

# Cambiar**nos**



Revista del Laboratorio de Cambio Social

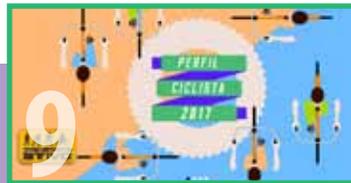


PONTIFICIA  
UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CHILE



6

TALLERES DE TRANSFORMACIÓN EN ESCUELAS:  
Mecánica Básica de  
Bicicletas y Género



9

HACIA UN TRANSPORTE JUSTO PARA LATINOAMÉRICA:  
Perfil Ciclista 2017



12

1ER SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE GÉNERO Y  
SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO  
Ella Se Mueve Segura



17

PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE  
TEMUCO - PADRE LAS CASAS  
Participación Ciudadana

Democratizemos la  
Gestión Territorial

¡Te necesitamos!



BIENVENID@S A CAMBIARNOS, revista del Laboratorio de Cambio Social (el Lab). Desde que fundamos Ciudad Viva aprendimos la importancia de comunicar directamente con todas personas interesadas en vivir mejor, utilizando la sustentabilidad y la justicia social. Allí fundamos **La Voz de la Chimba**, revista que ya llega a su número 40, actualmente en formato electrónico <http://www.lavozdelachimba.ciuter.com/Index.html>.

Hoy retomamos ese camino, con este segundo número de Cambiarnos.

Aquí encontrarás información acerca de nuestros emprendimientos. Realizamos un tipo de investigación participativa para la acción fruto de una colaboración entre Ciudad Viva, organización que inventó el concepto del "urbanismo ciudadano" en nuestro medio, y varias instituciones de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Estas son Ingeniería de Transporte, el Centro de Excelencia en Transporte Rápido de Buses (BRT+), y el Centro para el Desarrollo Urbano Sustentable, conocido como CEDEUS.

Desde Temuco-Padre Las Casas, presentamos la experiencia -muy enriquecedora- de comenzar un trabajo de innovación en la participación y el transporte para un nuevo tipo de plan y un sistema de monitoreo y evaluación que contempla distintas instancias permanentes de participación ciudadana (pp. 17-18).

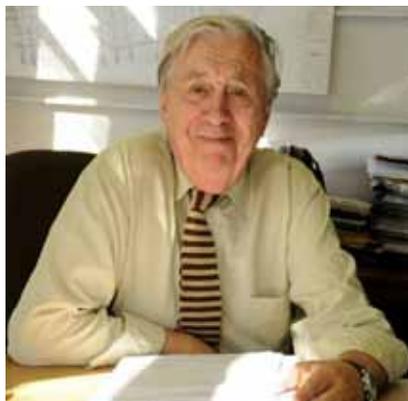
En colaboración con equipos de Quito y Buenos Aires, bajo la dirección de Heather Allen y con apoyo de FIA Foundation y CAF Banco de Desarrollo Latinoamericano, presentamos los primeros resultados de nuestro estudio *Ella se mueve segura Mujeres Seguridad y Transporte Público* (pp. 12-15).

Adelantamos información sobre Bellavista (p. 4, con mayores informaciones en *La Voz de la Chimba*), el programa que estamos desarrollando en la comuna de El

Bosque (pp. 6-8), y el Observatorio Ciudadano que está trabajando por asegurar la incidencia ciudadana en un gran proyecto de transporte público y renovación urbana, la Nueva Alameda Providencia (NAP) (pp. 19-23).

Celebramos estos esfuerzos colectivos por crear una comunidad de cambio, una ciudad más equitativa e inclusiva. También recordamos la vida de dos hombres que nos han inspirado y colaborado a lo largo de estos años, y que ya partieron en estos últimos meses.

Uno de los primeros colaboradores con Ciudad Viva fue Jaime Márquez, durante muchos años asesor urbano de la Municipalidad de Providencia. Él se acercó cuando el Barrio Bellavista se alzó contra discotecas e inmobiliarias depredadoras. Debatimos, nos peleamos a veces, pero se convirtió en un sabio y comprometido socio, luchando por mejorar su gestión frente a una institucionalidad que no permite fiscalizar para la adecuada aplicación de las normas urbanas. De Jaime recordamos su capacidad de asombro, de enseñar y aprender, de debatir y comprometerse. Agradecemos su compromiso con un urbanismo al servicio de una calidad de vida mayor.



Jaime Márquez

@Muni\_provi

## Celebramos el trabajo y aportes de John Friedmann (1926-2017)



Foto: Oscar Jadue

John Friedmann durante una visita al Laboratorio de Cambio Social, en 2014

Recientemente fallecido, el reconocido maestro mundial de la teoría y la práctica de la planificación ambiental, del desarrollo urbano-regional, participó en la fundación de un nuevo paradigma democrático, de la planificación como una actividad esencialmente colaborativa, con incidencia directa e importante de la ciudadanía.

Vivió una época importante de su vida en Chile a fines de los '60, lo que influyó significativamente en su pensamiento, plasmado en más de una docena de libros y cientos de artículos científicos. Central en su pensamiento fue la necesidad ética fundamental de todos los que trabajamos en la planificación de "decirle la verdad al poder". Agradecemos su ejemplo y las grandes enseñanzas que nos deja, fruto de un compromiso sin límites con la equidad.

