

Acción ciudadana ¡Salvó las Palmeras!

Amig@s de Providencia:

Por fin la comunidad de los vecinos de Providencia hemos ganado una gran batalla en contra de los perjuicios del progreso: acabo de recibir, vía telefónica de parte de uno de los integrantes del COREMA, que se ha rechazado por unanimidad de sus miembros el traslado de las palmeras de la Plaza Juan XXIII. No se pueden trasladar, ni mover ni manipular de ninguna manera.

Está por verse que sucederá con el proyecto de estacionamiento bajo la plaza, el cual, según entendí y si es que se quiere construir de igual manera, tendrá que volver a reestudiar el proyecto, pero sea cual sea no podrá perjudicar a las palmeras ni en su parte "sobre-tierra" ni en su parte subterránea. Debemos tener en cuenta que el sistema radicular de las palmeras es muy extenso y muy profundo. Y ellas crecieron en ese lugar gracias a que encontraron un terreno y un ambiente propicio a gran profundidad.

Ahora tenemos que hacer la campaña para evitar que en Providencia se empiece a utilizar el sub-suelo de las plazas y los parques, ya que siempre la vegetación saldrá perjudicada. Felicitaciones para todos los que de una u otra forma contribuyeron a salvar las palmeras.

Un abrazo,

Pedro Torres Laureda
salvemoslaspalmeras2@yahoo.es

Valparaíso, su patrimonio en proceso de deterioro

Hace ya años somos testigos de un deterioro progresivo e irreversible del Patrimonio de Valparaíso, base de su singular calidad de vida. Lamentablemente



los ejemplos superan cualquier ánimo conformista si incluso ha habido pérdidas humanas, y si se suman y siguen los casos de: edificios emblemáticos y conjuntos de viviendas incendiadas y en ruinas, como el Severín y Subercaseaux, la Calle Serrano y el Pasaje Luvford; la constante y sostenida paralización de Ascensores como el Barón, Villaseca y Polanco; el cierre definitivo de valioso comercio tradicional como el emporio Echaurren, Jardín Pumpin, Lomitos Bernal, Paquetería Ibarra, entre muchos otros; y las intervenciones inadecuadas que deterioran sus entornos, como falsos históricos en el Sitio Patrimonial y los atentatorios edificios en altura en el Almendral y en la Caleta el Membrillo.

A esta lamentable situación se suma la amenaza del posible cierre del café Riquet, la inminente demolición del edificio de la Ex Chiletabacos para ser reemplazado por dos torres de 26 pisos y la privatización y pérdida del parque municipal Quintil.

Ante esta situación es necesario reflexionar y actuar eficientemente, no solo para buscar soluciones ante hechos consumados sino para identificar las causas de tal proceso. Urge optar por estrategias de pre-ocupación y pre-venición, de evaluación seria de beneficios y control de impactos y de riesgos. Urge orientar decisiones para consolidación y conservación, para la potenciación de los recursos culturales existentes. Urge corregir y reparar carencias fundamentales, controlar repercusiones negativas e indeseadas y lograr la necesaria certidumbre y seguridad para la comunidad.

Tanto beneficios, prestigios y rentabilidades vendrán como consecuencia.

Paz Undurraga,
Arquitecta

Los vecinos de La Reina retoman su campaña

NO A LA CONSTRUCCIÓN
DE LA AUTOPISTA VESPUCIO
ORIENTE EN SUPERFICIE

NO A LAS MODIFICACIONES A
UN PLAN REGULADOR A ESPALDAS
DE LA COMUNIDAD

El Ministerio de Obras Públicas debe entregar en las próximas semanas las alternativas, de diseño urbano para la construcción del tramo de la autopista Vespucio Oriente.

El 5 de junio, el alcalde Montt ha puesto nuevamente en marcha las modificaciones al Plan Regulador. Los vecinos y vecinas de La Reina nos juntamos para exigir una alternativa de construcción de la autopista Vespucio Oriente que no destruya nuestra identidad y calidad de vida, y para rechazar el nuevo intento del alcalde Montt de modificar el Plan Regulador a espaldas de la comunidad.

Arturo Didier

La alegría de echar a andar un buen servicio para tod@s

Estimad@s:

Comparto con ustedes la inauguración del Centro de Preparación y ventas de Comidas "Entre Aliños", ya pueden pedir sus ricas colaciones diariamente, para ser atendidos por estas siete esforzadas Jefas de hogar de la Población Galvarino y acordarse de ellas para sus Eventos. Sus pedidos al fono de Entre Aliños: 298-2028

Esta iniciativa la hemos desarrollado en conjunto con Mónica Koppmann [Manos y Naturaleza] y el apoyo de Fundación Avina.

Cariños

Patricio Durán
Taller de Acción Cultura,

Torres en Bellavista

La Comunidad se Levanta

*Lake Sagaris

Hemos leído con mucho interés los artículos recientes sobre la renovación de Pío Nono y varios proyectos más que se proponen realizar en el Barrio Bellavista. Todos se han olvidado mencionar que este proyecto emblemático, de Pío Nono, nace de un largo y porfiado trabajo de la comunidad de Bellavista, liderada por sus dos juntas de vecinos, la 35 (de Recoleta) y la 13 Mario Baeza (de Providencia), y coordinado por Ciudad Viva. O sea, las autoridades – municipales de Providencia y Recoleta, y nacionales en el caso del Ministerio de Vivienda – han reconocido y acogido una propuesta ciudadana de renovación urbana. Sin duda, un hito en la historia de este país, y quizás en el continente. Lo celebramos de todo corazón.

Hoy vamos viendo como nuevos inversionistas llegan con proyectos de construir torres en altura por Bellavista, detrás de la Escuela de Derecho (Penta) y tres torres en lo que fue hasta hace poco el Liceo Alemán (Bellavista con Pío Nono). Minimizan o incluso ni consideran los enormes impactos ambientales y sociales que tendrán estos proyectos que contemplan más de 1000 departamentos, todos en altura, en un sector cuya altura promedio no es más de 3-5 pisos, y donde la población no suma más de 5,000 personas.

Nadie rechaza la llegada de nuevos residentes y nuevas actividades al Barrio, pero deben llegar a través de un diálogo con la comunidad y con los hitos urbanos ya existentes. Si no, amenazan la seguridad, la calidad del aire y la tranquilidad de este sector que, si bien goza de una gran vida nocturna, también entrega una alta calidad de vida a sus moradores, gracias a su ubicación cerca de la Vega y muchos parques, sus calles arboladas, su gran actividad creativa y las profundas relaciones de amistad y cortesía que existen entre los vecinos y usuarios.

Ciudad Viva, organización del Barrio Bellavista y La Chimba, nace de la Coordinadora No a la Costanera Norte, campaña que abrió el debate acerca del transporte en la ciudad, sus impactos en la equidad, el medio ambiente y la calidad de vida, y el derecho ciudadano de participar en todo el ciclo de toma de decisiones sobre temas y proyectos que nos afectan.

Así lo hicimos también con el inversionista,



Patricio Jadue, dueño del Patio Bellavista, proyecto que – como los propuestos por Penta y la Universidad Andrés Bello – partió como una propuesta de torres. La idea inicial, absolutamente reñida con la calidad patrimonial del Barrio, su escala local y su sana mezcla de residencias y actividades culturales, recreativas y turísticos, fue discutido a fondo con los actores del barrio y fue convirtiéndose en lo que es hoy el Patio: una exitosa e innovadora inversión inmobiliaria que no destruye, sino aporta y dialoga con el Barrio donde está situado. Por eso, la celebramos.

Esperamos, y exigiremos la misma conciencia y cuidado de estos nuevos inversionistas que ahora llegan al barrio a aprovechar el trabajo de más de un siglo de esfuerzo y creatividad de sus moradores.

Invitamos, desde ya, a estos nuevos actores a ser consecuentes con los preceptos básicos de la responsabilidad social empresarial, acercándose a nosotros, AHORA, para dialogar, y así, esperamos, llegar a proyectos que -- lejos de destruir -- puedan aportar a la vida del Barrio Bellavista.

Somos parte de las comunidades que pusieron la Costanera Norte bajo el río, salvando así La Vega, Pedro de Valdivia Norte, Bellavista. No podremos hacer menos ahora. Bellavista es patrimonio del país y del mundo – nosotr@s, sus residentes, emprendedores, dueñas de casa, jubilados, artistas, maestros, trabajadores, profesionales y técnicos tenemos el deber de cuidarlo. Y lo haremos.

