

SIGUE EL DOMICIDIO DEL BARRIO BELLAVISTA

Inmobiliaria Universidad San Sebastián

Primero se tomaron la manzana, ahora quieren Pío Nono y el Parque José Domingo Gómez Rojas: ¿Dónde terminará esta usurpación por privados de bienes nacionales de uso público – y de un Barrio que se supone Patrimonio de Tod@s? pág. 2-5.

En este número, y con un nuevo formato:

Nuevo Plan Maestro de CicloRutas para Santiago – con participación ciudadana, pág. 6

Mujeres y bicicleta, pág. 7

Pacto por la Bicicleta, pág. 8

Patrimonio en los Barrios ¡ya tenemos Asociación! pág. 9

Recicladores urbanos: triciclos, sustentabilidad y equidad, pág. 12

ESPECIAL CAMBIO CLIMÁTICO: Copenhague en la mira ¿Qué podemos hacer? pág. 13-15

Afiche para pegar en tu puesto, puerta o ventana en contraportada



Los ciudadanos queremos participar en la construcción de la ciudad en que vivimos

Juan Eduardo Donoso,
Director de Ciudad Viva y
Junta de Vecinos I3 "Mario Baeza"

Intentan imponer una religiosidad excluyente a un Barrio Bellavista diverso y laico

El debate que se produjo, al tratar de imponer la municipalidad de Recoleta una estatua de Juan Pablo II frente a la Escuela de Derecho de la Universidad de Chile, hizo evidente que los ciudadanos desean que se considere su opinión a la hora de intervenir la ciudad con monumentos, plazas o edificios. Por esto, el rechazo unánime de los miembros del Consejo de Monumentos Nacionales, fue recibido con alegría y signos de agradecimiento por la ciudadanía.

Han tratado de llevar la discusión al ámbito religioso... y colocando a los ciudadanos en situaciones de manipulación emocional que no conducen a un debate sereno

Desde el año 2007, las juntas de vecinos



de edificios desproporcionados en Bellavista y a la destrucción de áreas verdes privilegiando los negocios inmobiliarios por sobre las necesidades de quienes vivimos en la ciudad. Las voces repiten una y otra vez lo mismo: no a la destrucción del parque José Domingo Gómez Rojas; no a la utilización del nombre de Juan Pablo II para levantar el nombre de una universidad; sí a la recuperación del parque y a la conservación de su nombre.

Debemos movilizarnos para la defensa del parque José Domingo Gómez Rojas. La Municipalidad de Recoleta propone su destrucción y en cambio construir un estacionamiento y una plaza de cemento. Los estacionamientos bien se pueden construir bajo la calle Bellavista o Santa María, como lo han hecho en otras comunas que se han enfrentado al mismo problema.

El parque se encuentra en pésimas condiciones, porque además de la feria artesanal de precaria edificación, la Municipalidad de Recoleta ha permitido la instalación de más de 15 vallas publicitarias en su interior, tres de las cuales tienen más de 10 metros de altura, generando áreas de inseguridad y riesgo público.

Recoleta debe devolver su nombre al parque José Domingo Gómez Rojas y llevar a cabo una recuperación inmediata del mismo, eliminando las vallas publicitarias que contaminan visualmente toda la zona, erradicar la feria artesanal e instalarla en un lugar adecuado.

Los estacionamientos no pueden construirse sustituyendo a la plaza. Es posible que contribuyan a solucionar la falta de estacionamiento en el barrio, pero su diseño no es apropiado. **LA VOZ**

de Bellavista y Ciudad Viva hemos tratado de contener los desmanes de la Universidad San Sebastián, que irrumpió en un barrio patrimonial construyendo un conjunto de edificios de departamentos y una universidad que son completamente ajenos al entorno. Hemos solicitado la intervención de las autoridades y propuesto alternativas a los proyectos presentados. Hasta ahora no se nos ha escuchado y el mal llamado "Conjunto Armónico Bellavista" está en proceso de construcción, con las consecuencias que vemos todos y todas. Creemos que esta no es la forma adecuada de construir ciudad.

Por otra parte, el Barrio Bellavista se ha caracterizado por la activa participación de sus vecinos. Así, se han realizado asambleas barriales (Charrettes) de varios días, donde con la participación de las autoridades comunales - alcaldes incluidos - los vecinos hemos expuesto nuestros puntos de vista y hemos

definido claramente el barrio en el cual queremos vivir. Así surgen el proyecto de remodelación de Pío Nono, mediante el cual se gana un proyecto concursable del MINVU y la alternativa de plan regulador entregada a la municipalidad de Providencia, que cambia la altura máxima en Bellavista-Providencia de 8 a 3 pisos de altura y que fue incluida en el plan regulador del año 2007.

A raíz de la polémica generada, durante los últimos meses recibimos constantemente llamados telefónicos y correos electrónicos de vecinos que preguntan en qué pueden ayudar o que simplemente nos manifiestan su apoyo para que la estatua no se construyera. No era un rechazo a la figura de Juan Pablo II, era un rechazo a la prepotencia de la Universidad San Sebastián (a los inversionistas ligados a los intereses económicos de la universidad), a la mala gestión de la municipalidad de Recoleta, a la construcción

Cortan los árboles en el frontis de la iglesia "Nuestra Sra. de la Victoria" (Liceo Alemán)

Denunciamos a la comunidad que el pasado lunes 16 de noviembre, funcionarios municipales cortaron completamente los hermosos árboles en el frontis de la iglesia, lo que nos provoca grandes dudas respecto de la protección a los antiguos árboles del Parque Gómez Rojas que entregará el proyecto de remodelación de la USS.



La Voz de la Chimba

Directora: Lake Sagaris

Comité Editorial:

Tomás Marín, Lezak Shallat,
Mario López Vieyra, Patricio Lanfranco

Escriben en este número:

Juan Eduardo Donoso, Gerardo Lanzarotti,
Jessica Gjuranovic, Catalina Guevara,
Gloria Sepúlveda, Mariela Aranda,
Cristina Hurtado, Andrea Cortínez,
Sofía López, Amarilis Horta, Josefa Errazuriz,
Rosario Carvajal, Nicolás Guillén,
Federico Allendes, Donatella Fuccaro,
Freddy Koch, Magdalena Morel,
Tomás Marín, Lake Sagaris

Fotos:

Mario López Vieyra, Gemmy Ramírez,
Victor Hugo Romo, Jessica Gjuranovic,
Tomás Carvajal, Patricio Lanfranco, Marly Gamboa,
Magdalena Morel, Tomás Marín,
Lake Sagaris, Helmut Kramer

Coordinación: Fabiola Espindola

Voluntario: Jon de la Rica

Diseño: Mario López Vieyra

Impresión: Gráfica Puerto Madero

Ciudad Viva
Centro de Urbanismo Ciudadano
Dominica 14, Recoleta
Santiago de Chile

Fono: (562) 737 3072
Web: www.ciudadviva.cl
E-mail: info@ciudadviva.cl

Red latinoamericana: www.sustranlac.org

Agradecemos el apoyo de Interface for Cycling Expertise,
Territorio Chile, Avina, Ashoka,
Juntas de Vecinos de Bellavista y Patronato,
Recicladores El Bosque, Barrio Yungay, Unión Comunal
Providencia, Centro de Bicultura, Maleta y el Gobierno
Regional Metropolitano.

Somos miembros de Ciclistas Unidos de Chile (CUCH),
Red Activa Sustran LAC,
Asociación Chilena de Barrios y Zonas Patrimoniales,
SIRCHAL

Bellavista es historia y patrimonio, no sigamos destruyéndolo

Gerardo Lanzarotti, Presidente Junta de Vecinos 35, Bellavista Recoleta

Para qué sirve una Junta de Vecinos? ¿Para qué fueron formadas? ¿Para qué se reforzaron desde el retorno de la democracia en Chile? Una de las razones es su misión de recoger las inquietudes y necesidades de un sector demarcado de la población, para hacerlas llegar al organismo que corresponde, principalmente el municipio. Por otro lado, las Juntas de Vecino deben trabajar con el municipio representando a las personas que nos han elegido para cumplir esta función. Es importante señalar que esta es una función absolutamente ad honorem, y basada netamente en principios. Eso es una Junta de Vecinos para nosotros.

La nuestra en particular ha enfrentado una serie de desafíos a lo largo del tiempo. Personalmente, estoy cumpliendo ya un tercer período, y trato de cumplir con agrado a quienes me han elegido, que es la gente de mi Barrio ¿Y por qué hay gente a la que no le agrada mucho nuestro caminar? Porque somos un poco rebeldes. Simplemente no aceptamos ser conducidos de una manera que acomode a las autoridades, antes que a los vecinos. Eso no lo aceptamos.

En nuestra labor como Junta, discutimos en base a las leyes que han sido creadas para defender los derechos ciudadanos. Siempre cuidamos el no transgredir la ley, y es en su marco que nosotros defendemos a nuestra población, a nuestro barrio, a nuestra ciudad. Creo que el resto de las Juntas de Vecinos, deberían ser así, aunque no puedo decir que todas lo sean.

El Barrio bajo amenaza

Este último tiempo hemos tomado varios desafíos importantes. Entre esos, poder levantar la voz junto con las personas que más sufren de este sector, para hacer escuchar sus grandes necesidades. Eso nos ha aislado un poco, porque hemos sido vehementes en denunciar lo que debe mejorarse. Una de esas cosas, es el exceso de patentes de alcohol entregadas por nuestro municipio, sabiendo que estamos absolutamente excedidos de ellas en el sector. Se potencia a los comerciantes a formar este tipo de negocios, pero con esto la gente que vive acá en el Barrio está siendo lentamente demarcada en lugares determinados, como los pasajes y algunas calles ya identificadas por los municipios. O lo que es peor, simplemente empujan a la gente a cambiarse de este Barrio. Con esto separan a las personas, afectan su calidad de vida y nos les permiten satisfacer algunas de sus necesidades básicas. Precisamente lo contrario a lo que debiesen hacer los municipios. Entonces estas personas se van desilusionando, van perdiendo el apego a su Barrio y se aíslan, dejando de formar comunidad. Contra eso luchamos, tratando de unir lo que nos tratan de desunir.

Muy ligado a eso, está el hecho de que tenemos un Barrio absolutamente patrimonial, como es el Barrio Bellavista. Un Barrio que tiene una gran historia, en el que grandes celebra-



des han nacido. Marcada, además por el cerro San Cristóbal, con un eje central llamado Pío Nono, que tiene un rico patrimonio: el funicular, el zoológico, el paseo familiar. Pío Nono es el ingreso a un paseo comunitario, que era el paseo del pueblo. Todo eso está quedando de lado ahora que llegan las grandes inmobiliarias -como la Universidad San Sebastián y su inmobiliaria Banmerchant- a arrasarse con un Barrio e implantar su poder económico, sin importarles los vecinos y vecinas. Desconociendo la inquietud de nosotros los que vivimos acá, desconociendo lo que nosotros clamamos.

Estamos muy preocupados, porque anticipamos lo que venía y lo gritamos. Esa universidad, y sus tres torres con departamentos de 25 a 30 m², busca traer más de 7.000 personas a un Barrio que no alcanza las 2.500. Además, en este sector ya tenemos un tremendo nudo vial (Pío Nono con Bellavista), pero la Universidad pretende agregar una gran cantidad de estacionamientos que atraerán más vehículos. Y encima se nos anuncia el destroz de una plaza que tiene una historia de vida, frente a la Escuela de Derecho de la Universidad de Chile.



Grandes gastos...¿para qué?

Que paradójico resulta ver tanto despliegue de inversiones en un barrio que tiene hoyos históricos en sus calles y veredas, abandono en sus pasajes, pobreza disfrazada, jóvenes desalentados y más. Nuestra realidad es muy distinta del resto de la comuna, pues aquí se ven las dos caras de la moneda. Todo esto a nosotros nos indigna. Por eso levantamos la voz: para que por favor las autoridades escuchen lo que está en nuestro derecho solicitar. La Universidad San Sebastián está arrasando con este Barrio a vista

y paciencia de los organismos que deberían defendernos, esto nos da el derecho a pensar que dichos organismos solo facilitan su quehacer a los grandes inversionistas y desconocen a los verdaderos dueños de este barrio.