Cumbre Mundial del Transporte-Mobilize:

# Importancia de Generar Acceso a Ciudades Justas e Inclusivas

- *Con autoridades que cruzan las fronteras políticas, se realizó en Santiago La Cumbre Mundial Sobre el Transporte Justo, de ITDP (Institute for Transport and Development Policy) y Volvo Research and Education Foundation (VREF).*



Esta iniciativa forma parte del reconocimiento logrado por la comuna de Santiago, que ha implementado una serie de medidas que ponen en primer lugar a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, o sea, la gran mayoría de los que viajamos todos los días en Santiago.

Paulina Saball, Ministra de Vivienda y Urbanismo, Claudio Orrego, Intendente de Santiago Metropolitano, y Felipe Alessandri, alcalde de la comuna de Santiago, dieron la bienvenida a cientos de delegados de 60 países, representando a gobiernos, académicos y activistas ciudadanos. El tema central de todos fue la importancia de cambiar del modelo actual de planificación, centrado en el automóvil particular, a un modelo integrador, más sano y más justo, que privilegie la justicia y la inclusión de todas las personas.

Robert Cervero, profesor *emeritus* UC Berkeley, una de las máximas autoridades mundiales en estos temas, destacó que los “avances” del último siglo en cuanto a la infraestructura no cambia el largo de viajes, pero sí han dejado a las personas que no ocupan automóviles sin un acceso digno al trabajo, la cultura y todos los bienes de la ciudad.

Pablo Contrucci, director de Desarrollo Urbano MINVU, estimó que están cambiando de fondo algunas cosas. La extensión urbana aparentemente infinita se está agotando, frente a un claro deseo de la población de densificar y vivir más cerca de los centros de actividades urbanas. Desde 2004 Santiago cuenta con un plan regulador que dificulta la expansión urbana, aunque no es del todo efectivo.

---

**Los temas de sustentabilidad de las ciudades, intermodalidad y transportes más eficientes, no son temas que le interesan a unos pocos, son temas que se necesitan instaurar en nuestras ciudades y en las políticas públicas de los países.**

---

Ha ayudado en este sentido, pero también ha traído algunos problemas importantes, ya que las normas para la densificación son bastante débiles. Notó la debilidad del instrumento que evalúa el impacto vial, y anunció una nueva ley, actualmente en el Congreso, que haría obligatorio el pago para compensar los impactos en el transporte y otros cambios urbanos provenientes de un nuevo proyecto urbano.

También destacó el Plan de Ciclovías, que requiere crear un alto estándar y aplicarlo en más de 200 km de nuevas ciclovías en todo el país. Buscan lograr que se inserten, además, en una red efectiva que permita el uso de la bicicleta como modo de transporte.

Finalmente, destacó cambios en la política habitacional, que desde la dictadura militar (1973-1990) ha ubicado la vivienda social en la periferia, con enormes costos sociales y humanos.

La profesora Genevieve Giuliano, Universi-

dad de Southern California, subrayó la necesidad de considerar el movimiento de carga, puesto que esto afecta la calidad del medio ambiente, la salud, la seguridad vial y otros elementos vitales para poder vivir en ciudades más justas e inclusivas. Observó que los costos negativos del movimiento de carga afecta más a comunidades de bajo ingresos y de minorías en Los Angeles. Con un mapa de Atlanta, demostró como ciertos barrios reciben la entrega de productos de Amazon el mismo día, mientras las áreas de menor ingreso y de minorías experimentan demoras mayores. Este tipo de situación crea lo que llaman “desiertos alimenticios”, o sea, lugares donde hay poco acceso a alimentos frescos y nutritivos.

Sameer Sharma, Additional Secretary, Ministry of Urban Development, India, partió con una cita de Jaime Lerner, alcalde pionero de las innovaciones de Curitiba, Brasil, quien dijo que la planificación de una ciudad permite avanzar sin tener todos los recursos y todas las respuestas, y que es “una arrogancia suprema” no avanzar sin sentirse controlando todos los variables.

Ya los temas de sustentabilidad de las ciudades, intermodalidad y transportes más eficientes, no son temas que le interesan a unos pocos, son temas que se necesitan instaurar en nuestras ciudades y en las políticas públicas de los países. Para así contar con un desarrollo sostenible y que las personas que poseen mayores necesidades cuenten con Acceso a Ciudades Justas e Inclusivas y más amigables.

*El Barrio Bellavista*

# Asediado por los Proyectos de Estacionamientos para Automóviles

Por Ximena Vásquez, Comunicaciones Comunitarias

- ***El Barrio Bellavista, uno de los más antiguos de la comuna de Providencia y Recoleta, comenzó su desarrollo en la época colonial, donde se conocía como la Chimba, se desarrolló urbanísticamente desde comienzos del siglo XIX. Muchas familias aristocráticas se emplazaron en este sector con grandes casonas de un valor arquitectónico muy bello, con patios y espacios amplios en su interior.***

Al pasar el tiempo, diversos artistas, escritores, poetas -como Pablo Neruda- y diseñadores, encontraron su espacio en este barrio. Posteriormente se destacó como un sector gastronómico y turístico muy importante de la región Metropolitana con puntos de atracción como el Cerro San Cristóbal, su zoológico, funiculares y andariveles. Lamentablemente se agregó otro negocio: los estacionamientos de automóviles que asedian a vecinos antiguos y a las nuevas familias que están llegando al barrio por la cercanía a los polos de laborales.

Las calles del Barrio Bellavista son estrechas, ideales para que los residentes y visitantes puedan caminar tranquilamente por el sector, andar en bicicleta o sentarse a leer un libro en las bancas.

