

LA VOZ DE LA CHIMBA



Ciudad Viva

La Voz de la Chimba, una publicación de Ciudad Viva, organización ciudadana fundada por los residentes, los mercados y negocios de la Chimba, para que se expresen todos los que aspiran a una Ciudad Viva, amable y justa con todos sus ciudadanos.

Teléfono: 7373072 - E-mail: info@ciudadviva.cl

Año 05, Número 1 - Mayo 2005

El secreto mejor guardado de Costanera Norte

El que no aparece en ninguna estadística, el que nadie pregunta ni contesta, salvo nosotros: ¿Cuánto costó finalmente Costanera Norte?.



Si Usted pregunta por las estadísticas de Costanera Norte, muy rápidamente sus creadores - incluyendo el Ministerio de Obras Públicas (MOPPT)- le dirán por ejemplo: que se emplearon 650 millones de m3 de Hormigón, (lo suficiente para construir 60 torres de 25 pisos de alto), que se “construyeron” 40 hectáreas de áreas verdes (no dicen cuántas son completamente inútiles, porque son islas de pasto al cual no se puede acceder, o bandejones centrales, que en algunos casos reemplazaron añosos árboles que nunca mas los volveremos a ver); que tiene 244 “estaciones de emergencia” (¿?!); 9 puntos de cobro de peaje y que el costo

de recorrerla será entre \$916.- y \$1800.- dependiendo de la hora.

Aún más, Ud. puede sentirse seguro ahora que no habrá desbordes del río Mapocho, porque se triplicó su capacidad hidráulica y aumentó la velocidad de recorrido con el nuevo “carpetado” del lecho. Me pregunto si ahora la gente que vive más abajo de la zona central tendrá tiempo de refugiarse cuando el Mapocho se encabrite.

¡SILENCIO!.

Páginas 6 y 7

En Bicicleta con Responsabilidad



Los Ciclistas Urbanos tenemos deberes y derechos. Al conocerlos y comprenderlos nos hacemos responsables de la forma en que nos desplazamos.

Página 04.

Transantiago en términos Simples



Transantiago se viene y los cambios ya comienzan en agosto de este año. En este número entregamos las papitas para entender qué involucra este cambio, cariñosamente resumidas para los regalones.

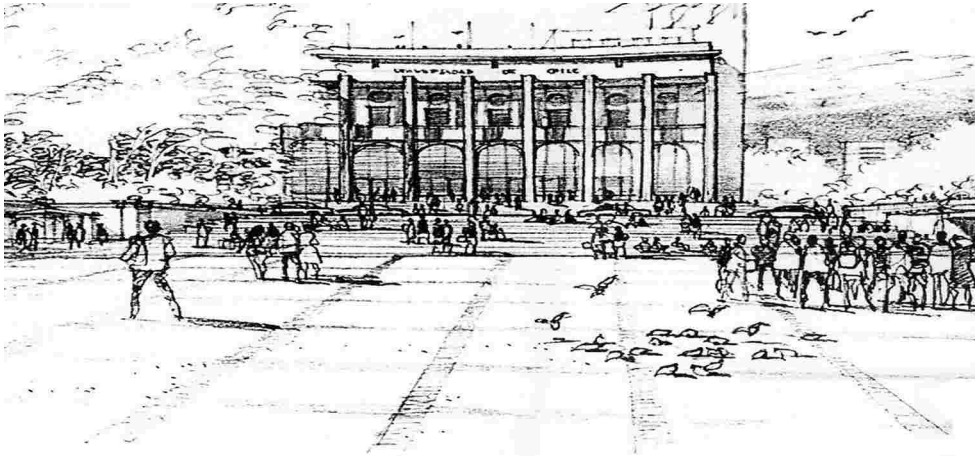
Página 12

¿Qué hacemos con el ruido?

El artículo 19 N°8 de la Constitución Política nos otorga a cada uno de nosotros el derecho de vivir en un medio ambiente libre de contaminación, pero a su vez el artículo 19 N°21 permite el ejercicio de toda clase de actividades económicas que no sean contrarias a la moral, al orden público y a la seguridad nacional, respetando las normas legales que lo regulan.

Páginas 08 y 09

Estacionamientos subterráneos en Bellavista



*Paulina Ahumada,
Municipalidad de Recoleta*

La Municipalidad de Recoleta está impulsando la construcción de estacionamientos subterráneos en parte del subsuelo del Parque Gómez Rojas, frente a la Escuela de Derecho.

La idea es construir, en el espacio bajo la feria, un estacionamiento para 400 o 500 vehículos. Al mismo tiempo, en superficie, renovar la feria artesanal, crear una plaza frente a la Escuela de Derecho, abrir el parque y recuperar así la importancia urbana de este sector, puerta oriente de Recoleta.

Los estacionamientos se harán por la vía de una concesión, como ya se ha hecho en otras comunas. Se espera hacer el proceso de llamado a licitación, que implica aprobaciones de la Seremi de Vivienda

y Urbanismo y de la CONAMA, el 1er semestre del 2005.

Construir estacionamientos significa impulsar el desarrollo de Bellavista: es tener estacionamientos seguros (en un radio de no más de 3 a 4 cuadras), para restaurantes, teatros y galerías, como también para los que trabajan y viven en el sector; y a la vez, abrir la posibilidad de recuperar las calles para los peatones y para una circulación más expedita.

El proyecto de remodelar Pío Nono, va muy unido a esta iniciativa. La idea es sacar los estacionamientos y ampliar las veredas, creando así espacios amplios para mesas y para pasear, pero ofreciendo nuevas alternativas para estacionar.



radio tierra
expresión libre para la ciudadanía 1300 AM

Mayo 2005

Miércoles 04: Un espacio en el Mundo, con Neftali Garrido.

Miércoles 11: Bivicilizate, con Richard William.

Miércoles 18: El arte de conversar, con María Inés Solimano.

Miércoles 25: Arriba 'e la Chancha, con Claudio Olivares.

Radio Tierra 1300 AM.

Participa llamando al 4429635 o al 4429637
Todos los programas son de 16:00 a 17:00
Señal en vivo en <http://www.radiotierra.cl>

Anúnciate en



La Voz de la Chimba es una publicación que cuenta con más de 15.000 lectores, ciudadanos de la zona de Los Mercados, Patronato, Bellavista, Pedro de Valdivia Norte y Santiago en general.

Avisar en La Voz de la Chimba significa llegar a tu comunidad, que la gente conozca la diversidad de servicios y productos con los que cuenta su barrio.

Si estás interesad@, comunícate al 7373072 o envíanos un correo electrónico a info@ciudadviva.cl

Spanish Courses



Escuela Bellavista

www.esuelabellavista.cl - escuela@esuelabellavista.cl
Calle del Arzobispo 0609 - Providencia - Santiago - Chile
Metro Station "Salvador" - Line 1
Phone: (56-2) 732 34 43 - Movil: 9100 29 33

Salón de Belleza Unisex

"Maggie"

Corte de pelo, peinados,
teñido, novias, bautizos.
Inauguramos nuevo espacio
de venta de ropa desde \$4000.