Resulta tan contradictorio ver que se cierre la escuela del Barrio -la Juan Verdaguer, un verdadero baluarte para nosotros- por problemas presupuestarios, y se pretende instalar una estatua en uno de nuestros parques como símbolo de un poder económico y utilizando la imagen de un hombre Santo como fue Juan Pablo II, como un regalo que cuesta cerca de

400.000.000. Entonces nos preguntamos ¿Por qué no se pensó en los sectores más pobres, que están a un par de cuadras de esa apoteósica construcción de la USS? Suena muy irónico que se pretenda instalar un Mega monumento al Papa como el más grande del Mundo en esta realidad sin informar al resto de la Comuna ni del País - y se nos diga que no tengamos miedo de Apoyarlo a Él - sabiendo que todo Chile lo quiere, y nosotros queremos que esa estatua se quede en esta comuna, pero en el lugar donde reciba el máximo de respeto que se merece y donde pueda ir

todo un pueblo con un sentido de oración humilde y silenciosa, como él era. Y no en medio del centro neurálgico creado para la diversión y las Universidades, en donde hay variados credos religiosos y múltiples corrientes ideológicas.

Tenemos espacios abiertos para la integración de todas las personas, que incluyen prioritariamente a nuestros jóvenes y adultos mayores, sólo se les pide que se acerquen a su Junta de Vecinos y sean parte de este caminar que respetará sus opiniones. Ya tenemos grupo de Teatro Juvenil abierto, grupo de adultos mayores con su gimnasia y trabajos acordes, folklor abierto del Conjunto Guaynaquim a toda la

comunidad, Alcohólicos Anónimos y otros.

Podemos decir que nuestro barrio, pese a todo, sigue vivo y con deseos de seguir adelante para ser respetado y tomado en cuenta, tenemos la fe y la confianza de que si nos unimos, vamos a hacer respetar nuestros derechos. No se necesitan leyes nuevas, pues éstas ya están establecidas y nosotros solamente tenemos que luchar para que sean aplicadas. Esta Junta de Vecinos viene trabajando por varios años de esta forma.

No estamos en contra del Municipio

Nuestra comuna tiene recursos para hacer cosas buenas. Nosotros creemos y todavía confiamos en nuestra alcaldesa. Ella ha recibido una gran mochila encima, pues lo que está pasando viene desde antes. Nosotros queremos cooperar con ella, y ayudarle en todo sentido, así debe ser y lo indica la ley, pues para eso están las Juntas de Vecinos. Pero también están para denunciar, para alzar la voz, y eso es lo que estamos haciendo en este momento.

Tenemos la fe y la confianza de que si nos unimos, vamos a hacer respetar las leyes. No se necesitan leyes nuevas, pues éstas ya están establecidas y nosotros solamente tenemos que luchar por que sean aplicadas. Nuestra Junta de Vecinos viene trabajando por varios años de esta forma.

No estamos contra el municipio, porque entendemos que esta administración recibió hechos establecidos con anterioridad y lamentablemente nuestra alcaldesa tiene que pasar por esto. Sin embargo, confiamos en ella, en que entenderá nuestra causa y mejorará las cosas. También pido a los concejales que nos entiendan, porque de los que estaban de acuerdo con el monumento al Papa, diría que ninguno vive en nuestro sector. Y si alguno de ellos vivió en él, pues ya lo olvidó. Se olvidó de la gente más humilde, de los más pobres. Por lo tanto, les pediría que se pongan una mano en el corazón, tomen conciencia de lo que está pasando y apoyen que este sector siga siendo patrimonial.

¡Ayúdenos a lograr la declaración de Zona Típica para Bellavista!

Una zona de protección a nuestro Barrio, para que no siga siendo arrasado como hoy día. Agrega tu voz, puedes firmar la carta de apoyo para el Consejo de Monumentos. En **Dominica 14** (Recoleta), nuestra sede o en **Melchor Concha 2** (Providencia), con María Inés Solimano, Directora de Ciudad Viva ¡Y protesta frente a estas violaciones de los derechos más básicos de las comunidades urbanas! Escribe a la Alcaldesa de Recoleta, Sol Letelier: alcaldesa@recoleta.cl

Informaciones en www.ciudadviva.cl o llámanos al 737 3072

Primer carnaval del Barrio La Chimba

Jessica Gjuranovic, Coordinadora de la Comunidad para el Desarrollo Humano "PRO-CHIMBA"

En el marco de la Marcha Mundial por la Paz y la No-Violencia (www.marchamundial.cl) estuvimos de carnaval el sábado 22 de octubre. Es una causa que sensibiliza a nivel macro para finalizar con las guerras y la violencia en todas sus formas, para disminuir el gasto desproporcionado en armamentos nucleares y convencionales; y promover toda iniciativa que esté a favor de las personas, de los acuerdos y del bien común.

En este "Primer Carnaval del Barrio la Chimba" participamos organizaciones y amigos de Patronato y Bellavista.

La Chimba es un Barrio Patrimonial – conformado por La Vega, Patronato y Bellavista entre otros sectores-

marcado por estar en el margen, por pertenecer a la "otra ribera" del Mapocho. Un lugar en el que interactúan lo sagrado y lo profano, familias residentes chilenas e inmigrantes, con distintos credos religiosos, trabajadores, comerciantes, visitantes y turistas.

Diversidad y equidad: un patrimonio vital de nuestra ciudad

Nuestra Chimba marginal, diversa e irreverente, siempre ha estado llena de vida. Es el lugar de paseo relajado, de trabajo agitado, de juerga y diversión, y un espacio para el arte popular. Aquí siempre ha convivido la diversidad, autorre-

económica para el municipio, ignorando deliberadamente la existencia y la decisión de los habitantes.

Sin límites y sin estudios de impacto ambiental, autorizan edificios que sobrepasan normas de altura.

Sin consulta alguna a los vecinos, de-

cen cargo de la inseguridad que esto va generando (robos, tráfico, violencia). De esta manera se imponen, para debilitar la organización y anular la participación de los vecinos.

Todo lo anterior ha logrado que los vecinos pierdan esperanzas, se vuelvan indiferentes, se sientan desprotegidos y aislados, con graves problemas de convivencia e integración de los inmigrantes, y falta de infraestructura.

La gente de nuestro Barrio debe empezar a encontrarse, a unirse y organizarse, fortaleciendo el valor de todas las culturas que lo habitamos, defendiendo nuestra historia viva

como un gran Patrimonio Cultural.

Este gran Carnaval es el comienzo de nuevos puentes de comunicación, de redes de participación para mejorar el diálogo y acuerdos conjuntos, de modo de construir el Barrio en el que queremos vivir, con una nueva identidad y sentido de pertenencia consciente de nuestras raíces.



gulándose con acuerdos implícitos en los que se fue delimitando armónicamente el territorio por zonas y sub zonas, con horarios para cada tipo de actividad: Residencial, Comercial, Educacional, Cultural y Bohemia.

Lamentablemente los últimos gobiernos municipales, en forma sistemática, han roto este equilibrio por ambición

muelen construcciones patrimoniales, como la casa de la familia de Diego Portales o el edificio de la facultad de odontología de la Universidad de Chile.

Sin respetar las zonas residenciales, entregan patentes de alcohol, atrayendo más discotecas o cabaret, y destruyendo la convivencia y el entorno. No atienden a las normas que protegen a las personas, no fiscalizan los ruidos molestos, ni se ha-

Tenencia responsable de mascotas:

¡Pisar la caca de tu perro no me trae buena suerte!

Cristina Hurtado, vecina de Bellavista

Nicolás es mi perro y es parte de la familia desde hace ya 9 años. Uno de nuestros mejores momentos juntos es... el tiempo del paseo por mi vecindario, el Barrio Bellavista, al atardecer.

Recorremos la bulliciosa y siempre transitada Pío Nono, pasamos por Antonia López de Bello, hermosamente protegida por verdes arboledas, Constitución y sus restaurantes, pero de pronto "algo" aparece en mi camino, que debo esquivar rápidamente y eso mi querida y querido vecino es... caca de perro.

El respeto es una de las reglas básicas de la convivencia humana urbana. No sé y ni siquiera puedo imaginar cuántas toneladas de caca de perro yace olvidada en la ciudad. No tengo forma de cambiar esa realidad, pero sí recuerdo parte de una cita de Ghandi que dice, "...sea usted mismo el cambio que quiere ver en el mundo".

Por mi perro siento mucho cariño, cuido de su alimentación, vacunas, de su collar y su chapa de identificación, no lo dejo suelto en la calle y amar a mi perro



también significa recoger sus desechos.

De la misma forma en que mantengo la limpieza y belleza de mi hogar, me ocupo de la limpieza y belleza de mi Barrio. Los hábitos tienen que ver con el hábitat en que nos movemos, y uno de mis hábitos ciudadanos es recoger la caca de mi perro Nicolás. Al fin y al cabo, ¿Por qué dejarle al vecino lo que es parte de mi responsable tenencia de mascotas?

Para algunas personas puede resultar muy odioso ese momento, cuando en realidad lo que deberían hacer es

llevar una simple bolsa de papel y una palita. Pero por el contrario, miran hacia un lado... hacia el otro... apuran al pobre perr@, y ya ¡A otro perro con ese hueso, digo, a otro vecino con la caca del perro!

Pero no es problema de tu perro, ni del Estado, ni de la Municipalidad, si no que depende de ti - responsable y dueño de esa mascota urbana- , mantener y cuidar la limpieza de nuestra vereda, nuestra cuadra, nuestra manzana, nuestro barrio, nuestra comunidad.

De una manera lúdica se me ocurre que podemos organizar premios para las cuadras más limpias del barrio y entusiasmarnos en recobrar nuestro "qué-hacer" para vivir en un entorno respetablemente limpio y saludable. Dejo esta inquietud planteada y no me cabe la menor duda que si mi perro Nicolás pudiera hacer lo que sale en la foto... ¡Lo haría!

Parece broma y esta foto lo es, pero el problema de caca de perro en nuestras veredas se hace epidemia, produciendo suciedad y desagrados a todos los que normalmente disfrutamos de los espacios públicos de nuestro barrio.

Recogerla es fácil – se mete la mano en una bolsa, se toma la caca, se sella y se bota donde corresponde. Así, una movida responsable es un aporte al bien de tod@s.

La Inmobiliaria Universidad San Sebastián

Sigue el domicidio del Barrio Bellavista

Primero se tomaron la manzana, ahora quieren Pío Nono y el Parque José Domingo Gómez Rojas: ¿Dónde terminará esta usurpación por privados de bienes nacionales de uso público – y de un Barrio que se supone Patrimonio de Tod@s?

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

Además, a pesar de ser un megaproyecto urbano en un barrio patrimonial, a escala humana, la Comisión Nacional de Medio Ambiente Región Metropolitana permitió que pasara por el sistema sólo con una Declaración, y no un Estudio, de sus Impactos Ambientales.

Y en esa Declaración de Impactos Ambientales (DIA), la empresa universitaria no reconoce la complejidad de los impactos de su proyecto: unos 3.000 alumnos en una zona ya saturada y con graves problemas de abuso de alcohol, inseguridad, tráfico de drogas y gestión de espacios públicos, y los más de 2.000 residentes de las torres.

De hecho, varias de sus respuestas demuestran o una curiosa visión de los hechos. Por ejemplo, el proyecto contempla tres edificios en altura, que doblarían la población del Barrio Bellavista, pero cuando el formulario del DIA pregunta: “¿Generará aumentos o cambios significativos en la estructura de la población por edades, sexo, rama de actividad, etc.?” Los representantes del proyecto responden: No.

Pregunta si significaría una intervención “de zonas con valor paisajístico y/o turístico” y, pese a ser Bellavista uno de los hitos paisajísticos y turísticos más importantes del país, responden: No.

Pregunta si producirá “obstrucción de la visibilidad a zonas con valor paisajístico?” y siendo que hará desaparecer el Cerro San Cristóbal responden: No.

Como ya decimos, O no saben nada, o poco les importa la verdad.

Gestión poco transparente: muchas preguntas, pocas respuestas en la Municipalidad de Recoleta

Pero las preguntas acerca de las aparentes irregularidades detrás del proyecto son múltiples, y siguen sin respuesta, frente a un actuar poco transparente de parte de la Municipalidad. Al pedir acceso al expediente, por ejemplo, piden un cobro imposible de costear (más de 800 pesos por página, y son cientos de páginas), en circunstancias que la Ley sobre Transparencia y Acceso a la Información Pública permite solamente cobrar el costo de las



fotocopias, no un valor tan arbitrario y fuera de lugar, que es una forma antidemocrática de crear cortapisas al control democrático y la participación ciudadana. Una burla al derecho y al sistema republicano.



Presentadas las preguntas del caso al Jefe de Urbanismo del Ministerio de Vivienda, Luis Eduardo Bresciani, aún estamos esperando la detención de un proyecto cuyo desarrollo parece claramente violar lo que en cualquier país se consideran las normas de una gestión urbana sustentable.