Al introducir un gran volumen de automóviles, el barrio se hace más inseguro. Es uno de los puntos que más discuten los vecinos, ya que actualmente tienen que lidiar con el exceso de patentes de alcoholes, que tanto la Municipalidad de Recoleta como la de Providencia han entregado en esta zona de la ciudad. Existen 252 patentes de alcohol en la Unidad Vecinal N° 13, la mayor cantidad entre las unidades vecinales de Providencia. Los clientes que suelen visitar estos negocios llegan con sus automóviles invadiendo las calles y ahora está en construcción un supuesto "patio de comida" con 6 subterráneos de estacionamientos en una zona patrimonial.

Otras de las luchas que han tenido que sobrellevar los residentes de este barrio, tan

apetecido actualmente por el mundo inmobiliario, es la expansión sin control de la clínica privada que está en la ribera del río Mapocho, la que continúa invadiendo el barrio con más edificaciones o adquiriendo todas las casas habitaciones que están a su alrededor para convertirlas en laboratorios clínicos y así hacer uso de las calles locales como si fueran de su propiedad.

En un barrio con tanto valor histórico, donde muchos niños, papás, mamás, familias enteras quieren vivir y permanecer habitándolo, es una lástima que, en la actualidad, se esté destruyendo con emplazamientos de edificios desproporcionados para la escala de barrio residencial, no sólo en superficie -una clínica que eleva su infraestructura por los 7 pisos- sino también en subterráneo con más de 5 pisos bajo la tierra.

Ruidos constantes que impiden descansar a las personas por las noches, como lo expresan en un artículo publicado en el portal *el desconcierto.cl* en el artículo "Barrio Bellavista: Cercado por el lucro empresarial y la falta de autoridad" <http://www.eldesconcierto.cl/2017/03/27/barrio-bellavista-cercado-por-el-lucro-empresarial-y-la-falta-de-autoridad/>.

Los vecinos continúan en la lucha, como lo hicieron ya el 2008 cuando lograron en conjunto instalar una ciclovía, ampliar las aceras, reduciendo estacionamientos en la principal calle del barrio Pío Nono, conectora con el resto de la ciudad y el Cerro San Cristóbal. Un proyecto que duró 8 años pero que hasta hoy se conserva y se valora.



Archivos de La Voz de la Chimba

*En el corazón del Barrio Bellavista (calles Constitución con Antonio López de Bello) se construye actualmente un estacionamiento subterráneo. Este es el hoyo de Cimenta que agobia a los vecinos del sector.*

La pregunta es, ¿Por qué las autoridades no protegen este barrio caminable y residencial? Más aún, continúan potenciando a locatarios que lo único que están dejando es destrucción y fomentando el descontrol de sus clientes. Hace poco, ya vimos en las noticias cómo un automovilista ingresó contra el tránsito a altas horas de la noche (con muchos grados de alcohol en la sangre) queriendo evadir el control policial, atropelló a un carabinero y lo arrastró por unos metros. Por qué las autoridades siguen entregando patentes de alcohol en un barrio saturado por este tipo de venta. Por qué las autoridades hacen vista gorda a edificaciones que claramente son para aumentar los espacios para estacionar automóviles trayendo así, más ruido y más congestión en calles pequeñas y que deben continuar siendo de bajo flujo vehicular.

Más información:

La Voz de la Chimba n° 40: [www.ciudadviva.cl](http://www.ciudadviva.cl)

Talleres de Transformación en Escuelas de Básica:

## Mecánica Básica de Bicicletas y Género

- Talleres innovadores de transporte, a través de juegos y mecánica básica de bicicletas, abordan temas de género y movilidad en dos escuelas de la comuna de El Bosque, en el sector sur de Santiago. Probamos las condiciones para realizar una adaptación exitosa de “Rutas Bakanes a las Escuelas” (Safe Routes to School) en el medio chileno. Estos son muy comunes en los países desarrollados pero las condiciones de nuestros barrios son muy distintas. La metodología general se adaptó a la gente que participa, así que hubo variaciones de escuela a escuela.

Por Daniel Lanfranco Sagaris, antropólogo



Foto: Nico Vega

Estudiantes de la escuela Mario Arce Gatica, de la comuna El Bosque, en dinámica La Micro, de representación de pasajeros en bus de transporte público. Aprendiendo sobre bicicletas, transporte activo, y género.

En noviembre y diciembre 2016 realizamos dos talleres de transporte en las escuelas básicas Paul Harris y Mario Arce Gatica de El Bosque. Fueron parte de un programa de cambio, para conocer más sobre cómo son las relaciones de género entre los estudiantes, cómo conciben el transporte y cómo, a través de juegos, les podemos invitar a involucrarse y repensar lo que significan el género y el transporte en nuestras vidas.

Cada taller en cada escuela consistió en cuatro sesiones, una a la semana, de 90 minutos. La mayoría se realizó al aire libre, en el patio.

### Con juegos y dibujos en la escuela básica Mario Arce Gatica

En la primera sesión que realizamos en la escuela básica Mario Arce Gatica construimos distintos modos de transporte a escala real usando nada más que papel *kraft*, *scotch*, *post-its*, plumones y lápices varios. Así los niños y niñas se dieron cuenta de cuánto espacio utiliza cada medio de transporte y cómo eso afecta la vida en la ciudad. Pudieron experimentar con el cuerpo cuán justa o injusta es la calle.