* Presidenta Ciudad Viva
Magíster en Ciencias de la Planificación Urbana
y el Desarrollo Comunitario

La Voz de La Chimba

Directora: Lake Sagaris

Comité editorial: Lezak Shallat,
Marcia Scantlebury, Mario López Vieyra

Autores: Rosario Barrientos, Ricardo Cano,
Ale Venegas, Gregorio Valdés, Cecilia
Quintana, Cecilia Benimelli, Celia Higuera,
Sol van Osten, María Angélica Urbina,
Ciclistas Unidos de Chile.

Fotos: Oscar Jadue, archivos Ciudad Viva

Avisos y auspicios: María Eliana Bustamante

Diseño: Valeria Artigas y
Mario López Vieyra

Estudiante en práctica: Sol van Osten

Estudiantes y voluntarios: Will Kent, Ruby
Gemballe, Constanza Gatica, Viviana
Catalán.

Impresión: Imprenta Andes

Ciudad Viva

Centro Vecinal - Dominica 14
Santiago, Chile
Tel: 562 737 3072

E-mail: info@ciudadviva.cl

Informaciones: www.ciudadviva.cl

Biblioteca virtual: www.atraccionhumana.cl

Agradecemos el apoyo de Natura,
(www.natura.net); Avina (www.avina.net);
Ashoka (www.ashoka.org); Macletas
(www.macleta.cl); y I-CE, Interface for
Cycling Expertise (www.cycling.nl),
Países Bajos.

La Columna de don Goyo



SALUDOS A CIUDAD VIVA DE DON (Sir) BERTRAND RUSSELL

Relatamos a La Voz a continuación un interesante encuentro que tuvo nuestro amigo Gregorio Valdés con el gran pensador Inglés ya fallecido Sir Bertrand Russell. El encuentro virtual tuvo lugar en el agradable remanso de la sección de "Libros raros y valiosos" de la Biblioteca del Congreso en Santiago. Allí el Sr. Valdés encontró un libro llamado Selected Papers from Bertrand Russell, publicado el año 1915.

Al abrir el libro, encontró unas páginas relativas al Estado y a la opinión que el Sr. Russell tiene de él. A continuación reproducimos el diálogo virtual entre el SR. Valdés Sir Bertrand:

Valdés: Estimado Sir Bertrand. El abogado de Ciudad Viva, don Federico Allendes escribió en el periódico del Barrio La Chimba, La Voz, que la autoridad del Estado de Chile no está respetando la legalidad, que las personas tienen derechos que deben ser respetados por el Estado, el cual se despliega y lo hace en mala forma.

Russell: No lo he leído aún, pero me inclino a pensar que el abogado va en la dirección correcta. En mi opinión, el Estado aparte del tema de la guerra, es amenazante por su enormidad. Aún en democracia, los asuntos en general son decididos por unos pocos iluminados agentes del Estado, y aún los pocos asuntos entregados al veredicto popular son aquellos difusos o de difícil comprensión.

Valdés: ¿Y qué opinión le merece en

general el trabajo de Ciudad Viva?

Russell: "Dada la inmensidad del Estado moderno, la mayoría encuentra pocas oportunidades para canalizar sus inquietudes, con excepción de pequeñas organizaciones estructuradas y de fines específicos. No existiendo una ventana para las iniciativas políticas de los ciudadanos, las personas pierden el vigor y el interés en los asuntos públicos, y llegan a ser presas de los mandamases (Wire-pullers) corruptos y sensacionalistas, que tienen el arte de capturar la atención a los aburridos y malhumorados ciudadanos.

Para mejorar esta situación, debemos favorecer y no hostigar los poderes de las organizaciones voluntarias, que tiene el valor de entregarle a las personas una pequeña esfera de actividad política, suficiente para sus intereses y sus capacidades y reducir las funciones del Estado a lo más posible, esto es hasta la mantención de la paz, con los intereses rivales."

J. Gregorio Valdés C

Fundación Nacional de Discapacitados propone 5 Medidas para mejorar el Transporte Público en Chile

La exclusión del transporte impide a niños, jóvenes y adultos con discapacidad el ejercicio de otros derechos, como el acceso a la Salud, rehabilitación, educación, capacitación, trabajo y familia entre otros. Es por esto que la Fundación propone al Gobierno un paquete de 5 medidas urgentes para que exista un transporte Accesible e Integral en el país:

1. Implementación de una Tarjeta Accesible gratuita para las personas con discapacidad en todo el país.
2. Implementación de sistemas de rampas hidráulicas con comando desde el tablero del chofer en todos los buses.
3. Implementación urgente de sistemas accesibles para discapacitados en las líneas 1 y 2 del Metro de Santiago.
4. Semáforos con sonido para personas ciegas.
5. Solución de pavimentos en calles y veredas.



En España, antes de inaugurar un nuevo sistema de transportes, sea terrestre, marítimo o aéreo, se piensa primero en las personas con discapacidad, siendo este el mejor control de calidad. "Si es accesible el transporte para las personas con movilidad reducida, con mayor razón lo será para el resto de la población" indicó Alejandro Hernández, Presidente de la Fundación.



AGATHA

Venta de Bicicletas

Repuestos * Accesorios
Amplio Surtido de Rodados
Nacionales e Internacionales
Reparación en General

Casa Matriz: San Diego 338 · Fono: 695.6199 · Santiago
Sucursales: San Diego 253 · Santiago
San Diego 396-398 · Fono: 695.1958
San Diego 319 · Fono: 695.5294 · Santiago

Tejidos



POINT

Novias
Madras
Fiesta

Melchor Concha 2 Tel. 777 7257

Fiscalización ciudadana en la Población León XIII de Bellavista.

La persistencia vale oro



Desde septiembre del 2006 los vecinos de la calle Melchor Concha del Barrio Bellavista venían denunciando un estacionamiento ilegal que amenazaba no solo la paz de esta hermosa calle residencial, sino su valor histórico y cultural que forma parte del patrimonio reconocido de nuestro país.

Por un lado de la calle seguían en pie las hermosas casas patrimoniales que caracterizan este sector y que han albergado a familias obreras durante más de un siglo. Al otro lado, se levantó un estacionamiento ilegal, que reemplazó a un conjunto de viviendas hermosas y acogedoras. En 1997, los mismos vecinos, organizados en la Junta de Vecinos #13 Mario Baeza, lograron que el Ministerio de Educación la declarara Zona

Típica amparándose en la Ley de Monumentos Nacionales (Decreto 477). Sin embargo, el Patrocinio San José, dueño de las dos casas (a mano derecha en la foto), las echó abajo días antes de la entrada en vigencia de esta declaración.

En agosto del 2006, en vez de restituir las fachadas, limpiar el verdadero basural que había adentro, y crear un proyecto de viviendas acorde con el Plan Regulador y respetuoso del patrimonio del sector, la institución educativa instaló allí un estacionamiento y lo ofreció en arriendo a la Clínica Santa María. Este no fue solo era un atentado contra el patrimonio, sino una clara violación del Plan Regulador de Providencia puesto que este sector es residencial y en él no se permiten

estacionamientos en superficie.

En noviembre del 2006, después de casi tres meses de infructuosas gestiones en la Municipalidad, los vecinos se declararon nuevamente en campaña, esta vez para hacer valer las normas de buena convivencia y bien común. Los representantes de la Clínica y del Patrocinio llegaron amenazando con litigios y costos cuantiosos, sin embargo los vecinos, liderados por María Inés Solimano, encargada de Patrimonio y Cultura de Ciudad Viva, comenzaron a escribir mes tras mes cartas al Alcalde Cristián Labbé exigiendo el cierre del estacionamiento ilegal.

Finalmente, en junio este se clausuró definitivamente.

Municipio de Lo Espejo espera el crudo invierno para aprobar un plan regulador a su manera

El 10 de Abril del 2006 la Consultora Serex entregó al concejo de Lo Espejo el estudio del plan regulador de esa comuna, conservando en su mayor parte las indicaciones efectuadas por lo pobladores en diversos talleres realizados el año anterior.

Desde entonces el concejo no había realizado ninguna gestión orientada a iniciar el proceso de aprobación del nuevo plan regulador. Sólo se sabía que el arquitecto Mario Álvarez, reemplazante de la asesora urbanista María Rosa Reyes, había efectuado algunos cambios a lo propuesto por Serex. Recientemente estas modificaciones fueron conocidas, aunque no comprendidas, puesto que la cartografía no contiene una presentación clara y coincidente con la ordenanza propuesta.

