

LA VOZ



d e l a C h i m b a

Año 8, N° 4, Noviembre 2007

La Voz de la Chimba es una publicación de Ciudad Viva, organización ciudadana fundada por los residentes, los creadores y los mercados de la Chimba, para tod@s l@s que aspiran a una ciudad más justa, más verde y más amable. Informaciones: www.ciudadviva.cl, Tel: 7373072 - E-mail: info@ciudadviva.cl

Yungay y Bellavista

Barrios ciudadanos y patrimoniales construyendo el mañana con lo mejor del ayer

Algunos se quejan de una Santiago "gris, fome, aburrido". ¿Serán los que viven en los nuevos suburbios, sin sabor, del barrio alto? Porque la verdad es que nuestra ciudad está llena de maravillosos barrios que aportan amistades, dramas, historias e identidades a la gran mayoría de los que vivimos en ellos. En este número de la Voz, enfocamos dos barrios – el Yungay y el Barrio Bellavista. Tienen una configuración urbana y arquitectónica que nos habla de vidas y amores, tragedias y esperanzas. Pero por sobre todo, son sus residentes, con sus siglos de silencioso y porfiado ejercicio de la ciudadanía cotidiana, los que convierten a estos barrios en importantes centros de identidad y acción. Desde siempre, luchan por construir una ciudad más justa, más verde y más amable.

P. 12 a 15.

**LOS PEATONES PROTESTAN,
LA VOZ DE LOS LECTORES, P. 2, 3.**

**PRIMER MAPA VERDE DE SANTIAGO RM,
P. 6.**

**NATURA: UNA EMPRESA SE PONE LA
META CARBONO CERO, P. 6 - 7.**

**NACE CICLISTAS UNIDOS DE CHILE.
P. 8-9**

**FESTIVAL BICICULTURA DE SANTIAGO:
LA VÍA DE HOLANDA", P. 10 - 11**



PARA CONVIVIR...

Curiosamente tenemos varias cartas sobre la importancia de tratarnos con respeto mutuo, todos los usuarios de las vías y los espacios públicos, independientemente de nuestro modo de transporte. Tod@s somos co-responsables el uno del otro y de la otra. Aprovechamos de reeditar las reglas de la convivencia entre ciclistas y peatones. Recomendamos más que viajar con “cuidado”, manejar con ternura, apreciando la vida de otras personas como si fueran los seres queridos que maás queremos al final de cada viaje.

Qué no tengamos que lamentar atropellos.

Estimada amiga

Todos los días camino por los parques y veredas de las comunas de Santiago y Providencia. Voy caminando por espacios pensados en función de y utilizados — hasta hace pocos meses — por las y los peatones entre las y los cuales me siento plenamente identificada.

Todos los días paso unos sustos grandes por las o los ciclistas que me pasan rozando de muy cerca, especialmente las y los que se adelantan viniendo desde atrás; las y los que vienen de frente, hay forma de esquivarlos.

Te mando esta nota antes de que tengas que venir a verme al hospital atropellada por las o los ciclistas, antes de que tenga que presentar un recurso de amparo a las y los peatones contra las y los ciclistas. (NB: El recurso de amparo, también voy a tener que presentarlo contra las y los automovilistas, pero ahí tú no tienes gran cosa que ver).

Besos,

Ana Sugranyes,
Habitat International Coalition



Ni choques entre ciclistas tampoco

Queridos Cofrades, del volar a ras de piso:

A propósito de los comentarios de pasarse o no luces rojas, les quiero contar lo que me pasó el 25 de agosto recién pasado: me chocó mi chancha un ciclista irresponsable.

Iba por Av. Andres Bello a la altura de La Concepción hacia el centro, por el sendero que va por el parque. En un cruce esperé la luz verde de peatón y pasaba por delante de los Hermanos automovilistas que estaban detenidos, cuando de repente veo que se me viene encima un ciclista que le importó al parecer, unaapertura intergluteos, y pasó la luz roja.

Pedaleé lo más que pude para evitar el choque, pero el pobre cristiano me chocó igual, en la parte donde van los cambios (¿Cómo se llama?). Digo el pobre, por que se llevo la peor parte. Yo ni me caí. El se sacó la cresta y quedó, me dijo, muy adolorido.

Tomé aire y le pregunté como estaba y si se daba cuenta que se pasó una luz roja. Desde el suelo me dijo “Toooy bieeen , un poco machucaooo no mas. Perdone si yo tuve la culpa.” Me fui y cuando lo vi pasarme, por que era una cleta pistera y la mía es para caminos de tierra, le grité “COMPRATE UN CASCO PERICO”.

Esto me pasó el sábado 25 de agosto. Y al ratito en otra luz roja, vi como casi todos los peatones, al ver que no venían autos, pasaban igual. Yo, obviamente, rememoré la escena de unos minutos antes y vi como una pareja (Hombre y Mujer) no pasaban. Cuando dio la luz verde peatonal, no me moví y esperé que atravesaran. Les pregunté ¿Son Chilenos Uds.?

“Yo no comprender”, me dijeron, y me dieron una palmada en el hombro (No como la del senador al carabiniro), como diciendo te felicito por ser precavido.

Les cuento esto para que ganemos autoridad moral con la consecuencia de vida, en nuestras legítimas aspiraciones.

Un abrazo
José Pablo Keymer O. (Piesk)

Transporte en La Habana

Hola. Me es grato escribirles y saludarles por su revista y actividades. Fui residente del sector “Barrio Bellavista” y ahora tengo mi oficina en este querible rincón de la ciudad.

Solo unas cositas, en el último número se muestra a La Habana como un lugar donde el transporte público funciona y además es pintoresco, la verdad yo estuve seis meses en la Habana y el transporte es horrible por decir lo menos. Allá hay que caminar, porque no hay más remedio ver una micro es sacarse la lotería y las que hay están en pésimas condiciones, con niveles de contaminación altísimos (claro, allá no están en un valle, por lo tanto la polución no se acumula), y las “joyitas de auto” son solo para algunos pocos y no todos están tan bien cuidados, yo creo que son la minoría, los otros no pasarían una revisión técnica por nada.

En fin, no me parece que haya que mirar a la capital de Cuba como ejemplo de transporte, claro el cubano es más relajado y anda feliz, si fueran un cuarto de neura que nosotros la revolución ya hubiera terminado. Por ultimo, allá revistas como “LA VOZ DE LA CHIMBA” no pasarían la censura.

Se despide muy cordialmente
Guillermo Cabrera.



Mosquitos, malditos mosquitos

En Santiago de Chile se puso de moda ponerle un pequeño motor de 49 cc. a las bicicletas.

El invento no es nuevo, viene de la época del cucciolo. Pero lo que en aquella época era una excentricidad que rodaba junto a Ford T's, o carretas tiradas por caballos, hoy es una ALTERNATIVA para movilizarse en una ciudad cuyo transporte público ha colapsado tras la implementación del llamado Plan Transantiago.

El motor MOSKITO, se adquiere en tiendas de bicicletas y se instala con muy pocos conocimientos de mecánica y menos herramientas, sobre una bici grande. Con sólo 200 lucas (unos 350 dólares), una persona puede tener su medio de transporte motorizado.

El problema es que estos vehículos, no cumplen con ninguna de las normas técnicas referidas a vehículos motorizados de dos ruedas, lease MOTOCICLETAS, y exceden las capacidades de una bicicleta común y corriente cuyo "motor" es la persona que pedalea.