Queríamos conocer cómo los niños y las

niñas se relacionaban entre sí y asegurar que ellos disfrutaran al pensar en el transporte. Así, la primera hora la dedicamos a conversar de cómo nos movemos y cómo se movilizan sus familias. Si todos usamos automóviles, no habrá espacio para áreas verdes y juegos infantiles. En cambio, si usamos bicicletas y transporte público, podremos tener espacio para jugar, compartir, movernos libremente a pie o pedaleando.

La segunda hora jugamos utilizando las ideas conversadas, como nuestro juego de La Micro donde recogíamos y dejábamos “pasajeros” a lo largo de los patios del colegio.



Foto: Nico Vega

Profesora Maya Flores con alumnas de la Escuela Paul Harris, de la comuna de El Bosque, conversando temáticas de género, edad y transporte.

## En la escuela Paul Harris

Cerca de la Mario Arce Gatica, nos incluimos de manera distinta en otra escuela. La Paul Harris, dedica todos los jueves sus últimas horas del día a talleres optativos de fútbol, computación, reciclaje, o lo que ofrecemos nosotros por cuatro sesiones, un taller de mecánica básica de bicicletas.

Pedimos el escenario en el patio principal y ahí montamos el taller. Las bicicletas llegaron con cada estudiante y, después de la segunda sesión logramos reparar la mayoría y organizamos juegos para desarrollar habilidades de maniobra y destreza.

### Se aburren de ir en auto

Durante los talleres identificamos las nociones que los participantes guardan sobre el transporte, y algunas no son nada de ingenuas. Conocen perfectamente, por ejemplo, cuáles son los modos de transporte que contaminan más y cuales mejoran la condición física. También tienen clara preferencia por el transporte público y la bicicleta. Se aburren de ir en auto al colegio.

### Valores y visión de género

Nos dedicamos a observar cómo eran las relaciones de género entre los niños y niñas y cómo se expresaban durante los juegos. A pesar de que la mayoría de las interacciones eran sanas y alegres, hubo varios momentos

marcados por el machismo, homofobia y violencia excesiva. Al preguntarles, no sabían muy bien cómo explicar estas actitudes y terminaban cuestionándolas.

Nos dimos cuenta de que a una edad temprana (antes de los 12 años) son más abiertos a cuestionar sus nociones sobre el género, la violencia o el transporte y, aunque hayan cosas naturalizadas y muy enraizadas en la personalidad de cada persona, si se interpelean de alguna forma didáctica, pueden prevenir actitudes violentas, machistas u homofóbicas, en el futuro.

La dinámica de los talleres, entre conversaciones de transporte, juegos, y mecánica básica de bicis, no sólo nos mostraron que estas actitudes están latentes en la niñez, sino que se pueden cuestionar a través de estas mismas dinámicas.

## Una Alianza que Fortalece la Educación Pública



Foto: Daniel Lanfranco

Por: Juan Pablo Yanes Yanes,

Director escuela Mario Arce Gatica

En el marco del proceso de la Reforma de la Educación y particularmente en el fortalecimiento de la educación pública, la escuela Mario Arce Gatica busca estar en la vanguardia en estos cambios. Nuestro enfoque educacional inclusivo y nuestro Plan de Formación Ciudadana se centra en fomentar en los estudiantes el ejercicio de una ciudadanía crítica, responsable, respetuosa y creativa, centrándose en el respeto y la valoración de la diversidad física, psicológica, social y cultural, con el propósito de lograr la internalización de herramientas inclusivas que le permitan desenvolverse de forma adecuada en la sociedad, entendiendo que el medio ambiente y el espacio es vital para un sistema de transporte urbano justo, para una ciudad libre de contaminación y respetuosa de la naturaleza.

De esta manera, el Laboratorio de Cambio Social se inserta en la escuela Mario Arce Gatica a través de su Taller de Transporte Público, a partir del año 2016, convirtiéndose en un espacio donde los niños/as han tenido la posibilidad de aprender sobre los Derechos Humanos, el transporte activo y sustentable, así como de promover en las actividades diarias un enfoque inclusivo y de género entre los estudiantes, lo cual es relevante en la sociedad actual, ya que existe un sistema de locomoción colectiva caracterizado por la violencia, la segregación social y las dificultades que existen en la conectividad y en sus traslados a los puestos de trabajo (más de dos horas de viaje).



Foto: Nico Vega

Daniel Lanfranco y Maya Flores monitores taller de bicicleta, Rutas Bakanes a la Escuela, con alumnos participantes del colegio Paul Harris, de la comuna de El Bosque.



Foto: Nico Vega

Alumna colegio Paul Harris, probando bicicleta luego del taller de mecánica, realizando prueba de destreza.

### Yendo más a fondo: 2017

Al invertir en una educación de género que lidie con la violencia, la homofobia y las inquietudes relacionadas, podemos ayudarles a ser más conscientes y equitativos desde su propia forma de ser. Pueden entender temáticas de transporte, como la distribución del espacio, los criterios para un transporte sustentable y sostenible, prevención de riesgos y educación vial, conceptos que aterrizamos en pequeñas dinámicas lúdicas que no obligan a los estudiantes a memorizar prácticas ni términos, sino que los invitan a pensar sobre estas cosas y reflexionar.

Este año optamos por partir en una escuela, la Mario Arce Gatica, trabajando con tres cursos desde junio hasta noviembre.

Cada curso representa un desafío distinto, al mismo tiempo que estamos convencidos de la importancia de desarrollar mallas curriculares que traten estos temas y que nos permiten generar políticas públicas relacionadas con una educación de género y transporte, conceptos *sine qua non* para mejorar la calidad de vida de cualquier ciudad.