Esto, a pesar de que la Seremi Metropolitana de Vivienda y Urbanismo ha señalado diversas irregularidades en el otorgamiento del permiso de edificación correspondiente a la Universidad San Sebastián y sus negocios inmobiliarios.

Más aún, el proyecto considera la ocupación para acceso vehicular a estacionamientos subterráneos privados a través de un Bien Nacional de Uso Público considerando la ejecución de una rampa utilizando la vereda. Estos estacionamientos sirven a la universidad como acceso de vehículos y camiones de servicio, pero además cuenta con espacios vehiculares de renta, por lo cual es impresentable otorgar un beneficio que limita y perjudica el uso del Paseo Pío Nono.

El uso indebido de la universidad de este espacio público afecta negativamente este esfuerzo por lo que durante el proceso de diseño nos opusimos a esta solución, proponiendo que el acceso vehicular se desarrollase por calle Bellavista. Convierte al paseo en vía de servicio para los intereses particulares.

Dada esta situación, las organizaciones del Barrio interpusieron una solicitud aclaratoria a la Seremi cuya respuesta fue dilatada por los funcionarios municipales en forma excesiva y contradiciendo la Ley de Transparencia. Finalmente, mediante insistencias reiteradas,

se logró una resolución de la Seremi validando la posición de los vecinos.

Frente a todo esto, las tres juntas de vecinos del Barrio Bellavista han solicitado a la alcaldesa de Recoleta Sol Letelier:

1.- No firmar el decreto que autorizaría esta ocupación y decretar en forma inmediata la paralización de las obras de construcción.

2.-Anular el permiso de edificación otorgado en forma ilegal

3.-Efectuar un sumario interno a los funcionarios municipales que actuaron en forma ilegal.

4.-Revisar todo el permiso de edificación ya que por nuestros estudios el permiso adolece de faltas e inconsistencias respecto a la aplicación de la Ordenanza de Urbanismo y Construcción en su aplicación de las densidades, rasantes, concepto de Conjunto Armónico, etc.

5.-Solicitar la revisión del informe aprobatorio de la CONAMA que aceptó una declaración ambiental con fuertes inconsistencias.

Y, en una carta recién enviada a la Alcaldesa señalan: “La comunidad de Bellavista asumirá un rol activo de apoyo hacia usted en estas gestiones ya que sabemos que comparte nuestras inquietudes respecto a lograr un desarrollo adecuado para la comuna. Por sus declaraciones en la prensa valoramos la actitud de convocar a la comunidad y nuestras organizaciones en un proceso nuevo y correcto de participación ciudadana”.

En este momento el proyecto se encuentra en etapa de revisión por la Contraloría General de la República, por un estudio de abogados, y un Revisor Externo de Arquitectura.

Intervención del Consejo de Monumentos Nacionales

Mientras tanto, el miércoles 11 de noviembre, el Consejo de Monumentos Nacionales rechazó, por unanimidad, la instalación de la estatua de 13,5 mts de altura en honor a Juan Pablo II, propuesta por la Universidad San Sebastián y la Municipalidad de Recoleta. Ciudad Viva celebró esta decisión, en tanto el proyecto de la USS nunca ha considerado la participación de la comunidad en el diseño de su propio espacio público, intentando pasar a llevar el rico patrimonio de un Barrio como Bellavista.

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

Los 11 consejeros del CMN escucharon también la defensa del proyecto por parte



del arquitecto Cristián Boza, quien está a cargo del proyecto y es Decano de Arquitectura de la Inmobiliaria U. San Sebastián (USS), y la alcaldesa de Recoleta, Sol Letelier.

Nivia Palma, la vicepresidenta ejecutiva del Consejo, entregó la resolución: “Por unanimidad de sus consejeros y sin abstenciones, el Consejo ha rechazado el proyecto presentado por la Municipalidad de Recoleta de erigir un monumento al Papa Juan Pablo II”. La razón: no cumpliría con los cánones urbanísticos que la entidad debe resguardar. “La estatua, puesta en ese lugar, rompe con la armonía histórica y urbanística de la ciudad. No tiene escala con los edificios del lugar y no respeta la historia del parque ni su vinculación con el poeta-estudiante Gómez Rojas, o sus árboles centenarios. Desorienta, desarticula el lugar paisajístico. En vez de ser armónico con el entorno, desarmoniza”.

Frente a esta resolución, el arquitecto Boza señaló: “Qué han hecho estos señores para tener la potestad para eliminar una inversión tan descomunal como ésta. Nos hicieron gastar toda una tarde, esperando para que nos digan que no. Y no me vengan a hablar de la historia famosa de esa plaza, que nunca la tuvo”.

Boza se refiere al parque José Domingo Gómez Rojas, lugar donde se quería emplazar la estatua, y que lleva su nombre por un joven poeta y dirigente de la FECH que murió sometido a torturas por sus ideas políticas contrarias a la oligarquía, y a cuyo funeral, en 1920, asistieron más de 50.000 personas.

Para los vecinos, vecinas, y estudiantes del Barrio Bellavista, en cambio, la noticia causó gran alegría: “Me parece lógica la decisión; el impacto que ya está teniendo sobre el barrio la U. San Sebastián es una brutalidad”, señaló Juan Eduardo Donoso, quien es también director de Ciudad Viva. Cabe señalar además, que esta estatua es sólo una parte de un gran proyecto inmobiliario de la USS, que contempla además la construcción de tres grandes torres de departamentos, con un impacto preocupante para el desarrollo armónico del barrio, su gente y su patrimonio.

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

Para más sobre este tema, ver La Voz Otoño 2009 o <http://domicidio.ciudadviva.cl>

Después de primer proceso participativo en la historia Comienza una nueva etapa para el Plan Maestro de CicloRutas para Santiago

Magdalena Morel y Tomás Marín
Centro de Transporte Activo,
Ciudad Viva

El Intendente de Santiago y representantes de reparticiones públicas -Subsecretaría de Transportes, Secretaría de Planificación de Transportes (SECTRA), Metro, Instituto de Seguridad Laboral y otras- escucharon atentamente los resultados del primer proceso de participación ciudadana en el Plan Maestro de Ciclorutas para Santiago, coordinado por Ciudad Viva con el apoyo de las organizaciones de Ciclistas Unidos de Chile (CUCH).

Cientos de informantes clave de comunidades de la Región Metropolitana tuvieron la oportunidad de conocer y comentar el Plan Maestro de Ciclorutas para Santiago, y proponer mejoras, enriquecidas por tres años de entrenamiento con equipos holandeses (Interface for Cycling Expertise, I-CE) y un trabajo mancomunado de sociedad civil – gobierno, que forma parte de las actividades de la Mesa Ciudadanía-Gobierno para Fomento de la Bicicleta en Chile.

Así, se enriqueció lo que en su momento fue sólo un Plan de ciclovías y ciclobandas, con datos vitales sobre rutas actuales y deseadas para unir puntos de origen-destino, lugares peligrosos (especialmente intersecciones) y los principales obstáculos o barreras. Esto se realizó a través de jornadas de mapeo ciudadano, aplicación de encuestas y salidas en bicicleta para evaluar la infraestructura construida.

Una red de 22 agrupaciones ciudadanas e instituciones públicas organizaron las jornadas, en un proceso diseñado por Ciudad Viva, asesorado por I-CE y apoyado por el Gobierno Regional Metropolitano (GORE). Participaron 146 informantes clave de diversos sectores de la capital, principalmente ciclistas y dirigentes vecinales, en un proceso de investigación participativa para la acción.

Utilizamos una metodología cualitativa para contactar informantes y evaluar en terreno, según conocimientos locales, las propuestas originales del Plan Maestro.

Presentación del trabajo realizado

El martes 20 de octubre 2009, Igor Garafulic, Intendente de Santiago, y Lake Sagaris, presidenta de Ciudad Viva, encabezaron una nueva reunión de la Mesa Ciudadanía-Gobierno, en la cual sus integrantes destacaron la necesidad de resolver temas importantes en el Plan Maestro, relativos a su plena integración en la red vial de la ciudad y la necesidad de darle prioridad a soluciones para algunas intersecciones y las principales barreras.

Representantes de distintos sectores de la ciudad presentaron los resultados de su trabajo en cuanto a las rutas necesarias, las barreras y los puntos peligrosos que debiesen ser prioritarios en la aplicación del Plan Maestro en los próximos años. Es importante señalar que a través de un convenio de programación suscrito en 2008, existen fondos para implementar 690 km de ciclorutas en la RM al 2012.

Entregados los resultados, el Intendente felicitó a los gestores del proceso, recalando su rápido avance. Señaló su preocupación por la inequidad en la distribución de la buena infraestructura cicloinclusiva, y también enfatizó el compromiso de la Intendencia por establecer nuevos parámetros de calidad para los proyectos de infraestructura. Comprometió horas de sus profesionales para apoyar al equipo de monitoreo de los resultados de la aplicación del Plan. Entre agosto y septiembre realizamos 15 jornadas: nueve talleres territoriales, uno a nivel del Gran Santiago y ocho a nivel local en La Florida, El Bosque, Bellavista, Macul, Ñuñoa, Estación Central, San Bernardo y Recoleta; tres talleres con actores específicos: mujeres, universitarios y usuarios de triciclo (recicladores de El Bosque); y cuatro salidas de evaluación a Alameda-Pajaritos, Providencia, Recoleta-Conchalí y Ñuñoa. Además, apoyamos la generación de información con 98 encuestas presenciales y 103 encuestas en línea.



Algunos resultados

La ciclovía mejor evaluada es la de Isabel la Católica (Las Condes), y entre las peores están Dublé Almeyda (Ñuñoa) y Pajaritos (Estación Central). También hubo consenso de la urgencia por mejorar la ciclovía Alameda, especialmente su intersección con Las Rejas.

Pudimos identificar un total de 201 intersecciones peligrosas.

Las peores barreras señaladas por los y las ciclistas son: la conducta de automovilistas, las intersecciones peligrosas y la falta de lugares donde estacionar.

Las tres medidas cicloinclusivas más valoradas son: los semáforos para ciclistas, los estacionamientos de Metro y el sistema de bicicletas públicas Providencia.

Generamos planos digitales por cada jornada (zonales) y planos generales con las intersecciones peligrosas y las rutas identificadas.



Recomendaciones y prioridades para el Plan Maestro

La mayoría de los accidentes ocurren en intersecciones, por lo tanto, el Plan Maestro debe dar primera prioridad al mejoramiento de éstas.

No sólo ciclovías: los recursos para la construcción de ciclo rutas deben priorizarse y asignarse basados en el principio de conectar orígenes y destinos, y para esto existen múltiples diseños. Lo importante es que todas las vías sean aptas para andar en bicicleta.

Deben adoptarse estándares y normas de calidad para toda la red, y no deben seguir construyéndose ciclo rutas que no cumplan con los requisitos mínimos de calidad.

Se debe evaluar y mejorar lo existente, pues mucha de la infraestructura actual no cumple con requisitos mínimos de calidad, por lo que

debe evaluarse participativamente y establecer medidas de mejoramiento.

Calidad de la Red: no deben existir "eslabones perdidos" y debe establecerse, con cierta flexibilidad, una distancia máxima entre ciclo rutas.

El Plan Maestro debe incluir estacionamientos.

Debe incorporarse preguntas sobre ciclistas en los cursos y exámenes para obtener licencia de conducir.

Se debe reducir la velocidad máxima a 30 km/hr en zonas residenciales, compartiendo la calzada con ciclistas, peatones y niños. Los vecinos pueden solicitar esto a su Concejo Municipal



Lo que viene

Creación de una Comisión y una Red de Monitoreo de Avances, para verificar progresos y seguir realizando evaluaciones zonales

Informes zonales disponibles en www.ciudadviva.cl

Integración de propuestas en procesos de evaluación de proyectos

Propuestas de estudios adicionales que proporcionen información necesaria

Identificación de nuevos temas y localizaciones, para estudios de mayor detalle.

Toda la información en <http://planbici.ciudadviva.cl>
Para más detalles, o integrarte en el proceso de Monitoreo de Avances,
contáctate con Tomás Marín: tomasmarin@ciudadviva.cl

“Feet & Fiets” con liderazgo chileno

Chile ya cuenta con investigaciones ciudadanas en transporte activo y ciudadanía

Parece increíble pero la sociedad civil crece y madura en nuestro país, y también en nuestros temas, sean estos reciclaje, patrimonio, transporte activo, o los puntos de encuentro entre ellos.

Con la maduración viene la necesidad de poder sustentar propuestas y evaluar resultados con datos concretos que aportan a su mayor éxito, frente a las autoridades y a I@s mism@s ciudadan@s.