Entre los principales errores de este trabajo, que deberán conocer los habitantes de la comuna en julio próximo, se encuentran los siguientes: se mencionan sólo letras y no qué significan dichas letras con respecto a la altura que se puede alcanzar en determinadas áreas. El "plano regulador" o mapa no presenta título, leyenda, fuente, escala ni simbología, elementos fundamentales en la cartografía. Se utiliza una gama de colores que impide comprender el tipo de zonificación asignada.

Asimismo se indica en la ordenanza una zona H3c correspondiente a zonas residenciales de densidad alta y altura media, las que no aparecen en el mapa. Pese a ello, se puntualiza que en esta zona se pueden construir edificios de 8 pisos y, si está aislada, las torres pueden

llegar hasta 20 y 25 pisos. Por último, en la ordenanza nueva no se dice expresamente que poblaciones están incluidas en las zonas de densidad baja, media o alta, lo que genera mayor confusión ante la escasa claridad que ya presenta el plano.

Cabe agregar la extrañeza que ha causado en la comuna el hecho de que se haya postergado la primera audiencia pública para julio, época en que el frío y las lluvias aseguran una baja asistencia de participantes a estos importantes debates. Las reuniones y manifestaciones masivas más claras en contra del anterior plan regulador de Lo Espejo fueron justamente en pleno verano y comienzos de otoño.

!! ALERTA ROJA !!
!! ALERTA ROJA !!
!! ALERTA ROJA !!

18/06/07 SE DA SENTENCIA NEGATIVA AL JUICIO PRECARIO K ESTAMOS VIVIENDO TODOS LOS XILENOS K OKUPAMOS ESTE "CENTRO DE INVESTIGACION" UBICADO EN REPUBLIKA # 550 POR LO TANTO SE VIENE EL INMINENTE DESALOJO, FRENTE A ESTO DECIMOS

NO AL DESALOJO DE LOS SUEÑOS, NO AL DESALOJO DE LA REALIDAD DE CIENTOS DE XILENOS K ESTAMOS OKUPANDO, NO AL DESALOJO DEL ARTE PARA EL PUEBLO, NO AL DESALOJO DE LA LIBERTAD,

NO AL DESALOJO POR ESTO Y MUXAS COSAS MAS, PORK LO K ACEMOS NO SE VENDE NI SE TRANSA, PORK LA LIBERTAD EN TODA SU AMPLITUD ES UN DERECHO ALZAMOS NUESTRAS VOCES, CUERPOS, ALMAS Y SANGRE PARA GRITAR

Invitamos a reflexionar...

Akí Republika 550 orden de desalojo

Lake Sagaris

Ha llegado carta, en un lenguaje distinto, que rompe las reglas de la Real Academia, que anuncia por sobre todo que la generación que "no está allí" sí, está presente, pero en el lugar, en la parada que escogen sus miembros, con proyectos e ideas propios. Como toda generación nueva, exigen respeto por sus propias definiciones, sus formas de ser, visiones, anhelos.

Somos una sociedad que adora a las guaguas, pero que, en la medida que van creciendo, y, por sobre todo, cuando cuestionan a los mayores y las reglas del juego, va tomando distancia de estos jóvenes.

Estos tienen pocos espacios donde expresarse y aprender a hacer las cosas a su manera. Son pocos los colegios que incentivan la producción de un diario estudiantil, auténtica voz independiente en otros países. Los otrora innovadores talleres del programa de Mejoramiento de la Calidad y la Equidad de la Educación se han convertido en máquinas para reforzar los mismos temas académicos de siempre, azuzados por padres y escuelas aterrados por la Prueba de Selección Universitaria. Este anacronismo les roba el tiempo libre a los jóvenes. Tiempo que podrían utilizar "reforzando" el lenguaje ocupándolo como el instrumento hermoso y vital que es, yendo al cine, escribiendo poesía, discutiendo, proponiendo. Tiempo que podrían ocupar para aprender, explorar, experimentar con el arte, las capacidades manuales, la recreación, un millón de actividades adicionales.

Pasó y sigue pasando con los jóvenes que se reúnen en el Parque Forestal los fines de semana, intercambiando ropa, artículos de malabarismo, ideas, necesidades, ganas. Cada

cierto tiempo vemos a los carabineros arremetiendo contra ellos, tratándolos como delincuentes por el simple hecho de ocupar el espacio público a su manera. El "espacio público" que, por definición, debe ser de tod@s, ese lugar que nadie ocupa según las reglas sino según sus necesidades imperiosas... de espacio.

En República 550 ocuparon una casa, ex – edificio de la policía secreta del gobierno militar, y la convirtieron en galería, taller, escenario para sus sueños y ensayo para la participación ciudadana en un mundo que se les irá agrandando cada vez más. Sin embargo, en junio les llegó la noticia que tendrán que irse, que una vez más la ciudad /sociedad no está dispuesta a permitirles autogestionar su propio espacio, sus aportes innovadores a la vida ciudadana, sus sueños.

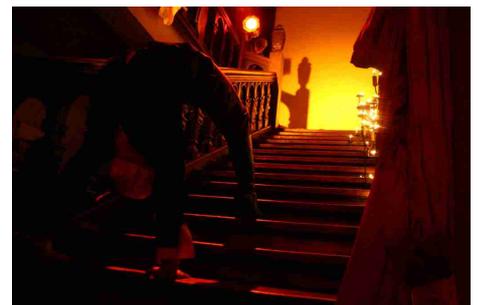
No he ido a República 550, ni conozco personalmente lo que hacen. Pero me parece que llegó el momento de respetar, como dijo Voltaire, su derecho a ser y hacer según sus propias definiciones y no las mías u otras, impuestas por una sociedad aprensiva y represora. ¿Tendrán que armar una guerra civil para que les escuchemos, para que dejemos de mandarlos? Tienen derecho a espacios donde desarrollarse como jóvenes adultos que piensan por sí mismos, que saben criticar, armar, construir. Tienen derecho a un diálogo marcado por el respeto mutuo, la tolerancia y no el terror a las ideas nuevas.

La sociedad está en deuda con nuestros jóvenes. Tú, yo, todos los que tenemos más de 30 años. ¿Hasta cuándo les pediremos que crezcan, sin dejarles espacio para hacerlo?

NO AL DESALOJO

CENTRO DE INVESTIGACION ESCENIKA

Infórmate: (<http://republika550.cl>)
 (http://www.fotolog.com/okupa_aki/)
 (<http://sss.cl/akiokupa/>)



Fotos Galeria Okupa
<http://sss.cl/akiokupa/>

RECICLAR PARA VIVIR MEJOR

Cuelga este cuadro en tu refrigerador como referencia rápida.

¿Sabías tú que en Chile hay municipalidades que gastan más en la gestión de la basura que en la educación?

Tod@s vivimos mejor cuando se aprovecha al máximo los insumos de la vida.

¿Estás preocupad@ por el calentamiento global, con ganas de vivir una vida más sana, o simplemente buscando donde juntar plata para cosas que realmente valen la pena?

Reduciendo, re-usando y re-ciclando, comenzamos a tomar conciencia de la vida como un círculo vital.



REDUCIR: OCUPAR LO MÍNIMO.

¿Te has dado cuenta de que cuando compras un producto con un tremendo envase de plástico, plúmvit, cartón, estás pagando por una envoltura que va directamente a la basura? Es mejor comprar productos con el mínimo de envase, o envases sencillos y fácilmente biodegradables. Recomendamos, por ejemplo, comprar frutas, plantas, verduras frescas y otros productos en las ferias libres y/o la Vega. Así, se ahorra doblemente, primero porque comprando en un lugar donde puedes llegar a-tracción humana (caminando, en silla de ruedas, bicicleta, triciclo) no ocupas combustibles contaminantes y caros, y segundo porque puedes llevar tus propias bolsas de lona y así evitar las bolsas plásticas que –¡OJO!– ya se están prohibiendo cada vez más por el tremendo daño que producen en el medio ambiente.

RE-USAR: TU MISMA O A TRAVÉS DEL TRUEQUE

Hoy, cada vez más, los jóvenes reciclan ropa, los niños sus juguetes, los mayores libros y música. Una buena forma de mejorar tu vida social al mismo tiempo que aproveches más las cosas que ya existen, en vez de botarlas a un vertedero donde molestan y contaminan.

