaCiclo* (por Roberta Raquel) sobre el BPP de I-CE y la Red Activa Sustran LAC. También pudimos asistir a una audiencia pública de la legislatura porteña, acompañando a *ACU* en su lucha por garantizar por ley un número mínimo de estacionamiento de bicicleta en los garajes públicos para auto. En esta ciudad realizamos el Encuentro Sustran LAC – Cono Sur. Organizado por *ACU*, la cita se realizó en la Reserva Ecológica Costanera Sur, en la costa de Buenos Aires, un área de gran valor patrimonial y ecológico para la ciudad. Asistieron los miembros de Florianópolis (*Viaciclo*), Montevideo (*Urubike*), Santiago (*Ciudad Viva*) y Buenos Aires (*ACU*). Cada agrupación presentó sobre la situación del transporte activo en su ciudad y el trabajo realizado para su promoción/inclusión. Además asistieron miembros de la agrupación argentina de ciclo-turismo “Amigos del Pedal”, un representante de la Intendencia de Mar del Plata, un representante de la Universidad de Mar del Plata y un asesor del diputado provincial Pablo Failde, autor de la ley del bicing para la ciudad de Buenos Aires. También presentó Jan van der Grift, representante de I-CE.

3.3.3 Mes del Transporte Activo

Visita de la APQ a Chile (28 de agosto al 10 de septiembre)

Karina Gallegos, presidenta de la Asociación visitó Chile para generar conciencia sobre los derechos y deberes de los caminantes en Chile (en Santiago, un tercio de los viajes diarios se hacen a pie), invitando a la conformación de una agrupación afín, que incorpore a los vecinos y vecinas de diversos lugares en la lucha por mejores espacios peatonales para el desplazamiento y el encuentro ciudadano. También quisimos ir preparando el camino para las celebraciones del Día Mundial Sin Autos, organizadas por el Centro de Bicultura, ya que la APQ viene celebrando la Semana de la Movilidad en Ecuador hace ya varios años.



Karina participó de las jornadas del Proceso Participativo sobre el Plan Maestro de CicloRutas y evaluamos las posibilidades de desarrollar talleres similares para los caminantes, a partir de su experiencia en Quito. La representante de la APQ visitó también Valparaíso, invitada por las agrupaciones ciudadanas de esa ciudad para compartir experiencias en el Seminario Taller Participación para la Incidencia. Fue una invitada especial en la ceremonia de premiación de la exposición de arte del IV Festival de Bicultura de Santiago (Expo Arte y Bicicleta). Finalmente, Ciudad Viva realizó una tertulia ciudadana sobre “Promoción de la caminata y desincentivo al uso indiscriminado del automóvil” en la que hicieron presentaciones Karina y Luis Rizzi, académico de la Universidad Católica de Chile. En esa ocasión se formó un grupo de XX personas interesadas en seguir trabajando sobre los derechos de los peatones, pero hasta el momento no se ha formado una agrupación ciudadana propiamente tal.

3.3.4 Infoguías para la Acción



Cada InfoGuía enfoca un tema, una actividad o un desafío que vamos enfrentando en el día a día de nuestras actividades en pro del transporte activo. Se puede revisar paso a paso en el espacio web, o se puede bajar todo en formato de manual pdf, según lo que mejor te funcione. Basados en el trabajo de los últimos años, realizamos tres Info-kits para la acción: sobre Escuelas de Bicicleta, sobre el Proceso Participativo de CicloRutas en Santiago y sobre Legislación para el Transporte Activo. A continuación detallamos el contenido de cada infokit:

- **Escuelas de Pedaleo: el primer paso hacia la libertad.** Recoge las experiencias de escuelas para enseñara a andar en bicicleta a personas adultas, especialmente mujeres, de grupos ciudadanos en Brasil, Ecuador, Perú y Chile. Además, entrega pautas básicas que hay que considerar si se pretende comenzar una escuela. Por último, recoge las sugerencias de expertos y expertas de todo el continente.
- **Creando un Plan Maestro con Participación Ciudadana: la experiencia de Santiago.** En este infokit, compartimos una experiencia innovadora realizada en Santiago Chile, donde usamos una estrategia de unidad y cooperación ciudadanía – gobierno para mejorar el Plan Maestro de CicloRutas de esa ciudad. Esperamos que esta experiencia pueda ayudar a otras organizaciones ciudadanas y gubernamentales a mejorar las relaciones entre los actores claves, para poder llegar a un Plan Maestro que realmente represente lo mejor en lo técnico y en relación a las necesidades de las personas.

- **Legislación para el transporte activo: enfrentando el desafío.** Toma las experiencias de Ecuador, Perú, Argentina y Chile respecto de modificaciones legales para leyes más amables con lo movilidad a tracción humana, especialmente ciclistas, pero también peatones y discapacitados. Señala que más allá de la metodología de incidencia a utilizar, la participación ciudadana es el eje fundamental a la hora de generar una buena propuesta y lograr una tramitación y aprobación expeditas.

Las infoguías están disponibles en una sección especial de www.sustranlac.org, y pueden ser vistos en la página o directamente descargados en formato PDF. Todas tienen un carácter muy didáctico, con gran cantidad de vínculos a otras páginas web, documentación más detallada, fotos, videos y cualquier otro material relevante.

3. COMUNIDADES / PATRIMONIO Y CULTURA

4.1 Bellavista Patrimonio



Durante 2009 Ciudad Viva, la Junta de Vecinos N° 35 Recoleta, y N° 13 “Mario Baeza” Providencia, ambas del Barrio Bellavista, continuaron su trabajo en la defensa del vecindario y la protección de la calidad de vida que este les brinda a sus habitantes. Una de las peores razones que han afectado a los vecinos y vecinas es la provisión sin resguardo de patentes de alcohol a locales comerciales, especialmente por la Municipalidad de Recoleta. El resultado es que no se respetan las zonas residenciales, y más bien se privilegia la proliferación de discotecas o cabarets. Ciudad Viva solicitó un listado de las patentes de alcohol otorgadas por las municipalidades, como un insumo para posibles proyectos que enfrenten este problema desde la participación ciudadana.

En este mismo marco, un grupo de voluntarios de Ciudad Viva y las Juntas de Vecinos desarrolló una propuesta de Gestión del Espacio Público para Pío Nono, que fue entregada a las municipalidades. Este documento hace una propuesta concreta para adecuada gestión del Paseo Pío Nono, para normar el uso del espacio comercial, y los usos peatonales, de bicicletas, etc; y también propone regular la colocación de publicidad, mobiliario, equipamiento y actividades permitidas.

Por otro lado, uno de los grandes resultados en materia de asociatividad fue la formación de la Junta de Vecinos N° 34 “Andrés Bello” de Patronato, que se ha transformado en un gran aliado en esta causa. Una de las actividades conjuntas realizadas con esta organización fue el primer Carnaval del Barrio La Chimba (en octubre 2009), en que nos tomamos las calles del barrio en una diversidad de colores y alegría.