Por esto, Ciudad Viva tomó la iniciativa de crear un **Laboratorio de Ciudadanía, Gobernanza y Transporte Activo**. Este año, apoyamos en el diseño y la realización de varios estudios, presentados aquí, ocupando

metodologías participativas para la acción, que son bastante innovadoras para nuestro medio.

Los resultados han sido mucho mayores de lo que esperábamos, como se vio en el proceso de participación ciudadana en el Plan Maestro y el estudio Mujer y Bicicleta, realizado con el apoyo de cientos de expertos y expertas ciudadanos, y recibidos con interés – e importantes compromisos – por el Intendente Igor Garafulic, el Subsecretario de Transporte Raúl Erazo, y otras autoridades.

En noviembre de este año, esta iniciativa local se unió con proyectos similares en Holanda e India, y creamos la Fundación Global

para el Desarrollo y la Investigación del Transporte Activo, con sede en Gouda, Holanda, y nodos importantes en Chile e India. Su nombre corto es “Feet & Fiets” para reflejar dos vertientes importantes para esta nueva iniciativa: la caminata, y la experiencia con los Fiets, o bicicletas, de Holanda, país más avanzado del mundo en este segundo tema.

Invitamos a estudiantes de pre- y postgrado, interesad@s en este tema, a participar con nosotros en hacer crecer los conocimientos sobre estos temas, con sus ensayos o incluso sus tesis. Tenemos una extensa biblioteca comunitaria con libros – muchos de ellos muy difíciles de encontrar en Chile

– y artículos de revistas y periódicos, para apoyarles en estos temas. Y estamos construyendo una red de investigadores para poder apoyar y ayudar a cada uno a crecer y aprovechar mucho más los conocimientos existentes.

Es una iniciativa pionera, y sin duda, ambiciosa, pero sabemos que con el apoyo de nuestras comunidades, y particularmente nuestros estudiantes y profesores podremos lograr los milagros que nos planteamos.

Informaciones: Lake Sagaris, investigacion@ciudadviva.cl
Visita: <http://investigacion.ciudadviva.cl>

Integrando a la mujer como actor central en el sistema de transporte

Sólo una de cada cinco ciclistas en Santiago hoy es mujer. A pesar de sus grandes beneficios en cuanto a la salud, la libertad, el acceso a distintos puntos de la ciudad. Hoy en día, hay muchos investigadores que dicen que la participación de la mujer es el indicador primordial de lo bien o lo mal que está una ciudad en cuanto al transporte activo.

Así que Santiago está mal, de hecho, entre los peores del mundo. ¿Pero cómo cambiarlo? Para comenzar a responder estas preguntas, decidimos partir desde lo más inmediato, explorar en detalle por qué algunas mujeres andan siempre en bicicleta y otras, incluso que quieran, no se animan por algún motivo.

Además, queríamos asegurar que, desde el principio de la participación ciudadana, hubiese una conciencia de la importancia y las necesidades de las mujeres, ya que, además, realizan sus viajes y actividades no sólo por motivos propios, sino también por su doble papel en nuestra sociedad, o sea, apoyando a sus hijos, los mayores, y realizando actividades de beneficios sociales vitales para cualquier sociedad.

Investigación: Mujeres ciclistas urbanas ¿Por qué algunas sí y otras no?

Andrea Cortínez y Sofía López,
Mujeres Arriba de la Cleta

Esta es la gran pregunta que un grupo de investigadoras de Macleta (Mujeres Arriba de la Cleta) y Ciudad Viva nos hemos propuesto resolver. Hay algunos factores que afectan de distinto modo a las mujeres respecto de los hombres, al momento de cuestionarse o decidir trasladarse en bicicleta por la ciudad. Tan importantes son dichas diferencias que los hombres pedalean entre cuatro y cinco veces más que nosotras en Santiago.

Así, hemos emprendido el desafío de desarrollar una investigación que a largo plazo tiene como objetivo estudiar la relación de las mujeres con el sistema de transporte urbano, en general, y con el modo bicicleta, en particular. Además buscamos generar propuestas para iluminar la política pública y la educación de las mujeres en el uso del transporte no-motorizado. En esta primera etapa del estudio hemos tomado testimonios de mujeres ciclistas y no ciclistas para indagar sobre las razones de por qué algunas mujeres usan la bicicleta como medio de transporte en Santiago y otras no.

Trabajamos participativamente con dos grupos de expertas; uno de mujeres ciclistas y otro de ciclistas ocasionales. También entrevistamos en profundidad

a mujeres ciclistas, no ciclistas y ciclistas ocasionales.

Todas las mujeres que participaron provenían de diversos grupos sociales, se movían en distintas partes de la ciudad y tenían diversas responsabilidades laborales y domésticas. Todo ello para ahondar en experiencias lo más diversas posibles, en torno al uso del sistema transporte y a la forma en que ellas mismas interpretan esas experiencias.

Tres temas clave que requieren de políticas públicas y organización ciudadana

Tres temas significativos emergieron en torno al uso de la bicicleta como medio de transporte:

- La infraestructura y equipamiento urbano relacionado al uso de la bicicleta debe considerar las diferentes habilidades, capacidades físicas y necesidades que hay entre hombres y mujeres, así como las que hay entre jóvenes y personas más adultas.

- La infraestructura por sí sola no motiva, de central importancia son las figuras de personas modelo (amigos, familiares o colegas), quienes sirven para



generar tanto el cuestionamiento en torno al modo de transporte utilizado, como la motivación para el cambio hacia la bicicleta.

- El Estado (tanto a nivel nacional como local) y las organizaciones ciudadanas juegan un rol fundamental en la implementación de campañas de educación e información para el uso de los sistemas de transporte y, especialmente, para educar sobre las formas más seguras y rápidas para moverse bicicleta.

Los resultados de este estudio invitan a reflexionar en torno a la forma en que se diseñan las políticas de transporte y, especialmente, a los efectos positivos de incorporar las necesidades y visiones de distintos usuarios en el actual debate sobre la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte. Además, el análisis de las entrevistas y de los grupos de discusión muestra que en Chile el uso de la bicicleta puede jugar un rol central en la integración social de las mujeres y que su uso significa, para quienes participaron en el estudio, mucho más que el fin utilitario de la movilidad en la ciudad, implica un empoderamiento económico y social.

Lo que viene ¡Intégrate!

Esta experiencia es sólo el principio. Ya presentamos los resultados en la reunión para el Plan Maestro (ver p. 6) y tuvimos una agradable tertulia con Anvita Arora, experta en transporte urbano de visita en Santiago desde India. Pero viene mucho más, y necesitamos ayuda para levantarlo. Ya queremos realizar más Escuelas BiciMujer, para enseñar a pedalear y a andar con seguridad por nuestras calles; necesitamos mejores bicicletas y accesorios que nos permitan cargar con hijos, compras y todos nuestros quehaceres; y queremos seguir en estos estudios, identificando nueva información que se requiere para avanzar.

Para integrarte:
Magdalena Morel, Ciudad Viva
magdamorel@ciudadviva.cl
Andrea Cortínez, Macleta
kineandre@gmail.com

Pacto Nacional por la Bicicleta: Miles de personas adhieren en Chile y se comprometen a buscar mejores condiciones para pedalear por un mundo mejor

Amarilis Horta, Centro de Bicicultura



Organizaciones y grupos de Santiago y regiones buscan unidos levantar una gran red nacional de organizaciones, medios de comunicación y personas dispuestas a trabajar juntas por la Opción Bicicleta.

La iniciativa, que cuenta ya con la adhesión de 30 mil personas, es coordinada por el Centro de Bicicultura de Santiago y ha podido transformarse en campaña nacional impulsada ahora por organizaciones asociadas de ocho ciudades, tras adjudicarse un fondo concursable de gobierno para el fortalecimiento de la sociedad civil. Su objetivo actual es reunir nuevas 10 mil firmas antes del término del año, con especial énfasis en las ciudades de regiones.

Ciclobío y Bicicultura Bío Bío en Concepción, el Movimiento de Ciclistas Urbanos de Talca, los Ciclomonos en Valdivia, Aire Puro en Valparaíso, Alter Vía en Rancagua, Bicicultura Margamarga en Quilpué y Villa Alemana, Los Queltehues de San Antonio y Ciclo Vías para Arica, son las organizaciones que han asumido el compromiso de captar la adhesión regional.

En Santiago se han sumado Ciudad Viva, Macleta (Mujeres Arriba de la Cleta), YMCA La Florida, Club Buru-

nú de La Cisterna, CicloRecreoVía de La Reina y Las Condes, Ciclistas de la U. Central, Alemany Retrocicles, Taller Cooperativo de Bicicletas TCB del Campus Gómez Millas, Casa de la Paz, Genera Campaña Más Respeto, Fórmula, La Bicicleta Verde, Santiago Bike, Faro4, Defendamos la Ciudad, Ruta Solar, VeoVerde, Saborizante, y Ciclistas Unidos de Chile.

¿Quiénes adhieren al Pacto?

Ciclistas y no ciclistas, fundamentalmente personas que quisieran poder usar la bicicleta para realizar muchos de sus desplazamientos diarios en ella y que están dispuestas a organizarse y trabajar por conseguir mejores condiciones, por transformar su entorno inmediato en espacios favorables al uso de la bicicleta; desde políticos y autoridades con acceso directo a la toma de decisiones, pasando por artistas y líderes de opinión, estudiantes, trabajadores, jubilados y niños de todas las edades, muchas mujeres y jóvenes que ansían moverse en forma más libre y autónoma.

¿Por qué hacer un Pacto por la Bicicleta?

Las ventajas económicas, sociales y ambientales de la masificación del uso de la bicicleta son evidentes y la decidida apuesta de Dinamarca y Holanda por la bicicultura demuestran en la práctica que el modelo es viable, funciona, no tiene detractores y es altamente rentable y eficiente. Entonces, si la bicicleta es tan positiva, barata y accesible ¿por qué nuestras calles no están llenas de ellas, como en tantas ciudades de Europa? Porque todo nuestro sistema de tránsito está construido pensando en los autos, vehículos de características completamente distintas de la bicicleta, que también es un vehículo, pero con un peso y dimensiones claramente menores, cuya fragilidad es evidente y de no mediar un cambio de actitud de todos, nuevas “reglas del juego”, nunca pasará a ser un medio realmente masivo, una opción cómoda, segura y por todos respetada, al alcance de personas de cualquier edad y condición física, no solo de los más osados o más necesitados, tal como en esas ciudades. El cambio cultural es posible y lo construimos todos. Con un nuevo pac-

to social y una red de actores con una meta y visión común, con una nueva legislación que promueva y fomente la integración protegida de la bicicleta a través de una reforma general de todo el sistema de tránsito de las ciudades de Chile.

Todos los partidarios de la bicicleta y de los vehículos a tracción humana; triciclos, bicitaxis, patines, patineta, etc. pueden ser promotores de la campaña. Participar es simple y hay varias formas. Para informarte ingresa a www.bicicultura.cl o bien directamente a www.pactoporlabicicleta.cl

La gente y el compromiso

¿Qué firman las personas que adhieren al Pacto?

No todos los días la gente entrega su firma, su número de RUT y su dirección electrónica en una papeleta, ¡y menos en la calle! ¿Qué lleva a las personas a superar su desconfianza y volver a creer, volver a comprometerse con nombre y apellido en una causa?

A continuación el texto del Pacto, sus 5 puntos y el compromiso personal que la gente asume al firmar:

Pacto por la Bicicleta

“Por una vida mejor y más sana para todos los chilenos, yo me sumo al Pacto Nacional por la Bicicleta y pido a los parlamentarios del país, el reconocimiento de la bicicleta como un medio de transporte con derechos equivalentes o superiores respecto de los vehículos motorizados. Demando la aprobación de una Ley que reconozca a la bicicleta y medios a tracción humana como prioritarios, cuyo fomento es de utilidad pública e interés nacional, por razones de salud, medioambiente, ahorro e igualdad, a través del establecimiento de estas cinco medidas básicas:

1. Circulación segura garantizada en todas las calles: Reforma del Sistema de Transporte para integrar efectivamente y sin peligro a la bicicleta como medio
2. Red integral de biciestacionamientos custodiados y gratuitos, o a un precio mínimo al alcance de todos.
3. Bicicletas al alcance de todos: Sistema de Transporte Público en Bicicleta para las urbes congestionadas de todo el país. Programas públicos y privados para que todos los interesados puedan acceder a una bicicleta, propia, pública o comunitaria.
4. Desarrollo de una bicicultura: Políticas públicas, educación, programas y fondos de promoción, dirigidos a niños, jóvenes, mujeres y personas mayores, que incorporen la participación de la ciudadanía y fomenten su compromiso con la movilidad activa.
5. Declarar el día domingo Día de Bicicletas y Vecinos: Ciclorecreovías ciudadanas con animación cultural y artística en todos los barrios. Prioridad a la tracción humana en zonas urbanas, circulación de autos solo a velocidad restringida.