RE-CICLAR: OCUPAR EL MATERIAL DE UN PRODUCTO PARA PRODUCIR OTRO

Como país en desarrollo tenemos oportunidades que los países desarrollados ya perdieron o nunca tuvieron. Fuera de poder comprar bien y barato en nuestras ferias y mercados locales, hay mucho reciclaje de materiales usados, especialmente en Santiago. Cuando botas algo a la basura hay un costo que tú quizás no percibes, pero que pagamos tod@s y especialmente nuestros hijos, que tendrán que seguir pagando las emisiones, las enfermedades, la falta de espacios verdes y buen aire para respirar a lo largo de sus vidas. Por lo tanto, aprovechar los sistemas de reciclaje significa regalar algo importante, sustancial a tus seres queridos y otras personas.

Cuelga este cuadro en tu refrigerador como referencia rápida.



ELEMENTO	QUE HACER	BENEFICIAD@S	INFORMACIONES
 Restos de fruta y verduras, hojas, podas, recortes y ramas (material orgánico)	El compost es una buena forma de eliminar los desechos orgánicos de nuestro hogar, esto lo podemos hacer en nuestros jardines o balcones, en una labor que no ocupa mucho tiempo ni espacio y que a la larga nos proveerá de muy buena tierra para nuestras plantas o jardines.	Tú, tu familia, vecinos, hogar, pueden reducir los desechos de tu casa y al mismo tiempo producir la mejor tierra para tus plantas.	Compost Chile, www.compostchile.com
 Papel blanco sin uso y usados, cartón corrugado, papel mixto (diarios, revistas, de regalo), cajas, conos de confort, papel reciclado. NO SIRVEN: papel higiénico, servilletas, cajas de tortas, etc.; papel diamante y papel mantequilla; papel de calco; papel o cartón gofrado o encerado; papel o cartón plastificado.	En Chile, las alternativas para reciclar el papel son casi infinitos. La mejor opción son los recolectores independientes: estos infatigables trabajadores que a pie o en triciclo – ¡pero siempre usando un modo de transporte sustentable! - pasan por nuestras casas, recolectando papel para su sustento diario. Haz un poco más dignas y agradables sus condiciones de trabajo y de vida, dejando el papel de diario y de oficina separado del resto de los desechos, amarrados o en un recipiente de cartón. Hay muchos grupos de jóvenes que reciclan papel para financiar actividades sociales y deportivas. También instancias religiosas o caritativas, que reciclan para ayudar a financiar sus obras.	Todos, el medio ambiente y las instituciones benéficas y los recolectores que nos ayudan a mantener el planeta más limpio. La Fundación San José por ejemplo, con la entrega de papeles y diarios a los contenedores de esta institución, reduce la basura y ayuda a los niños sin hogar. Para saber donde hay un contenedor en tu sector.	Tel: 399-9614, 299-9620, www.fundacionsanjose.cl Para poder reciclar papel con tu propio grupo o institución: SOREPA, Tel: 473-7000, www.sorepa.cl RECUPAC, Tel: 624-6539 Huechuraba, 542-4515 La Pintana 538-3414, 538-3414 Cerrillos, www.recupac.cl Carrascal SA, Tel: 392-2859 Quinta Normal, www.carrascal.cl Reciclados Industriales, Tel: 641-3128 Renca.
 Botellas de vidrio de bebidas enteras, envases de alimentos, perfumes, colonias, vidrio roto (se entrega separado por kilo y por color). NO SIRVEN: vidrio de auto y de ventana, espejos, ampollitas y fluorescentes, lozas.	Las botellas tienden a ser muy lindas. Sirven de adorno y también pueden ser re-usados casi infinitamente. Las más lindas sirven como envases para salsas, tragos caseros, jarabes, aceites de cocinar o de masaje. Y cuando la cosecha de la última fiesta ya fue demasiado abundante, ojo con las campanas de reciclaje en tu barrio.	Tu y tus amig@s, cuando re-usas las botellas para regalos sabrosos y sensuales. COANIQUEM, la corporación sin fines de lucro que atiende a niños quemados y CODEFF, la Corporación de Defensa de la Flora y Fauna, cuando ocupes sus campanas.	CODEFF, Tel: 777-2534, www.codeff.cl Coaniquem, Tel: 570-2500, www.coaniquem.cl
 Botellas de bebidas, retornables y no retornables	De todas maneras, vale la pena pensarlo dos veces antes de comprar algo con este tipo de envase. Las botellas de bebida retornables se re-usan, así que su costo ambiental se reduce cada vez que tú te preocupes de retornar y reusarlas. Otras botellas van directo al vertedero, donde demoran cientos de años en degradarse. Reduce al mínimo el uso de este tipo de envase.	Todos. Si reciclas en las campanas amarillas, el Centro Nacional de la Familia, CENFA.	Recipet (la empresa que recicla) Tel: 854-5967, www.recipet.cl CENFA Tel: 800-410066, www.cenfa.cl
 Envases de leche y jugos de larga vida, conocidos como "TetraPak"	La campaña Un Techo para Chile se especializa en el reciclaje de estos envases y la mayoría de los supermercados ya cuentan con centros de acopio para estos elementos. Si el supermercado que tú frecuentas no tiene uno, habla con el encargado. Y si no ofrece este servicio, lo más fácil es acudir a otro que sí lo ofrece.	Nos beneficiamos tod@s cuando en vez de engrosar las cargas de los camiones de basura estos elementos se reciclan para crear el material utilizado para construir casas para las familias que viven sin techo propio.	Tel: 511-5803, www.untechoparachile.cl
 Latas de bebidas y cerveza (aluminio)	Lo primero es pensar dos veces si el alimento o la bebida que viene en este tipo de envase realmente es nutritivo y valioso para el cuerpo o si un jugo hecho de fruta fresca u otro alimento menos procesado no sería mejor. En un espacio donde estos elementos son comunes, lo mejor es buscar o crear un grupo para reciclar, puesto que a través de un convenio con Copasur se puede reunir fondos para alguna causa valiosa.	Como siempre, el medio ambiente urbano, en el caso de un convenio de reciclaje colegios, jardines infantiles, municipalidades, instituciones, estadios o particulares.	COPASUR maneja el servicio de retiros a domicilio (sobre 40 kilos) Tel: 548-7755 La Cisterna 736-6797 Independencia, www.copasur.cl
 Pilas	Las pilas son altamente contaminantes, extremadamente tóxicas. Cuando se botan a la basura común, contaminan el agua y la tierra, produciendo efectos a lo largo de la cadena de la vida. Evita usarlas todo lo que puedes: hoy en día hay buenas pilas recargables, si es esencial contar con ellas. Y para las pilas realmente imprescindibles, puedes reciclarlas en las oficinas de Chilectra.	Todos nosotros y todo ser vivo que depende del agua para vivir, puesto que es el elemento más dañado por los componentes tóxicos de las pilas.	Tel: 696 0000, www.chilectra.cl
 Cartuchos de impresoras de Tinta, Láser y Fusores.	Puedes donar estos elementos a alguna institución que los reciclan, o crear un grupo en tu escuela, tu barrio, tu oficina, para reunir estos elementos y venderlos a las empresas recicladoras. Son los suministros que utilizamos en las impresoras de láser o tinta, estos pueden ser vírgenes o no vírgenes (con más de un uso). El problema de estos elementos es que cada cartridge demora más de 450 años en degradarse, presentando un gran problema para el planeta.	Las instituciones, grupos y otros que se financian de esta forma, si quieres donar a una institución que recolecta Fundación NOCEDAL. CreArte te envían un contenedor para que juntes tus cartridge y toners vacíos. COAR, la corporación de amigos del hospital Roberto de l Río También te envían un contenedor para ser retirado mensual o semanalmente.	NOCEDAL Tel: 381-3641 Providencia, www.nocedal.cl CreArte Tel: 236-0341 Providencia, www.createarte.cl COAR Tel: 732-2821, Independencia, www.coar.cl Si quieres formar tu propio grupo y recolectar fondos a través de esta actividad: RCT, Tel: 688-6440, Santiago. TL SUMINISTROS, Tel: 688-1503 Macul. Laserprecision Chile Ltda. Tel: 251 0685 Providencia ECOTINTAS, Tel: 251 2898 Providencia.
 Cachureos y elementos reciclables Equipos electrónicos Computadores (procesador 486 hacia arriba), pantallas de color, impresoras y otros accesorios.	Los viejos cachureos, juguetes y otras cosas pueden tener mucha vida aún. Es cosa de ponerlos en mano de alguien que los puede utilizar. Es muy entretenido organizar una feria de las pulgas y de trueque, en tu patio o tu cuadra o algún lugar público de tu barrio. Puede ser muy de vez en cuando, o todos los fines de semana, según las ganas y la necesidad. También se pueden regalar a gente que los necesita, y/o llamar a los Traperos de Emaus o la Municipalidad de Providencia. Para esos muebles, equipos, ropa, maquinaria que ya no ocupas, donar estos elementos a los Traperos de Emaus, quienes se preocupan de reparar y refaccionar, y darle un nuevo uso, para que estas cosas que todavía tienen mucha vida, no queden en el vertedero, la Fundación Todo Chilenter, que se especializa en reciclar estos equipos.	Si tomas la iniciativa, tú, tu familia y vecinos, tod@s los que se integran en un comercio que tiene mucho de vida social. Si donas a una institución, gente más necesitada, y el trabajo de instituciones que la atienden.	EMAUS Tel: 643-3643 o 643-2035 Pudahuel 859-4713 San Bernardo, www.traperosemaus.cl Municipalidad de Providencia Tel: 410-5215, www.providencia.cl Fundación Todo Chilenter Tel: 516-0807, 516-0403