Sin embargo, enfrentamos también grandes desafíos, específicamente la batalla contra la Universidad San Sebastián y el nuevo campus que han construido en el barrio sin ninguna medida de mitigación ni tomar en cuenta la opinión de los vecinos y vecina, y por otro lado la campaña para que Bellavista sea declarada Zona Típica por el Consejo de Monumentos Nacionales.

4.1.2 Campaña Domicidio: Bellavista a punto de morir

<http://domicidio.ciudadviva.cl>

Desde hace dos años que la comunidad del Barrio Bellavista lucha por develar las causas de un proyecto tan devastador – y tan fuera de lugar – como el proyecto de la inmobiliaria de la Universidad San Sebastián. Partió tomándose la manzana entera entre Pío Nono-Dardignac-Bellavista-Ernesto Pinto L., argumentando, cuando le convenía, que era un solo predio, para acogerse a las normas como “conjunto armónico”, o que era dos predios distintos (Universidad San Sebastián, tres torres en altura), según la ocasión.

Además, a pesar de ser un megaproyecto urbano en un barrio patrimonial, a escala humana, la Comisión Nacional de Medio Ambiente Región Metropolitana permitió que pasara por el sistema sólo con una Declaración, y no un Estudio, de sus Impactos Ambientales. Y en esa Declaración (DIA), la empresa universitaria no reconoce la complejidad de los impactos de su proyecto: unos 3.000 alumnos en una zona ya saturada y con graves problemas de abuso de alcohol, inseguridad, tráfico de drogas y gestión de espacios públicos, y los más de 2.000 residentes de las torres. A esto se suma la destrucción de la ciclovía de Pío Nono, que tanto trabajo costó ganar a la comunidad.

Pero las preguntas acerca de las aparentes irregularidades detrás del proyecto son múltiples, y siguen sin respuesta, frente a un actuar poco transparente de parte de la Municipalidad. En este momento el proyecto se encuentra en etapa de revisión por la Contraloría General de la República, por el estudio de abogados Barros, y un Revisor Externo de Arquitectura.



Además, en noviembre 2009 el Consejo de Monumentos Nacionales rechazó, por unanimidad, la instalación de la estatua de 13.5 mts de altura en honor a Juan Pablo II, propuesta por la Universidad San Sebastián y la Municipalidad de Recoleta. Ciudad Viva celebró esta decisión, en tanto el proyecto de la USS nunca ha considerado la participación de la comunidad en el diseño de su propio espacio público, intentando pasar a llevar el rico patrimonio de un Barrio como Bellavista.

En la sesión, los vecinos y vecinas tuvieron la posibilidad de hablar, representados por Juan Eduardo Donoso de las Juntas de Vecinos Bellavista Recoleta, Bellavista Providencia y Patronato, y Director de Ciudad Viva; Josefa Errázuriz, directora de Ciudad Viva y presidenta de la Unión Comunal Providencia; Amanda Gaete, presidenta del Centro de Alumnos de Derecho de la U. de Chile y el Concejal de Recoleta, Juan Antonio Pastén.

Los 11 consejeros del CMN escucharon también la defensa del proyecto por parte del arquitecto Cristián Boza, quien está a cargo del proyecto y es Decano de Arquitectura de la Inmobiliaria U. San Sebastián (USS), y la alcaldesa de Recoleta, Sol Letelier.

4.1.3 Campaña Bellavista Zona Típica

La comunidad de Bellavista ha presentado más de 2.500 firmas en apoyo a su solicitud de la declaración de Zona Típica a este barrio de patrimonio popular, creativo, tangible – en sus viviendas obreras, e intangible, en su forma de vida colaboradora y ciudadana.

Para 2010 se preparó una nueva presentación ante el Consejo de Monumentos Nacionales, argumentando la necesidad de una declaratoria de Zona Típica para Bellavista, que permita evitar futuros atropellos de la comunidad y a su vez permitirle a esta la gestión sustentable y en defensa de lo patrimonial de su propio territorio.



4.2 Asociación Chilena de Barrios y Zonas Patrimoniales

La Asociación surgió el 15 de agosto 2009, respondiendo a la necesidad de las comunidades de convocarnos, de manera de proteger nuestro patrimonio, facilitar la participación ciudadana y la cooperación horizontal entre nosotros. La reunión inaugural se realizó en la sede de Ciudad Viva.

Partimos en respuesta a una iniciativa de “Los Vecinos por la Defensa del Barrio Yungay” y luego del Primer Seminario sobre gestión patrimonial y participación ciudadana, realizado el 28 y 29 de mayo 2009 en Santiago y Valparaíso. Nos autoconvocamos 18 agrupaciones, cada uno desde su propio quehacer, su propia identidad, su propia experiencia. En común, nos preocupamos por cómo se hace ciudad y como se protege o desprotege, redes sociales vitales para la salud de cada comunidad.

Los objetivos de esta red son:

- ✓ Defender y desarrollar el patrimonio cultural de Chile, no sólo en las zonas reconocidas por el Estado, sino en aquellas que los vecinos consideren con valor patrimonial;
- ✓ Colocar en la Agenda Pública el concepto amplio de patrimonio;
- ✓ Ser un interlocutor válido ante las autoridades locales, regionales y nacionales;
- ✓ Promover la cooperación horizontal entre las comunidades patrimoniales;
- ✓ Promover la defensa del patrimonio nacional en lugares donde no existen organizaciones para estos fines, el estímulo a sectores desencantados y el alzar la voz donde proyectos de alto impacto se están realizando sin contrapeso ni oposición;
- ✓ Crear una red nacional, involucrando al mundo urbano y al mundo rural. La red es abierta a personas, a organizaciones y a quienes detenten cargos de representación popular.



Para esto, la Asociación se orienta, entre otros, a los siguientes ejes en lo social, lo económico y lo legal:

- ✓ Subsidios que ayuden a la mantención y restauración de los inmuebles patrimoniales;
- ✓ Protección legal para el resguardo del patrimonio arquitectónico a través de la declaratoria de nuevas zonas típicas;
- ✓ Participación de las comunidades en el Consejo de Monumentos Nacionales, con derecho a voz y voto;
- ✓ Avanzar en un conjunto de caminos paralelos (inmediatos, a mediano y también a largo plazo), en pos de los fines de la Asociación. Por ejemplo, por un lado enfrentar contingencias puntuales y por otro bregar por la consolidación de programas de educación cívica y patrimonial en el sistema escolar;
- ✓ Profundizar las redes de distintos barrios y comunidades: Hermanamiento de Barrios;
- ✓ Recuperar el lazo vecinal, fundamental para el tejido social;
- ✓ Apoyar los procesos en los cuales las organizaciones han logrado torcerle la mano a la autoridad, fomentando el empoderamiento y la constancia en el trabajo vecinal o comunitario;
- ✓ Creación de un Observatorio de las Inmobiliarias que saque a la luz pública su historial, quienes las integran y sus relaciones con los estamentos políticos;
- ✓ Identificar puntos emblemáticos, tangibles e intangibles, que están en riesgo en los diferentes Barrios y Zonas Patrimoniales, para que la Asociación realice una campaña de defensa coordinada de estos;
- ✓ Involucrar a la gente en la gestión de las zonas típicas. Haciéndoles partícipes de su desarrollo se evita que los habitantes originales vayan siendo desplazados;
- ✓ Utilizar los espacios públicos (plazas, sedes sociales, centros comunitarios, etc.) para educar a las personas acerca del patrimonio. Esto incluso en los nuevos conjuntos habitacionales, con el fin de fomentar también nuevas identidades barriales;
- ✓ Emprender acciones en el plano legislativo, trabajando junto a parlamentarios que estén interesados por el tema del patrimonio.