Los talleres de este año aprovecharán la larga duración y tendrán:

- visitas a terreno de talleres de bicis y centros de la mujer
- invitadas, como las conductoras de micros (Sí. Conductoras) para que nos cuenten su experiencia;
- una cicletada, y
- un trabajo participativo con la comunidad del Mario Arce Gatica y la Municipalidad para diseñar rutas seguras a las escuelas, para que los y las niñas puedan llegar como quieren llegar, a estudiar.

Queremos lograr un cambio a largo, mediano y corto plazo. Queremos incidir en temas profundos y lo haremos jugando, pensando, reflexionando, pero siempre, trabajando en conjunto.

### Más informaciones:

Daniel Lanfranco:  
cel: 930692116; [dslanfranco@gmail.com](mailto:dslanfranco@gmail.com)

# Perfil Ciclista 2017: Hacia un Transporte Justo para Latinoamérica

- En 2015 se realizó en Brasil el Perfil Ciclista, convocado por la organización Transporte Ativo. Se entrevistó 5.012 ciclistas en diez ciudades de diferentes regiones de Brasil.
- En Chile, este año, New Indie y el Lab de Cambio Social colaboraremos con organizaciones de ciclistas en Valparaíso, Valdivia y Temuco para aplicar el Perfil en Chile. Si quieres integrarte, ¡contáctate con nosotros!



El uso de la bicicleta está aumentando a diario en las ciudades de Latinoamérica. La conciencia de utilizar un transporte más activo y sustentable para mejorar la forma de traslado de un gran número de personas, ya no se toma como algo solamente recreacional, sino, también se está utilizando para ir diariamente al trabajo, ir a dejar a los niños a las escuelas, ir a abastecerse de frutas y alimentos, entre otras cosas.

Con el Perfil Ciclista 2017 se espera generar datos que impulsen la construcción de políticas que promuevan el uso de la bicicleta en las ciudades. Además, generar financiamientos para que gestores públicos, urbanistas y otros actores involucrados formulen una agenda más exacta y robusta con políticas públicas y acciones de promoción del ciclismo urbano. Para este fin, Transporte Ativo se unió al Laboratorio de Movilidad Sustentable y el Observatório das Metrôpoles para llevar a cabo una nueva edición de la in-

vestigación Perfil del Ciclista.

La información que será recabada en el Perfil ciclista 2017 se presentará para el congreso internacional Velo-City que se realizará en Río de Janeiro el próximo año, junto con el encuentro científico sobre temas de cicloinclusión Scientists for Cycling, que este año reunió a los máximos exponentes en este tema. (<https://www.velo-city2017.com/extra-curricular/scientific-colloquium/>)

## Acerca de la investigación

Las organizaciones participantes recibirán capacitación en línea para la aplicación de los cuestionarios, y para definir el plan de levantamiento de las encuestas. Asimismo, se realizará un piloto del cuestionario, con el fin de reducir al mínimo las variables externas y alinear su ejecución.

Una primera versión del cuestionario será presentada a las organizaciones involucradas para un análisis previo en todas las ciudades

involucradas. Las organizaciones podrán incluir hasta 5 preguntas de interés local en el cuestionario de su ciudad, garantizando que se respete la metodología de investigación acordada.

## Balance de Transporte Justo

Como Laboratorio de Cambio Social, colaboración entre PUC/Ciudad Viva, estamos comprometidos a participar de este esfuerzo. Utilizaremos el Perfil como parte relevante de un esfuerzo mayor, un Balance Social de Justicia en el Transporte, que contempla indicadores cuantitativos (encuesta, otros) y cualitativos (investigación, auditorías en terreno, etnografías, entrevistas, entre otros) acerca de las condiciones de la caminabilidad, la cicloinclusión, el acceso universal, la participación/democratización de la gestión urbana, en Santiago y, esperamos, por lo menos Temuco y, según las posibilidades, otras ciudades más.

“Tenemos el plan de desarrollar este instrumento evolutivamente durante los próximos cinco años, partiendo con una línea de base en 2017, para luego ir mejorando y completándolo en 2018, y luego aplicándolo entre 2019 y 2020, según los resultados de los primeros años”, señala Lake Sagaris, directora del Laboratorio de Cambio Social.

Su propósito es establecer, participativamente, un itinerario de transición hacia la sustentabilidad urbana, basada principalmente en temas de democratización-participación-planificación y el transporte. Cada año el Informe se presentará a candidatos (años electorarios) y autoridades políticas, para pedir su compromiso con sus metas. Una colaboración universidad-ciudadana medirá los avances, publicándolos como forma de presionar hacia avances reales.

Este trabajo es consistente con los objetivos de Desarrollo Sustentable y la Nueva Agenda Urbana (Habitat III), trabajados desde un prisma de justicia y equidad social.

Si quieres participar contáctate con:

Ximena Vásquez: [ximena.vasquez@cambiarnos.cl](mailto:ximena.vasquez@cambiarnos.cl)

# Innovando en la educación para una Ingeniería de Transporte del siglo XXI

Todos los años ofrecemos dos cursos optativos en Ingeniería de Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Chile. En el primer semestre del 2017, realizamos el curso ICT3544 Hacia Ciudades Cicloinclusivas, Planificación Participación y Diseño. Allí, 45 estudiantes de distintas disciplinas aprendieron los métodos y los principios básicos de la cicloinclusión, produciendo, como examen final, un trabajo realizado en el “laboratorio

vivo” de la ciudad, con socios comunitarios tanto ciudadanos como municipales y otros niveles de gobierno.