Corren a mas de 30 km/h (esto, para una bici es bastante), no frenan y no tienen ningún elemento de seguridad, ni iluminación. Tampoco cumplen con las normas de ruido, ya que por razones de espacio tienen un pequeño tubo de escape sin silenciador, que hace más ruido que una motosierra. Mi vecino, tiene uno....

Excepto que las autoridades les impongan unas condiciones técnicas adecuadas para que la bicicleta pueda acoger la energía producida por el motor (cubiertas mas gruesas, llantas y rayos mas fuertes, frenos a disco o tambor, cuadros resistentes y diseñados para albergar el motor, luces de freno, posición, giro, baliza, normas de ruido, espejos retrovisores, reducción de emisiones contaminantes, normas de circulación, uso de casco obligatorio y categorización como vehículo motorizado), las autoridades del transporte deben PROHIBIR a la brevedad la circulación de estos engendros urbanos, antes de que comiencen los accidentes fatales y lamentemos víctimas.

Si querés andar en bicicleta, a pedalear.

Christian Austin
Fundación Síntesis
christian@fundacionsintesis.cl

Seis normas de convivencia para peatones y ciclistas

Consuelo Salas, Macleta

Compartimos los mismos espacios y a menudo nos tratan como si tuviésemos 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 para mejorar las condiciones de nuestros viajes cotidianos a-tracción humana.

A PIE O EN BICICLETA:

1. La vereda o acera es para los peatones. Las ciclovías son para vehículos sin motor. 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, lo contrario.

CUANDO ANDAS A PIE

2. No cometa la imprudencia de transitar por la calle o por una ciclovía.
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.

CUANDO ANDAS 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.

Para más información y noticias, www.ciudadviva.cl. www.macleta.cl. www.atraccion.humana. O en nuestro Centro de Transporte Activo en el Barrio Bellavista, Dominica 14, Tel: 737 3072

El fracaso del Tr

Patricio Lanfranco,
Jefe Área de Transporte, Ciudad Viva

Un Estado renueva el Transporte Público para brindar mayor comodidad, rapidez, eficiencia, dignidad y de pasada, reducir la congestión y contaminación de una ciudad, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Pero el proyecto estrella del ex Presidente Ricardo Lagos, también ex Ministro de Obras Públicas, fracasó estrepitosamente. Hoy es el proyecto más estudiado internacionalmente por los técnicos de transporte sobre cómo NO se deben hacer las cosas en este ámbito. Se veía venir, para cualquiera que estuviera medianamente informado y preocupado de las políticas de transporte en el país.

No somos generales después de la batalla. Ciudad Viva, fuerte impulsora de un sistema de transporte público moderno para mejorar la equidad social, en conjunto con otras organizaciones ciudadanas interesadas en el tema, declaró dos semanas antes del reiteradamente postergado inicio del plan, que la ausencia de inversión pública en el Transantiago implicaría que los tiempos de espera, los tiempos de viaje, los trasbordos, y los pasajeros de pie aumentarían significativamente. Asegurábamos además, que la tarifa aumentaría. Esto no ha subido sólo gracias a la decisión política de la Presidenta, quién a duras penas consiguió un financiamiento en el parlamento que subsidia dicha tarifa momentáneamente.

EL ABC DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Se ha intentado cargar con esta responsabilidad del fracaso a los técnicos en la materia. Nos consta que no es así. Reiterados informes, tanto de SECTRA (Secretaría Técnica de Transporte del Gobierno) como de destacados académicos de las diferentes universidades del país aconsejaron pública y majaderamente el ABC de una renovación del sistema de transporte público:

A) Inversión Pública para: corredores segregados; estaciones prepago; estaciones intermodales; renovación urbana por donde pasara el sistema; y participación ciudadana. De haberse hecho esto correctamente, hubieran mejorado significativamente los tiempos de viaje, los tiempos de espera, la seguridad, no hubiera habido evasión de tarifa, y la malla de recorridos se hubiera ajustado a las necesidades de la población.

B) Inversión en tecnología (pública o privada) para: Flota, gestión de flota; gestión financiera e integración tarifaria. El fracaso de los privados en éste ámbito también fue advertido tempranamente por los técnicos quienes aseguraron que los software y desarrollo tecnológico propuestos no funcionarían. No hubo estudios para elegir el tipo de buses adecuados, ya sea para el tipo de uso, como para el tipo de usuarios. En otras ciudades, como por ejemplo Bogotá, hubo estudios ergonómicos del diseño de los buses de acuerdo a la población. Sin corredores segregados, ni infraestructura adecuada, los nuevos buses ven acortados su vida útil, lo que afectará la rentabilidad total, y significará eventualmente alzas no contempladas de la tarifa.

C) Legislación: Diseño del “negocio”, licitaciones, contratos, fiscalización del sistema. Evidentemente responsabilidad del Estado.



LAS INVERSIONES HABLAN MÁS FUERTE QUE LAS PALABRAS

Para fijar responsabilidades de este fracaso, hay que saber quién tomó las decisiones que orientaron todo este fallido proyecto. En primer lugar, sin lugar a dudas el mayor responsable es Ricardo Lagos. Aunque “Crecer con Igualdad” fue su lema, está clarísimo – todas las cifras de inequidad lo señalan – que unos crecieron “más iguales” que otros. El optó por construir y financiar con dineros públicos (le entregó US\$320 millones a la Costanera Norte, incluyendo los contratos complementarios, pero sin considerar las expropiaciones.) las carreteras concesionadas y la red de Metro. En el año 2005, Lagos entregó en una detallada exposición las cifras de Transantiago:

Inversión Total: US\$609,4 millones.

Con cargo a la tarifa (pagada por los usuarios): US\$542,8 millones

Inversión pública: US\$66,6 millones.

Según estas cifras, el Estado chileno invertiría US\$15 por pasajero/viaje en Transantiago. ¿Sabe Ud. cuánto invirtió el Estado en Costanera Norte? Yo se lo digo: US\$1.641 por pasajero/viaje. Y lo que es peor, US\$3.182 por pasajero al día en el metro. El Metro de aquella época movía apenas un 4% de los viajes diarios, mientras que los buses, un 26%.

Transantiago



¿Existe alguna duda de que la opción de Lagos fue la de privilegiar a los ciudadanos que ya estaban viajando mejor, más seguro, y en menor tiempo? De paso nos dejó una ciudad contaminada, congestionada y segregada. Miles de personas perdieron sus casas o la tranquilidad al quedar viviendo al costado de carreteras, como el caso de Vespucio Sur. Y ahora, se piensa en construir Vespucio Oriente, con nuevas y millonarias inversiones mientras Transantiago no tiene dinero. Los pobres – y todos quienes anhelamos un sistema de transporte más justo, más limpio, más eficiente – siguen esperando, humillados, llenos de rabia, con menor calidad de vida.

LA INVERSIÓN PÚBLICA DEBE BENEFICIAR A LOS MÁS NECESITADOS

¿Pero quien más tiene responsabilidad en el fracaso de Transantiago? Es patético ver cómo el parlamento establece una Comisión Investigadora de Transantiago, rehusando aceptar sus propias responsabilidades. ¿Quién aprobó, con mano alzada, o de su puño y letra las leyes de concesiones? ¿La danza de millones para Costanera Norte y las otras carreteras? ¿La ampliación de Metro? ¿Las leyes de Licitaciones? ¿Quiénes exigieron que Transantiago no tuviera subsidios y fondos públicos? ¿Dónde estaban los

Hales, los Zaldivar, los Frei, los Longueiras, los Novoas cuando clara y decididamente votaron mano ancha para las carreteras, y manito de guagua para proyectos que favorecen a las mayorías?