Te atenderemos
como siempre

Dardignac N° 061, Providencia
N° Tel: 737 2461



Video Club y Ciber Café

Arriendo y venta de DVD - VHS,
Grabación de CD

Horario: Lunes a Domingo y Festivos de 11:00 a
23:00 horas.

N° Tel: 732 6091 Ernesto Pinto Lagarrigue 237,
Recoleta

cinerama@terra.cl

El ave fénix de las organizaciones ciudadanas



Lake Sagaris, Editora.

Las organizaciones ciudadanas vivimos de algo tan concreto y tan efémero – un amor a lo colectivo, al bien común, al lugar donde echamos nuestras raíces y vemos a nuestros hijos caminar o andar en bicicleta por primera vez.

Un proyecto financiado con apoyo que viene de aquí y de allá, las cenas mensuales, los remates anuales... por sobre todo, el trabajo voluntario coordinado por un pequeño staff que se esfuerza por asegurar que todos sabemos qué está pasando, dónde está la reunión y como responder frente a un problema y los múltiples desafíos que nos afectan.

Lo importante es hacerse flexible, poder agrandarse y achicarse según los recursos, pero mantener siempre la riqueza de las lecciones aprendidas en tantas luchas presentes y disponibles para todos los grupos que se van formando, los nuevos dirigentes que van llegando, los nuevos ciudadanos que quieren participar.

Es difícil, por supuesto, pero nuestra economía si bien tiene algo de la cotidiana (esa, basada en el dinero) por sobre todo se constituye de lo que algunos llaman solidaridad, o, más modernamente, “capital social”, “capital creativo”. Estas son las redes con las cuales nos enredamos, de amor y a veces odio, de tensiones creativas y debates reales, a concho, duros y difíciles, pero también productivos, tratándose del futuro de nuestro sector.

Ciudad Viva es creación de todos los que luchamos por una ciudad realmente viva, amable y justa con todos sus ciudadanos, hombres y mujeres, jóvenes y nuestras generaciones futuras.

Fundada por las juntas de vecinos de Bellavista, Recoleta, Pedro de Valdivia Norte e Independencia, las asociaciones gremiales de los valientes amigos y amigas del sector de la Vega Central, y muchas, muchas amistades de todas partes de Santiago y del mundo, seguimos en pie, trabajando, con voz en cuello y, a veces, como en este último año, calladamente.

Nuevamente, con mucho cariño y mucho trabajo, levantamos esta Voz, bastante mejorada, producto del trabajo de este último año, apoyada por la Fundación Avina y un creciente grupo de auspiciadores que hace posible nuestra permanencia.

Les invitamos a agregar sus cartas, sus avisos, noticias, ideas, quejas, y sueños a este coro: estamos profundamente de acuerdo con el crítico urbano, Lewis Mumford, quien dijo que la ciudad es una obra de creación colectiva.



Sumario

Educando a los Ciclistas Urbanos

Página 04

Atentado contra el cerro San Cristóbal

Página 05

El secreto mejor guardado de la Costanera Norte

Página 06

Soluciones Ciudadanas: Ruido

Página 09

Protocolo de Kioto

Página 10

Proceso a la información Pública

Página 11

Transantiago en términos simples

Página 12



Editora:
Lake Sagaris

Escriben:
Lake Sagaris
Claudio Olivares
Rodrigo Quijada
Patricio Lanfranco
Donatella Fuccaro
Federico Allendes

Colaboran:
Odecu
ProBono
Ciudad Accesible

Diseño, diagramación, fotografía: Claudio Olivares

Antonia López de Bello 024, Providencia
Teléfono: 7373072
E-mail: info@ciudadviva.cl

¿A medio camino con los arreglos del fin de semana?

Para eso está la Ferretería de nuestro barrio. Su dueña, que además es vecina nuestra solucionará este y otros problemas

Ferretería

Antonia López de Bello 0117
(Plaza Camilo Mori)
Teléfono 7370889

Bazar

Fotocopias, Fax, Artículos Escolares y Oficina, Perfumería, Juguetes y otros.



Bellavista N° 0888, Loc. 5, Providencia.
N° Tel.: 732 1273

Reparadora de Calzado "San Cristóbal"

Reparación de todo tipo de zapatos y carteras.
Compostura de pelotas de fútbol.



Dardignac 29,
Recoleta, Barrio Bellavista.
Tel. 735 4558

En Bicicleta con Responsabilidad

Tenemos deberes y derechos. Al conocerlos y comprenderlos nos hacemos responsables de la forma en que nos desplazamos

por Claudio Olivares, Ciclista Urbano
Arriba e la Chancha

En mis viajes por la ciudad suelo ver “colegas vehiculares” cometiendo malas prácticas o infracciones a la ley. La bicicleta es un vehículo y como tal debe atenerse a la legislación de tránsito vigente, por lo que me es importante señalar las conductas más comunes observadas:

Circulación contra el tránsito

Puede desencadenar un siniestro de tránsito con graves consecuencias para el ciclista, además pone en riesgo a otros que circulan en el sentido correcto ya que deben esquivar al “infractor” desplazándose hacia el flujo vehicular en espacios que sabemos son bastante estrechos.

No respeto de cruces regulados

Semáforos, ceda el paso y discos pare, deben ser respetados.

Circulación por veredas

La bicicleta tiene todo el derecho a circular por las calles. Debes defender este derecho, las calles no tienen dueño. Las veredas son espacio reservado para peatones.

Carencia de luces y reflectantes

La bicicleta debe contar con una luz blanca delantera y una luz roja trasera, también con reflectantes en los pedales, los que puedes reemplazar, en caso que no existan, con amarras reflectantes que permiten asegurar los pantalones para que no se enreden o ensucien con la cadena.



Somos una cantidad importante los que utilizamos la bicicleta como alternativa de transporte. Variadas razones nos han llevado a elegir este excelente vehículo, económicas, ecológicas o simplemente optar por un estilo de vida saludable, sin estrés y privilegiando la independencia.

Al elegir la bicicleta tenemos deberes y derechos. Al conocerlos y comprenderlos nos hacemos responsables de la forma en que nos desplazamos y además mejoramos nuestro desempeño al conducir.

Independiente de las mejoras que sabemos deben implementarse en el entorno urbano, nosotros como usuarios de la bicicleta tenemos mucho que hacer para mejorar nuestra conducción y entregar un ejemplo respecto a las normas mínimas de respeto al utilizar las vías.

Avances del Proyecto Pío Nono

por Lake Sagaris

Han sido largos años de trabajo voluntario de parte de mucha gente, residentes, usuarios, empresarios del Barrio Bellavista, para lograr un barrio “bello y seguro” como se llama la Comisión que se formó durante la charette, taller de planificación participativa, que Ciudad Viva organizó en noviembre de 2003.