Ciudad Viva es miembro activo de la Red, representada principalmente por su Directora Josefa Errazuriz, quien es también Tesorera de la Asociación. Entre los hitos del trabajo de la red están: organización de un debate presidencial sobre patrimonio y posterior reunión con algunos presidenciables, formación del Consejo Ciudadano del Patrimonio, defensa de la declaración de Zona Típica del Pueblo de los Canteros de Colina, rechazo oficial del Consejo de Monumentos a la instalación de la poco armoniosa estatua de Juan Pablo II en el Parque Gómez Rojas, acción pública para agilizar la tramitación de algunas zonas típicas en el CMN, entre otras.

4.3 Ciudades Justas y Sustentables: Red Latinoamericana y Red Chilena

Primer encuentro de la Red Latinoamericana de Ciudades Justas y Sustentables (Valdivia, noviembre 2009). Entre el 25 y 27 de noviembre participamos en Valdivia el primer encuentro de la Red Latinoamericana de Ciudades Justas y Sustentables, representados por Patricio Lanfranco, director de Ciudad Viva, y Magdalena Morel, encargada del Centro de Transporte Activo. Estuvimos junto a diversas agrupaciones de la sociedad civil de Argentina, Brasil, Colombia, Paraguay, Perú, Ecuador y Chile. De nuestro país también estuvieron presentes organizaciones de Santiago, Valparaíso, Villarrica, Coyhaique, Castro, Puerto Montt y por supuesto los organizadores de Valdivia, la iniciativa “Nueva Región Cómo Vamos” (<http://www.losrioscomovamos.cl/>).

Esta Red nació a fines de 2007 y a partir de ese momento comenzó un intercambio de conocimientos y experiencias entre diversas agrupaciones ciudadanas preocupadas por promover un desarrollo urbano justo, democrático y sustentable en América Latina. Algunas de las iniciativas vinculadas a la Red trabajan en procesos de seguimiento a la calidad de vida y a la gestión pública en nuestras ciudades, tomando como referente la experiencia de Bogotá Cómo Vamos y del movimiento Nossa Sao Paulo.

En este primer encuentro de la Red, y gracias a la diversidad de iniciativas y aproximaciones, se dio un rico intercambio de experiencias ciudadanas y estrategias de incidencia en las políticas públicas. Compartimos la experiencia de Ciudad Viva en trabajo



ciudadanía – gobierno – sector privado con iniciativas como la gestión del barrio Bellavista, la remodelación de Pío Nono y el Plan Maestro de Ciclo Rutas para la Región Metropolitana.

Pudimos ver de cerca el excelente trabajo que están haciendo en la nueva región de Los Ríos, estableciendo un proceso de monitoreo ciudadano a la gestión pública, basado en un trabajo previo de diagnóstico y planificación territorial participativa y apoyado por un fuerte componente técnico. La comunidad definió lo que es “calidad de vida” en su territorio a través de talleres comunales, y a partir de eso se definieron los temas clave a monitorear.

El encuentro culminó con el “Primer Seminario Latinoamericano de Iniciativas Ciudadanas de Monitoreo a la Gestión Pública”, evento abierto a la comunidad y donde iniciativas como Nossa Sao Paulo (Brasil), Medellín Cómo Vamos (Colombia), Midamos (Asunción, Paraguay) y Nuestra Córdoba (Argentina) presentaron sus experiencias. Nueva Región Cómo Vamos presentó sus avances en la generación de indicadores de calidad de vida a partir del trabajo participativo y técnico desarrollado durante el 2009. El Seminario terminó con la firma de un acuerdo en temas clave definidos por la Red Ciudadana Nueva Región Cómo Vamos por los candidatos al parlamento.

Cuarto Encuentro de Ciudades y Territorios Justos y Sustentables de Chile (Valparaíso, enero 2010).



Entre el 20 y el 22 de enero participamos en el cuarto encuentro de Ciudades y Territorios Justos y Sustentables de Chile, organizado por dos organizaciones amigas de Valparaíso: Territorio Sur y Ciudadanos por Valparaíso, con el apoyo de la Fundación Avina. Ciudad Viva estuvo representada por Josefa Errázuriz, directora de Ciudad Viva, y Magdalena Morel, quienes participaron del encuentro junto a representantes de agrupaciones de Villarrica, Valdivia, Curacautín, Cauquenes, Coihaique, Los Andes, Cuenca (Ecuador), además de los dueños de casa de Valparaíso.

Realizamos un intenso trabajo de definición de objetivos y metas de la Red, y se produjo un plan de trabajo para el 2010. Como Ciudad Viva presentamos nuestro proyecto de Ciudadanía Activa, cuyos objetivos y actividades coinciden con muchas de las inquietudes de las organizaciones que participan de esta red. Participar de esta red nos permitirá enriquecer mucho el trabajo de Ciudadanía Activa 2010-2011.

El encuentro con Valparaíso también incluyó espacios de encuentro con actores locales, lo que fue muy enriquecedor y de un valioso aprendizaje para nosotros, ya que pudimos interiorizarnos más de los procesos y desafíos que tienen nuestros socios del proyecto Ciudadanía Activa.

El encuentro finalizó con el seminario “Experiencias y desafíos de la ciudadanía para la democratización de la agenda y gestión pública”, donde Josefa Errázuriz presentó la experiencia de Ciudad Viva en estos temas. Además, hubo ponencias y diálogo con Gonzalo de la Maza (Director Programa Innovación y Ciudadanía) y Alvaro Ramis (Presidente de la Asociación Chilena de ONGs ACCIÓN).

4. COMUNICACIONES

5.1 Libro: El Plan Maestro de CicloRutas del Bicentenario

Hacia fines de 2009, tuvimos la posibilidad de realizar una publicación conjunta entre el Gobierno Regional de Santiago, Ciudad Viva y I-CE, en la que pudiéramos documentar el trabajo realizado desde 2007 entre ciudadanía, gobierno y los expertos internacionales. Se trata de una publicación de 60 páginas y 500 ejemplares, redactada básicamente por Lake Sagaris y textos adicionales de Héctor Olivo y el equipo de Ciudad Viva. En ella se presentan los principales avances en el trabajo de Santiago por ser una ciudad más cicloinclusiva, especialmente del proceso participativo en el Plan Maestro de CicloRutas. Fue publicado en marzo 2010.