Organizando la cocina para el reciclaje es fácil y bonito

Si piensas que esto de separar la basura para el reciclaje es algo muy complicado, piénsalo de nuevo. Los desechos en general vienen separados y somos nosotros, descuidados y apurados, los que mezclamos todo, dejando la “embarrada”. Una clave para vivir mejor, gastando menos, es comprar menos basura “pre-fabricada” y por lo tanto consumir un mayor porcentaje de lo que compramos o fabricamos en nuestros hogares. Aquí van algunas sugerencias bien sencillas que pueden mejorar sustancialmente la calidad de la comida – y la vida – en tu hogar.

6 Reglas para comer mejor

- Comprar fruta, verduras, huevos y quesos en la Vega Central, el Tirso de Molina, la feria local. Estos alimentos son

más sanos, nutritivos, sabrosos y baratos. Es importante conocer al casero donde compra: aun si pagas un poco mas que en el próximo puesto, responderá por la calidad de sus productos. Además, las compras pasan a ser parte de una agradable vida social. En el Tirso de Molina (Santa María entre Recoleta e Independencia) hay caseros que aceptan cheques de sus clientes habituales. También los hay que aceptan pedidos por teléfono, enviando la mercadería directamente a tu casa por el costo del taxi. Crea trabajo y se come mejor y más barato.

- Comprar siempre con bolsas reutilizables: así no botas la plata, comprando bolsas plásticas y envoltorios que después tienen menos uso en la casa. Las bolsas de lona son ideales para comprar pan y otros alimentos en envases secos.

Un buen canasto de mimbre protege las frutas más delicadas. Además durante la semana se ven bonitas en la cocina o en el living – comedor.

- Si te gusta el jardineo, evita botar el mejor fertilizante – sin sustancias peligrosas – a los vertederos. Ocupa los restos de fruta y verduras de tu cocina: con una compostera se transforman en fertilizante. Se botan en una fuente mientras uno cocina y luego afuera en la compostera. También se puede poner un pequeño recipiente con tapa en la cocina, para juntar los restos.

- Para salvar a los animales en peligro de extinción (Codeff) o ayudar a los niños quemados (Coaniquen), no botes nunca una botella de vidrio, estas se van guardando en una bolsa colgada detrás de la puerta. Cuando se llena una agradable caminata a la campana de reciclaje más cercana ayuda a estirar las piernas, ponerse al día en las noticias del barrio, y disfrutar de los perfumes de la época. Para los restaurantes y otras instituciones Codeff también ofrece un excelente sistema de tambores. Cuando el tambor se llena una camioneta lo retira. Y ojo, hay que comprar botellas de vidrio, evitando las de plástico y lata, puesto que son mas difíciles de reciclar.

- Las cajas de leche y jugos larga vida, se deben abrir, enjuagar y aplastar dejándolas en una bolsa o caja. Estas hay que llevarlas cuando uno va al supermercado. En nuestro sector hay reciclaje de “Tetra pak” así se llaman estos envases.

- El papel se amontona y simplemente se deja al lado de la basura. O puedes conocer a algún recolector independiente que trabaje en el barrio, para que lo venga a retirar. Para las oficinas hay instituciones que llevan cajas para acopiar el papel blanco y posteriormente retirarlo cuando están llenos.

Ciudad Viva agradece el apoyo de NATURA, empresa brasileña de cosmética natural. Consecuente con su visión, política de desarrollo sostenible y responsabilidad social trabaja con nosotros en un proyecto de mapas verdes de Santiago, sus comunas y otros lugares de Chile.

Natura ve la vida como una cadena de relaciones. La búsqueda permanente del perfeccionamiento es lo que promueve el desarrollo de los individuos, de las organizaciones y de la sociedad. Cuanto mayor es la diversidad, mayor la riqueza... La búsqueda de la belleza, legítimo anhelo, debe estar libre de prejuicios y manipulaciones.

Busca realizar sus negocios basados en un modelo de gestión responsable que, al mismo tiempo en que promueve

el crecimiento económico y la perpetuación de la empresa, considera el impacto ambiental y social. Están empeñados en adoptar decisiones estratégicas y prácticas cotidianas que generen inclusión social... Su política de medio ambiente engloba la responsabilidad para con las generaciones futuras.



Natura está apoyando este proyecto de mapas verdes, con Ciudad Viva y Green Map System, por el poder que tiene para visualizar y revisualizar nuestros espacios urbanos como están hoy, que a menudo están mucho mejor de lo que pensamos, y también para comenzar a ver como pueden y deben estar mañana, para vivir con mayor equidad y respeto por el medio ambiente, ambos factores vitales para una calidad de vida mayor, y más sostenible.

CICLISTAS UNIDOS DE CHILE (CUCH) llama a: Compartir la vía es respetar la vida

Ciclistas Unidos de Chile llama a todos los usuarios de las calles santiaguinas, y especialmente los conductores de automóviles y otros vehículos motorizados, a respetar la vida, compartiendo las vías con todos los usuarios del transporte activo, sean estos caminantes o usuarios de bicicletas, triciclos, sillas de ruedas y otros.

Especialmente hoy en día, cuando los usuarios se quejan de las largas trayectorias para llegar a los paraderos de Transantiago y con tan altas tasas de obesidad y sedentarismo en el país, se hace vital mejorar las condiciones de seguridad para el transporte activo, como lo vienen haciendo algunas municipalidades, particularmente Providencia, con sus ciclovías de alto estándar en Antonio Varas y Pucuro, La Reina con su Ciclorecreovía, La Pintana con sus bicitaxis, Maipú, Ñuñoa, y otras.

Al mismo tiempo, llamamos a las autoridades a tomar medidas concretas, tal como se ha hecho en ciudades de otros países del mundo, para aumentar la seguridad, específicamente:

1. Reducir las velocidades en los sectores residenciales de las ciudades a 30 km/h, estableciendo "Zonas 30" como recomienda (entre otros entes) el Club de Automovilistas más grande de España, RACC. Estos han demostrado reducir la cantidad y la gravedad de accidentes de tránsito, mejorando además las condiciones de vida, de medio ambiente y de sociabilidad de los barrios beneficiados. A velocidades mayores la probabilidad de víctimas mortales y casos de invalidez van subiendo significativamente, sobre 55 km/h, velocidad común en nuestras calles, la mayoría de las víctimas son mortales.

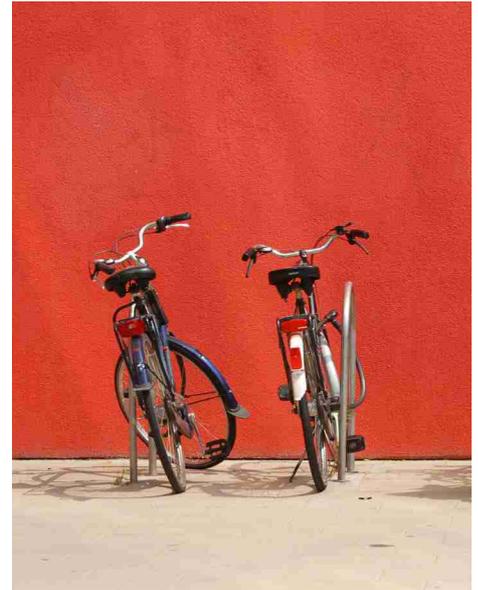
2. Establecer doble sentido en todas las calles urbanas para la bicicleta, ubicando la señalética apropiada e instando a los automovilistas a tomar las precauciones del caso. Actualmente, las calles de un solo sentido bloquean muchos viajes no motorizados, dejando a usuarios de bicicleta y triciclo sin más alternativa que andar en las veredas o contra el tránsito, con el consiguiente deterioro en la seguridad de todos@s.