Desde entonces hemos seguido trabajando, reuniéndonos con autoridades, carabineros y otros involucrados. Ambos alcaldes, Cristián Labbé de Providencia y Gonzalo Cornejo de Recoleta han puesto sus equipos técnicos a trabajar en el tema. La propuesta, que ha sido tema de debate en el barrio durante años y que ya llegó a una propuesta consensuada, que goza de amplio apoyo, ahora está en el proceso de armar su financiamiento.

Mientras tanto, una inmobiliaria propone construir torres en la ex – editorial Quimantú y el Liceo Alemán ya entrega las bases para vender su manzana del Barrio Bellavista. Las presiones de cambio aumentan y hacen cada vez más imperiosa la necesidad de preservar su patrimonio y personalidad, a través de una buena gestión, liderada por su gente. Como ha hecho durante más de 100 años, Bellavista debe seguir integrando los anhelos y el amor de sus residentes y todos los que comprenden la importancia de este barrio, antiguo, generoso, poético y un poco loco, ...

Continúa en página 09 →

El Antojo de Gauguin



Comida árabe y mediterránea, uno de los mejores restaurantes de Bellavista. Noches Temáticas.

Anfitriona:
Cecilia Jadue

Pío Nono 69, Tel. 737 0398

Constitución 16 . tel:732 1511 . frenesi@tie.cl . www.frenesi.cl

frenesi
objetos de diseño y más

regalos . arte . joyas . carteras . libros . niños
gifts . art . jewelry . handbags . books . kids

sectores

de la Chimba

Atentado contra el cerro San Cristóbal

Las personas, y ningún barrio ni lugar habitado puede sacrificarse para ceder ante el sector inmobiliario.



por Camila Sepúlveda
Pedro de Valdivia Norte

El Parque Metropolitano es paseo obligado de turistas, pulmón y lugar de esparcimiento de una ciudad horriblemente contaminada. Aunque la OMS recomienda 9 m² de área verde por habitante, Santiago sólo tiene 3,8 m² en promedio.

Con todo, el gobierno sigue privilegiando el uso del vehículo particular como medio de transporte urbano. Entre otros proyectos, el MOPTT utilizaría unas 30 hectáreas de ladera arborizada para convertirlas en carretera, perjudicando así al Parque Metropolitano y a parte del consolidado barrio Pedro de Valdivia Norte. De hecho, el norte del sector, y especialmente la calle La Herradura serían prácticamente aniquilados.

La "Variante Vespucio-El Salto-Kennedy", que conectaría Huechuraba con Providencia mediante túneles, impactaría muy negativamente el cerro y su entorno. Con la experiencia de la Costanera Norte y el rechazo que suscitó, el MOPTT dejó de publicitar sus proyectos de infraestructura urbana y decidió actuar en secreto. Así, los vecinos supimos por la prensa que las bases de licitación del proyecto estaban en venta.

Los ciudadanos fuimos excluidos de toda participación y la municipalidad, que conocía el proyecto y hasta había modificado el trazado original, nos mantuvo totalmente desinformados. Las autoridades de Vitacura y Las Condes, en cambio, así como la directiva del Club de Golf, rechazaron terminantemente los proyectos viales que los afectaban y así lograron preservar su entorno. Desgraciadamente, el Parque Metropolitano no tiene quien lo defienda de un concepto de ciudad equivocado y desechado en muchos países por obsoleto.

Los amantes del Parque Metropolitano pedimos solidaridad en esta lucha por proteger la calidad de vida urbana, porque la ciudad es para las personas, y ningún barrio ni lugar habitado puede sacrificarse para ceder ante el sector inmobiliario que urbaniza las periferias, con un alto costo para los vecinos de sectores consolidados.

Informaciones Tel.: 231 52 80

<http://www.pedrodevaldivianorte.cl>

Proyecto Puerta Mundo

por Donatella Fuccaro
Directora Ejecutiva Ciudad Viva

Uno de los sectores con mayor identidad de Santiago, donde existe un grado de pertenencia único, un lugar de gran fuente de trabajo, de fuerte cultura popular. ¿Pueden ellos acceder a la modernidad sin desaparecer?, ¿puede la globalización llegar hasta ellos sin que ellos desaparezcan?.

Esta es una gran oportunidad para demostrar que la identidad, la cultura popular pueden coexistir con el progreso, PARA TODOS!!!!

A través de una amplia cooperación pública/privada, liderada por Ciudad Viva, ex coordinadora No a la Costanera Norte, queremos crear un centro digital en el sector de los Mercados, con computadores, Internet y otros elementos para introducir a los "pioneros" de este sector en esta tecnología y así disminuir la brecha digital.

Con este proyecto pretendemos Acercar la tecnología y posicionarla como una herramienta que ofrece grandes beneficios y posibilita una buena utilización del tiempo libre que disponen niños y jóvenes, Poder Facilitar a la comunidad de este sector el acceso a los servicios públicos a través de Internet, permitir mayor desarrollo, capacidad y participación, para lograr mejorar su entorno

Una de las actividades consiste en formar un Club Internet para niños y jóvenes del sector, que incorpora elementos de juego, comunicaciones y también de apoyo en las tareas escolares.

Capacitación de los adultos a usar las tecnologías de la información y la comunicación, utilización de las herramientas que se puedan hacer por este medio (impuestos internos, registro civil, etc.) así como habilitar una sitio web y una experiencia piloto para recepcionar los pedidos de mercaderías.

Infórmate llamando al 7373072

El secreto mejor guardado de Costanera Norte

El mayor secreto, el que no aparece en ninguna estadística, el que nadie pregunta ni contesta, salvo nosotros: ¿Cuánto costó finalmente Costanera Norte?



*Patricio Lanfranco
Encargado Área de transporte, Ciudad Viva*

Si Usted pregunta por las estadísticas de Costanera Norte, muy rápidamente sus creadores -incluyendo el Ministerio de Obras Públicas (MOPTT)- le dirán por ejemplo: que se emplearon 650 millones de M3 de Hormigón, (lo suficiente para construir 60 torres de 25 pisos de alto), que se “construyeron” 40 hectáreas de áreas verdes (no dicen cuántas son completamente inútiles, porque son islas de pasto al cual no se puede acceder, o bandejones centrales, que en algunos casos reemplazaron añosos árboles que nunca mas los volveremos a ver); que tiene 244 “estaciones de emergencia” ¿¿??; 9 puntos de cobro de peaje y que el costo de recorrerla será entre \$916.- y 1800.- dependiendo de la hora.

Aún más, Ud. puede sentirse seguro ahora que no habrá desbordes del río Mapocho, porque se triplicó su capacidad hidráulica y aumentó la velocidad de recorrido del agua con el nuevo “carpeteado” del lecho. Me pregunto si ahora la

gente que vive más abajo de la zona central tendrá tiempo de refugiarse cuando el Mapocho se encabríte.