5.2 La Voz de la Chimba

El 2009 publicamos dos números de La Voz. La edición de otoño (marzo) tuvo por tema central el Día Internacional de la Mujer y el número de primavera (noviembre) trató, por un lado, el problema de la instalación de la Universidad San Sebastián en el Barrio Bellavista y, por otro, el fenómeno del Cambio Global, aprovechando la Conferencia global en Copenhague.

Es importante señalar que este año se decidió cambiar el formato en el que se venía produciendo La Voz desde hace ya varios años. Es así como nos pasamos a un formato tabloide, tipo periódico, que nos permitió, por un lado, abaratar los costos de producción, y por otro, incluir mayor información, al contar con más espacio. Tuvimos una buena evaluación por parte de la comunidad a este cambio.

La Voz siguió instalándose con fuerza como un medio de comunicación eminentemente ciudadano, ampliando su llegada a nuevas comunidades, gracias al trabajo en el Plan Maestro así como la asociatividad generada por el proyecto Ciudadanía Activa. Sin embargo, todavía está pendiente la profesionalización de su distribución para garantizar con más solidez que esta voz ciudadana llegue a los oídos de cada vez más personas. Para 2010 debutará un nuevo comité editorial, más representativo de la nueva etapa de trabajo en que nos encontramos.



5.3 Boletín Ciudad Sustentable

Publicamos 10 números de nuestro boletín electrónico (enero a noviembre, exceptuando febrero) y un número especial impreso que fue repartido en las diversas actividades de I-CE en julio. Durante 2009, el boletín amplió su nivel de cobertura a nivel tanto nacional como internacional, alcanzando un de 1320 actores clave en el continente, y también lo enviamos a 12 listas muy conocidas en Chile y América Latina, como la del proyecto SUTP de GTZ, World Carfree Network en español y Cicloamérica, entre otras. Publicamos noticias relevantes especialmente sobre transporte activo, pero también mucho sobre patrimonio, cultura, vida verde y comunidades. Para 2010 está pendiente la elaboración de una versión anual en inglés, para abrirnos la puerta y presentarnos ante el mundo angloparlante.

5.4 Portal web ciudadviva.cl

Realizamos una monumental transformación de nuestro sitio web, aumentando significativamente la cantidad de información disponible y también su nivel de cobertura. Actualizamos noticias por lo menos semanalmente, pero muchas veces día a día, según el nivel de aprendizaje. Además, incorporamos nuevas secciones, representativas de nuestro trabajo y pusimos a disposición herramientas y documentación clave para otras agrupaciones e individuos interesados. Con todo esto, logramos doblar la cantidad de visitas al sitio, que desde hace un tiempo venía a la baja. Todavía queda mucho por hacer para seguir llegando con nuestro mensaje a través de esta herramienta, aumentando más aún su nivel de uso, sin embargo, ya contamos con una sólida base para avanzar en esto. Queremos que nuestro sitio web sea un gran portal ciudadano que se transforme en un referente obligado y fuente de apoyo para otras organizaciones en Chile y América Latina.



5. CENTRO DE URBANISMO CIUDADANO

6.1 Ciclo de tertulias

Para 2009 decidimos realizar un Ciclo de Tertulias Ciudadanas con nuestra comunidad, aprovechando la presencia de distintas visitas, tanto nacionales como extranjeras. De esta manera desarrollamos un espacio para la conversación abierta sobre variados temas ligados al urbanismo ciudadano y los movimientos sociales, como una forma de promover la asociatividad en nuestro país. Entendemos que la profundización de la democracia es un proceso que pasa sobre todo por el aprender a dialogar de manera constructiva, por lo que creemos necesario replicar estos espacios locales a lo largo de todo Chile.

❖ **Derechos Humanos: El Juez y el General (Viernes 24 de abril).** Este ciclo comenzó con una muestra del documental “El Juez y el General”, exitoso film de nuestro Director Patricio Lanfranco, que ha recopilado premios y distinciones por todo el mundo. Luego de ver el documental, tuvo lugar a una amena e interesante conversación con el propio Juan Guzmán, con Patricio Lanfranco, co-director del film, y el escritor nacional Darío Oses. Dicho diálogo fluyó por diversas temáticas relativas al respeto de los Derechos Humanos en Chile, tanto en su historia como en la actualidad, permitiéndonos reflexionar sobre la capacidad de los sujetos para remontar las adversidades que la historia les plantea.

❖ **Movimiento y vida: diseño para una ciudad más sustentable (Martes 7 de julio).** Para esta tertulia nos trasladamos al Centro de Formación Técnica del Medio Ambiente: IDMA, para un espacio de diálogo que llamamos "Movimiento y vida: diseño para una ciudad más sustentable" con Tom Godefrooij y Jeroen Buis, de la misión holandesa de I-CE y el profesor de la Universidad de Toronto, Paul Hess. En esta ocasión pudimos soñar con modelos de ciudad más sustentable y conocer las experiencias que se están desarrollando en otras partes del mundo para lograr este objetivo, especialmente vinculadas a la promoción del transporte activo.



❖ **Taller en Métodos de Estudio para el Transporte Activo (Jueves 9 de julio).** El profesor de la Universidad de Toronto, experto en diseño y planificación urbana, Paul Hess realizó un taller de capacitación sobre una metodología de estudios participativos sobre ambientes y actividad peatonal que ha desarrollado con mucho éxito en Canadá.

❖ **Profundización de la Democracia (Miércoles 15 de julio).** Realizamos la tertulia "Profundizando la democracia", en que visitó nuestra sede el profesor Alberto Ford, Doctor en Ciencias Sociales de FLACSO, docente e investigador en la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Rosario, Argentina; quien está a cargo de un Congreso que se realizará el próximo año (mayo 2010), sobre aprendizaje de ciudadanía y democracia participativa: Rosario 2010 “Profundizando la Democracia como forma de vida”.

❖ **Bellavista en la Mira (Miércoles 22 de julio).** El encuentro "Bellavista en la Mira", fue una ocasión para que los pasantes que Ciudad Viva envió de visita a Bogotá, como parte del Premio Buenas Prácticas en la Gestión del Territorio que recientemente ganamos, pudieran contar a la comunidad de su experiencia. Así pudimos informarnos y hacer preguntas a Soledad Rodríguez, de la Municipalidad de Recoleta, y Tomás Carvajal, arquitecto y socio de Ciudad Viva, ambos actores clave del proceso de renovación de Pío Nono, que pudieron vivenciar otras experiencias de participación en Colombia. Dado que logramos congregarnos un importante grupo de vecinos activos, pudimos conversar también sobre los nuevos desafíos que enfrenta nuestro



querido Barrio Bellavista.

❖ **Promoción de la caminata y desincentivo al uso indiscriminado del automóvil (Martes 8 de septiembre).** Contamos con presentaciones de Karina Gallegos, sobre el trabajo de la APQ, y de Luis Rizzi, profesor de Ingeniería de Transporte y Logística de la Universidad Católica de Chile, quien mostró un interesante y novedoso enfoque para la seguridad vial peatonal. Además, formamos un grupo de 14 personas interesadas en trabajar el tema acá en Santiago, iniciativa que comienza a tomar fuerza a partir de ahora.