3. Dar una solución de diseño que incorpore al transporte activo (medidas explícitas para usuarios de silla de ruedas, bicicleta, triciclo) en las 20 intersecciones "conflictivas", donde se han repetido accidentes entre automovilistas y ciclistas en años recientes.

4. Crear fondos para que las municipalidades puedan reforzar las medidas destinadas a resguardar la seguridad de caminantes y usuarios de modos no motorizados dentro del diseño urbano y vial, incorporando vías segregadas, ciclobandas o simplemente calles con diseños más seguros, según las velocidades y otras condiciones imperantes, en todo su territorio.

5. Crear fondos para que las organizaciones de la sociedad civil podamos realizar campañas de educación para conductores, ciclistas y otros usuarios de las vías, destinadas a mejorar su conocimiento y cooperación mutua, y así reducir la cantidad y gravedad de los accidentes viales.

6. Integrar el transporte no motorizado, y particularmente la bicicleta, dentro de la planificación e implementación de los servicios del Metro, EFE y del Transantiago, cuyos usuarios se verían beneficiados al poder llegar seguros y tranquilos hasta los paraderos y estaciones en medios de transporte activo (triciclos, bicicletas, sillas de ruedas y otros) ahorrando tiempo y transferencias. Los sistemas de transporte en Bogotá, Curitiba, Quito, Guayaquil y de



incontables ciudades del mundo demuestran claramente que un sistema de buses rápido, con vías segregadas, bien planificadas es la mejor solución para una ciudad contaminada y estresada como Santiago. La implementación del Transantiago, que no ha tomado en cuenta ni estudiado estos exitosos ejemplos de cómo organizar el transporte urbano, debe corregirse, integrando asesores nuevos, con los conocimientos y las sensibilidades necesarias, para lograr un buen sistema para nuestra hermosa ciudad.

LOS DÍAS DE CONTAMINACIÓN: BAJATE DEL AUTO PERIC@

Los automovilistas **absorben** más del doble de contaminantes que los ciclistas

Medidas máximas de concentración de contaminantes respirados en una hora por los ciclistas y los automovilistas en un mismo trayecto y en un mismo momento.

	Ciclista (g/m3)	Automovilista (g/m3)
Monóxido de carbono (CO)	2.670	2.670
Dioxido de nitrógeno (NO2)	156	277
Benceno	23	138
Tolueno	72	373
Xileno	46	193

Fuente: The Exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants. Van Wijnen/Verhoef/Henk/Van Buggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67:187-193).

Los ciclistas respiran en promedio 2.3 veces más que el automovilista al desplazarse. Sin embargo, el ejercicio físico "refuerza su capacidad de resistencia a los efectos de la contaminación" Es más, como demuestra el cuadro, los automovilistas están ubicados en la mismísima fuente de los contaminantes y absorben mucho más sustancias nocivas para la salud humana. Los días de urgencia ambiental, los santiaguinos se harían un gran favor, dejando el auto en casa y viajando en bicicleta. El gasto de energía es levemente más que para caminar y los beneficios son enormes.



Buscando a Lazaro

Como revivimos Transantiago: Una bandera ciudadana

Rosario Barrientos, Patricio Lanfranco, Rodrigo Quijada, Lake Sagaris



PA pesar de los ejemplos exitosos de transporte rápido en buses (Bogotá, Curitiba, Quito, etc) y los excelentes ingenieros de transporte y técnicos del país, en Santiago se hizo muy mal el nuevo sistema. Son muchas las razones “técnicas” que se han ocupado para explicar las falencias. Pero en el fondo hay dos razones muy sencillas: no se consultó nunca a los usuarios, quienes son los que más saben de los aspectos prácticos del sistema de transporte. Y después de gastar miles de millones de dólares en autopistas y el Metro, se exigió al sistema de buses autofinanciarse, una estrategia que no funciona en ninguna parte del mundo.

Son los políticos con su descompromiso y sus prioridades distorsionadas los responsables de este fracaso. Hablan de equidad, pero como se dice en inglés, no ponen el dinero donde hablan. ¿Qué hacer? ¿Hacia dónde debemos dirigirnos?

Porque aquí, la ciudadanía también tenemos una responsabilidad. No podemos optar por

Qué Transantiago venía gravemente fallado desde el principio estaba claro para todos los que se preocupan por la calidad del transporte en nuestra ciudad. Está claro qué sendas advertencias no fueron escuchadas por autoridades políticas, usuarios en su mayoría de las nuevas autopistas y más preocupados por sacar los molestos buses de su camino, que de crear un sistema de transporte de calidad para la ciudad.

el vandalismo, el no pago, la destrucción de buses y paraderos. No podemos optar por la queja eterna, sin actuar, sin presionar, sin luchar por mejoras concretas.

Para eso, debemos informarnos, debemos llamar a los políticos y gritarles al oído. Pero gritarles cosas concretas, propuestas específicas, demandas sólidas y factibles.

Como hacerlo bien	Transmilenio (Bogotá)	Transantiago
Vías segregadas permanentes, que aumentan la velocidad promedio y reducen el tiempo de viaje	Implementadas en los sectores más congestionados, troncal por troncal, para ir ajustando según la necesidad.	Sin implementación aún: nos quedamos con la eterna improvisación de conos y lienzos.
Abordaje desde “estaciones” de superficie, con prepago, seguridad y acceso para todos.	Las estaciones son buenas y bonitas, se entran con rampa, hay monitores que ayudan, y se espera bajo techo en espacios cómodos y agradables	Se optó por paraderos con un diseño publicitario que no cuida a los usuarios del mal tiempo; tampoco facilitan la vida para los usuarios de silla de ruedas, mujeres con paquetes o niños, etc.
Control GPS que permite sacar o poner buses según la demanda y gestionar el sistema como un todo	Al implementar gradualmente, paso a paso, este sistema ha funcionado bien.	Sin una gestión adecuada de los buses.
Buenas condiciones de trabajo, con jornadas de 6-8 horas, infraestructura para los conductores en los terminales, y buenos sueldos.	Se implementó con mucho éxito, integrando a mujeres como conductores de los buses, porque se ha demostrado su idoneidad para este trabajo.	Dos huelgas (Alsacia y SuBus) hasta ahora, y condiciones de trabajo espantosas para cualquier persona, puesto que los conductores pagan la culpa por todos los males del sistema.
Integración de la bicicleta para facilitar el acceso al sistema.	Más de 500 km de ciclovías de alto estándar y buenos cicleros en los puntos de acceso del sistema. Falta incorporar carros y buses capaces de llevar a bicicletas, cuando el tiempo falla o hay algún otro imprevisto.	Ninguna integración de la bicicleta hasta ahora, a pesar de anuncios y planes del Metro en este sentido. Ningún financiamiento del Ministerio de Transporte para las ciclovías que están siendo implementadas mayoritariamente por las municipalidades.
Creación de calles no-motorizadas para facilitar el traslado por estos medios, que además mejoran la salud, la seguridad y el bienestar.	Se hizo exitosamente, con el Paseo Jiménez y otras “peato-pistas” que cubren grandes extensiones de la ciudad.	Se sigue robando espacio a los peatones para los automóviles y, en unos pocos casos, ciclovías, poniendo en peligro su vida y creando calles atochadas y caóticas, puesto que no hay espacio para los peatones en la mayoría de los centros urbanos de nuestra ciudad.
Inversión prioritaria para los medios de transporte más eficientes y más limpios – buses, bicicletas, caminatas.	Abundante y efectivo – los ahorros por esta estrategia (buses-bicicletas en vez de autopistas-metro) además permitió rehabilitar parques, bibliotecas y otros espacios públicos en toda la ciudad.	Se gastaron miles de millones de dólares en autopistas para los pocos que viajan más rápido y más seguros, dejando de lado al resto de la población.



Qué se debe hacer

Más buses, más integración de otros modos

*Rodrigo Quijada

Un buen sistema de transporte debe tener:

- Bajos tiempos de espera,
- Bajos tiempos de viaje,
- Tarifa integrada,
- Buena calidad de buses y paraderos
- Integración con infraestructura de calidad para los caminantes y los usuarios de sillas de ruedas, bicicletas y otros modos.