La autodenominada “Clase Política Chilena” privilegia a los privilegiados. No es democrática, niega el acceso a la información, niega la participación ciudadana. Esto es transversal, por eso que baja en popularidad la Concertación, pero la Alianza no sube. La ciudadanía cada día les cree menos a los dos bandos. Esta clase política será incapaz de sacarnos del subdesarrollo.

La Presidenta Bachelet cometió el grave error de querer honrar un compromiso de Lagos. Pero el verdadero compromiso que debe honrar es con la ciudadanía. Tenemos que democratizar el país, elegir gobernadores e intendentes, terminar con el sistema binominal, terminar con el secretismo, hacer participación ciudadana real y financiada.

Es responsabilidad de toda la ciudadanía renovar la democracia, abrir las puertas del parlamento para que entre el viento fresco de las organizaciones sociales, de los chilenos en el exterior, de los pueblos originarios, de los que no tienen voz. En definitiva, del Pueblo.

La Voz de La Chimba

Directora: Lake Sagaris

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

Autores: Donatella Fuccaro, Ale Venegas, Andrés Garrido, Sol van Osten, Federico Allendes, Eugenio Arratia, Gabriela Parra, Ciclistas Unidos de Chile.

Fotos: Oscar Jadue, Mario López, archivos Ciudad Viva

Coordinación: María Eliana Bustamante

Diseño: Mario López Vieyra

Estudiantes y voluntarios: Felipe Muñoz, Felipe Godoy, Noemie De Pas, Katelyn Hale, Gopi Shah.

Impresión: Imprenta Andes

Ciudad Viva

Centro de Urbanismo Ciudadano
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.



Ciudad Viva
Participar es crecer juntos

**BUSCAMOS
PERIODISTAS
CIUDADANOS
TU VOZ HACE
FALTA...**

**¿No te publican en otros medios,
tan apegados al mundo oficial?**

El remedio es muy simple: escribe una carta a **La Voz**. Aquí tenemos un lugar para ti.

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

Santiago de Chile

El primer mapa verde de Chile

Cuando mapeamos nuestro espacio vital, estamos también mapeando nuestros deseos, sueños, compromisos. Por esto, un mapa verde es – en tus manos, estimada amiga, querido amigo -- una potente herramienta de cambio. El primer mapa verde de Santiago RM se lanzará antes de fin de año. Incluye información sobre la vida verde, reciclaje y áreas verdes. Pero también innova, incluyendo rutas recomendadas para caminantes y ciclistas que quieren probar la ciudad a-tracción humana. Agrega, además, un directorio completo sobre la sociedad civil, ese “espacio donde tú y yo nos convertimos en nosotros”.

Tod@s nos quejamos de nuestro barrio y nuestra ciudad – la contaminación del aire, el ruido, la falta de espacios verdes para que conversen los mayores, jueguen los niños, descansemos y nos recreemos tod@s, con respeto y tolerancia hacia la diversidad que compone nuestra sociedad. Para mejorarla, debemos potenciar lo bueno, cuidarlo, y construir – con todas nuestras voluntades, ganas y creatividad – lo que nos hace falta, para una ciudad más equitativa, más verde, más amable y segura.

En el caso de Santiago, tenemos una ciudad con hermosos espacios verdes y gran capacidad, subutilizado, de reciclaje. Con condiciones geográficas y climáticas ideales para el transporte activo, pero falta de infraestructura y políticas públicas. Con una sociedad civil entre las más activas de América Latina, pero prácticamente desconocida para muchos... Y con cultura y patrimonio,

tangible, e “intangible”, muy valioso, pero poco reconocido y – demasiado a menudo – muy mal cuidado. Por esto, una de las grandes tareas de este proyecto es recalcar lo que tenemos y suplirla con lo que falta, potenciando lo bueno y cuidándonos para no perder las cosas buenas que tenemos.

No basta con quejarse, con culpar “al otro”. Nuestra ciudad es la fiel reflexión de nosotr@s tod@s, mujeres y hombres. Y tod@s tenemos la capacidad de transformarla. Solo falta tu granito de arena.

Así que con estos mapas, nuestro periódico la Voz de la Chimba, la revista Natura, y por sobre todo, las manos, las esperanzas, los ojos y las ideas, invitamos a celebrar la ciudad, y mejorarla, para vivir mejor desde ya, en una ciudad con mayor igualdad, más verde y más amable.

Informaciones: info@ciudadviva.cl

Natura ser

**SAO PAOLO,
5 DE SEP. DE 2007**

En virtud de la amenaza del calentamiento global y sus consecuencias, Natura anuncia su iniciativa de ser Carbono Neutro a partir de 2007.

La acción se centrará principalmente en la reducción de las emisiones y abarcará toda la cadena de producción de la empresa, es decir, desde las emisiones provenientes de las actividades de extracción de materia prima hasta las generadas por la disposición final de los productos en el medio ambiente. De ese modo, pasa a ofrecer a los consumidores productos carbono neutro, y reafirma su compromiso histórico con el desarrollo sostenible.

Natura cree que las acciones de reducción producen más beneficios al planeta que las compensatorias. Por ello, en nuestra estrategia de neutralización de los gases de efecto invernadero (GEI), solamente aquello que no es posible reducir será compensado mediante proyectos de reforestación y de desarrollo de fuentes de energía renovable. La iniciativa será supervisada por evaluadores externos y sus resultados serán divulgados en forma periódica.

Al realizar el inventario de sus emisiones, aún en 2006, la compañía identificó un potencial para reducir en un 33% los gases generados en su cadena de negocios durante los próximos cinco años.

“El permanente compromiso con la sostenibilidad es lo que nos permite asumir la responsabilidad de neutralizar todas nuestras emisiones de gases de efecto invernadero a partir de 2007”, afirma Alessandro Carlucci, director presidente de Natura.

INVENTARIO DE EMISIONES

Para evaluar el impacto real de sus actividades, Natura inicialmente utilizó las normas de Greenhouse Gas Protocol Initiative (GHG Protocol), herramienta creada para desarrollar normas internacionalmente aceptadas para supervisar las emisiones de

¿Carbón Neutro en 2007

gases de efecto invernadero. El protocolo establece algunos alcances de mapeo e incluye las emisiones directas e indirectas de gases.

En su inventario, Natura fue más allá del alcance, y adoptó un enfoque del ciclo de vida del producto, al considerar las emisiones de todas las etapas de su cadena productiva. El relevamiento indicó 270 mil toneladas de CO₂ emitidas por la empresa durante 2006.

ANTIGUO COMPROMISO

Natura tiene un largo historial de compromiso con la conservación del medio ambiente. La empresa nació con ese nombre, hace 38 años, justamente porque creía que los ingredientes de la naturaleza contenían las mejores soluciones para los consumidores. A lo largo de su trayectoria, protagonizó importantes iniciativas.

En 1983, año en que las Naciones Unidas crearon su Comisión sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, la empresa fue pionera en el uso de repuestos de cosméticos en el país. En 1997, cuando el mundo vio nacer el Protocolo de Kyoto, la empresa convirtió su flota de distribución en la Gran Sao Paolo a gas natural vehicular (GNV).