¿Quiere más cifras? ¡Por supuesto que las hay! Según ellos se crearon 4.500 empleos directos, se espera un flujo de 150 mil autos diarios y que con las 55.000 toneladas de fierro empleadas en la construcción de la Costanera se podrían haber levantado 7 torres Eiffel, símbolo máximo de París.

Pero la cifra guardada con el mayor secreto, la que no apareció en ninguna estadística, la que nadie preguntó, salvo nosotros es: ¿Cuánto costó (o costará) finalmente Costanera Norte? ¡SILENCIO!

El tema no es menor, porque desde un comienzo se mintió descaradamente a la población, diciendo primero que esto iba a ser una obra con financiamiento enteramente privado; es decir sin fondos públicos ni subsidios. Luego, cuando los privados dijeron que así no les interesaba el negocio, entonces el MOPTT ofreció un subsidio

de 60 millones de Dólares. Tampoco les gustó a las concesionarias que rápidamente lo desecharon. El Gobierno, obsesionado subió el subsidio a US\$ 80 millones, y prometió un “paquete” de garantías insólitas como seguros cambiarios, de flujo, de atrasos, etc, que modificaron totalmente la propuesta inicial. En Septiembre de 1999, el Ex ministro Cruz, a la sazón Jefe de Concesiones, promete firmemente a los diputados de la Comisión de Transporte que el subsidio sería “devuelto” por la empresa concesionaria con el pago de la Licitación, los diputados -debo decir que puerilmente- le creyeron al funcionario y no a la ciudadanía que ya había advertido que eso no sería posible: En Noviembre del mismo año, apenas dos meses después, la empresa Italiana Impregilo se adjudica la concesión con apenas un 15% del subsidio: US\$ 12 millones. Y es más, luego el subsidio sube a 120 millones de dólares, por el cambio de trazado.

¿Porqué se mintió y se sigue mintiendo tanto y tan descaradamente al país? ¿Por qué no se supo cuánto costó Costanera Norte? El Mercurio aventuró una cifra de 600 millones de dólares, y el MOPTT en su web anuncia ahora que la inversión total , con cuatro proyectos complementarios fué de US\$ 500 millones. ¿Por qué recién ahora comienzan a “sonar cifras?”

Por una razón muy sencilla: Porque si se hubiera sabido la cifra correcta inicialmente, la evaluación social del proyecto hubiera sido negativa y no hubiera permitido el compromiso de fondos públicos, y por ende su construcción.

Ciudad Viva calculó en su oportunidad (1999), que el proyecto tendría un valor de unos 420 millones de Dólares. Con el cambio de trazado, de Bellavista al lecho del Río calculamos que subió a 480 millones. El subsidio estatal bordea los US\$120 millones. Y la evaluación social se

sectores

de la Chimba

hizo considerando sólo US\$ 35 millones de subsidio y un costo del proyecto de 340 millones de dólares. (finalmente, supimos los estudio de rentabilidad 5 años después, a pesar de numerosas solicitudes al respecto hechos a los Ministerios de Obras Públicas, Hacienda, y Transportes).

Y a pesar de los 600 millones de dolares ya gastados: Todavía no se cumplen los acuerdos con la población: No les dieron las casas a menos de 300 metros de los lugares expropiados a la gente de Independencia y las obligaron a una diáspora por los suburbios de Santiago, empobreciéndolos innecesariamente aún mas; nada hay para la Pégola de las Flores, el Tirso de Molina y la Vega Chica que se verán afectadas por una de las salidas-cornetas de la Costanera. Amén de por supuesto que nadie va a ir comprar a la salida de una autopista. Nada hay de filtros para los gases de túneles, NO HAY, y POR FAVOR NO MIENTAN MAS- transporte público en la Costanera. (A pesar del paupérrimo anuncio de que se incorporará a la licitación) ¿Qué sentido tiene un transporte público que no puede parar cada 200-300 metros? Tal vez se refiere a algún servicio al aeropuerto, para por supuesto ahorrarle a los mas ricos que viajen el placer de conducir, y pagara estacionamiento en el aeropuerto.

Como si eso fuera poco, el gran argumento que se ocupó para justificar su construcción, y la del resto de las autopistas, fue que éstas ayudaban a descongestionar, a bajar los niveles de contaminación, a mejorar la seguridad, y disminuir los tiempos de viaje.

Hoy día, el el MOPTT reconoce un valor total del proyecto de US\$ 440 millones, pero hay varios contratos complementarios

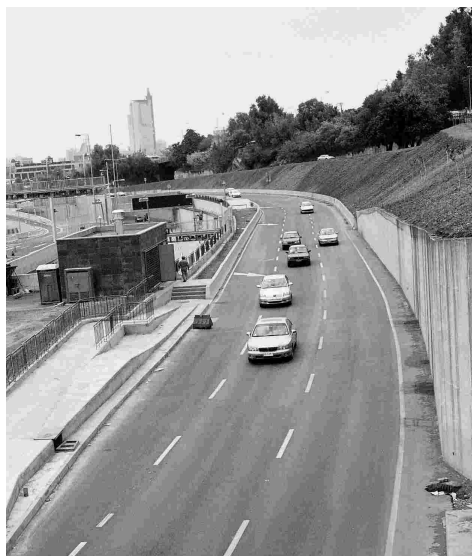


Exactamente lo contrario de lo que está sucediendo: Dijimos hasta el cansancio que las autopistas urbanas generaban nuevos viajes, y se constituían en un gran estímulo al uso del automóvil. Pues bien, la tasa de motorización del 2004 SE DUPLICÓ (de un 10% a un 19,4 % de autos nuevos por año) en relación con el promedio de la década anterior: 193.000 nuevos vehículos se vendieron el 2004. Eso implica que el parque automotriz se duplicará en 5 años y no 10 como venía sucediendo hasta el 2002, antes de esta fiebre de carreteras, por supuesto generando una congestión y elevando las emisiones de los gases de los automóviles y generando mayor contaminación. Más aun, en lo que va del 2005, la tasa aumentó a un 26%, es decir a este ritmo en tan sólo 4 años tendremos DOS MILLONES DE VEHICULOS EN LAS CALLES DE SANTIAGO. Me imagino que Lagos ya estará pensando en hacer carreteras con 2 piso, como en Mexico!!

La tasa de accidentes, la fatalidad, junto con el número de absoluto muertos aumentó, rompiendo la tendencia a la baja que existía hasta el 2002. Es decir hoy existen más y peores accidentes.

Debido a la absoluta descoordinación y

A lo menos 120 millones de dólares se mal emplearon en subsidios a Costanera Norte. El mismo dinero hubiera hecho posible una red densa de Ciclovías de 1200 kms en Santiago



probablemente también a boicots empresarial, los tiempos de viaje para los más pobres han aumentado por la ausencia de micros. Lo claro es y será que la prioridad gubernamental no estuvo por el desarrollo primero de un plan de transportes para las mayorías, sino que estimuló y benefició a los más ricos, a los que viajan mejor, y mas seguros. Nada de transporte sustentable. Nada para generar un poquito de igualdad.