La cantidad de buses dentro de un sistema, determina dos cosas:

- Cuanto uno espera en el paradero
- Que tan hacinado van.

La integración con otros modos (caminata, bicicleta, silla de ruedas, auto) facilita la llegada e incentiva al uso de transporte más sano para la gente y para la ciudad.

Las medidas vitales son:

- Corredores segregados.
- Una buena infraestructura de paraderos.
- Una cantidad de buses que permita un viaje comodo.
- Mejoras al transporte no motorizado; peatones, sillas de ruedas y bicicletas, específicamente vías segregadas para llegar, estaciones de transferencia de un modo a otro que también son centros de servicios varios, estacionamiento seguro y visible para bicicletas, rampas y donde sean necesarios ascensores y otra infraestructura que integre los diferentemente capacitados, incluyendo personas con niños, paquetes, etc.
- Tarificación vial para desincentivar el uso del automóvil e incentivar el uso del transporte público, que es más eficiente.

Si se aumenta el número de buses, tenemos mejores frecuencias, esperamos menos tiempo en los paraderos y en promedio, cada bus lleva menos personas; por lo tanto, se va más cómodo.

Por ende, hay que buscar una cantidad de buses que permita equiparar estas dos variables por buenos valores, no esperar mucho y que en las horas de mayor demanda, los buses no vayan repletos.

Ingeniero de transporte,
Área de Transporte de Ciudad Viva,
Instituto Milenio
Sistemas Complejos de Ingeniería



Una visión integrada, inversión en equidad y medio ambiente

*Patricio Lanfranco

Transantiago está fallando porque no hay una visión sistémica de tema del transporte y la movilidad de las personas.

Se abandonó el Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS) que a principios de 2000 contemplaba trece programas que apuntaban a la reducción de viajes, al incentivo del uso del transporte público y no motorizado, y a la racionalización y reducción del uso del transporte privado. También implicaban una relocalización de colegios, y el desarrollo de centros en diferentes partes de Santiago de manera tal que la gente no tuviera que realizar viajes hacia el centro u otros lados.

Cuando se abandonó el PTUS y las presiones hacen eco en los tomadores de decisiones – la gran mayoría de ellos usuarios del automóvil, a diferencia de la mayoría de la población – se invierten entre US\$3 mil millones en carreteras urbanas que incentivan muy exitosamente el uso del automóvil.

Las pocas platas estatales que se pudieron haber utilizado para un transporte público masivo y de calidad, se destinaron al metro y éste, desde el punto de vista de la comodidad y apreciación de la gente, estaba muy alto en la expectativa, por lo que los costos carísimos de implementación, implicaban una ineficiencia desde la perspectiva del uso del dinero público para una solución que simplemente llevaba a duplicar los viajes del metro.

Finalmente cuando se comienza la

modernización del transporte público, primero no hay dinero, no hay voluntad política, no hay una visión de integrar este plan al conjunto de la ciudad, y en consecuencia tenemos el fracaso completo que vivimos hoy.

El gobierno tiene la incapacidad de poder hacer caso a los técnicos, porque esto se les dijo en todos los tonos. Lo que va a pasar ahora se les dijo hace dos años antes. En consecuencia, por su impericia y falta de capacidad política de responder a las necesidades de las mayorías y no a las necesidades de los agentes económicos, terminaron desarrollando un proyecto malo.

Cambiar de visión es la única opción: un proyecto de modernización del transporte público

debe hacerse con la

participación activa y sustancial de recursos del estado, sin la necesidad de que el tema sea estatizado. La estupidez más grande que pudo hacer el gobierno fue aceptar un modelo en donde no había financiamiento público.

Se debe tomar una visión de ciudad en

conjunto, en donde se busque mover personas no vehículos, y para eso, los tomadores de decisiones deben mirar el sistema desde adentro y no desde un automóvil privado.

* Director del Área de Transporte de Ciudad Viva



LAS PRIORIDADES DE LA EQUIDAD

US\$ 4.5 miles de millones en Educación (Chile entero)

US\$ 3.5 miles de millones en Salud (Chile entero)

US\$ 2.3 miles de millones Autopistas Urbanas (Stgo)

US\$ 2.1 miles de millones 34 km de Metro (Stgo)

US\$ 264 miles de millones Ciencia y Tecnología (Chile entero)

US\$ 66 miles de millones en Transantiago (Stgo)



Seis normas de convivencia para peatones y ciclistas

*Consuelo Salas

Compartimos los mismos espacios y a menudo nos tratan como si fuésemos las mismas necesidades, a pesar de que las velocidades, los anchos y las condiciones que se necesitan para andar bien, tranquila y segura, son diferentes. De todas maneras, es vital la solidaridad entre l@s caminantes y l@s ciclistas, que hagamos causa común frente a las autoridades para mejorar las condiciones de nuestros viajes cotidianos a-tracción humana, y que aprendamos a respetarnos mutuamente.

Por esto, estamos contentos de presentar estas sugerencias, preparadas por Consuelo Salas, ciclista perteneciente a las Macletas (Mujeres Arriba de la Bicicleta, www.macleta.cl).

A pie o en bicicleta

1 Conviene tener presente que:

La vereda o acera es para los peatones.

Las ciclovías son para vehículos sin motor, como el triciclo, la silla de ruedas y la bicicleta.

La calle o calzada es compartida por todos los vehículos.

Los parques son espacios comunes para peatones y vehículos sin motor.

No existe jurisdicción sobre ciclovías ni accidentes. En caso de autos y otros motorizados, se presume culpable al vehículo más grande (el más fuerte), hasta que se procese y pruebe, por ejemplo, que el peatón apareció en medio de una cuadra. Para velar por la convivencia entre peatones y ciclistas, recomendamos tratar a un accidente en la vereda como si fuese responsabilidad del ciclista y a un accidente en la ciclovía como responsabilidad compartida, según los hechos.

A pie

2 No cometa la imprudencia de transitar por la calle o por una ciclovía. Recuerde que no lleva luces y los conductores de los vehículos tal vez no lo alcancen a ver.

3 Para cruzar por una ciclovía, mire a ambos lados como cuando atraviesa la calle.

4 No intente esquivar a un ciclista, porque maniobran más rápido: deje que este lo esquive. Si usted se desvía o se detiene, lo confundirá.



En bicicleta

5 El ciclista que se vea obligado a subir a la vereda, debe circular lentamente, avisar su presencia amablemente o con la campanilla y bajar de su vehículo para caminar cuando las condiciones lo exijan.

6 Al ciclista le corresponde circular por la derecha. Si viene una bicicleta por el frente hacia usted, por favor tome su derecha. Si el ciclista avisa que viene detrás de usted, por favor concédale el paso.

Que se distribuya todo lo que se pueda!

Para más información y noticias, www.ciudadviva.cl

Para un grupo electrónico de conversación, www.macleta.cl.

Para una biblioteca virtual sobre la movilidad a-tracción humana www.atraccionhumana.cl.

También puede visitarnos en nuestro Centro Vecinal en el Barrio Bellavista, Domínica 14, Tel: 737 3072.

*Macleta

La vida a-tracción humana



Anoche me pasó algo loquísimo

Ricardo Cano

Venia por Huérfanos desde Teatinos y quedé parado afirmado de un poste, esperando que avanzara una Transantiago articulada que se encontraba detenida en medio de la calle. No quise rodearla porque no andaba apurado y, como es un paseo peatonal, sentí que no había problema.

Comencé a observar el bus y me pude dar cuenta que iba llenísimo de pasajeros amontonados y aprisionados contra las ventanas: Al parecer, seguía esperando más pasajeros porque me imagino que el chofer sabía que era el último bus y trataba de que menos gente se quedara sin locomoción. Yo, sentado en mi bici y apoyado en el poste comencé a hacer señas como diciendo CHAAAAOOOOO, protegido por el anonimato que permite el protector buconasal que utilizo. ¿Qué será lo que empuja a una persona de 52 años a realizar una estupidez así? No tengo idea, pero ahí estaba yo haciéndole CHAAAAOOOOO a una micro llena.

Los pasajeros empezaron a mirarse unos a otros, como tratando de averiguar a quien le hacía señas el tipo de la bici y pronto me di cuenta de que todo el bus estaba observándome.

En ese momento una señora morena de pelo amarillo y crespo, abrió la ventana que estaba frente a ella y gritó en mi dirección:

¡¡PERICO, PRESTAME LA BICICLETA!!