Fue con ese espíritu que, en 2000, Natura lanzó la línea Ekos, asumiendo un compromiso explícito con el uso sostenible de la biodiversidad brasileña y con la repartición social de los beneficios generados



innovación basada en el conocimiento tradicional.

En 2001, incorporó en su proceso de desarrollo de productos terminados la Evaluación de Ciclo de Vida (ECV) para embalajes. La metodología tiene en cuenta todo el proceso de fabricación – desde la extracción de recursos naturales hasta la devolución en la forma de residuos, emisiones y efluentes – lo que permite la reducción del impacto ambiental de los productos da empresa.

Cuatro años más tarde, en 2005, la empresa dio un paso más en su compromiso con la sostenibilidad al sustituir los insumos tradicionales de origen mineral (como derivados del petróleo) y animal por materia prima vegetal en la formulación de los productos.

Recientemente, la empresa adoptó la tabla

por la

ambiental en sus rótulos de productos, lo que ofrece al consumidor datos técnicos sobre la composición y el embalaje. La iniciativa, que ofrece información que va desde la elección y obtención de la materia prima hasta el origen y el desecho del embalaje en el medio ambiente, procura fomentar el consumo consciente.

SOBRE NATURA

Natura registró en 2006 una ganancia bruta de alrededor de Reales \$ 3,9 mil millones, lo que representa un crecimiento del 19,9% en relación con el año anterior.

Actualmente, cuenta con un plantel de más de 5.000 colaboradores y 567 mil consultoras en Brasil. En las operaciones internacionales, la ganancia bruta aumentó un 44,3% y el número de consultoras superó las 60 mil. La empresa opera, con el sistema de venta directa, en Argentina, Perú, Chile, México, Venezuela, Colombia y Francia, donde aún mantiene su única tienda mundial y un centro satélite de investigación y tecnología. En Bolivia, la marca está presente por intermedio de un distribuidor.

Información:

Verónica Lacoste,
asuntos corporativos Natura Chile
veronicalacoste@natura.net

Desde abril 2007, la empresa brasileña Natura trabaja con Ciudad Viva y Green Maps (www.greenmap.org, EEUU) en la preparación de los primeros mapas verdes de las ciudades chilenas. Muy pronto se lanzará la primera edición del Mapa Verde de Santiago RM. Esta primavera, en línea con su política empresarial dedicada a la sostenibilidad, la empresa ha anunciado su plan de neutralización de gases de efecto invernadero y ofrece productos carbono neutro en el mercado.

CUCH

Ciclistas Unidos de Chile

bici
cultura
Festival



ciclistas
U.CENTRAL

Ciclo
recreo
via

Ciudad Viva
Participar es crear juntos

MAGLETA
Mujeres Arriba de la Oleta



YMCA
ASOCIACION CRISTIANA DE JOVENES

Las nuevas organizaciones pro-ciclismo urbano

A las tradicionales organizaciones de ciclistas se suma una nueva ola de organizaciones pro-ciclismo urbano, diversas, amables, con múltiples propuestas y actividades, y una capacidad ciudadana y técnica que ha aumentado exponencialmente en sus cortos meses de vida.

Ciclistas Unidos de Chile agrupa a estas organizaciones y colectivos ciudadanas pro-ciclistas, con o sin personalidad jurídica, y que con pleno respeto a los diferentes orígenes, estilos, estrategias e identidad de cada organización, colaboran, comparten información, coordinan acciones y se apoyan mutuamente para trabajar mancomunadamente en pro de los siguientes principios, objetivos y procedimientos comunes.

Insisten en un ambiente amable, de amistad, respeto mutuo y cooperación.

Aquí las presentamos para que I@s interesad@s pueden informarse y participar en los distintos proyectos y actividades que promueven.

PRINCIPIOS

1. Consideramos a la bicicleta como un medio ideal de transporte para personas y pequeñas cargas en distancias cortas y medianas, por su contribución a la salud y sustentabilidad de las personas y del planeta. Consideramos además que su uso cotidiano abre al usuario nuevas formas de percepción del cuerpo y del entorno natural, ambiental y social.

2. Buscamos ganar cada vez más partidarios y usuarios de la bicicleta por la vía del encantamiento y refuerzo positivo, mediante información, educación y desarrollo de conciencia sobre las ventajas individuales y sociales de la bicicleta, y de las externalidades negativas del uso indiscriminado del automóvil.

3. Creemos indispensable avanzar hacia políticas públicas de desincentivo del uso indiscriminado del automóvil y de impulso a los medios de transporte público y movilidad no motorizada, de manera integrada.

4. Trabajamos conjuntamente con autoridades, empresarios, funcionarios de gobiernos locales o nacionales, así como con cualquier persona o institución que esté dispuesta a generar las facilidades y promover el uso de la bicicleta de la forma anteriormente descrita, sin discriminación alguna, no importando sus simpatías políticas, religiosas, ni de otra naturaleza.

5. Adherimos al principio de la no violencia activa, observando el derecho a ejercer la desobediencia civil en determinadas circunstancias, dentro de un marco de trabajo pro-paz y de respeto a los derechos humanos.

Cada organización tiene su propia forma de actuar. Algunas son organizaciones de hecho y otras más formalmente constituidas. No hay ninguna organización cuya sobrevivencia dependa de financiamiento gubernamental. Las organizaciones legalmente constituidas cumplen con las normas legales y éticas de transparencia, contabilidad y otras relevantes para su buen funcionamiento.

CICLISTAS UNIDOS DE CHILE (CUCH) SON:

CENTRO DE BICICULTURA
(www.bicicultura.cl)

El Centro de Bicicultura es una organización ciudadana funcional de la comuna de Ñuñoa, para el desarrollo de proyectos, iniciativas y acciones de promoción de la bicicleta y de todos los medios a tracción humana. Es a la vez una organización de interés público, sin fines de lucro, conformada por ciclistas, gente que se mueve en bicicleta, para el desarrollo conjunto de iniciativas de cambio cultural, basadas en la integración de la bicicleta al sistema de transportes. El Centro de Bicicultura pertenece a Ciclistas Unidos de Chile (CUCH), a la Red de Actividad Física de las Américas, RAFAS (en formación), a Chilenter, a la Red de amigos de Ciudad Viva, y es una comunidad del Programa País de Eficiencia Energética.

La actividad del Centro de Bicicultura se canaliza principalmente a través del proyecto Festival de Bicicultura que se celebra en Santiago de Chile este año por segunda vez entre el 12 y 18 de noviembre próximo.

Ver programa completo en pag. 10 y 11

CICLORECREOVÍA

(www.ciclocreovia.cl)

Organización que, hace más de un año, ha logrado que todos los domingos en la mañana, en la comuna de la Reina en Santiago, kilómetros de vías sean destinadas exclusivamente, durante varias horas continuadas, para que las personas puedan pasear por ellas en cualquier medio de transporte y recreación que no tenga motor. Nuestra meta es ir expandiendo por la ciudad esta iniciativa que abre un espacio de convivencia y recreación a la ciudadanía. Afortunadamente y gracias al ejemplo de la CicloRecreoVía en La Reina, ya son varias las comunas de la capital que han tomado la decisión de destinar parte de su malla vial, cada domingo, para que puedan ser disfrutadas y “recuperadas” por sus vecinos, cosa que debería concretarse dentro de los próximos meses. El objetivo final es que todos los circuitos comunales, desde el día mismo de su inauguración o en cuanto sea posible, se vayan conectando con los circuitos de las comunas vecinas, de modo de generar una gran CicloRecreoVía a nivel metropolitano que una a la ciudad y a sus habitantes (ver sitio web para más información).