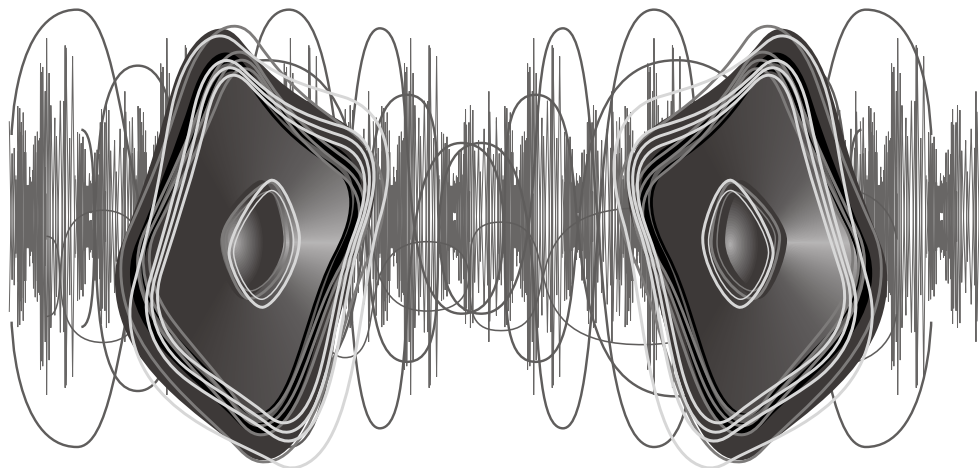
A lo menos 120 millones de dólares se mal emplearon en subsidios a Costanera Norte para beneficiar a menos del 1,2% de los viajes diarios que se producen en la Capital. El mismo dinero hubiera hecho posible una red densa de Ciclovías de 1.200 kms en Santiago, generando hasta un 7% de los viajes, es decir, mas de los que lleva en la actualidad el metro. La diferencia, es que eso hubiera significado 0 emisiones contaminantes, bajar los niveles de ruido, de polución, de congestión y mejor los índices de salud por el incentivo al ejercicio. Pero claro, la diferencia es que los diputados, los ministros, los periodistas, los tomadores de decisión no viajan en bicicleta. Si lo hicieran, tal vez apreciarían la ciudad, sus calles y plazas, sus niños y su vida se transforme. Hasta capaz que sean un poco más felices (y de paso tomen decisiones con más empatía con la ciudadanía, y menos con sus intereses mezquinos).

Lagos y la Concertación dejan una deuda impresionante con el pueblo: No hay transporte público de calidad, para todos. No hay un transporte sustentable, para todos. Su slogan de "Crecer con Igualdad" no pasó más allá de una mera declaración electoral. Al menos en el tema de transporte y espacios públicos.

Solo hay carreteras, para los autos, para los más ricos. La ciudad sólo se puede mirar a través de los parabrisas de los automóviles, al ritmo de los pititos "tagnianos"

En los próximos meses, Ciudad Viva fiscalizará con un equipo profesional multidisciplinario los compromisos que el gobierno y la concesionaria adquirieron con la ciudadanía. Y los invitamos a participar de ella. No puede ser que la mentira siga teniendo un lugar en nuestra política, no en la ciudadanía al menos.

¿Que hacemos con el ruido?



por Federico Allendes
Abogado, Ciudad Viva

Cuando se afirma algo tan elemental y básico como que "Las personas tienen derechos", alguien puede decir que no es más que una frase evidente, carente de toda significación mayor, pero esa conclusión está equivocada, pues esa afirmación nos remite a la esencia de una sociedad democrática y participativa, que en función de cuestiones de constitucionalidad y legalidad social nos permiten tener - al igual que en un juego de póquer - cartas de triunfo para llevamos la mano y triunfar en nuestra aspiración.

¿Qué tiene que ver todo esto con el ruido? Mucho. El artículo 19 N°8 de la Constitución Política nos otorga a cada uno de nosotros el derecho de vivir en un medio ambiente libre de contaminación, pero a su vez el artículo 19 N°21 permite el ejercicio de toda clase de actividades

económicas que no sean contrarias a la moral, al orden público y a la seguridad nacional, respetando las normas legales que lo regulan. Entonces, ¿Cómo podemos ejercer nuestro derecho a vivir, descansar y dormir con niveles de ruido que sean tolerables? Fácil.

¿Cuáles son las Cartas de Triunfo de las personas frente a los ruidos molestos?

Ya dijimos que la regla primordial está en la Constitución - derecho a medio ambiente libre de contaminación -, pero ese derecho se debe concretizar, hacer efectivo para transformarse en una verdadera "Carta de Triunfo"

1. Niveles de emisión permitidas:

Existen cuatro tipos de zonas y en cada una de ellas las emisiones de ruido pueden alcanzar diferentes niveles máximos de decibeles (dB).

1.1. Zona I (uso habitacional y equipamiento vecinal): de 7 a 21 horas 55 dB y de 21 a 7 horas 45;

1.2. Zona II (uso Zona I más equipamiento comunal y regional): de 7 a 21 horas 60 dB y de 21 a 7 horas 50 dB.

1.3. Zona III (Zona II más industria inofensiva): de 7 a 21 horas 65 dB y de 21 a 7 horas 55 dB.

1.4. Zona IV (industrial - inofensiva y molesta): 24 horas del día 70 dB

2. ¿Qué podemos hacer para que luego de mostrar nuestra Carta de Triunfo podamos hacerla efectiva?

Si estamos durmiendo o tratando de conciliar el sueño y existe un incesante ruido que nos perturba, que reclama de nosotros los peores sentimientos hacia esos seres humanos que a contrario nuestro lo están pasando caballo, debemos, además de sacarnos la modorra:

a) Denunciar inmediatamente el hecho a los Inspectores Municipales y/o Carabineros (artículo 7° de la Ordenanza 121 (1996) fijada por Texto Refundido por el Decreto Alcaldicio N°2001 del año 2004 de la Municipalidad de Providencia y artículo 10 Ordenanza N°26 del año 2001 de la Municipalidad de Recoleta). Estos funcionarios deben fiscalizar, y fiscalizar significa verificar si existe infracción y de existir cursar el correspondiente denuncia al Juzgado de Policía Local. Si el funcionario solamente se limita a pedir que no se siga emitiendo el ruido o se baje el volumen, todo quedará en nada y el fiscalizador perjudicará el derecho constitucional del ciudadano.

b) La Junta de Vecinos y el denunciante deben hacer seguimiento de las denuncias al Juzgado de Policía Local. Las multas máximas son hasta 5 UTM, pero el asunto más interesante está en la facultad que otorgan los artículos 160 y 161 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones en

Salustiano Casanova
MARCOS & CUADROS

Antonia López de Bello 77, Recoleta.
Tel. 777 5318
E-mail: salustianocasanova@yahoo.com

Tejidos

Novias
Madrinas
Fiesta

Melchor Concha 2 Tel. 777 7257

Refugio Tinquilco

La vida en aventura, amistad y sencillez.