COMPROMISO PERSONAL: Desde ya me comprometo a trabajar por transformar mi entorno -mi lugar de trabajo o estudio- en un espacio favorable a la bicicleta, a utilizarla todo lo que me sea posible, y hacer de la bicicleta mi medio de transporte prioritario en cuanto se cumplan las condiciones antes señaladas.

La Asociación Chilena de Barrios y Zonas Patrimoniales

Rosario Carvajal, Presidenta Vecinos por la Defensa del Barrio Yungay
María Josefa Errazuriz, Directora Ciudad Viva y Presidenta Unión Comunal Providencia
Nicolás Guillén, Representante Barrio Matta Sur
 comunidadsdelpatrimonio@gmail.com

La Asociación Chilena de Barrios y Zonas Patrimoniales surge en una lluviosa tarde del pasado 15 de agosto 2009, respondiendo a la necesidad de las comunidades de convocarnos, de manera de proteger nuestro patrimonio, facilitar la participación ciudadana y la cooperación horizontal entre nosotros. Partimos en respuesta a una iniciativa de "Los Vecinos por la Defensa del Barrio Yungay" y luego del Primer Seminario sobre gestión patrimonial y participación ciudadana, realizado el 28 y 29 de mayo 2009 en Santiago y Valparaíso. Nos autoconvocamos 18 agrupaciones, cada uno desde su propio quehacer, su propia identidad, su propia experiencia. En común, nos preocupamos por cómo se hace ciudad y como se protege o desprotege, redes sociales vitales para la salud de cada comunidad.

Nuestros objetivos:

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

Cómo proteger el patrimonio

La Asociación apunta a los siguientes ejes en lo social, lo económico y lo legal:

- Subsidios que ayuden a la mantención y restauración de los inmuebles patrimoniales;
- Protección legal para el resguardo del patrimonio arquitectónico a través de la declaración de nuevas zonas típicas;

- Participación de las comunidades en el Consejo de Monumentos Nacionales, con derecho a voz y voto;
- Avanzar en un conjunto de caminos paralelos (inmediatos, a mediano y también a largo plazo), en pos de los fines de la Asociación. Por ejemplo, por un lado enfrentar contingencias puntuales y por otro bregar por la con-



Barrio Dalmacia, Providencia



Barrio Yungay, Santiago

- solidación de programas de educación cívica y patrimonial en el sistema escolar;
- Profundizar las redes de distintos barrios y comunidades: Hermanamiento de Barrios;
- Recuperar el lazo vecinal, fundamental para el tejido social;
- Apoyar los procesos en los cuales las organizaciones han logrado torcerle la mano a la autoridad, fomentando el empoderamiento y la constancia en el trabajo vecinal o comunitario;
- Creación de un Observatorio de las Inmobiliarias que saque a la luz pública su historial, quienes las integran y sus relaciones con los estamentos políticos;
- Identificar puntos emblemáticos, tangibles e intangibles, que están en riesgo en los diferentes Barrios y Zonas Patrimoniales, para que la Asociación realice una campaña de defensa coordinada de estos;
- Involucrar a la gente en la gestión de las zonas típicas. Haciéndoles partícipes de su desarrollo se evita que los habitantes originales

Hoy, ya no queremos más una ciudad impuesta. La ciudad se hace día a día. No queremos espacios públicos vendidos a privados. Somos las organizaciones quienes tomaremos los barrios en nuestras manos para construir la ciudad que queremos. Somos nosotros los constructores de la agenda pública.

- vayan siendo desplazados;
- Utilizar los espacios públicos (plazas, sedes sociales, centros comunitarios, etc.) para educar a las personas acerca del patrimonio. Esto incluso en los nuevos conjuntos habitacionales, con el fin de fomentar también nuevas identidades barriales;
- Empezar acciones en el plano legislativo,



Barrio Bellavista, Recoleta

grandes edificaciones generan una presión urbana sofocante sobre los barrios.

Hoy no existen políticas públicas que defiendan los intereses vecinales, y no se vislumbra, en el futuro inmediato, una nueva institucionalidad que nos acoja. Detengámonos un minuto, las nuevas leyes: nueva institucionalidad Patrimonial; nueva Ley de Urbanismo y Construcción; nueva ley de Participación Ciudadana y el Plan Regulador Metropolitano, no son precisamente instrumentos impulsores de la participación vinculante. Hoy no existen incentivos o instrumentos financieros para la mantención, restauración y conservación del patrimonio arquitectónico. Hoy las comunidades no sólo deben hacerse cargo de sus tareas de organización, sino también de gestionar su zona típica. Todo lo anterior, sin recursos.

De la protesta a la propuesta

A pesar de lo anterior, las agrupaciones de hecho y de derecho; temáticas y territoriales hemos crecido. Hemos pasado de la protesta a la propuesta. Del sueño a la acción para conquistar la participación ciudadana vinculante.

Hace unos 10 años el tema de la ciudad era inexistente en la agenda pública, y menos se acuñaba la palabra Barrio. Hemos sido las comunidades organizadas las que hemos impulsado el



La Asociación

trabajando junto a parlamentarios que estén interesados por el tema del patrimonio.

¿Porque unirnos?

Día a día vemos como es el mercado el que explota la ciudad, y no los ciudadanos. Las autoridades benefician los intereses del gran capital inmobiliario y no de las comunidades. Hoy, existe una gran vulnerabilidad del patrimonio tangible e intangible en los barrios, al tiempo que la sociedad civil tiene escasa participación, y nula participación vinculante en los temas de ciudad.

La concepción tradicional de patrimonio histórico se forjó bajo una óptica monumentalista. Esta visión aísla y descontextualiza los objetos patrimoniales de su entorno, los sacraliza, y establece jerarquías. Nosotros entendemos por resguardo patrimonial no sólo lo construido, sino también los tejidos sociales, las personas que lo habitan, los usuarios del sector y cómo este espacio se habita. Las

tema. Hemos puesto el tema sobre la mesa. Las agrupaciones ciudadanas llegaron para quedarse. De eso no cabe duda.

Hoy, ya no queremos más una ciudad impuesta. La ciudad se hace día a día. No queremos espacios públicos vendidos a privados. Somos las organizaciones quienes tomaremos los barrios en nuestras manos para construir la ciudad que queremos. Somos nosotros los constructores de la agenda pública.

Somos partidarios de los cambios urbanísticos. La ciudad que soñamos, contempla cambios. Todo espacio público requiere de renovación y mejoramiento, es nuestra afirmación, PERO siempre referido a una identidad y respeto de los valores patrimoniales, entendiendo el patrimonio como un legado cultural amplio, que abarca tanto lo construido como los tejidos sociales: las personas que lo habitan y el modo cómo lo habitan.

Más información:

www.unioncomunalprovidencia.cl
www.elsitiodeyungay.cl

Visitas ilustres 2009:

Capacitación recíproca y cooperación internacional en ciudadanía activa

Este año 2009 ha estado marcado por la preocupación mundial en torno a la Cumbre de Copenhague, del 7 al 18 de diciembre próximo, en la cual los gobiernos del mundo debatirán la posibilidad de un nuevo acuerdo global sobre el cambio climático. Es por eso que en Ciudad Viva nos hemos preparado para este encuentro, recibiendo en Santiago a diversos expertos y expertas internacionales en la promoción del transporte activo, y aprendiendo de ellos que la movilidad a tracción humana es una solución fundamental para la mitigación del cambio climático.

Misión I-CE 2009: es el tercer año consecutivo en que esta delegación holandesa, compuesta por **Tom Godefrooij** y **Jeroen Buis**, visita nuestra ciudad para asesorar al Gobierno Regional y los municipios en mejores prácticas para el diseño cicloinclusivo. Como siempre, la actividad central fue el Seminario de Capacitación. También realizamos talleres con las municipalidades de Providencia, Recoleta, Maipú y Pedro Aguirre Cerda, estuvieron en la tertulia "Movimiento y Vida: diseño para una ciudad más sustentable" en el Centro de Formación Técnica del Medio Ambiente. Asesoraron a SECTRA en la actualización del Manual de Recomendaciones de Diseño Vial

Urbano (en el marco del Manual de Diseño de Ciudad Viva), inauguraron un grupo de trabajo en "Economía de la Bicicleta y Generación de Empleo" en la Intendencia Metropolitana, y nos acompañaron en la primera jornada del proceso participativo para el Plan Maestro de CicloRutas de Santiago.

Más sobre I-CE: www.i-ce.nl

Paul Hess, profesor de la Universidad de Toronto, experto en diseño peatonal, espacio público y planificación para el transporte activo. Nos visitó en julio, coincidiendo con la misión I-CE, lo que le dio aún más riqueza a los temas que pudimos tratar en estos días. Paul realizó un taller de capacitación en "Métodos de Estudio para el Transporte Activo", acá en nuestra sede, donde nos habló sobre una metodología de estudios participativos sobre ambientes y actividad peatonal que ha desarrollado con mucho éxito en Canadá. Su experiencia fue valiosísima para el diseño de las jornadas de mapeo ciudadano para el Plan Maestro de Santiago.

Más sobre el trabajo de Paul: www.janeswalk.net

Karina Gallegos, socióloga y presidenta de la Asociación de Peatones de Quito. La invitamos a Santiago por ser la única organización de caminantes de la Red Activa por el Transporte Sustentable en América Latina, entidad

coordinada por Ciudad Viva. Existen pocas organizaciones de caminantes en el mundo, así que tenemos un orgullo especial del trabajo de la APQ. De hecho, creemos que es un ejemplo a seguir en los demás países latinoamericanos, por lo que Karina estuvo en Chile para reunirse con personas interesadas en formar un grupo similar en nuestro país. Además, presentó en la tertulia sobre "Promoción de la caminata y desincentivo al uso indiscriminado del automóvil", junto a Luis Rizzi, profesor de transporte de la Universidad Católica. También presentó en el seminario "Participación para la incidencia", organizado por Territorio Sur y Ciudadanos por Valparaíso.

Más sobre la Asociación: www.peatones.org

Ineke Spapé, consultora holandesa e integrante de la red de expertos asociados a I-CE. Ineke estuvo en Santiago invitada por la Subsecretaría de Transportes para el Seminario "La bicicleta como medio de transporte", en donde expuso sobre la experiencia holandesa de integración de la bicicleta y también sobre la educación para el uso seguro de ésta.

Más sobre el trabajo de Ineke: www.soab.nl

Carlos Felipe Pardo es un conocido experto en temas varios, todos relacionados con el transporte activo y sustentable. Tiene un Máster en Urbanismo y es director en Colombia del *Institute for Transportation and Development Policy*. Es miembro fundador de la Red Activa. Carlos expuso en el Seminario de la Subsecretaría, acerca de la



Anvita Arora, arquitecta y PhD en Planificación de Transporte, representante en India de I-CE, y CEO de *Innovative Transport Solutions*. Durante octubre tuvimos el placer de recibir en Chile a Anvita, para compartir sus vastos conocimientos en dimensiones sociales del transporte urbano. Para su tesis doctoral, ella desarrolló un sistema de evaluación de proyectos de transporte que toma en cuenta impactos sociales que a menudo no aparecen en las evaluaciones tradicionales (ver enlace abajo). Fue la invitada internacional en el seminario "El transporte en bicicleta: un camino para enfrentar el Cambio Climático en la Región Metropolitana", donde señaló que existe un ciclo vicioso en las políticas de transporte en el mundo, que solucionan los problemas del transporte motorizado (atocamientos, contaminación) con más transporte

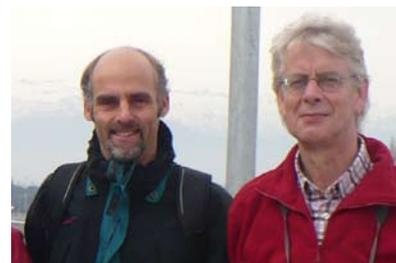


motorizado (más vías, combustibles "más limpios"), provocando una espiral que sólo termina por postergar el problema. Por otro lado, la agenda mundial para el cambio climático se enfoca bastante en sistemas de transporte público masivo, pero es importante también dar prioridad a ciclistas y caminantes, pues son quienes no generan forma alguna de contaminación. Destacó la importancia de aprovechar una

amplia gama de instrumentos: de planificación, regulatorios, económicos, informativos y tecnológicos. Anvita también realizó un taller con estudiantes de la Universidad Católica, y otro con técnicos de gobierno, y también compartimos con ella una agradable y extensa tertulia enfocada en la temática de género y transporte sustentable, en la sede de Ciudad Viva.