Dirección: General Holley 186, Of. G, Providencia, Santiago.
Teléfono: 2340668 – 2319493
info@ciclocreovia.cl

MUJERES ARRIBA DE LA BICICLETA, MACLETA

(www.macleta.cl)

Organización de mujeres amantes de la bicicleta, que busca generar discusión, material y actividades que apunten a aumentar el número de mujeres que utilicen la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Ha organizado sesiones de capacitación en rutas seguras y mecánica, educación, actividades para el Día Internacional de la Mujer, entre otras muchas actividades en pro del uso de la bicicleta por las Mujeres.

CICLISTAS U. CENTRAL

Somos un grupo de profesionales, académicos y estudiantes pertenecientes a la Universidad Central, usuarios de las bicicletas y amigos del medio ambiente, quienes invitamos a toda la comunidad a las calles de Santiago utilizando nuestros nobles medios de transporte, recorriendo calles y conociendo el encanto de nuestra ciudad, visitando lugares históricos y de interés patrimonial, desplazándonos en forma segura, de manera silenciosa, saludable y no contaminante, y compartiendo con demás usuarios de las bicicletas y peatones en la comuna.

Nuestros objetivos son: promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte habitual en la ciudad, y reconocer sus beneficios como medio ecológico, saludable y silencioso; e invitar a la comunidad a participar en un ambiente

recreativo y amigable, promoviendo la bicicleta como parte de la solución y no de los problemas de contaminación y salud.

Organizamos la Bicicletada: “Compartamos la Ciudad”, siempre el último sábado de cada mes, a las 10:30 horas en Santa Isabel con Nataniel Cox, Barrio Universitario Parque Almagro. Esta es una invitación abierta a toda la comunidad: a pedalear en bicicleta, compartiendo con otros. Su valor agregado es recorrer calles, ciclovías, parques, y lugares de interés patrimonial del área metropolitana. Después de dicho evento, colaciones y sorteo de premios a los asistentes, e invitación a seguir participando en torneos recreativos de futsal, de tenis de mesa, entre otros.

Próximas fechas: 24 de noviembre y 29 de diciembre.

Contacto: ciclistasucentral@gmail.com

YMCA, ASOCIACIÓN CRISTIANA DE JÓVENES.

Nuestra institución ha través de su Alianza Mundial a realizado tres cónclaves mundiales para definir o redefinir el camino... la primera fue en París, la segunda en Kampala y la última en Alemania el 99, en esta última se incluyó por primera vez el tema ambiental entre sus objetivos como movimiento cristiano, definiendo una postura de caridad y solidaridad con aquellos que aún no existen pero que pronto van a estar aquí recibiendo el mundo que les vamos a dejar. De estos conceptos nace el apoyo que la Institución está entregando a todas las iniciativas ambientalistas que le es posible respaldar.

Contacto: Ricardo Pizarro,
ricardocano35@hotmail.com

BURUNÚ, CLUB DEPORTIVO, SOCIAL y CULTURAL:

Constituida por Asamblea del 22-07-2006, con la personería jurídica N° 1.302.969-5 del 25-07-2006 en el Registro Nacional de Organizaciones Deportivas, este Club tiene por objetivo dar un espacio a todas las actividades deportivas que se desarrollan en contacto con la naturaleza, es decir los Deportes de Aventura. Entre los participantes hay varios que utilizan la bicicleta para sus actividades diarias de transporte viajes al trabajo, a la universidad, a realizar las compras diarias, los trámites, etc. Somos el primer colectivo ciclista-urbano de La Cisterna. Nuestro trabajo con la comunidad de la Cisterna es promover el uso de la bicicleta y crear los espacios-tiempos que permitan este uso de manera segura, todas nuestras actividades siempre han contado con el apoyo del municipio y sus autoridades. Nuestro lema es: MAS BICICLETAS PARA UNA COMUNA MEJOR.

Bombero Encalada 375, p. 24 Gran Avenida, Casa de La Cultura, Tel: 558 24 23, E-mail: burunudeporteaventura@gmail.com, josealass@gmail.com.

VELOSANTIAGO:

Su nombre deriva de los inicios de la bicicleta, el llamado velocipedo palabra del Latín que viene de la palabra velox: veloz, rápido, ligero y la palabra pedes: pies, pues se trata de un vehículo veloz y movido por los pies. Los inicios de Velosantiago datan de noviembre del año 2005. La componen profesionales y técnicos de diferentes ámbitos y cuenta con la figura de delegados que nutren e informan de todo lo relacionado a la BICICLETA. Se divide en tres áreas principales: Defensa de la Bicicleta, la Actividad Física y Turística. En la actualidad se encuentra asociada a la Universidad Diego Portales - Facultad de Ingeniería Civil en Obras Civiles, dictando el Electivo de Modos No Motorizados que guardan relación con la Bicicleta y la marcha a pie. Asesora a empresas, instituciones, organizaciones deportivas y productoras en el quehacer recreativo, turístico y otras.

Dirección: General Gana 376, Santiago
Móvil 09 -9249551 Personalidad Jurídica F/OD N° 370 I.M. Santiago.

CONTACTO: Ricardo Jerez Ceo - Director
velosantiago@gmail.com, velotour@gmail.com, modosnomotorizados@gmail.com

CIUDAD VIVA

(www.ciudadviva.cl)

(www.atraccionhumana.cl)

biblioteca virtual)

Organización comunitaria de base que ha luchado por desarrollar un urbanismo sustentable y centrado en la ciudadanía desde sus orígenes como coalición amplia contra un proyecto de autopistas. Actualmente cuenta con una revista de 20.000 ejemplares que circula cinco a seis veces al año, que educa y promueve temas ciudadanos relacionados con sus cuatro ejes de actividad: transporte para la equidad, reciclar para vivir mejor, patrimonio tangible e intangible (porque sin saber de dónde venimos, no podemos construir un futuro mejor), y empoderamiento de las organizaciones ciudadanas. Tenemos un centro de transporte activo, un proyecto de mapas verdes, y una serie de otras actividades que realizamos siempre desde nuestra “parada” de “multimodales”: el sistema de transporte debe permitir que las personas fluyan por el sistema cambiando de modo según sus capacidades, necesidades y los propósitos de sus viajes. El transporte activo incluye la bicicleta, como modo de excelencia para muchos viajes urbanos, y también incorpora a los peatones, los usuarios de sillas de ruedas y de triciclos, los coches de bebés, patines, skates, etc. Ocupamos a menudo la bicicleta y somos pioneros en un urbanismo integrador.

Contacto: Lake Sagaris, Presidenta, o Gregorio Valdés, Tesorero; Centro de Urbanismo Ciudadano, Dominica 14, Santiago, Chile. Tel: 562 737 3072. info@ciudadviva.cl.

Domingo de bicicletas caravanas comunales

Parque de la Bicicultura

Parque Forestal
Domingo 18
de noviembre
11 a 19 hrs.

2º FESTIVAL DE BICICULTURA

La vía de Holanda

Exposiciones, feria
de la sustentabilidad,
eficiencia energética,
huertos orgánicos,
actividades infantiles,
deportivas, teatro
y música en vivo,
reparaciones,
competencias,
fiesta familiar.