Otoño - Invierno en Tinquilco. Una experiencia inolvidable.

Reservas en: info@tinquilco.cl
<http://www.tinquilco.cl>
Tel. 777-7673 Movil 09 539 2728

orden a la facultad del Alcalde de decretar la relocalización de la empresa o bien clausurarla en caso de incumplimiento de las Ordenanzas. Por ello, además se deben conocer las normas de construcción y aislamiento de ruido que rigen a cada tipo de establecimiento, para así requerir fiscalizaciones adicionales de la Dirección de Obras Municipales.

c) En caso que las fiscalizaciones no se ejecuten, existen herramientas para fiscalizar a los fiscalizadores, que en el caso de los Inspectores Municipales pasa por la denuncia al Jefe Superior y al Concejo Municipal, hasta requerir a la Municipalidad y Carabineros que la falta de servicio - la fiscalización - la hará incurrir en responsabilidades administrativas y civiles.

d) Otra línea de acción, que supone una ofensiva de fiscalización por parte de las Junta de Vecinos y los ciudadanos, es que con todos los antecedentes sean aportados a la Municipalidad respectiva para que ésta entable una acción de daño ambiental al amparo de la Ley de Bases del Medio Ambiente, pues de no hacerlo la Municipalidad será solidariamente responsable, es decir deberá pagar de su patrimonio los daños ambientales que determine el Juez Civil. Esta regla es sumamente importante porque permite obligar a la Municipalidad a tomarse en serio el asunto, pues de lo contrario también será responsable del daño ambiental.

Recién hemos concluido la idea de quien debe ejercer la función pública de fiscalizar, pero es importante responder ¿Existe algún procedimiento que guíe el actuar de los Inspectores Municipales y Carabineros? La respuesta es sí.

Los artículos 7 y 8 del Decreto Supremo N°146 (1996) del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, dispone que las mediciones de ruido deben efectuarse con un "Sonómetro" y establece

el procedimiento que debe cumplirse para efectuar la medición. Adicionalmente, la Ordenanza N°6 (1993) de la Municipalidad de Providencia, dispone el procedimiento para medir la presión sonora, que no reproduciremos aquí por asuntos de extensión.

Sin embargo, lo importante que debe destacarse es que las autoridades municipales y Carabineros no pueden decir que no se encuentran facultadas para fiscalizar y que no existen procedimientos concretos para ello.

Envíanos tus consultas

Escribenos y envíanos tus consultas e inquietudes que sientes requieren asesoría legal.

Las mejores consultas serán respondidas por nuestros especialistas y publicadas en esta sección el próximo número de La Voz de la Chimba.

✉ Para enviarlas por correo electrónico escribe a info@ciudadviva.cl o escribe una carta a nombre de Ciudad Viva a Antonia López de Bello 024, Barrio Bellavista, Providencia.

Sólo se atenderán las consultas escritas.

☎ Si quieres obtener mayor información, llámanos al 7373072

👉 También puedes visitar nuestro sitio web <http://ciudadviva.cl>

Avances del Proyecto Pío Nono, continuación

← Viene de página 04

... pero por sobre todo, hecho a la escala humana, una zona de encuentro de la más variada flora y fauna de la urbe, sector donde todos cabemos, con nuestros mejores sueños de un mundo más justo, más verde, más inclusivo.

Sabemos que las municipalidades de Providencia y Recoleta cuentan con los recursos para hacer realidad la propuesta Pío Nono, propuesta que mejoraría su apariencia, seguridad, calidad y calidez. Algo de voluntad ha habido, pero insuficiente para levantar este hermoso proyecto, fundación de una mejor gestión, que también estamos trabajando.

Durante los próximos meses este esfuerzo seguirá. Para más informaciones y para aportar tu granito de arena, invitamos a contactar las Juntas de Vecinos del Barrio, #35 (Recoleta) y #13 (Providencia), o con Ciudad Viva, en CasaBella, Tel: 737 3072.

Almuerzos Mensuales Ciudad Viva

Nuestras reuniones mensuales en torno a una buena mesa y conversación se reanudaron en marzo.

Te invitamos a participar en esta enriquecedora actividad que permite conocernos, interactuar y soñar nuestra ciudad para tomar posteriormente acciones concretas en pro de mejorar su calidad de vida.

Además, en cada una de estas instancias es posible conocer las habilidades culinarias de nuestros vecinos y amigos, no te lo pierdas.

Si estás interesad@, comunícate al 7373072 o envíanos un correo electrónico a info@ciudadviva.cl



"Un relajio frente al Montecarmelo"

Almuerzo - Café - Eventos

Calle del Arzobispo 0635, Barrio Bellavista



Yoga

Clases todo el año

En Casa Bella

Astrología

Nociones para el bien decidir,
Autoconocimiento, Lecturas.
Curso 2005

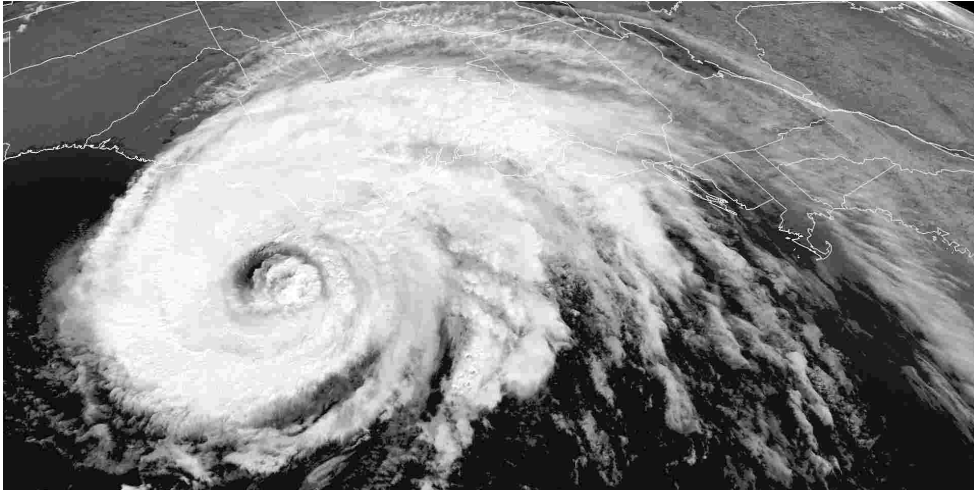


Sanación

Terapia Gestalt de avanzada

Antonia López de Bello 024 Barrio Bellavista, Providencia Tel.: 777 73 54 - Tel. Móvil: 09.783 20 86

Protocolo de Kyoto: ¿Sabes que también depende ti?



por Donatella Fuccaro

En 1977 los gobiernos suscribieron el Protocolo de Kioto del Convenio Marco sobre Cambio Climático de la ONU (UNFCCC) que entró en vigor sólo después de ser ratificado por 55 naciones que producen el 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero. En la actualidad lo han firmado 129 países que alcanzan el 61,6 % de las emisiones.