Para una copia (inglés) del Manual que desarrolló sobre evaluaciones sociales de proyectos de transporte: <http://investigacion.ciudadviva.cl>

Más sobre Bicycle Partnership Program, red internacional de I-CE: www.bikepartners.nl



experiencia de Bogotá y sobre aspectos clave de sensibilización y cambio de comportamiento en el transporte sostenible. También pudimos contar con su participación en una tertulia sobre Legislación para el Transporte Activo, que realizamos en la sede de Ciudad Viva en el marco de la actual Ley de la Bicicleta en trámite en el Congreso Nacional.

Más sobre ITDP: www.itdp.org



YOGA MUNA

Estudiante:
\$12.500 una vez por semana
\$35.000 todos los días
clase de prueba \$5000

Clase de niños:
\$20.000 una vez por semana

Precios generales:
\$20.000 una vez por semana
\$25.000 2 veces por semana
\$35.000 3 veces por semana o
12 clases en un mes
\$45.000 clases todos los días

Si se inscribe a 6 meses clases todos los días
\$35.000

WWW.YOGAMUNA.CL / 9- 874 67 43

Red Activa por el Transporte Sustentable en América Latina y el Caribe:

www.sustranlac.org



Dibujando los sueños de Conchalí del Bicentenario

Fiesta Ciudadana y Taller de Urbanismo, 6 y 7 de noviembre 2009

Equipo Comunactiva: Catalina Guevara, ingeniera comercial; Gloria Sepúlveda, socióloga; Mariela Aranda, arquitecta

Comunactiva

Comunactiva, nuestra naciente agrupación de voluntarios, ha realizado una primera actividad comunitaria, que marca un hito, en la forma de hacer ciudad y es reflejo contundente del más importante objetivo de este grupo: “fortalecer los lazos entre los actores que son parte de las decisiones sobre el territorio; y generar sinergias para declarar y alcanzar los sueños que se tienen para el barrio”.

Hemos realizado un Taller de Urbanismo Ciudadano, en el área sur de la Comuna de Conchalí, esta primera actividad marcó la consolidación de Comunactiva, confirmando que sí es posible el urbanismo participativo. Logramos soñar un entorno urbano con identidad, gracias a la colaboración de todos quienes creyeron en esta iniciativa: La Unidad Vecinal N°10 de Villa La Palma Sur, La Unidad Vecinal N°5 del Barrio Monterrey, los amigos ciclistas del Club de Ciclismo de Conchalí, la Municipalidad de Conchalí, la Universidad de Santiago de Chile USACH; el apoyo del programa Chile Bicentenario y Chile para niños de la Biblioteca Nacional.

La invitación fue a encontrarse con

el vecino, escuchar, proponer, planear y dibujar las ideas que darán vida al paisaje de la comuna en el Bicentenario. El evento incentivó a compartir la visión de cada participante como experto conocedor de su barrio junto con la mirada de estudiantes de arquitectura y profesionales del tema. Trabajamos de igual a igual: vecinos, funcionarios municipales, profesionales, estudiantes, para definir acciones concretas en el espacio público que conformarán la comuna que queremos.

El trabajo fue lanzado el viernes 6 en la noche, cuando nos tomamos la calle con una “Fiesta Ciudadana”. Realizamos un evento artístico familiar que convocó alrededor de 100 personas en Av. Dorsal con La Palmilla, participaron artistas locales: “Los Cabros de la Cueca”, “Claudia Miripili” joven cantante del barrio,



y los grupos de Hip-Hop “RapDeCual” y “Sobredosis Latina”.

El sábado nos encontramos temprano en la plaza de Dorsal, y salimos a recorrer los distintos barrios, observando y conversando sobre los elementos del espacio público. Luego el trabajo de taller en la Escuela Humberto Aranda, se centró en cinco grupos, entre los cuales se destacaron dos grupos de niños, que expusieron y defendieron con fuerza sus sueños, como una fábrica con tobogán, la mini disco y otros creativos elementos que esperan encontrar en el Conchalí del Bicentenario.

Cada grupo multidisciplinario con un promedio de 15 participantes en cada uno, dio un nombre a su sector: como: “Monterrey Histórico”, Villa La Palma: “Plazas de luz”; “Centro cívico integrador”, y los niños nos asombraron con sus dibujos y propuestas de ciudad.

La jornada fue un momento en que todos aprendimos, discutimos, reímos y trabajamos duro, para construir el “Plan de Los sueños de cada barrio”.

Más información:
www.comunactiva.cl o escribe a info@comunactiva.cl

¿Quién dijo transparencia? ¿Quién dijo vida privada?

Federico Allendes, Director de Ciudad Viva y Presidente de Pro Acceso

Desde el momento que nos preguntamos acerca de la transparencia y del acceso a la información pública, surgen las cuestiones sobre el derecho de privacidad, es decir sobre el derecho a ser dejado solo y olvidado.

Las sociedades democráticas se construyen sobre los principios mayoritarios y el respeto a los derechos fundamentales, y éstos como un límite al mismo criterio democrático de mayoría. Para ponerlo en simple, pues resulta más complejo, los derechos fundamentales son contramayoritarios, y en tal sentido son una carta de triunfo que tiene la persona, el individuo, frente al Estado. Eso resulta simple cuando se ve un derecho claramente vulnerado, pero no es lo mismo cuando existen dos derechos de igual jerarquía en colisión.

Esto es lo que ha pasado, en su parte más importante, con la jurisprudencia del Consejo para la Transparencia, que en la aplicación práctica de la ley, ha tenido

que lidiar con el derecho fundamental de acceso a la información pública y el derecho fundamental de la vida privada, esto es a ser dejado solo y olvidado— “...the right to be let alone...” -.

Es en este conflicto sobre el cual se construyen los nuevos estándares de transparencia y acceso a la información pública, y por qué no decirlo, también, sobre la libertad de expresión.

El derecho a la vida privada...

Dado que mucho se ha hablado sobre transparencia y acceso de información pública, me detendré un momento sobre el derecho a la vida privada. Muchas veces se confunde vida privada con espacio privado, es decir lo que hacemos en nuestra intimidad, en el espacio de nuestro hogar, cuando en realidad gran parte de la vida privada se produce en la vida pública, y sobre esas actividades solemos pensar que ya, por el hecho de haber sido ejercidas

en el territorio de todos, hemos perdido nuestro derecho a la privacidad.

Error, mantenemos nuestro derecho, lo que ocurre es que se hace más tenue considerando nuestra posición en la sociedad, y así quienes tienen posiciones relevantes en ésta, tienen menos privacidad y se encuentran sujetos al escrutinio público al que no se encuentra sometido un simple mortal.

Con estas ideas solamente quiero resaltar que a nuestra comunidad política le falta un largo camino por recorrer, sobre el filo de esta tensión entre el acceso a la información pública, la privacidad y las libertades de expresión, opinión e información.

Para terminar vayan dos ejemplos contrapuestos:

(a) la Agencia Española de Protección de Datos determinó que el Diario El País debe impedir que el buscador Google u otro, pueda recoger la información relati-

va a la acusación que sufrió una persona de ser parte de ETA, siendo que resultó ser falsa la acusación, por lo que hasta el día de hoy esa persona, con las nuevas tecnologías de la información, permanece en el recuerdo y en la sospecha de quienes “googlean” o indexan su nombre en los buscadores, y por lo mismo la AEPD determinó el derecho a ser olvidada de esa persona; y

(b) el Consejo para la Transparencia de Chile, atendido el requerimiento de un postulante a un cargo público que pedía conocer la evaluación que se tuvo de él y de quien ganó definitivamente el concurso, determinó que se podía conocer la evaluación de quien ganó, toda vez que leída ésta – incluida evaluación psicológica – la información contenida sobre la persona gananciosa, era positiva.

Hay en esos extremos: grandes verdades, grandes conflictos.

Asociación de Recolectores Ecológicos de El Bosque

Tomás Marín, Centro de Transporte Activo de Ciudad Viva

Frente al desafío que nos impone el cambio climático, América Latina no puede quedarse de brazos cruzados. En nuestras sociedades existen soluciones ciudadanas innovadoras, que pueden ser un aporte real en la mitigación de este problema. Tal es el caso de los recolectores ecológicos o recicladores, antes conocidos como “cartoneros”.

Este noble oficio nos acompaña desde hace tiempo, cumpliendo una silenciosa pero fundamental tarea: la separación del material reciclable de nuestra basura, para su reutilización. Pero no sólo eso: realizan su tarea en un vehículo que no emite ruido ni smog, el triciclo. Además da movilidad social a quienes ejercen el oficio, por lo que es una verdadera gran solución ciudadana y un aporte para los problemas medioambientales que hoy aquejan al planeta.

Much@s trabajan como recicladores en Chile y América Latina, pero una agrupación destaca por el gran esfuerzo y dedicación de su labor. Se trata de la Asociación de Recolectores Ecológicos de El Bosque (AREBO).

Pude conocer a este alegre grupo hace unos meses y fue una linda experiencia. AREBO lo dirigen Alfredo Castro, Daudelina Bazán, Iván Pinto y Fanny Fuentealba, y cuenta con muchos otros socios y socias muy activos.

Fui a visitarlos a El Bosque, donde me recibió Iván, Daudelina, Fanny y otras socias. “Este es realmente un lindo trabajo” es lo primero que señala mi orgulloso anfitrión.

AREBO es un ejemplo de cómo la unión hace la fuerza, pues se trata de una asociación de personas que viven en la misma comuna y trabajan en esto hace años, pero un día descubrieron que trabajando junt@s podían lograr mucho más. Según Iván “aquí todos sabemos de reciclaje y podemos hablar y enseñar”.

Así nace AREBO en 2007, con 15 socios activos, mayormente mujeres. Con mucho trabajo y tesón, consiguieron que la Municipalidad de El Bosque les entregara cortavientos y una empresa gorros distintivos. Son apoyados por el Movimiento Nacional de Recicladores y recibieron capacitación de Casa de la Paz, que les enseñó a realizar operativos en la comuna. Estos operativos los realizan dos veces al mes, e implican un trabajo de sensibilización previa en el sector, informando a la gente que estarán recolectando material reciclable, para luego acopiar lo recolectado por todos en un mismo lugar, y venderlo a un intermediario, para repartir las ganancias en partes iguales. “En mi ruta le gente me conoce”, me cuenta Iván “tenemos lo que llamamos ‘caseras”.

AREBO es trabajo comunitario para un mundo mejor, y están muy conscientes y orgullosos de su trabajo, e incluso dan charlas sobre reciclaje en colegios de la comuna. Sin embargo, aún tienen un sueño por cumplir: contar con su propio Centro de Acopio. Tener un lugar propio donde organizar y procesar lo recolectado les permitiría librarse de los intermediarios y vender sus productos directamente a las empresas interesadas, lo que aumentaría considerablemente sus ganancias. Además les permitiría contar con una sede para seguir trabajando como grupo organizado.

En palabras de Fanny “queremos llegar a ser los empresarios de la comuna”. Considerando su gran esfuerzo, sentido de justicia y aporte medioambiental, sinceramente espero que así sea.

Comunícate y apoya a AREBO:
areboelbosque@gmail.com



Contribuye con tu reciclador

Los recicladores están en todas partes, contribuyendo a hacer del mundo un mejor lugar, así que te invitamos a que conozcas al que pasa por tu casa y separes el material reciclable para ella o él. Después de todo, de su trabajo también depende la subsistencia del planeta.

Qué puedes dejarle a tu reciclador: fierro, lata, cartón, botellas de vidrio o retornables, vidrio, diarios, revistas, guías de teléfono, bandejas de huevo, baterías y hasta electrodomésticos en desuso. Algunos también recolectan madera.

Más información: Movimiento Nacional de Recicladores de Chile:
www.movimientorecicladoreschile.blogspot.com
Red Latinoamericana de Recicladores: www.redrecicladores.net/

Corresponsal Extranjero

Una cebra en la ciudad

Freddy Koch, La Paz, Bolivia

La Paz es una ciudad cosmopolita, situada a más de 3600 metros sobre el nivel del mar, con una configuración única en el mundo, por haberse constituido en un valle angosto rodeado por montañas. En su desarrollo urbano, esta topografía ha generado una configuración de calles estrechas y muy empinadas.

Hoy en día La Paz en su área metropolitana junto a la ciudad de El Alto, alcanza los dos millones de habitantes. Como en todas partes del mundo este crecimiento ha venido acompañado de un sinfín de problemas ambientales, construcciones clandestinas en áreas empinadas y de mucho riesgo de deslizamiento, difícil acceso a servicios básicos, caos vehicular y por ende, altos niveles de contaminación del aire.