Para este número, destacamos el trabajo del grupo que investigó y realizó un trabajo comunicativo comparando las ventajas de la bicicleta con las desventajas del automóvil, aprendiendo a utilizar claves de las comunicaciones para influir en el comportamiento humano. Para trabajar con un grupo de estu-

diantes o para integrarte al curso, contactarse con: Isagaris@uc.cl.

Trabajo realizado por:

Michelle Berna (Universidad de Chile y PUC), Max O’Ryan, Kevin Steinsapir, Tomás Salas, Mauricio Balbontín, Estudiantes de Ingeniería Civil Industrial mención Transporte y Logística, PUC.

## Yo elegí la Bici



## Yo me bajo del auto



Coordinada por Bicicultura una Amplia Coalición Lucha por la Seguridad Vial

# Bajar la Velocidad, Priorizar la Vida y la Felicidad

- Busca mejorar la convivencia entre los diferentes modos de transporte aspectos relacionados con la circulación de ciclistas, límites de velocidad urbana, educación vial, estándares de operación y seguridad de ciclovías, entre otros.

Por Ximena Vásquez, Comunicaciones Comunitarias

En 2002, cuando se aumentó la velocidad para circular de 50 a 60 km/h en el área urbana, los siniestros viales con resultado de muerte se incrementaron considerablemente en Chile, ya que el aumento de velocidad de 10 km/h eleva a un 90% la posibilidad de morir. Si esa velocidad baja a 50 km/h, la probabilidad de muerte baja a 60%.

En Chile, país OCDE, la velocidad es la primera causa de muerte en siniestros de tránsito. Según cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS) una de cada tres muertes en el tránsito se debe al exceso de velocidad.

Según datos de CONASET, en Chile el año 2016 fallecieron 1.675 personas en 91.711 siniestros de tránsito y hubo 63.384 lesionados de diversa consideración. Los accidentes de tránsito son además la primera causa de muerte externa de niños entre 1 y 14 años en nuestro país.

Por estos motivos el Ministerio de Transportes ha trabajado durante 2 años en conjunto con el Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes (COSOC), con entidades representantes de automovilistas, peatones, ciclistas, motociclistas y transporte público, para lograr el proyecto de ley sobre Convivencia Vial, que plantea la disminución de la velocidad a 50 km/h en zonas urbanas, como también otros temas que afectan el tránsito de las personas.

Este proyecto de ley modifica y actualiza la Ley de Tránsito. Recoge los puntos esenciales para continuar legislando en favor de los diversos y nuevos modos de transporte.

El proyecto mejorará los problemas que tiene la actual Ley de Tránsito: La creación del espacio de detención, el área de los ciclistas y motociclistas, y logra entregar condiciones



El proyecto de Ley de Convivencia Vial permite que el ciclista y/o motociclista puedan adelantar a los vehículos motorizados cuando están detenidos para alcanzar el espacio de detención delante de los vehículos.

mínimas de seguridad en la calzada. Además los vehículos motorizados se tendrán que apartar del ciclista con una distancia mínima de 1,5 metros para adelantarlos.

Un logro importante es la facultad otorgada a los municipios para elaborar y llevar a cabo los planes comunales de inversión en

infraestructura de movilidad y espacio público, y crear calles y zonas de tráfico calmado. Esta medida ha sido probada a nivel mundial y reduce la mortalidad.

Con esta disminución del riesgo se incentiva a las personas a utilizar medios no contaminantes de transporte.

## Objetivos del Proyecto de Ley sobre Convivencia Vial

- Incorpora la regulación de las ciclovías, bicicletas y otros ciclos en la Ley de Tránsito, distinguiendo entre vehículos motorizados y vehículos no motorizados.
- Incluye en la definición de "ciclos", a los vehículos con asistencia eléctrica con potencia máxima de 0,25 kw.
- Crea las zonas de detención adelantada para ciclos y motocicletas, que determina el inicio de la zona de espera especial para conductores de este tipo de vehículos en un cruce con semáforo.
- Establece las zonas de tránsito calmado, que corresponden a vías emplazadas en zonas urbanas, donde se instauran velocidades de circulación inferiores a las fijadas en la ley, de 40, 30 ó 20 kilómetros por hora.
- Las escuelas de conductores deberán promover en su enseñanza el respeto y cuidado hacia los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.
- Encarga al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecer, para las ciclovías, las condiciones técnicas de gestión, operación y mantenimiento.
- Fija normas de circulación, disponiendo que los peatones no podrán caminar ni detenerse en ciclovías; los vehículos deberán dejar 1,5 mts para adelantar a un ciclo; permite a los ciclos y motocicletas adelantar por la derecha y entre dos pistas.
- Prohíbe a los ciclos circular por las aceras, excepto niños, adultos mayores y personas que circulen con niños menores de 7 años, los que podrán movilizarse en velocidad reducida.
- Se restringen los lugares para estacionar bicicletas.

¡Únete a la campaña! contacto: Henry Herrera, [www.bicicultura.cl](http://www.bicicultura.cl)

# Ella Se Mueve Segura



Foto: Nicol Vega

Por Magdalena Rivera, antropóloga, y Nathalie Zamorano, socióloga

En Santiago más de un 80% de las mujeres y un 60% de los hombres informan que han sido víctimas de acoso sexual en sus viajes en transporte público. Silbidos, tocaciones, agarrones, fotografías sin consentimiento y masturbación en público son algunos de los tipos de acoso que afectan principalmente a las mujeres durante sus viajes cotidianos.