Este acuerdo es el único mecanismo internacional diseñado para hacer frente al cambio climático y llegar a reducir en un 5,2% las nocivas emisiones de gases de efecto invernadero globales (partiendo de los niveles de 1990) en el periodo 2008-2012.

Los países firmantes se han propuesto implementar una serie de medidas destinadas a combatir este fenómeno, pero es fundamental tener conciencia de que en esta tarea cada uno

de nosotros es responsable de esta situación ya que con nuestros hábitos cotidianos aportamos una cuota de gases de efecto invernadero (GEI).

Lo hacemos durante nuestras actividades, de allí que no esté demás recordar que las residencias y el comercio son responsables del 25% de las emisiones de los GEI.

¿Cuál puede ser nuestro aporte para disminuir estas nocivas emisiones de dióxido de carbono y metano?

- Usando ampolletas de bajo consumo. Ahorraremos hasta un 75% de electricidad.
- No olvidando apagar la luz cuando salimos de una habitación.
- Si poseemos calefacción central, graduando el termostato a unos 20 grados centígrados y abrigándose dentro de la casa. Cada grado

suplementario representa un 7% más de consumo energético.

- Usando la lavadora llena. Se ahorran agua y electricidad
- Utilizando ollas a presión.
- Tapando las ollas. El agua se calienta más rápido y consume un 20% menos de gas.
- Descongelando el frigorífico. La escarcha aísla acarreando hasta un 20% de consumo de electricidad suplementario.
- Comprando alimentos de temporada e idealmente producidos en nuestra localidad. Son más baratos desde el punto de vista del transporte y más frescos.
- Optando por alimentos orgánicos. Las granjas de producción intensiva pierden al año cuatro veces más tierra de labranza que las granjas orgánicas.
- Tratando de producir menos basura. Reciclando, reutilizando, reparando.
- No usando el inodoro como canasto de basura ni soltando el agua sin necesidad, podemos ahorrar 200 mil litros de agua en un año.
- Duchándose rápido.
- No dejando los grifos abiertos sin necesidad.
- Caminando, andando en bicicleta o movilizándonos en transporte público en vez de su utilizar nuestro automóvil. Así contribuiremos a ahorrar petróleo.

Fuente: Source, John Browne, "Beyond Kyoto", Foreign Affairs, 1 July 2004. U.S. Department of Energy. www.energy.gov Energy Information Administration, EIA, www.eia.doe.gov "Confieso que emito CO2", de Carolina Robino, BBC.Mundo.

SALON DE BELLEZA
Tratamientos reductivos, Solarium, Manicure, Depilación.

VITALIA
CENTRO DE BELLEZA INTEGRAL

Los Piñones 51 local 107 / Tel.: 762 1466 / Móvil: 0-9874 0552
/ Providencia / Metro Salvador
Costado Canal 13

Lavandería y Lavaseco
"Lulú"

Dardignac 072, Tel: 737 1809
Servicios de lavado por carga y en seco, a precios convenientes.

Próximamente un sistema de atención a domicilio, sin costo para el cliente

Pro Acceso a la Información Pública: Una coalición para el derecho de saber

por *Christine Cervenak*
Coordinadora, Pro Acceso a la Información Pública

Las leyes sobre libertad de acceso a la información pública consagran y protegen nuestro derecho de obtener información oportuna por parte de los organismos estatales. Este derecho de acceder a la información es una herramienta para el desarrollo de la democracia, la lucha contra la corrupción, un mejor accountability, el establecimiento de gobiernos más eficientes, un trabajo más eficaz de la prensa, la reducción de la pobreza y la promoción del desarrollo económico. El acceso a la información contribuye a la generación de una institucionalidad democrática sana y al bienestar general de la sociedad. La transparencia de los procesos gubernamentales conlleva un verdadero y efectivo ejercicio del control social por parte de la ciudadanía. Esto a su vez desalienta la corrupción, promueve líderes eficaces y obliga a las autoridades a responsabilizarse públicamente por sus acciones. El derecho de acceso a la información oficial establecido en las leyes de 1999 fue considerado en sus inicios como una herramienta adecuada para la protección de dicho derecho. Sin embargo, luego de cinco años de experiencia aplicando esta normativa, ha quedado demostrada la ineficacia de ésta para terminar con la cultura del secreto existente en el Gobierno.

En el año 2001, el Gobierno Chileno se comprometió con la oposición en una agenda legislativa que incluía numerosas iniciativas tendientes a promover la transparencia, fiscalización y control de los actos del Gobierno. Esta transparencia y fiscalización se traduciría en una reforma a la ley de 1999 sobre acceso a la información pública, así como las nuevas leyes sobre financiamiento del gasto electoral en las campañas políticas, las leyes relativas al servicio civil, las leyes sobre las políticas de administración y gobierno, y las leyes sobre lobby.

En el 2004, el Presidente y Vice-Presidente del Senado Chileno, Senador Hernán Larraín y Senador Jaime Gazmuri, reconocieron los problemas derivados de la ley en actual vigencia y propusieron un proyecto de ley de acceso a la información. La propuesta bipartita, eliminaría la discrecionalidad concedida a las instituciones gubernamentales al considerar las peticiones sometidas por los ciudadanos a su consideración y establecería sanciones contra estas mismas instituciones en el caso de incumplir dicha normativa.

Como una forma de apoyar éstas y otras iniciativas, en julio de 2004, un grupo de ciudadanos creó Pro Acceso a la Información

Pública para promover cambios indispensables, tanto a nivel legal como cultural, para derribar las barreras al acceso real a la información pública. El éxito de este esfuerzo requiere la participación de los ciudadanos, la sociedad civil, los medios de comunicación, asociaciones gremiales y demás actores interesados en profundizar la democracia.

Pro Acceso a la Información Pública es una coalición de ciudadanos que, en asociación con organizaciones locales, regionales e internacionales, se orienta a promover una cultura de transparencia a través del ejercicio del derecho del acceso a la información pública en Chile. Pro Acceso lidera, promueve y coordina acciones conjuntas para adecuar las prácticas y la legislación a los estándares internacionales que regulan este derecho fundamental. Para Pro Acceso éstos son los mecanismos idóneos y más eficaces para la promoción de la participación ciudadana y el control social sobre la gestión pública.

Para mayor información y para conocer más específicamente las iniciativas emprendidas por Pro Acceso, favor remitirse al sitio oficial www.proacceso.cl, cual estará disponible el 15 de marzo 2005.