La pintoresca ciudad de un centro colonial lleno de historia para deleite de los turistas que la visitan, poco a poco se ha convertido en un ambiente menos agradable para vivir.

La influencia conceptual de urbanismo de los años 70 y 80, fundamentalmente heredada de tendencias americanas, donde el vehículo motorizado era el actor más importante de la vía y el desarrollo del espacio público, tenía que darle la preferencia incluso sacrificando los espacios para los peatones no ha sido ajeno en el caso paceño.

Desde hace algo más de seis años, la ciudad ha iniciado un muy interesante cambio, y es que finalmente los gobernantes locales se dieron cuenta de que nos estábamos olvidando de aquello que es fundamental para

el desarrollo de una ciudad: la convivencia y el respeto por el bien común.

Cultura Ciudadana y Proyecto Aire Limpio para vivir mejor

Bajo el paraguas de “cultura ciudadana”, los que vivimos en esta urbe estamos siendo reeducados en amar a nuestra ciudad y respetar el espacio de los demás. “La cebrá”, un personaje creado inicialmente para educar a la gente a cruzar las calles adecuadamente, hoy por hoy se ha convertido en el “pepe grillo” o “conciencia” de los ciudadanos y ciudadanas, que nos recuerda lúdicamente el respeto por el bien común.

Es posible que sus creadores no se hayan imaginado en su momento el impacto que podría tener este personaje y cuan profundo calaría en el corazón de los paceños y fundamentalmente de los gobernantes de turno, ya que todo lo que está sucediendo en las calles está haciendo repensar las políticas sobre espacio público y devolviéndoles la ciudad a los peatones.

Otro cambio interesante que se percibe en la ciudad es el cuidado de la calidad del aire. Iniciativas de esta década como el **Proyecto Aire Limpio**, que ayudó a hacer un diagnóstico de la calidad del aire que estamos respirando, mostró que los problemas de las grandes metrópolis no eran ajenos en el caso paceño. El crecimiento desmesurado del parque vehicular, la congestión que provocan y la edad promedio de los motori-



zados mayor a 15 años (vehículos no catalíticos y altamente contaminantes), son las principales causas de este deterioro.

Desde hace seis años se hacen campañas en la vía pública denominadas “Semanas de Aire Limpio”, donde gratuitamente se hacen diagnósticos del estado de los motorizados, sensibilizando a los propietarios sobre la importancia de que el vehículo esté funcionando adecuadamente para no contaminar el aire. En las campañas iniciales el 40% de los vehículos presentaba niveles de contaminación por encima de la norma, este año, los aprobados llegaron al 70%, mostrando la efectividad de la campaña.

La revisión técnica vehicular obligatoria, la mejora y priorización del sistema de transporte público y el plan peatonal ahora forman parte fundamental de la agenda de los políticos, y cualquier obra de favoritismo al vehículo particular será altamente cuestionada. Ojala este fervor se mantenga y así sigamos construyendo nuestra ciudad más amigable con el medio ambiente y fundamentalmente más humana.

Más información: www.swisscontact.bo

Muévete por vivir mejor y combatir el cambio climático

Donatella Fuccaro, Vicepresidenta de Ciudad Viva

Hoy en día, todos estamos expectantes sobre la cumbre de cambio climático de Naciones Unidas, COP15, que se llevará a cabo en Diciembre en Copenhague. El objetivo es alcanzar un nuevo acuerdo mundial de lucha contra el cambio climático, que prolongue y acentúe los esfuerzos del Protocolo de Kioto, que expira en 2012.

En este encuentro participan 192 países y el objetivo es lograr un compromiso obligatorio para reducir las emisiones de los gases que provocan el efecto invernadero y, por ende, el calentamiento global.

Dentro de estos países se encuentran Estados Unidos y China, dos países que en conjunto emiten casi el 40% de los contaminantes del mundo. Sus compromisos tendrán un impacto a nivel mundial no sólo en el total de emisiones, sino también en las señales políticas ambientales que entregan a los otros países.

Pero si el resto del mundo no se compromete también, cada reducción de un país, será compensado por un aumento en otro. Esto significa que la forma en la cual tu vives pasa a ser muy importante, aún viviendo en un país lejano y relativamente pequeño como Chile.

Según los científicos, si no reducimos las emisiones de dióxido de carbono, la temperatura media del planeta podría subir entre 3 y 9 grados. A final de siglo, Chile contribuye con el 0,2% de las emisiones mundiales de gases efecto invernadero, por lo tanto la responsabilidad en la generación de este fenómeno no es tan significativa como la de otros países, pero esto no nos libera de las responsabilidades, de formar parte de la reducción mundial de gases y pensar en el futuro del planeta.

En Chile también

Es por esto que nuestro país ha diseñado un *Plan de Acción Nacional de Cambio Climático*, con el cual se pretende trabajar en dar cumplimiento a los compromisos adquiridos al ratificar la Convención Marco de la Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

En el mes de noviembre, la ministra del Medio Ambiente, Ana Lya Uriarte, lanzó la campaña nacional sobre el cambio climático, denominada "Chile Necesita Gente de Otro Planeta" con la cual busca educar respecto a las causas y eventuales efectos del calentamiento global en nuestro país, enfocados principalmente en uso eficiente de energía, el cuidado del agua y privilegiar el transporte público.

Pero además de compromisos mundiales y a nivel de país, cada uno de nosotros podemos comprometernos y aportar en este gran desafío. Aquí te entregamos algunos datos importantes:

• Si ya viajas en transporte público - ¡felicitaciones!

Igual, hay que seguir mejorándolo, con vías segregadas y rápidas para premiar a los que viajan de una forma que nos beneficia a tod@s. Esto significa quitarle espacio al automóvil – sólo se realizan un 26% de los viajes diarios en auto, ¿por qué domina toda la infraestructura, incluyendo veredas, jardines y plazas públicas? Escribe una carta a los medios o las autoridades (o ambos, sería lo mejor), proponiéndole los cambios que estimas necesarios. Mejor aún, organiza un grupo de dos, tres o más personas que viajan por la misma ruta; haz una lista de mejoras y entrégala a las autoridades. Luego, hay que insistir, para que realmente te escuchen, pero como se ve en Santiago hoy, las autoridades están aprendiendo a escuchar a la ciudadanía, y la ciudad mejora gracias a eso.

• Igualmente, los que realizan viajes a pie o en bicicleta,

a cada oportunidad, o constantemente: merecen un trato prioritario en nuestras vías. Esto nos beneficiaría a tod@s, puesto que significa menos emisiones, menos gastos en salud, hasta más amigos, cuando pasan menos autos por las vías residenciales. Si además, se reducen las velocidades en los barrios donde vivimos, se beneficia a ciclistas, caminantes, y tod@s l@s vecin@s, especialmente los niños. Para las mamás y papás, se les hace más fácil la vida también, puesto que los niños pueden jugar con seguridad en las calles y veredas.

• Si andas en auto, minimiza el número de kilómetros recorridos, cambiándote a Metro o Transantiago para los viajes largos, y aprovechando de caminar y pedalear para los cortos. Si tienes que usar el auto, trata de programarlo y hacer lo máximo en un mínimo de tiempo. Utiliza el auto en forma compartida, programa tus viajes.

• El viaje en avión produce grandes cantidades de emisiones, así que mejor evitarlo o reducirlo al mínimo.

• Mayor eficiencia energética en tu hogar: mediante el uso de la energía más eficientemente en el hogar, puedes reducir tus emisiones y reducir tus cuentas de energía. Medidas como apagar las luces, incluyendo esas chiquititas que nos pestañean toda la noche, reducen significativamente el consumo – y el gasto. Ocupar ampolletas de bajo consumo también produce ahorros de todo tipo. Cuando compras un nuevo refrigerador o lavadora, busca una de mayor eficiencia en el consumo. Y ocúpalos con las cargas apropiadas para la época del año. Muchas de las casas antiguas de Santiago no requieren de aire acondicionado – así que cuando se trata de arrendar o comprar, considera una casa patrimonial. Así le haces mil bienes para la ciudad, con una sola decisión.

• Seca la ropa al sol: Ayuda a limpiar y le deja un buen olor, sin ningún gasto eléctrico.

• Cámbiate a energía verde: se puede partir con un sistema para calentar el agua, usando energía solar, que está bajando de precio. De todas maneras, quedan fuera de la capacidad de muchos de nosotros, así que hay que exigir al Estado un apoyo, para integrar estos elementos en las casas nuevas, y también techos verdes y otros elementos que han rendido muy bien en ciudades de Holanda, Alemania y otras partes del mundo.

• El viejo sistema de lavar los platos (¡ojalá entre varios para ponerse al día en las relaciones familiares) es mejor que agregar un lavaplatos a la cocina. Si eres mujer y te toca demasiada pega en la casa, exígele ayuda a los otros miembros de la familia. Entre todos, es mucho más fácil mantener el hogar, y ¡ya estamos en el siglo 21!

• Aprovecha todos los sistemas de reciclaje (campanas para vidrio y plástico, tetrapak, y otros elementos, ver otros números de la Voz o el Mapa Verde de Santiago, en Ciudad Viva), que tenemos en nuestra ciudad

para reciclar lo máximo, y no te olvides que reducir y reusar son los primeros pasos para ahorrar plata y eliminar basura.

• Para el papel: Compra productos de papel reciclado cuando puedas, y deja los papeles de oficina y de diario ordenados, para facilitar el trabajo de los recicladores (ver artículo pág. 12)

• Para la comida: Prefiere alimentos frescos en lugar de congelados. Apoya a los agricultores locales de los mercados locales – ¡aprovecha la Feria Libre de tu sector, la Vega, y los mercados rebosantes de vida y productos frescos para tu cocina! Lo pasarás mejor comprando, y comerás mejor a un precio menor. Además, apoyas a pequeños comerciantes, que realmente necesitan de ti para sobrevivir. Donde sea posible, compra alimentos orgánicos y evita lo máximo los productos envasados.

• Evita o reduce el consumo de carne: Se puede guardar para momentos especiales, ya que una dieta más equilibrada ayuda el presupuesto y la salud. Además, el metano que emite el ganado es el segundo gas de efecto invernadero más importante y las vacas son uno de los mayores emisores.

• No consumas agua embotellada. Comprar tu propia botella (ojalá de acero inoxidable) y ocupa esa, con agua de la llave. Así ahorras energía y dejas de ensuciar tierras, lagos y océanos, matando todo tipo de especie.

Como ves, hay muchas cosas que puedes hacer en tu casa. Y si te unes con otras vecinas y vecinos para exigir mejores sistemas de reciclaje y servicios, puedes tener un impacto realmente significativo. Para sobrevivir estos desafíos, todos tenemos que poner nuestros granitos de arena. Sólo con el compromiso de cada uno, tendremos una ciudad más justa, más verde y más amable.

¿Verdad que TÚ puedes?

Fuentes:
CONAMA, Una verdad incómoda de Al Gore, y otros.

Seminario "El transporte en bicicleta: un camino para enfrentar el Cambio Climático en la Región Metropolitana"

En octubre 2009, Ciudad Viva realizó este seminario, al que invitó a la Dra Anvita Arora, experta en planificación para el transporte de la India.

Para más información, visita www.ciudadviva.cl:
Consejos prácticos para hacer la diferencia, sección "Reciclaje"
Sobre Chile en el Mundo y el Mundo en Chile, sección "Cambio Climático"



¿Qué es el cambio climático?

Nuestra tierra tiene fiebre – y está empeorando

El cambio climático resulta del uso intensivo que los seres humanos hemos hecho de los combustibles con carbono, o sea, madera, carbón, y por sobre todo, petróleo y gas. Al quemar, liberan dióxido de carbono y otros gases que atrapan el calor en la

atmósfera, el calentamiento aumenta. Estos gases son producidos principalmente por la quema de combustible fósil en vehículos y centrales eléctricas, por la pérdida de bosques y de zonas cultivadas, entre otros.

Por esta causa, combinada con la contaminación, se están extinguiendo miles de especies de animales cada año, y se pone en peligro la sobrevivencia de la civilización que hemos construido en los últimos 2000 años.

Si esta verdadera fiebre planetaria sigue, la vida como la conocemos terminará, para siempre, y en muy pocos años.