❖ **Legislación para el Transporte Activo (Miércoles 23 de septiembre).** La iniciativa de la Ley de la Bicicleta generó diálogo y hasta polémica entre los distintos actores interesados en la promoción del transporte activo, por lo que quisimos sentarnos a conversar sobre el tema, evaluando el proyecto del Ejecutivo en base a la propuesta original de Ciclistas Unidos de Chile y conociendo buenas prácticas en materia legislativa a nivel internacional. Tomás Marín, del Centro de Transporte Activo de Ciudad Viva, hizo un relato de la trayectoria que ha tenido esta iniciativa, desde su origen en el Festival de Bicultura, pasando por su preparación por dirigentes de CUCH y finalmente el nuevo informe elaborado por el Ejecutivo. Luego pudimos escuchar sobre el trabajo de sistematización realizado por el profesoy y ciclista Otto Lührs, de la Universidad Austral, quien realizó un cuadro comparativo entre las demandas originales de los y las ciclistas frente al actual proyecto, y además nos contó sobre los vaivenes históricos que han tenido los intentos por normar el uso de la bicicleta en el mundo. Posteriormente pudimos contar con observaciones de Carlos Felipe Pardo, Colombia Country Director del Institute for Transportation and Development Policy, quien también nos contó sobre su experiencia sobre el tema en Bogotá. A todo esto le siguió una conversación abierta sobre los problemas que debería atacar una regulación del transporte activo en nuestro país, en una perspectiva amplia referida sobre todo al ámbito cultural.



❖ **Género y Transporte Activo (Sábado 24 de octubre).** Tuvimos el placer de recibir en Chile a Anvita Arora, arquitecta y planificadora de transporte, quien viajó desde India, Nueva Delhi, para compartir en Chile sus vastos conocimientos en dimensiones sociales del transporte urbano. Dentro de las varias actividades en que participó durante su estadía en Chile, tuvimos el placer de compartir una agradable y extensa tertulia, enfocada en la temática de género y transporte sustentable. En esta oportunidad pudimos profundizar nuestros conocimientos de género/transporte, además de discutir, contrastar, ampliar nuestro horizonte frente a otras realidades. También aprovechamos esta ocasión para socializar los resultados de la investigación “Mujer, ciudad y bicicleta”. Se congregó a amigas de nuestras organizaciones y simpatizantes de nuestro quehacer, para que participaran de este encuentro.

❖ **Muestra documental “Vicuña” y homenaje a Juan Pablo Langlois (Miércoles 9 de diciembre).** Fiel a su historia cultural y patrimonial, vecinos de Bellavista disfrutaron de este interesante documental, presentado en el Festival de Cine B 2008, realizado en honor a uno de nuestros vecinos destacado, gran artista nacional y defensor del Barrio. Fue el momento para disfrutar de una excelente producción y encontrarse también con los vecinos y vecinas. Contamos con la presencia de su directora y el protagonista, Camila y Juan Pablo, que fueron homenajeados por la comunidad.

6.2 Grupo de Trabajo Manual de Diseño

🚲 **Sesión Estacionamientos (jueves 2 de abril).** Revisión final de este capítulo, hoy publicado en nuestro sitio web.

🚲 **Sesión Secciones (miércoles 17 de junio).** Revisión final de este capítulo, hoy publicado en nuestro sitio web.

🚲 **Sesión Seguridad vial para peatones y ciclistas (miércoles 5 de agosto).** Como parte de su trabajo en un Manual de diseño urbano cicloinclusivo, el Grupo de Trabajo realizó una sesión especial sobre el tema de seguridad de tránsito y los últimos conocimientos relevantes en este campo. En la ocasión presentó José Ignacio Molina, de Diseño Industrial, de la Pontificia Universidad Católica de Chile; Cristián Navas, encargado del transporte activo, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, quien informó de una nueva iniciativa – un Manual de Seguridad Vial para el Transporte Activo – que se está preparando, bajo la dirección de un equipo de cuatro personas; Lake Sagaris, de Ciudad Viva, ofreció un “tour rápido” de algunos de los estudios e informaciones más relevantes.



🚲 **Sesión Revisión del Manual de Recomendaciones de Diseño Vial Urbano (REDEVU)** Tuvimos una sesión especial para que los miembros del Grupo de Trabajo del Manual de Diseño, coordinado por Ciudad Viva, pudieran conversar los temas que les interesan más en detalle con los expertos de I-CE. Tuvimos una invitación muy importante de SECTRA: está en revisión el manual REDEVU que define estándares y otros elementos de toda la red vial de Chile. Por lo tanto, la reunión del Grupo se realizó con los holandeses, Paul Hess, de Canadá, y con el equipo de SECTRA para identificar mejoras al REDEVU, en la que presentaron Eduardo Nuñez, su Director Ejecutivo, y Roberto Fuentes, a cargo del Proceso de actualización del REDEVU. Este taller se desarrolló en el marco del estudio que está realizando SECTRA en conjunto con el MINVU, MOP, MTT, CONASET, FONADIS, UOCT, Transantiago y otros actores.

6.3 Actualización del Plan Maestro

En nuestra sede realizamos dos actividades clave para dar inicio al proceso participativo para un nuevo Plan Maestro de CicloRutas. La **primera Jornada Participativa** de trabajo en la Red de Ciclorutas de la Región Metropolitana, el **sábado 11 de julio**. A modo de cierre de la visita de I-CE, tuvo por objetivo realizar un primer taller piloto, en que un diverso grupo de ciudadanos -ciclistas y caminantes- pudiesen hacer sus propuestas de rutas, identificando hitos relevantes como barreras, intersecciones peligrosas, pendientes, puntos de origen/destino y más. Trabajamos con mapas y cuestionarios, y recibimos también materiales de otras organizaciones: mapas, fotos, videos, etc., que ilustraban lo bueno y lo malo en relación a las rutas para el Transporte Activo en nuestra ciudad. Esta jornada fue la primera de muchas otras, y nos sirvió para probar y mejorar la metodología participativa que diseñamos. Posteriormente hicimos una reunión preparativa con un **grupo de líderes y dirigentes**, tanto vecinales como ciclistas, el **miércoles 29 de julio**, a partir de la cuál nacieron las demás jornadas participativas, que fueron preparadas por los mismos actores locales en cada sector.

6.4 Consejo Ciudadanía Activa

Viernes 28 de agosto. Esta fue una reunión clave para diseñar el proyecto de manera participativa con comunidades representativas de diversos barrios en Santiago y también otras ciudades. En esta ocasión pudimos conversar sobre nuestros sueños como ciudadanía activa para los barrios, los que luego fueron dibujando los objetivos de nuestra propuesta de acción para la Unión Europea. Además pudimos conversar sobre nuestras necesidades como comunidades y sobre lo que cada grupo podía aportar para la comunidad del proyecto. De esta reunión nació el Consejo ciudadano que entregará las directrices para el proyecto con la UE.