Arriendo Equipo de amplificación con micrófonos, cajas acústicas y atriles (incluye ayudantes).
 informaciones al Tel.:737-3072

Clases de grabado, Sebastián Palma-Julio Narbona
 Tel. Taller: 251-4456 E-mail: plf2698taller@yahoo.com

La pintora Paula Hernández Solimano, impartirá clases de arte con reciclaje para niños desde 5 años en adelante. Consultas al 0-97375516

Clases de violín, Alvaro Pacheco B. 0-84065361
 e-mail: frjolmusical@hotmail.com

Arriendo oficina 2 ambientes, amplios, luminosos a 1 cuadra de Pio Nono y Plaza Camilo Mori . Casa Bella centro vecinal Tel.:737-3072.

Arriendo dentro del rubro oficina-casa, 300metros de terreno 170 construidos, baño Bellavista \$340.000
 Tel.:737-2499

Arreglos de todo tipo de ropa con mucha experiencia, Constitución 195 (Plaza Camilo Mori) señora Hilda.

Para implementar un nuevo servicio en el barrio, se reciben bicicletas en desuso, para su posterior reparación y habilitación. Interesados llamar al 737 3072 para el retiro de las bicicletas.

Para publicar su aviso en esta sección, llámenos al 737 3072. La publicación del aviso está sujeta a un aporte voluntario y un máximo de 20 palabras.

Liquidación
 Arte chileno

Ana Taulís
 Francisca Valenzuela
 Sonia Etchart
 Luis Tejada
 Jaime Petit-Breuilh
 Vicenta Rojas Ruggeri
 Benjamín Morales
 Otros

Galería de Arte La ventana Cemicual
 (56-2) 732 3464 (56-2) 777 2349 Antonia López de Bello 72, Recoleta, Barrio Bellavista

TALLER UNO

OLEOS - ENMARCACIONES - ESCULTURAS
 CUADROS - MARCOS

VEN A CONOCERNOS, SEGURO ENCONTRARAS EL CUADRO A TU GUSTO Y AL MEJOR PRECIO. LO QUE VAS A VER, TE VA GUSTAR.

ESPERAMOS TU VISITA EN :
 BELLAVISTA 0886 FON0 7621234 PROVIDENCIA
 (LADO CANALES DE TELEVISION)

Transantiago en términos simples

Transantiago se viene y los cambios ya comienzan en agosto de este año.



por Rodrigo Quijada
Ingeniero en Transporte, Ciudad Viva

Vamos todos a tener que re-aprender a tomar micros en Santiago, porque el Transantiago se viene y los cambios ya comienzan en agosto de este año. Aquí están las papitas para entender qué involucra este cambio, cariñosamente resumidas para los regalones:

1) Van a haber menos micros. Los lados positivos de esto son, primero, que en algunos lugares ello ayudará a reducir un poco la congestión. Y, segundo, que se reducirá la contaminación. El lado negativo es que para muchas personas significará esperar más por la micro.

2) Van a haber buses nuevos. Pero no se cambiará todo el parque de buses. Aproximadamente, 1 de cada 5 buses será nuevo, moderno y de bajas emisiones. Muchos de estos nuevos buses contarán con acceso para discapacitados, coches de guagua, etc y serán "articulados", es decir, de dos cuerpos. Sin embargo, la mayoría de los buses en Santiago seguirán siendo los mismos de hoy.

3) Van a haber más transbordos. Los recorridos de los buses van a cambiar y van a ser más cortos, por lo que muchos de los viajes que hoy se hacen subiéndose a una sola micro, requerirán mañana de varias etapas, lo que implica transbordos. Transbordos entre micros y entre micros y el Metro.

En todo caso, por desagradable que sea transbordar, esto no significará que tendremos que pagar mucho más. Hoy día cuando usted transborda de una micro a otra o al Metro, tiene que pagar de nuevo el valor total del boleto. Con Transantiago, los pagos son más bajos y en algunos casos incluso transbordar será gratis. Sumando todos los transbordos que tendrá que hacer, el costo en dinero totalizará aproximadamente lo mismo que está pagando hoy día por un solo recorrido largo. En otras palabras, a fin de mes, el gasto de transporte de una familia promedio será muy similar al actual.

4) Seguiremos con diesel. Por lo pronto, todos los buses de Transantiago, incluyendo los nuevos, seguirán usando el diesel como combustible, así que no veremos buses a gas o eléctricos. No obstante, tanto por el uso de un diesel de mejor calidad, por el uso obligado de ciertos filtros, por la propia calidad de los motores de los buses nuevos y por la reestructuración de los recorridos, las emisiones totales del transporte público debería reducirse notoriamente.

5) No más carreras en las calles. La agresividad de los buses hoy está íntimamente relacionada con el hecho de que los buses compiten por los pasajeros en las calles. Sabemos que esa

competencia se da porque los choferes aman su sueldo según la cantidad de boletos cortados, pero también ocurre porque en Santiago hay literalmente miles de micro-empresas disputándose los usuarios. Ambas cosas se acaban con Transantiago. Los choferes no ganarán por boleto cortado y el número de empresas se reduce a tan solo 10. Cada una de estas 10 empresas, además, tendrá recorridos que en su gran mayoría no se traslapa con los de otra empresa, de modo que no habrá contra quién hacer carrera, incluso si se quisiera.

6) Todo con Multivía. En Transantiago se tendrá que utilizar, en el Metro y en los buses, la tarjeta Multivía que actualmente opera en el Metro. Los buses no llevarán dinero; sólo lectores para registrar pasadas de la tarjeta.

7) El tiempo de viaje no cambiará. En algunos lugares de la ciudad habrá ganancias, pero en general los tiempos seguirán siendo los mismos. Y, por supuesto, año con año el tiempo de viaje seguirá aumentando, como ya estamos acostumbrados a que suceda, a menos que de verdad se invierta en ello, cosa que en Transantiago apenas está considerado. La manera de reducir tiempos de viaje y mantenerlos constantes a través de los años se logra solamente con corredores segregados para los buses, similares (y mejores) a los de Av. Grecia. Transantiago sólo considera tales corredores en Av. Pajaritos y en Av. Santa Rosa y de una calidad más bien mediocre. Así que, si se topa por ahí con Soledad, Michelle o Joaquín, trate de sacarle la promesa de que en su gobierno se harán estos necesarios corredores segregados.

Transantiago se implementará en 3 etapas. En agosto de 2005 empieza a reducirse el parque, eliminándose buses viejos, mientras que llegan los buses nuevos. Al mismo tiempo, asumen el control las mencionadas 10 empresas que tendrán a su cargo el transporte de Santiago. Luego, en mayo de 2006, comienza a introducirse la tarjeta Multivía en los buses. Finalmente, en agosto de 2006, se cambian los recorridos, completándose el proceso.

Si deseas más información, la puedes encontrar en <http://www.transantiago.cl>