Municipalidad de Cerrillos
Municipalidad de Cerro Navia
Parque Javierra Carrera
Mapocho c/ Huelén
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de La Florida
Cabildo con Vicuña Mackenna Oriente (Municipalidad)
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de La Pintana
Estadio Municipal Ciudad de México 1589
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de la Reina
Príncipe de Gales entre Monseñor Edwards y Salvador Izquierdo
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Las Condes
Portal Parque Araucano
Alonso de Córdova esquina Presidente Riesco
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Maipú
Explanada Templo Votivo
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Ñuñoa
Plaza Ñuñoa
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Recoleta
Estadio Recoleta
Avda. Recoleta 3005
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de San Miguel
Punto 1: Paradero 16, frente al Lider de Gran Avenida
salida 10:30 hrs.
Punto 2: Paradero 6 de Gran Avenida, frente a Municipalidad
salida 10:40 hrs.

Municipalidad de San Joaquín
Carmen Mena con Vecinal Casa de la Cultura
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de San Ramón
Parque la Bandera frente a la Municipalidad
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Vitacura

Municipalidad de Independencia
Frente a la Municipalidad Independencia 834
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Lo Barnechea
Gimnasio Municipal de Lo Barnechea
4 Vientos 13655, entre Avda. Lo Barnechea y Padre Alfredo Arteaga
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Lo Espejo
Casa de la Mujer Villa Nueva
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Pudahuel
Estadio Modelo de Pudahuel
Teniente Cruz con Corona Sueca
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Quinta Normal
La Casona Mapocho con Ayuntamiento
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Renca
Plaza de Renca
frentis del Municipio
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Santiago

Municipalidad de Providencia

Municipalidad de Pudahuel
Estadio Modelo de Pudahuel
Teniente Cruz con Corona Sueca
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Quilicura
Centro Cultural de Quilicura
O'Higgins 281 entre Manuel Antonio Matta y José Fco. Vergara
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Puñalón
Metro Grecia frente Bancoestado
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de Macul
Amanda Labarca con Ramón Cruz
C. local de deportes
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de La Cisterna
Paradero 24 de Gran Avenida, Plaza Cívica
salida 10:00 hrs.

Municipalidad de La Granja
Parque Brasil
salida 10:00 hrs.

www.bicicultura.cl



2° Festival de Bicicultura de Santiago

**Lunes 12 a
Domingo 18 de
noviembre de
2007**

Teniendo como meta la salud y bienestar de toda la población, el Festival de Bicicultura busca el reconocimiento de la bicicleta como vehículo de utilidad pública e interés nacional, para la generación de un Sistema Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta, impulsado por políticas públicas y privadas, que generen concertadamente y a todo nivel, condiciones favorables al uso cómodo y seguro de la bicicleta en Chile.

Impulsado desde la ciudadanía y con el apoyo de organismos públicos y privados, este año el Festival convoca a adherir al Pacto por la Bicicleta, a coordinar esfuerzos e iniciativas aisladas por hacer de Santiago una ciudad con mejor aire y una mejor calidad de vida para todos, a través del uso masivo y frecuente de la bicicleta como instrumento central de un cambio cultural humanizador, como medio de transporte, integración social, salud, deporte y recreación.

El Festival de Bicicultura 2007 contempla un conjunto de actividades participativas y eventos culturales gratuitos de diverso tipo y magnitud, que se realizarán durante siete días, entre el lunes 12 y el domingo 18 de noviembre en recintos cerrados y al aire libre, en la Biblioteca de Santiago, el Centro Arte Alameda, el Campus Lo Contador PUC, en plazas de numerosas comunas participantes y en el Parque Forestal.

La Vía de Holanda

Holanda, uno de los países más avanzados y de mejor calidad de vida del mundo, modelo internacionalmente reconocido por sus ciudades amables y acogedoras, que ha hecho de la bicicleta su símbolo y característica, es este año el país invitado del Festival.

I-CE Holanda, Interface for Cycling Expertise, organización no gubernamental holandesa representada en Chile por Ciudad Viva, que acompaña procesos de integración de la bicicleta en diversas ciudades del mundo con participación de la ciudadanía organizada, firmará un convenio de asesoría por tres años con el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, gestado en el 2° Festival de Bicicultura de Santiago, para hacer de nuestra capital una ciudad ciclable, moderna, acogedora y grata para todas y todos, de aquí al Bicentenario.

Domingo de Bicicletas y Vecinos Caravanas comunales hacia el Parque Forestal

Bicicletas en caravanas desde todas las comunas de Santiago hacia el Parque Forestal

- Puntos de partida en esquinas, plazas y parques de cada comuna
- Bicicletadas festivas, no competitivas, para adultos, jóvenes y niños
- Resguardo de carabineros
- Conducción de agrupaciones ciclistas y clubes deportivos comunales
- Regreso grupal y organizado hasta los mismos puntos de partida

Programa Parque de la Bicicultura

Parque Forestal. Domingo 18 de noviembre 11:00 a 19:00 hrs.

Evento participativo, con actividades variadas para todas las edades e intereses, distribuidas en distintos sectores del Parque, a lo largo del día, según programación. Actividades culturales, educativas, limpias, no ruidosas, amables y respetuosas del entorno y de las personas. Acceso a pie y en bicicleta. No se permitirá el acceso de motorizados.

Otras actividades del Festival

Exposición Arte y Bicicleta – Muestra audiovisual “Bicicletas para un Mundo mejor” – Charlas y debates – Bicicletada Patrimonial

Con frecuencia la bicicleta se asocia sea con transporte o con ocio. El Festival de Bicicultura pretende romper este paradigma. En este certamen veremos a la bicicleta asociada a lo mejor de nuestra cultura ciudadana. Además del encuentro programado con ciclistas, caminantes, familias y vecinos el domingo 18 de noviembre en el Parque Forestal, los asistentes y participantes podrán ir y participar durante la semana de una exposición de Arte y Bicicleta en la Biblioteca de Santiago, y de una muestra de cine documental y de ficción con argumentos pedaleros en el Centro Arte Alameda. Sólo para embajadores, ministros y alcaldes, se realizará la primera Bicicletada Patrimonial para autoridades y connotados en el Centro de Santiago, y una fiesta con baile y alegría para todos los colaboradores, voluntarios y organizadores. Invitación abierta a conocer el Programa completo, a participar de la organización, producción y difusión, visitando la página Web del Festival: www.bicicultura.cl



MANIFIESTO POR LA DEFENSA DEL BARRIO YUNGAY

El origen

En 1839, el Presidente José Joaquín Prieto creó oficialmente el Barrio Yungay. Este hito marcó el comienzo de la historia del primer barrio planificado de la ciudad de Santiago.

Desde su fundación, el Barrio Yungay cobija una diversidad de personas de distintos orígenes y condición social, a personajes ilustres de la vida nacional, y representa en su interior una diversidad de relaciones de convivencia, además de poseer una riqueza arquitectónica particular, convirtiéndose con el paso del tiempo en un importante espacio ciudadano, patrimonial y cultural de nuestro país.



Donde germinó la cultura

Considerado como “punto germinal de la cultura chilena”, Yungay acogió a importantes personajes, intelectuales y creadores nacionales y extranjeros que realizaron un aporte al desarrollo del país. En él vivieron Domingo Faustino Sarmiento destacado intelectual argentino, quien fundó en Yungay la

primera Escuela de Preceptores de América Latina, Ignacio Domeyko, naturalista y Rector de la Universidad de Chile, Eusebio Lillo, autor de la Canción Nacional, la creadora universal Violeta Parra, el escritor de la generación del 38 Nicomedes Guzmán, el poeta Rubén Darío, el presidente argentino Bartolomé Mitre, los Premios Nacionales de Literatura Augusto

D’Halmar, Joaquín Edwards Bello, Armando Uribe y Nicanor Parra. Junto a estas y muchas otras personalidades, ha sido un lugar que ha desarrollado una rica cultura expresada en la figura del Roto Chileno como personaje que encierra en sí a personas de origen humilde y popular.