5.5 Almuerzos/Cenas de camaradería

Mantuvimos esta tradición de Ciudad Viva, que viene de sus orígenes. Realizamos estas actividades como una manera de seguir fortaleciendo los lazos entre las personas que componen los diversos círculos de participación que dan vida a nuestro quehacer. Además, constituyeron una significativa fuente de ingresos para nuestra organización.

7. CV TRANSPARENCIA

En Ciudad Viva tenemos un fuerte compromiso por una política de transparencia activa, de modo de predicar con el ejemplo en esta materia. Cumplimos estándares internacionales de transparencia para organizaciones de la sociedad civil, y mantenemos una sección especial en nuestro sitio web: www.ciudadviva.cl, sección “CV Transparencia”, donde presentamos nuestras Memorias Anuales y otros informes de nuestros principales proyectos y actividades desde nuestra creación en 2000 y la iniciación de actividades en los años siguientes. Además, contamos con un comité externo de revisión de cuentas. Para más informaciones, les invitamos a visitarnos en nuestro Centro Vecinal.



Inicio
Ciudad Viva
Comunicaciones
CV Transparencia
Servicios
Investigación
Biblioteca
Noticias
Galería de Fotos
Contáctanos

Publicación

El Plan Maestro de CicloRutas del Bicentenario



Home → CV Transparencia →



Inicio de Descargas



Buscar documento



CV Transparencia

Categorías

Archivos

	Coordinadora No a la Costanera Norte	21
	Documentación Interna	10
	Informes	5
	Memorias	7

En esta sección Ciudad Viva presenta sus Memorias Anuales y otros informes de sus principales proyectos y actividades desde su creación en 2000 y su iniciación de actividades en los años siguientes. Para más informaciones, les invitamos a visitarnos en nuestro Centro Vecinal.

	Presentaciones y Articulos	36
--	----------------------------	----

Documentos

Fecha publicación

Ordenado por: Nombre | Fecha | Hits [Ascendente]

Currículum Ciudad Viva



Actualizado el 15 de enero 2010

Hits: 265 18.01.2010

8. HACIA 2010-II: PROYECTO CIUDADANÍA ACTIVA



Buena parte de nuestro trabajo de planificación 2009 consistió en el desarrollo y postulación de un proyecto para la Delegación en Chile de la Unión Europea. Se trata de la acción *Construyendo ciudadanía activa para profundizar la democracia y la sustentabilidad en la Región Metropolitana, de Valparaíso y del Bío Bío, Chile*, en la que llevamos de socios a la Agrupación de Recolectores Ecológicos de El Bosque (AREBO), Centro Cultural El Sitio de Yungay, Organización Ambiental Comunal Ecovirtual (Tomé), Ciudadanos por Valparaíso y la Cooperativa de Trabajo para el Desarrollo Sustentable Territorio Sur (Valparaíso); y de colaboradores a la Junta de Vecinos N° 35 Bellavista Recoleta, ComunActiva Conchalí, Junta de Vecinos N° 13 Mario Baeza, Providencia, y Macleta: Mujeres Arriba de la Cleta.

El proyecto tiene una duración de 24 meses y sus principales objetivos son:

1. Aprendizaje de ciudadanía activa al nivel interno de grupos y de comunidades
2. Reforzar nuestros lazos, capacidades y propuestas, para construir modos más efectivos de interlocución con las autoridades relevantes
3. Desarrollar una capacidad de (auto) investigación ciudadana
4. Documentar, sistematizar y fomentar la difusión y utilización de estos conocimientos por otros actores, a través de una red comunicacional comunitaria,
5. Construir una agenda ciudadana para una gestión más democrática y sustentable de los barrios urbanos

Objetivo específico:

Aprovechar las cualidades de los espacios urbanos territoriales y temáticos para construir una ciudadanía activa, capaz de lograr una sociedad más equitativa, más sustentable y más democrática.

Por otra parte, los principales resultados son:

1. Una Agenda Ciudadana para espacios urbanos más democráticos y sustentables, producto de procesos de reflexión, capacitación mutua y deliberación para nutrir el trabajo colectivo
2. Una malla de comunicaciones comunitarias independiente, inclusiva y representativa de las comunidades participantes del proyecto.
3. Desarrollo de Planes Ciudadanos de gestión local y de desarrollo económico y social, a través de herramientas múltiples y diversas para el ejercicio de la ciudadanía activa y de técnicas participativas de auto-conocimiento y de investigación.

Para 2010 buscamos incorporar nuevos financista del proyecto, como ESRI-Chile, ITDP, Open Society Institute, entre otros.



9. INFORME FINANCIERO

Presentación de Josefa Errazuriz, Tesorera

Como Tesorera de Ciudad Viva, creo que es importante relevar tres reflexiones importantes acerca de nuestras finanzas.

En primer lugar, podemos decir que Ciudad Viva basa una parte importante de su trabajo, fundamentalmente aquel relacionado con las comunidades en el aporte de la importante red de voluntarios que aportan sus horas profesionales a nuestro trabajo. Ese aporte no está reflejado en el análisis financiero. Con propiedad podemos decir que si valoráramos las horas profesionales de este equipo podemos igualar la cifra que, por este mismo concepto, se aporta por parte de los proyectos.

Por otro lado, es importante señalar que la política de trabajo de Ciudad Viva se basa en una lógica de “crecer sin crecer”. Se trata de incidir en los territorios, acompañar los procesos ciudadanos, impulsar nuestros temas sin aumentar los gastos operativos. Lo anterior es posible con una muy buena gestión y cultivando una capacidad profesional “en casa”, de modo de apoyar nuestras iniciativas.

Y por último, Ciudad Viva busca lograr un buen equilibrio entre las demandas ciudadanas y la selección de los socios con los cuales trabajamos. Esta política nos ha permitido contar con socios de excelencia, tanto a nivel nacional como internacional para abordar cada uno de nuestros ejes de trabajo.

9.1 Panorama General y Análisis, Finanzas Ciudad Viva

El análisis de cifras del ejercicio financiero 2009, se basa en los recursos efectivamente recibidos. No se contempla el aporte de la red de voluntarios que convoca Ciudad Viva para realizar su trabajo.

La política de Ciudad Viva es “crecer sin crecer”. Se trata de incidir en los territorios, acompañar los procesos ciudadanos, impulsar nuestros temas sin aumentar los gastos operativos. En resumen los recursos de los proyectos son utilizados totalmente en cumplir los resultados de los mismos. Los recursos de los proyectos son invertidos en los proyectos. Prueba de lo anterior es la baja incidencia que los gastos operativos tienen sobre el total de los gastos.

Ciudad Viva busca lograr un buen equilibrio entre las demandas ciudadanas y la administración de nuestra Corporación de modo de lograr la máxima eficiencia de los recursos. Lo anterior se demuestra en la distribución de nuestros ingresos destinados a gastos operacionales y gastos de asesorías.