***“En el Metro, ese joven que se empezó a sobar en la parte de la cintura pa’ abajo. Entonces se empezó a sobar y eso fue muy incómodo y yo pensé que como yo soy medio tímida no iba a reaccionar y reaccioné. Sí, reaccioné y le dije, oye, ¿sabes qué? Me estás molestando” (Triana Muñoz, Santiago Centro).***

Esta grave problemática quedó de manifiesto gracias al estudio Ella se Mueve Segura, iniciativa internacional a cargo de la investigadora Heather Allen, apoyada por la Fundación FIA y CAF, quien motivó a equipos de Santiago (Laboratorio de Cambio Social), Buenos Aires y Quito a realizar un diagnóstico de la situación en sus respectivas ciudades. Los resultados de dicha experiencia fueron

expuestos en el Primer Seminario Internacional sobre Género y Seguridad en el Transporte Público, del 7 al 9 de mayo del 2017, en Santiago.

Significa que las mujeres, incluso de bajos recursos, reducen al mínimo el uso de transporte público, y además transmiten esta desconfianza a sus hijas, socavando la posibi-

lidad de lograr un transporte más sustentable para la ciudad.

El primer día del seminario se realizó una visita al Museo de la Memoria con el objetivo de contextualizar las bases de los diversos tipos de violencia a las cuales nos vemos enfrentados diariamente. El segundo día, además de presentar los resultados de cada ciudad, realizamos sesiones de trabajo grupal

para pensar en estrategias de acción para combatir esta problemática y darle forma a una “caja de herramientas”.

El tercer día, visitamos el Centro de la Mujer de El Bosque donde probamos en terreno una Auditoría de Seguridad con enfoque de género, método desarrollado por METRAC de Toronto y adoptado por ONU Habitat en años recientes. En esta actividad, un grupo de 40 vecinas/os, carabineros/as, representantes de la municipalidad y nuestros invitados internacionales recorrió un sector de El Bosque, identificando lugares seguros e inseguros y posibilidades de mejoramiento.

Finalmente Francisca Reyes y Daniela Rubio nos recibieron en las dependencias del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) para conocer la iniciativa “Premio a la mejor conductora” cuyo objetivo es integrar a más mujeres en el área de operaciones de transporte y así avanzar a una equidad género. Representantes de instituciones públicas, privadas, organizaciones sociales, ciclistas, estudiantes y expertos/as comentaron los resultados.



Auditoría en terreno *Ella se Mueve Segura*, realizada con vecinos de la comuna de El Bosque y equipo de Centro de la Mujer y Actividad de Género.

### Santiago parte de un estudio internacional

El estudio internacional *Ella se Mueve Segura* tenía por objetivo diagnosticar la situación de las mujeres respecto al uso del transporte público en Quito, Buenos Aires y Santiago. Para esto, un equipo interdisciplinar del Laboratorio de Cambio Social trabajó con estudiantes de post-grado de ingeniería



**Dr. Joan Simalchik**, directora de Estudios de la Mujer y Género, University of Toronto Mississauga, abrió el Seminario *Ella se mueve segura*. Historiadora, hizo sus estudios de doctorado sobre la memoria y los derechos humanos en Chile y América Latina. Nos recordó la profundidad de las raíces de la violencia en nuestro país y recomendó reemplazar los “círculos de silencio” que ahora invisibilizan estos temas en nuestro medio, con “círculos de solidaridad”. Debemos activar el apoyo y la capacidad de socorro mutuo que es parte integral de toda colectividad humana capaz de enfrentar efectivamente los desafíos mayores.

de transporte de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Aplicamos una encuesta a usuarios/as del transporte, realizamos talleres de reflexión con mujeres de tres comunas (El Bosque, Santiago Centro y Ñuñoa) y entrevistamos a otras expertas e informantes clave.

Los resultados indican que el acoso, las condiciones de espera y del viaje mismo (tanto en bus como en metro), junto con la delincuencia (asaltos y hurtos), son problemas que inciden en la seguridad y la percepción de seguridad en el transporte público, afectando el comportamiento de viaje, principalmente de las mujeres.

En Buenos Aires, Argentina, el 64% del total de los encuestados se ha sentido inseguro en el transporte público, y de todas las personas que experimentaron una situación de acoso, el 73% fueron mujeres. En Quito, Ecuador, aproximadamente al 40% de las personas le causa inseguridad la cantidad (poca o mucha) de gente que viaja en el bus, también la presencia de vendedores ambulantes y, por otro lado, viajar de noche; el momento que mayor inseguridad genera es el mismo viaje en el transporte público. Dentro de los efectos que genera sentirse insegura/o encontramos cambios de hábitos como, evitar usar el teléfono, no viajar de noche, evitar horas punta, adaptar la vestimenta, evitar llevar carteras, celulares, etc., no ubicarse al final del bus, esperar a poder viajar sentada, identificar sitios seguros, vigilar el entorno, viajar acompañadas, vigilar pertenencias, y un largo etc. Una serie de actitudes y medidas que no son naturales ni propias de una ciudad inclusiva e integradora.

### Altos niveles de acoso en Santiago

Según el estudio realizado en Santiago, el 85% de las personas que viajan en transporte público han vivido alguna situación de acoso. Si bien hombres y mujeres se ven afectados por esta situación, las mujeres son las más afectadas comparativamente en los distintos tipos de acoso, particularmente, los que implican contacto físico y los más graves.