Transporte Activo para enfrentar el Cambio Global: aprovechar mejor las tecnologías patrimoniales

Magdalena Morel, Centro de Transporte Activo de Ciudad Viva

“Cualquier necio inteligente puede hacer las cosas más grandes, más complejas, y más violentas. Se requiere el toque de un genio – y mucho coraje – para moverse en la dirección opuesta”
Albert Einstein

“Siempre va a ser difícil encontrar maneras sostenibles de mantener nuestros insostenibles estilos de vida” Charles Wyman (Universidad de California)

Desde siempre los humanos hemos alterado e impactado nuestro entorno. Pero la actividad humana de los últimos años ha causado que los cambios se den más rápido que nunca antes. Procesos que antes tomaban cientos de años en darse, hoy se dan en 50, y el impacto de nuestras acciones ya no es sólo local o regional, sino global.

Los datos son claros: en los últimos 50 años se han disparado muchos procesos de cambio a nivel mundial (“cambio global”) que significan que hoy estamos viviendo un aceleramiento del deterioro ambiental sin precedentes y con consecuencias posiblemente devastadoras para el futuro de la humanidad.

El cambio climático se manifiesta en el

incremento de las concentraciones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera, la pérdida de ozono, el aumento de la temperatura media global, de las grandes inundaciones, las sequías prolongadas, y de las especies en extinción, el derretimiento de los hielos y el aumento del consumo de agua, papel, fertilizantes y combustibles fósiles, entre otros.

Los seres humanos nos hemos transformado en la principal amenaza de nuestro planeta. El impacto de nuestras actividades es global y potencialmente nefasto. Lo importante es darnos cuenta que estamos a tiempo de evitar efectos aún peores si enfrentamos estos temas de manera colectiva y empezamos a movernos hacia formas de vida realmente sustentables.

No es casualidad que junto al calentamiento global y otros problemas ambientales, en las últimas décadas también se haya acelerado dramáticamente el crecimiento de la población mundial (que prácticamente se ha triplicado desde 1950) y de una economía global (que se ha cuadruplicado en el mismo período) dependiente del cada vez más escaso -y más caro- petróleo.

Por otro lado, las principales fuentes de emisión de CO₂ son los combustibles de origen fósil, especialmente los derivados del petróleo y el carbón. Hace 50 años, el mundo consumía 4 billones de barriles de petróleo al año y se descubrían en promedio alrededor de 300 billones. Hoy consumimos 30 billones de barriles al año y descubrimos casi 4 billones anuales.

Prácticamente todo lo que nos rodea depende del petróleo para su fabricación o transporte. En Chile, se proyecta que el consumo de diesel y petróleo prácticamente se cuadruplicará en los próximos 30 años. Para que nos hagamos una idea del ritmo de nuestro consumo de

petróleo: en el mundo se consumen 86 millones de barriles diarios (una piscina olímpica cada 15 segundos!

Hemos llegado al fin de lo que algunos llaman la “Era del Petróleo Barato”, y para una sociedad totalmente dependiente de él, esto significa cambios gigantes.

Y el punto más importante no es cuando usemos la última gota y ya se acabe, sino el “peak” de producción, el punto de no retorno, y todo lo que viene después. El “peak” marca el momento a partir del cual siempre habrá menos petróleo de lo que la economía mundial y nuestras ciudades exigen. Será cada vez más escaso y por lo tanto, caro. Ese momento es ahora.

A la crisis del petróleo y el cambio climático hay que sumarle la “epidemia de la inactividad”, como otro de los síntomas de una sociedad “adicta” a los combustibles fósiles y a un estilo de vida insostenible. La Organización Mundial de la Salud ha declarado la obesidad como la “epidemia del siglo XXI”.

En Chile, la mitad de la población tie-

Corresponsal Extranjero

Cambios Globales: Nueva York y Toronto

Lake Sagaris, comunica@ciudadviva.cl

En esto de combatir el cambio climático, no todo significa tristeza o perder. De hecho, podemos ganar muchísimo en calidad de vida urbana, al mismo tiempo que la ciudad aporta soluciones al desafío que pone en jaque la sobrevivencia de nuestra civilización. Aquí, dos pequeños ejemplos del hemisferio norte.

Nueva York: Poniéndose de gala para los caminantes y ciclistas

A menudo sabemos más de lo que nos damos cuenta. Y ya hemos enfrentado los desafíos por venir. Por eso, la importancia de fijarnos en el patrimonio que vamos guardando en nuestras ciudades. En Nueva York, capital del país que inventó el automóvil, y que mayor compromiso tiene con ese modelo de ciudad, ya se comienza a crear formas de bajarse del vehículo y caminar y pedalear con mayor agrado. Fruto de un trabajo del arquitecto danés, Jan Gehl, se cerraron calles alrededor de Time Square, agregando hasta galerías para el disfrute de la gente. Nada de intervenciones caras: se puede hacer con unos maceteros gigantes (en Chile lo podremos hacer con greda de Pomaire y Quinchamalí), como se ven en estas fotos, sacadas en septiembre

Toronto: Patrimonio industrial y milagro silvestre en el centro de la ciudad

Por suerte, un grupo de vecinos activos del lado este de Toronto vieron como una acumulación de pequeños milagros iba convirtiendo un lugar de desechos de la construcción en un paraíso salvaje, ¡en plena ciudad! Primero las autoridades querían deshacerlo, luego convertirlo en un hotel de lujo. Pero esos porfiados grupos de vecinos – ¡los hay en todo el mundo! – insistieron en convertir el lugar en un parque protegido. Hoy en día, está aquí, abierto todos los fines de semana, lleno de aves, mariposas, y las especies más diversas, con el horizonte construido, siempre al fondo. Se llama el Leslie Street Spit y puedes encontrar más información en Wikipedia o www.friendsofthespit.ca



En vista de la magnitud del impacto que nuestro sistema de transporte tiene en el medio ambiente, es un grave error que este sector no sea una de las líneas principales en la estrategia nacional para enfrentar estos desafíos.



ne sobrepeso (38%) y obesidad (22%). La obesidad y el sobrepeso están en aumento en los países con ingresos bajos y medios, especialmente en las áreas urbanas, donde vive más de la mitad de la población mundial. Las causas de este fenómeno radican en el cambio hacia una dieta más rica en calorías y pobre en vitaminas y minerales, y el sedentarismo predominante en la vida urbana.

¿Por qué el transporte urbano sustentable?

En América Latina y Chile, más del 80% de la población vive en ciudades. Por otro lado, el transporte es el sector que más emite CO₂ en nuestro país, y representa más de un tercio del consumo final de energía.

Los automóviles son los principales consumidores de combustible (el doble que los vehículos interurbanos de carga), los que más contaminan (según pasajero/kilómetro) y los más ineficientes en cuanto al uso del espacio vial (por ende, los mayores responsables de la congestión). Y a pesar de que en Santiago el 73% de los viajes se realizan en transporte público y no motorizado (caminata y bicicleta), nuestro sistema urbano está centrado en el automóvil, el menos eficiente de los modos de transporte urbano.

La movilidad define el acceso que tenemos los y las ciudadanas a todo lo que nos ofrece la ciudad: trabajo, educación, salud, vivienda, entretención, compras, etc. Por lo tanto, las desigualdades en el sistema de transporte se traducen en obstáculos para la equidad social y la superación de la pobreza.

Las comunas más ricas de Santiago tienen hasta 6 veces más autos por persona que las comunas más pobres, y realizan la mayor parte de sus viajes en automóvil, mientras que en las comunas más pobres la mayoría de los viajes se hacen caminando o en transporte público.

Por lo tanto, un sistema de transporte urbano que privilegie el transporte público y su plena integración con los modos no motorizados, no sólo ayuda a mitigar los efectos del cambio climático, sino que también promueve una sociedad más igualitaria e inclusiva y muchos otros beneficios para el desarrollo de mejores ciudades.

Un buen sistema de transporte urbano ayuda a reducir las emisiones de GEI, mejora la calidad del aire, reduce la dependencia del petróleo y el gasto en energía importada, genera grandes beneficios a la salud personal y pública, mejora la seguridad y reduce la congestión.

La tecnología no es la respuesta

Hasta el momento, gran parte de la agenda de transporte en lo relativo a la lucha contra el cambio climático se ha centrado en promover vehículos y combustibles “más limpios”. Pero no se logrará reducir las emisiones de GEI del transporte motorizado solamente por medio de estos combustibles.

El aumento del uso de vehículos motorizados simplemente sobrepasará cualquier ganancia en eficiencia de nuevos combustibles y tecnologías. Por otro lado, los combustibles más limpios no logran reducir los GEI si los vehículos están atrapados en el tráfico. Construir más calles no soluciona el problema, ya que solo lleva a una mayor circulación de autos, más congestión y más emisiones de GEI.

Las medidas como combustibles y tecnologías limpias deben complementarse con el desarrollo del transporte público y de facilidades para el transporte a-tracción humana (bicicleta y caminata), y la integración de ambos, con medidas como buenos accesos peatonales en todas las estaciones de transporte público, estacionamiento para bicicletas en las estaciones de metro y paradas de buses, parrillas para bicicletas en los buses, sistemas de bicicle-

tas públicas, etc.

De esta manera, la bicicleta y la caminata pueden cubrir un gran número de viajes de corta y media duración (5-10 km), y reemplazar muchos de esos viajes cortos que se hacen en automóvil, reduciendo los viajes en transporte motorizado y sus respectivas emisiones de GEI.

¿Y si fracasan los líderes mundiales en Copenhague?

Se ve muy difícil que se logren acuerdos vinculantes en Copenhague en diciembre, pero creemos que el encuentro, y todo lo que vendrá después, es una gran oportunidad de hacer visibles todos estos temas que nos preocupan como ciudadanos, y exigir a nuestras autoridades que actúen informados y a conciencia.

El transporte no es protagonista dentro de la agenda del gobierno chileno para enfrentar el cambio climático y la crisis energética. En vista de la magnitud del impacto que nuestro sistema de transporte tiene en el medio ambiente, es un grave error que este sector no sea una de las líneas principales en la estrategia nacional para enfrentar estos desafíos.

Las principales medidas que las autoridades han establecido para el sector transporte son crear incentivos para el uso de vehículos híbridos y eléctricos, disminuir las ineficiencias y renovar las flotas del transporte de carga, desarrollar etiquetado que informe sobre emisiones de CO₂ en vehículos nuevos, y proveer infraestructura para el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Estas medidas son necesarias, pero insuficientes. No podemos seguir pensando en iniciativas aisladas que ven a cada modo de transporte como algo separado.

Debemos generar una estrategia integral para reducir las emisiones por transporte y cambiar el paradigma que rige el transporte urbano actualmente, y no sólo por la amenaza que significa el cambio climático y la crisis energética, sino porque cambios radicales en el sistema de transporte urbano significarán mejoras sustanciales en nuestra calidad de vida, mayor equidad social y más democracia.

Referencias

- Comisión Nacional de Energía, 2008, “Política Energética: Nuevos Lineamientos. Transformando la crisis energética en una oportunidad”
- CONAMA, 2008, “Plan de Acción Nacional de Cambio Climático 2008-2012”
- Hopkins, Rob, 2008, “The Transition Handbook: from oil dependency to local resilience”
- Mideplan – Sectra, 2006, “Actualización de Encuesta Origen-Destino de Viajes”.
- Organización Mundial de la Salud, www.who.int/es/
- Speth, James Gustave, 2008, “The Bridge at the Edge of the World. Capitalism, the Environment, and Crossing from Crisis to Sustainability”

Desde hace meses, ya se vaticinaba el fracaso del encuentro de líderes mundiales en Copenhague

¿Por qué te debe importar lo que suceda en Copenhague si luchas por sobrevivir en las duras calles de Santiago?

- Porque el cambio climático significará más enfermedades y menos alimentos, más aire tóxico y menos oxígeno para la vida.
- Porque significa la desaparición de una forma de vivir que, desde el siglo XX, depende de un altísimo consumo de petróleo y gas baratos.
- Y porque sabemos que con medidas tan sencillas como fomentar la caminata y la bicicleta, mejorar el transporte público, y reducir el espacio público que se dedica a la automovilidad, todos podremos vivir mejor, con más tiempo, y mayor equidad.
- Si como ciudadanía no tomamos cartas en el asunto, nuestros "líderes" no se comprometerán a los cambios necesarios para resguardar la vida y la equidad, la democracia y la felicidad de todas las mujeres y hombres que habitamos el planeta.

Por esto y mucho más, llamamos al ingenio ciudadano. Donde los "líderes globales" fracasan, los pueblos logran cambios.

Lo que pasa en Copenhague – pero por sobre todo, lo que hacemos en casa – enmarcará lo que queda de nuestra vida. Y lo que viene para nuestros hijos y nietos. Si es que algo viene...

A lo largo de la historia de Chile, lo hemos hecho, hasta en las circunstancias más adversas.

¡Vamos! ¡Podemos!
A tracción humana llegaremos
a una ciudad más justa