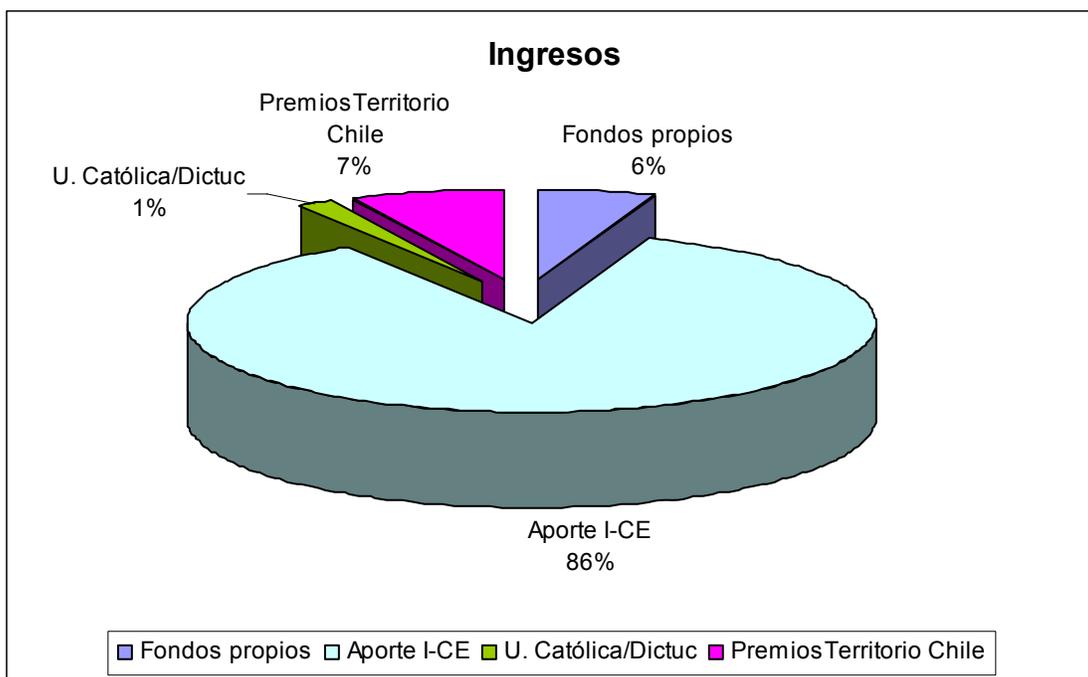
9.1.1 Análisis ingresos 2009

En el año 2009 el trabajo de Ciudad Viva centró fuertemente su trabajo en uno de sus ejes temáticos: transporte activo. Por lo mismo, los aportes vinieron mayoritariamente de un solo socio.

Las iniciativas desarrolladas en los otros ejes temáticos se abordaron principalmente con trabajo voluntario y aportes propios de Ciudad Viva.

También es importante destacar que la mayoría de los recursos provinieron de socios internacionales, como se demuestra en la siguiente tabla.

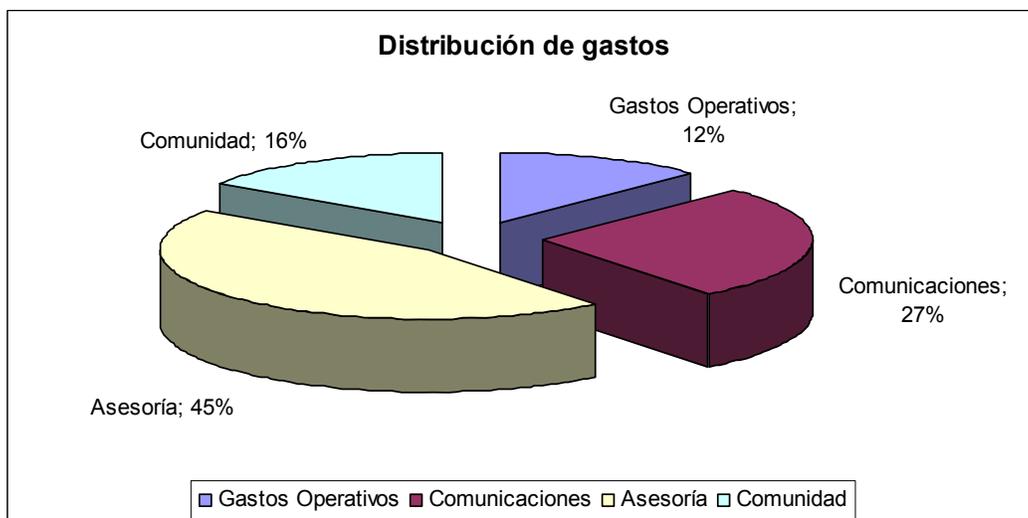
Socios	\$	%
Fondos propios	1.935.373	5,69%
Aporte I-CE	29.055.152	85,46%
U. Católica/Dictuc	510.000	1,50%
Premio Territorio Chile	2.500.000	7,35%
Total	34.000.525	100,00%



9.1.2 Gastos según ítem

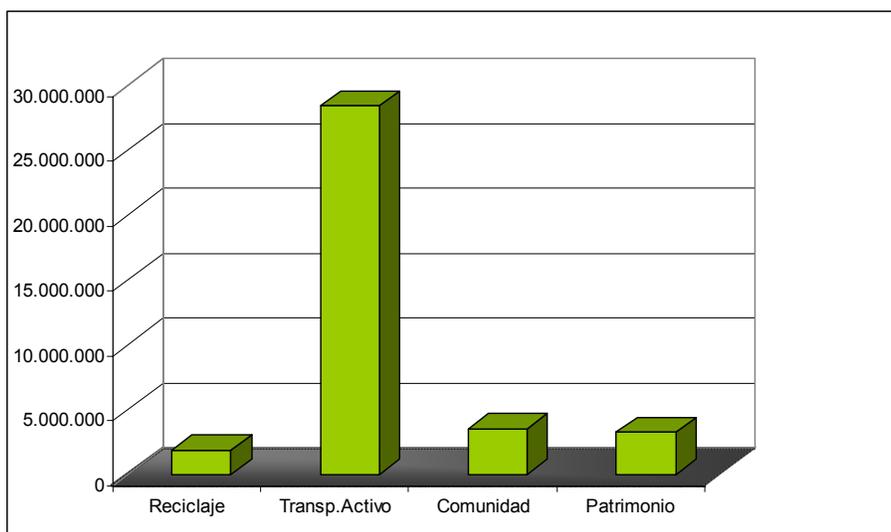
Una preocupación importante de Ciudad Viva, cómo ya ha sido señalado en años anteriores, es la inversión en profesionales. Se trata de potenciar y conservar la experiencia y conocimiento dentro de la casa. La Corporación tiene como política facilitar, coordinar, estimular y potenciar la participación de los voluntarios quienes constituyen una parte importante de nuestra Corporación.

Para Ciudad Viva es primordial la tarea de Comunicación. Los temas ciudadano no constituyen noticias para los medios tradicionales, lo que implica que la difusión, educación y transversalización de los temas y experiencias ciudadanas deben darse a conocer a través de medios propios. De ahí que parte de nuestros recursos estén comprometidos en la publicación de La Voz.