Su intervención fue seguida de una risotada y todo el bus empezó a aplaudir la talla. Me imagino que el chofer pensó que los pasajeros se estaban manifestando para que partiera luego porque no habían terminado los aplausos cuando la micro se estaba moviendo.

Moraleja... no hay que burlarse de los que van en micro, y menos si van apretados...

CIUDAD VIVA
PRODUCCIONES
PRODUCCIÓN PROFESIONAL
PARA HACER CIUDADANÍA

SERVICIO PROFESIONAL DE VIDEO DOCUMENTAL
PROYECTE SU COMUNICACIÓN Y CREDIBILIDAD
EMPODERE SU INSTITUCIÓN, SU MENSAJE, SU PROYECTO.

REGISTROS - DOCUMENTALES - SERVICIO DE AMPLIFICACIÓN
PARA CONGRESOS, SEMINARIOS, Y EVENTOS
PRECIOS PREFERENCIALES PARA ONG'S

ANTONIA LÓPEZ DE BELLO # 024 / TELEFONO 732 6596

Portland, Oregon, EEUU

Donde los espacios públicos son obras de arte colectivas

*Celia Higuera

Portland, una ciudad de casi 600,000 personas, en el estado de Oregon en el noroeste de EEUU, tiene todas las comodidades de una gran metrópolis. Sin embargo lo que la caracteriza es su sensación de pueblo chico, donde todos se saludan por las calles y hay un gran sentido de pertenencia. Afortunadamente, a medida que la ciudad crece, esta complicidad de pueblo chico no se ha perdido, gracias a la influencia de sus asociaciones de barrio y a sus comprometidos activistas urbanos.

El debate a fondo y la construcción de un mayor compromiso con la ciudad nace en los 1980, con una de las primeras y más emblemáticas peleas contra un proyecto de autopista. Las comunidades organizadas de Portland lograron detener la construcción de una autopista que iba a partir la ciudad en dos y a desplazar a los habitantes de la zona más pobre.

Allí comenzó la primera gran ola de resistencia ciudadana a este tipo de proyecto, que después se extendió a Nueva York, Toronto y muchas otras ciudades, incluyendo, en los 90s a Santiago.

Otro importante acontecimiento tuvo lugar en 1984, cuando lograron convertir un estacionamiento en el centro de la ciudad en la que hoy es su plaza más importante, considerada por muchos el "living" de Portland.

En la actualidad existen organizaciones de todo tipo, fundamentales para el desarrollo saludable de la ciudad y sus habitantes. Sin embargo el City Repair Project (Proyecto para Reparar la Ciudad) se destaca por su forma creativa de abordar los problemas, por su dimensión espiritual y porques funciona como puente entre todo tipo de organizaciones que trabajan por el bien común urbano.

La misión de el City Repair Project consiste en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos creando espacios sustentables, arreglando sitios y potenciando, a través de estas actividades, la sensación de comunidad entre los vecinos. Los que implementan los



esquinas e intersecciones -- para convertirlas en hermosos lugares. Caminando por Portland, estos espacios aparecen como rinconcitos mágicos en las veredas con mesas y sillas hechas de distintos materiales sustentables, que invitan a sentarse y compartir con los vecinos. También incluyen murales y esculturas que representan los ideales y valores del barrio.

Otra actividad importante del City Repair Project es aportar ayuda técnica para crear jardines y huertos en pequeños espacios comunitarios o en casas particulares abiertas a sus comunidad.

City Repair Project es la Convergencia de la Construcción de los Pueblos (Village Building Convergence), un festival de 10 días con decenas de actividades en toda la ciudad.

Este año, movilizó a alrededor de 2,000 personas que construyeron bancos y mesas en las aceras, jardines de permacultura, sistemas de alcantarillado en casas que ocuparían agua de lluvia para el baño y regar el jardín y canchas de basquetball en barrios marginales. También hubo charlas y talleres sobre técnicas de desarrollo sustentable.

Participar en cualquiera de estas actividades es una experiencia enriquecedora. Construir algo con las propias manos nos recuerda que no siempre es necesario depender de otras entidades para crear y cambiar. Trabajar con los vecinos crea una comunidad más saludable y alegre. El éxito del City Repair Project demuestra el poder que tenemos como ciudadanos y que debemos tener en nuestras ciudades para vivir en lugares más amigables y verdes.

proyectos de el City Repair Project son voluntarios.

Una actividad típica del City Repair Project consiste en embellecer áreas descuidadas o potencialmente peligrosas de la ciudad -- como

*Estudiante de Urbanismo en EE.UU.

Periódico ciudadano, publicado por Ciudad Viva

La Voz de la Chimba

Nació como un afiche que se pegaba en los puestos de la Vega y en las puertas de las casas de Independencia, Pedro de Valdivia Norte y el Barrio Bellavista. En este se compartían las últimas noticias de nuestras campañas vecinales contra el ruido, contra las autopistas, en pro del patrimonio.

“La Voz de la Chimba” es un nombre que recuerda The Village Voice, periódico que nació en Nueva York también al fragor de una pelea ciudadana destinada a salvar un barrio amado de una autopista. Hoy es conocido y respetado en todo el mundo por su visión independiente. Aquella campaña fue liderada por la legendaria urbanista, Jane Jacobs, que después continuó su vida y sus campañas en Toronto, Canadá.

En 2001, cuando nos convertimos en Ciudad Viva, comenzó su vida como periódico. Ha costado darle vida a este sueño de tener una voz ciudadana, contundente y diversa, capaz de encender un foco fuerte sobre las decisiones poco transparentes que han moldeado a nuestra ciudad durante demasiado tiempo.

Nuestra existencia ha dependido en gran medida - y, por eso, les agradecemos- de los auspiciadores, en su mayoría empresas pequeñas y medianas de la Vega, Bellavista, Pedro de Valdivia Norte, y San Diego, el barrio de las bicicletas.

Nos han tocado muchas tormentas. Sin

embargo, hemos tenido grandes logros. En esta década de vida, la Voz de La Chimba ha cruzado el Río Mapocho llevando sus críticas y propuestas al resto de la ciudad de Santiago y, en menor grado, a otras ciudades chilenas. En sus páginas aborda temas urbanos que raramente son cubiertos desde la perspectiva ciudadana en los medios masivos e, incluso, en los alternativos, a pesar de que un 80% de los chilenos vive en lugares urbanos.

Este año, con nuestro socio de varios años, Green Map System, Ashoka y el apoyo de Natura, empresa brasileña de cosméticas naturales, recogemos un nuevo desafío: preparar mapas verdes de varias comunas, y de la ciudad como un todo. Incluiremos mapas para las bicicletas y las caminatas. Elaboraremos también un mapa de la memoria y, gracias a la colaboración de niños y adultos mayores de La Chimba, un mapa de la imaginación.

Con 20.000 ejemplares que se distribuirán en distintas partes de la ciudad de acuerdo a los territorios mapeados, esperamos aumentar aún más este diálogo, integrando nuevas voces de las comunidades y barrios locales, contribuyendo a una mejor información y creando un lenguaje común entre las distintas personas y organizaciones que se inquietan por el futuro de la humanidad.

CIUDAD VIVA

Ciudad Viva nació como una coalición de 25 organizaciones comunitarias, profundamente preocupadas ante el proyecto de la autopista Costanera Norte. Después de seis años de campaña, logramos salvar los barrios de este megaproyecto urbano.

Y ese proceso de organización y vocerío ciudadano colectivo resultó ser una experiencia rica en capacitación y aprendizaje en el tema del transporte sustentable, patrimonio, reciclaje, derechos civiles y participación ciudadana.

Desde el año 2000, como Ciudad Viva, hemos estado forjando una visión de ciudad, sustentada en la decisión de compartir este patrimonio de conocimientos, entregar propuestas y trabajar con nuestras bases para crear una ciudadanía activa, capaz de cumplir con sus deberes, y ejercer sus derechos para crear un modelo de desarrollo urbano sustentable.

Hoy son cada vez más los ciudadanos organizados en sus juntas de vecinos u otros grupos que se atreven a opinar y a luchar por el bien de nuestra ciudad.

¡Visítanos! ¡Intégrate! En o en nuestra nueva casa, Santa Dominica 14, al pie del Cerro San Cristóbal, por Pío Nono, en pleno Barrio Bellavista. Tel: 737 3072, e-mail: info@ciudadviva.cl, (www.ciudadviva.cl), (www.atraccionhumana.cl) (Biblioteca virtual).