En el sector se ubican monumentos nacionales, zonas patrimoniales, centenares de inmuebles de conservación histórica, parques y plazas, ferias libres, almacenes, además de ser sede de importantes organizaciones de más de 100 años y que han contribuido a formar una sociedad democrática, participativa, tolerante y diversa. En el Barrio aún es posible desarrollar una vida cotidiana cara a cara. Su geografía humana esta compuesta por hermanos de toda Latinoamérica que han llegado a vivir y trabajar a nuestro país convirtiéndose en un espacio multicultural donde conviven personas originarias de distintos pueblos y culturas.



Participación ciudadana para cuidar el patrimonio

A pesar de su riqueza cultural, y de contar con amplios sectores que ameritan su preservación por los valores humanos, urbanos, paisajísticos, históricos y culturales, Yungay se encuentra desprotegido frente a los procesos impulsados por el mercado inmobiliario, así como de la posibilidad de que sus habitantes logren una participación en las decisiones que desde las políticas públicas les afectan en todos los planos. Lamentablemente, en los últimos años se ha hecho costumbre en nuestro país devastar sectores de la ciudad que guardan una gran memoria histórica, social y cultural.

Actualmente, la falta de una correcta planificación urbana y la nula participación de los vecinos y vecinas en las decisiones que se toman desde el municipio y las autoridades, está dañando la calidad de vida de los más de 60.000 habitantes del Barrio. El problema de la basura, las modificaciones al plan regulador para favorecer los intereses económicos inmobiliarios, la inseguridad, la no apertura de la Estación de Metro Yungay, la pésima calidad de las nuevas viviendas y la falta de una política integral de desarrollo del sector son algunas de las amenazas a las que está enfrentado este sector de Santiago.

En vísperas del Bicentenario, surge la necesidad de rescatar y promover los hitos de valor histórico y culturales presentes en el Barrio Yungay, un legado patrimonial vulnerable y desconocido para los chilenos. Creemos necesario que este lugar de la ciudad sea conocido, repensado y defendido para que la historia, la memoria y esta forma de vida comunitaria sea respetada y protegida.

Desde la particularidad de sus habitantes y acompañado de una visión contemporánea y participativa creemos que se debe mantener la identidad y vida de un barrio imprescindible para entender nuestra historia y desarrollo como país. La defensa del Barrio Yungay es la defensa de nuestra historia, de nuestros recuerdos y de una identidad que nos interesa mantener viva para un futuro responsable y comprometido.

Invitamos a los vecinos, agrupaciones sociales, políticas, gremiales y de trabajadores juntas de vecinos, centros de padres y apoderados, centros

culturales, artistas, y a la amplia comunidad de nuestro país a adherir a este Manifiesto.

Vecinos por la Defensa del Barrio Yungay.

Adhiere enviando un mensaje a:

contacto@elsitiodeyungay.cl

Informaciones en:

www.elsitiodeyungay.cl



EL BARRIO ES EL DE LOS MEJORES ESFUERZOS LA CIUDANÍA

LAS LECCIONES DE LAS JUNTAS DE VECINOS DE BELLAVISTA



Benjamín Barber nos recuerda que la sociedad civil es el espacio donde tú y yo nos convertimos en nosotros. Y agrega que “no es una alternativa al gobierno democrático, sino un espacio libre donde se cultivan las actitudes democráticas y se condiciona el comportamiento democrático. ... es el antídoto del egoísmo comercial y la incivildad del mercado. Trata al gobierno democrático como la expresión máxima de la asociación civil – la asociación de todas las asociaciones: eso es, la acción mancomunada a nombre de la libertad.”

Se puede decir que el barrio es la cuna de esta sociedad civil. Es el espacio físico donde se plasma en concreto y jardines, movimiento y silencio, vías públicas y lugares privados o compartidos. Por sobre todo, es el lugar donde el saludo se convierte en intercambio, una queja en acción colectiva, un movimiento en organización e instituciones locales.

Hay muchas instancias donde la sociedad civil no funciona, o funciona mal. A menudo coincide con ciudades de barrios disfuncionales, donde sus habitantes son meros fantasmas que rondan, que no se conocen, no se cuidan, no trabajan conjuntamente para que su mundo inmediato sea inmediatamente mejor.

LOS BARRIOS AMADOS

El Barrio Bellavista, el Barrio Yungay, Pedro de Valdivia Norte, Independencia, la Vega, los nuevos barrios de Maipú y Pudahuel, las poblaciones históricas, fundadas por valientes generaciones de los sin casa, la Población Padre Hurtado,

Vitacura donde sus residentes acaban de ganar su derecho a un plebiscito para decidir las alturas de los edificios, Ñuñoa que lucha por sus barrios antiguos y contra una autopista en altura, La Reina con su Ciclorecreovía que brinda tanta felicidad a tanta gente todos los fines de semana.

Santiago es una ciudad llena de barrios amados por sus moradores, a pesar de sus cicatrices, sus inconveniencias, sus falencias. Todos son espacios donde la posibilidad de una buena gestión ciudadana del espacio compartido es lo único que nos puede salvar de la anomia, esa fuerza destructora que nutre a la delincuencia, carcome la convivencia, y por sobre todo nos deja a todos encerrados tras las rejas, asustados el uno del otro.

En toda la ciudad, en todos sus barrios medianamente sanos, la pelea por mantener y mejorar la identidad local ha nutrido una fuerte identidad cívica que crece cada día más. Es el aire cotidiano que toda democracia debe respirar para seguir viva.

BARRIO PIONERO

En Bellavista, fuimos entre los primeros en pararnos y atrevernos a opinar. Nos convertimos en un lugar cívico de primera. Cuestionamos los planteamientos inconsultos de la autoridad – sea del color político que sea – y apoyamos las propuestas que la comunidad estima sanas y justas. Con otras comunidades organizadas de La Chimba nos unimos y nos capacitamos para oponernos informadamente contra el modelo de ciudad que representa la Costanera Norte, y por las mismas razones, apoyamos sistemas de tránsito rápido en buses, ciclovías y vías peatonales, que

HABITAT NATURAL

BARRIOS DE

Lake Sagaris*

esperamos ver plasmados en el Plan de Transporte Urbano de Santiago.

Hoy exigimos vías segregadas para Transantiago y la inversión pública necesaria para convertirlo en una opción de primera de transporte para toda la población. Proponemos el Barrio Bellavista entero como zona patrimonial, reconocido y protegido por las autoridades. Trabajamos en un intercambio entre nuestras autoridades y los holandeses, para lograr una excelente integración del transporte activo –ciclistas, caminantes, usuarios de sillas de ruedas– en el sistema de transporte urbano.

Al nivel local, después de más de una década, nuestras organizaciones barriales han parido tres centros vecinales donde reunirnos, aprender teatro, gimnasia, yoga; un programa de radio y un periódico de amplia difusión; y vamos construyendo una relación cada vez más dinámica entre los residentes, los usuarios y las empresas del barrio. Nuestra propuesta para mejorar nuestra columna vertebral, la calle Pío Nono, ya está en proceso de licitación y debe comenzar su realización antes de fin de año.