9.1.3 Gastos según eje de trabajo 2009

Tal como se indicara en la relación con los socios, el año 2009 el transporte activo fue el eje principal de trabajo. El trabajo con las comunidades se centró en Bellavista.



9.2 Informes financieros proyectos

9.2.1 Informe financiero proyecto I-CE BPP 2009

Responsable: Magdalena Morel

Ciudad Viva, BPP Financial Report 2009		Chilean pesos CLP				Euros				
1. Base Budget, Active Transport Centre		Months	Monthly	Project total CLP	Total spent Dec 2009 CLP	Project Total Euro	Total spent Dec 2009 Euro	Compromise Jan-Feb 2010 Euro	Total spent BPP 2009 Euro	Balance Euro
1.1	Main staffer March-Jan	10	250.000	2.500.000	2.500.000	3.333	3.333	333	3.667	-333
1.2	Accounting	11	50.000	550.000	550.000	733	733		733	0
1.3	Subtotal, remuner., mensual		300.000	3.050.000	3.050.000	4.067	4.067		4.400	-333
1.4	Taxes, contingency, contrib., (unemp., health, pension)			610.000	598.182	813	798	44	842	-29
	Subtotal staff fees			3.660.000	3.648.182	4.880	4.864		5.242	-362
1.5	Rent of office and meeting rooms	10	160.000	1.600.000	1.600.000	2.133	2.133		2.133	0
1.6	Various (travel, transport, heat, cleanup/refreshments for meetings, campaign materials, etc.)	10	25.000	250.000	250.000	333	333	15	348	-15
1.7	Communication & education (2 issues Voz de La Chimba)*	2	995.000	1.990.000	1.487.500	2.653	1.983		1.983	670
1.8	Manual design	1						293	293	-293
	Subtotal other expenses			3.840.000	3.337.500	5.120	4.450		4.758	362
	TOTAL I-CE BPP 2009 PROJECT EXPENSES			7.500.000	6.985.682	10.000	9.314		10.000	0

9.2.2 Informe financiero proyecto I-CE – Red Activa Sustran LAC 2009

Responsable: Tomás Marín

Living City, Sustran LAC TA Budget 2009 JANUARY-2009 Euro: peso 750			Chilean pesos		Total spent to date 2009 CLP	Total budget EUROS	Total spent EUROS
		Months	Monthly	Project total	Total Gastos	Total	
1,1	Main staffer Feb-June, fulltime: half CV BPP; half SustranLAC, 2008 wages	5	400.000	2.000.000	2.000.000	2.667	2667
1,2	Main staffer July-Dec, fulltime: half CV BPP; half SustranLAC, 2009 wages	6	425.000	2.550.000	2.975.000	3.400	3967
1,3	External accountant	11	50.000	550.000	600.000	733	800
	Subtotal, remun., mensual			5.100.000	5.575.000	6.800	7433
1,4	Taxes, contingency, contrib., (unemp., health, pension)	20%		1.020.000	973.934	1.360	1299
	Total wages			6.120.000	6.548.934	8.160	8732
1,5	Internet development	1	1.000.000	1.000.000	692.400	1.333	923
1,6	Various (travel, transport, heat, cleanup/refreshments for meetings, etc.)	10	25.000	250.000	222.594	333	297
1,7	Information kit: Laws & Policy, Influencing the Political Process (design)*	1			0		0
1,8	Information kit: Complain Praise and Propose Campaigns*	1			0		0
1,9	Information kit: Cycling Schools for all/for women*	1			0		0
1,10	Visitor from Ecuador's pedestrian association for forum in Chile*	1	450.000	450.000	450.000	600	600
1,11	Travel from Stgo to Buenos Aires and Montevideo, hotel, per diem	1	450.000	450.000	450.252	600	600
	Subtotal assorted investments and other costs			2.150.000	1.815.246	2.267	2420
	TOTAL PROJECT COSTS			8.270.000	8.364.180	10.427	11152
	<i>Minus BPP 2008 carried over to 2009 budget</i>			- 2.490.781		-3.321	-3321
	TOTAL I-CE SUSTRAN LAC 2009			5.860.330		7.706	7831

9.2.3 Estimación aporte de Ciudad Viva al Centro de Transporte Activo

3.1	Living City's contribution				
3.2	Editor-in-chief	4	500,000	2,000,000	2,667
3.3	Computers, camera, laser printer, other office equipment	1	2,000,000	2,000,000	2,667
3.4	Secretarial support	6	300,000	1,800,000	2,400
3.5	Books, print and e-resources, extensive collection			5,000,000	6,667
3.6	Communication & education (additional funds for Voz de La Chimba)*	2	1,000,000	2,000,000	2,667
3.7	Additional promotion materials	2	150,000	300,000	400
	Subtotal Living City (does not include volunteers' contributions)			13,100,000	17,467

9.3 Balance Clasificado de Ciudad Viva

Responsable: Josefa Errazuriz; Contadora: Teresita González

BALANCE CLASIFICADO		
CIUDAD VIVA 2008 - 2009		
ACTIVOS	EJERCICIO ANTERIOR	EJERCICIO ACTUAL
Total Activo Circulante	9.104.115,00	5.479.860,00
Caja	460,00	36.771,00
Banco	7.189.186,00	3.749.878,00
Caja Chica	70.000,00	10.000,00
P.P.M.	645.369,00	14.992,00
P.P.U.A.		1.218.419,00
Clientes	107.100,00	23.800,00
Mecaderias	1.092.000,00	426.000,00
Total Activo Fijo	14.139.792,00	12.398.375,00
Maquinarias y Equipos	20.944.282,00	21.340.316,00
Muebles y Menajes	822.551,00	840.520,00
Herramientas y Útiles	942.031,00	942.031,00
Deprec. Acum. Maq. Y Equipos	- 7.792.626,00	- 9.774.920,00
Deprec. Acum. Muebles y Menajes	- 223.142,00	- 302.875,00
Deprec. Acum. Herramientas y Útiles	- 553.304,00	- 646.697,00
TOTAL ACTIVOS	23.243.907,00	17.878.235,00
PASIVOS	EJERCICIO ANTERIOR	EJERCICIO ACTUAL
Total Pasivo Circulante	1.959.834,00	984.680,00
Documentos por Pagar	549.000,00	562.381,00
Impuesto Retención 2° Categoría	255.555,00	346.072,00
Prestamos Varios	1.090.382,00	
P. P. M. Por Pagar	2.608,00	8.863,00
I.V.A.	24.780,00	67.364,00
Leyes Sociales por Pagar	37.509,00	
Total Patrimonio	21.284.073,00	16.893.555,00
Capital	790.000,00	790.000,00
Revalorización Capital Propio	3.183.384,00	3.183.384,00
Excedente 2005	8.863.995,00	8.863.995,00
Excedente 2007	1.679.325,00	1.679.325,00
Excedente 2008	6.767.369,00	6.767.369,00
Deficit 2009		- 4.390.518,00
TOTAL PASIVOS	23.243.907,00	17.878.235,00