UN NIÑO ANDA EN TRICICLO

Entre los cientos de fotos de marchas y manifestaciones, seminarios y paneles que marcan estos años de trabajo por construir una voz ciudadana dentro de la cacofonía de intereses urbanos, hay una que siempre recuerdo. Un niño de cuatro años, en polera y jeans azules, sentado en un triciclo verde, con pedales alucinantemente amarillos,



ha detenido un momento su andar por las veredas anchas del barrio. Su cabeza inclinada, sus ojos negros observan reflexivos su entorno, como si escogiera su próximo camino.

¿Qué queda por delante de este niño?

Los niños corren entre las casas, traen mensajes, piden favores, necesitan ayuda. Van hilando las casas con sus familias, uniéndolas hasta hacerlas barrio. Enrique Peñalosa, ex alcalde de Bogotá, observa que tal como los niños de antaño vivían con terror al lobo, los niños de nuestras ciudades crecen a la sombra de otro

predador, el automóvil, que mata con su velocidad y sus emanaciones. De hecho, en EEUU las tasas de asma y mortalidad han subido con el uso del automóvil, y estudios de Inglaterra indican que el uso del automóvil contribuye a mayores tasas de problemas cardíacos y muertes por infarto.

En los barrios, el automóvil se adueña de la calle, antiguo espacio público por excelencia. Donde antes los vecinos podían

juntarse a jugar una pichanga, conversar, reunirse para formular o incluso manifestar sus importantes opiniones sobre los temas políticos del día, ahora todo intercambio ha sido

desplazado, relegado a lugares privados, o simplemente eliminado.

El modelo estadounidense de dependencia del automóvil como medio de transporte ha sido un desastre, destruyendo sus barrios y centros urbanos. Hoy muchas comunidades y urbanistas vienen de vuelta, tratando de reconstruir el tejido urbano devastado, cuya unidad básica es el barrio.

Las ciudades del mundo en desarrollo como Santiago podemos evitar los errores del mundo desarrollado. Aquí, al revés de allá, sólo uno de cada cinco viajes se hace en automóvil. ¿Por qué les regalamos prácticamente toda la infraestructura? Mira a tu alrededor – los autos corriendo por calles locales, estacionados en veredas, plazas, jardines. La gente no puede caminar, ni conversar. Los árboles no tienen donde crecer.

Si partimos de la base que queremos formar parte de una sociedad cada vez más democrática, debemos preservar y mejorar los barrios que son su piedra angular. El transporte en función de los barrios, de las mayorías, y del medio ambiente, es un camino directo hacia una ciudad más sana, segura y justa.

*Lake Sagaris, escritora y urbanista, es la presidenta de Ciudad Viva (www.ciudadviva.cl).

Las semillas de ayer que alegrarán los caminos de mañana

Marcia Scantlebury*

Con Marcia Scantlebury, celebramos la publicación de un nuevo libro que aporta a valorar el patrimonio de La Chimba. Aquí sus palabras durante su lanzamiento, a fines de agosto.

Hace solo unos meses me tocó trabajar en la edición de una guía de La Chimba que elaboró una organización ciudadana llamada Ciudad Viva a la que pertenezco. Esta nació para defender a Bellavista, entonces amenazado por la construcción de la Costanera Norte sobre el barrio.

Luego de lograr el cambio del trazado, Ciudad Viva sigue luchando por salvar la estética y la calidad de vida de la voracidad inmobiliaria que suele arrasarse con la nobleza de las antiguas casas para sustituirlas por edificios dormitorio y selvas de concreto.

Sólo este espíritu, cada día más presente en los habitantes de Recoleta, contribuirá a convertir el lugar donde juegan sus hijos y transcurren sus vidas en un espacio más amable. Contribuirá también a revertir la tendencia que lleva a los chilenos a escapar cada vez

que pueden de un Santiago contaminado e irreconocible.

Después de vivir varios años en Roma, soy una convencida de que uno de los temas más relevantes de nuestro tiempo es la defensa de la ciudad como espacio de encuentro y escenario de belleza, cultura y diversión. Por eso, cuando me preguntan que es lo que más extraño de los años transcurridos en Italia no vacilo en responder que es la vida de barrio.

Tuve la suerte de vivir en el Trastevere, un lugar maravilloso, amado y cuidado por sus habitantes. Lugar donde se nace, se ve crecer los hijos y morir a los padres y donde el dueño de la cafetería sabe exactamente que tipo de capuchino toma cada uno de sus parroquianos en la mañana.

En esos lugares tan cosmopolitas- ¿quién lo diría?- todo es personal. De allí mi nostalgia por ese magnífico y creativo caos italiano.



También por eso me encuentro hoy aquí. Para felicitar sinceramente al Alcalde Cornejo, a su equipo y a la Corporación Cultural por

que con sus iniciativas están trabajando para convertir a este sector tan nuestro y tan rico en historias de vida en un verdadero barrio abierto a la gente, a la cultura y orgulloso de su identidad y de su riqueza patrimonial.

* Marcia Scantlebury, distinguida periodista, es miembro del Comité Editorial de La Voz de La Chimba.

Centro de Urbanismo Ciudadano



Nueva sede de Ciudad Viva y las Juntas de Vecinos del Barrio Bellavista

Cinco años de estudio, de aprendizaje, de porfiada finalmente dan luz a un nuevo centro vecinal en el Barrio Bellavista.

Fueron los consejos de varias amigas las que convencieron a dos dirigentes del Barrio Bellavista a convertir su necesidad de una jubilación digna en una casa que cobijara los sueños, las necesidades y las ganas de construir de las organizaciones del Barrio Bellavista. Partió con experimentar, gracias al apoyo de Casa de la Paz, con un modelo basado en ofrecer oficinas a varias organizaciones de la sociedad civil, para cubrir costos y particularmente un arriendo, en una antigua y hermosa casa de López de Bello.

Luego, al crecer la organización y fortalecer los conocimientos, lograron encontrar una casa

patrimonial del Barrio, en un sector en riesgo de deterioro.

Después de recorrer todos los bancos de Santiago, los que se negaban a financiar una casa tan antigua, lograron que el BancoEstado entregara una hipoteca para la compra de Dominica 14, casa que forma parte del catastro de Conservación Histórica, preparado como parte de la elaboración del Plan Regulador de Recoleta.

De allí, sacaron sus ahorros del Banco Santander - donde financiaban autopistas, proyectos inmobiliarios en alturas y otras barbaridades urbanas - y las metieron en el rescate de la casa, reparando un muro caído, puliendo y recuperando sus maderas, cambiando el sistema eléctrico y restaurando su

entrada por Dominica, al pie del Cerro San Cristóbal.

Hoy en día, este nuevo Centro de Urbanismo Ciudadano alberga las dos Juntas de Vecinos del Barrio Bellavista, Ciudad Viva, la Fundación Síntesis, y la Cooperación Sueca. Se abre para reuniones de nuestros amigos de las redes de Avina y Ashoka, Ciclistas Unidos, visitas ilustres de Bogotá y Holanda, y mucho mucho más. También aquí hemos instalado nuestro Centro de Transporte Activo, un completo centro de documentación sobre la participación ciudadana y la creación de una ciudad más justa, más verde y más amable.

¡Ven a conocernos! Estamos aquí para apoyar a todos los que aspiran a darle un giro positivo a sus vidas.