Así, 9 de cada 10 mujeres han experimentado por lo menos alguna situación de acoso en el transporte público y de forma más alarmante, 1 de cada 100 mujeres ha experimentado todas las experiencias de acoso en la caminata, en el bus y en el metro. El acoso más frecuente es el verbal o no verbal (51%), seguido del acoso grave (24%) y luego el físico (19%)

### Tipos de acoso presentes en el transporte público

Junto con el acoso, las mujeres identificaron otras situaciones que les generaban inseguridad al viajar tales como viajar sin luz de día, la aglomeración durante el viaje, la caminata desde/hacia el paradero, viajar sin compañía, ser responsable de un niño/a o de un adulto mayor.

Otro de los hallazgos que confirma que estamos frente a una problemática de género es el tema de los autores del acoso. Según los datos, en el 83% de los acosos el perpetrador es hombre. Además, las mujeres son las más afectadas comparativamente en los distintos tipos de acoso, particularmente, los que implican contacto físico (72% de las afectadas son mujeres) y los más graves (66% de las afectadas son mujeres). Así, 3 de cada 5 mujeres son víctimas de acoso verbal o no verbal en la caminata, 1 de cada 2 en el bus y 1 de cada 5 en el metro; 2 de cada 5 mujeres son víctima de acoso grave en la caminata, 3 de cada 10 en el bus y 1 de cada 10 en el metro.

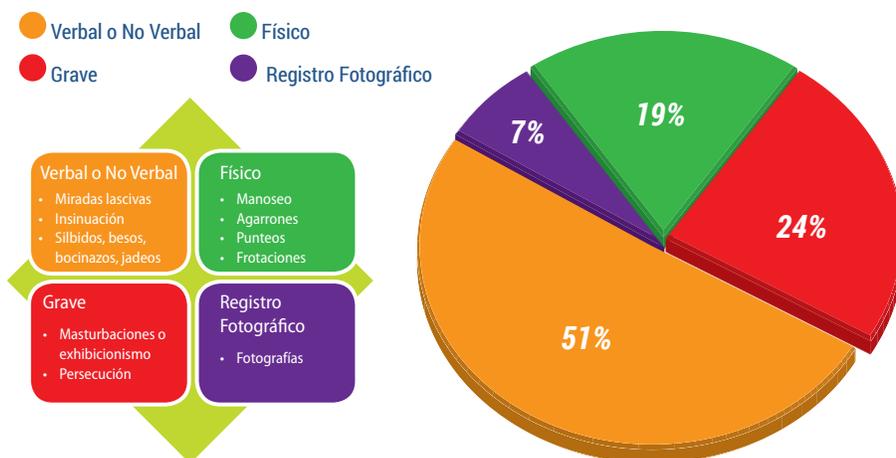
### Impacto para la sociedad, las mujeres y el transporte.

El acoso, la delincuencia y la experiencia de viaje genera cambios en el comportamiento de las personas. Los más comunes

## ¿Qué tipo de acoso has vivido?

790 encuestados

### Tipos de acoso vividos en el transporte público, ESMS – Santiago



*“...que es lo que me pasa a mí, que es lo que le pasa a muchas mujeres, es creer que te pueden asaltar en el paradero, en tu casa, en cualquier parte. Una cosa es el asalto, pero yo digo, a mí hasta me pueden violar, me pueden golpear, ¿y si son dos?, ¿y son tres? Es como el temor que tenemos las mujeres a lo que nos pueda pasar...” (Margarita, El Bosque).*

son: modificar el horario de viaje, cambiar el modo de transporte, por ejemplo, migrar al automóvil; o incluso no realizar el viaje. Las mujeres registran cambios importantes de comportamiento debido a las situaciones de inseguridad. 1 de cada 2 ha cambiado el horario o día de viaje, 2 de cada 5 ha cambiado el modo de transporte y 2 de cada 5 han decidido no realizar un viaje.

Decidir moverse solo dentro del propio barrio, evitar ciertos sectores, cambiar la ruta habitual para llegar o salir de la casa, viajar solo si va acompañada, estar en alerta constantemente, cuidar las pertenencias, cambiar la vestimenta, son estrategias que utilizan las mujeres que, en su conjunto, limitan significativamente su participación en la fuerza de trabajo, la vida cívica, e incluso su acceso a la cultura y la recreación. Reflejan una alteración que se vuelve cotidiana, motivada principalmente por el miedo a una agresión física o sexual.

Numerosos estudios indican que la sensación de amenaza que sienten las mujeres al ocupar el espacio público afecta su acceso al trabajo, a la ciudad y al ocio (Trench, 1992). Muchas de ellas sienten miedo de salir en

la noche y no utilizan el transporte público en orden de evitar una posible agresión. Es importante destacar que las mujeres poseen diversas necesidades de seguridad frente a las situaciones de agresión y frecuentemente tienen miedo de ciertos ambientes de tránsito, por lo cual ajustan su comportamiento y patrones de viaje para evitarlos. (Loukaitou-Sideris, 2014).

Junto con lo anterior, la inseguridad genera la migración a otros modos de transporte que ofrezcan comodidad, seguridad y rapidez. Así, un 70% de las mujeres y el 63% de los hombres se cambiaría de modo de transporte, siendo escogidos, en ambos casos, el automóvil como el modo preferido.

Nuestra ciudad necesita un Transantiago bien articulado con la caminata, la bicicleta, bicicletas públicas, bici-taxis y el Metro, para enfrentar esta realidad. Los corredores, las estaciones y paraderos requieren un tratamiento social: hoy en día ya no son meros lugares donde subirse o bajar de un bus, sino deben ser puntos seguros al servicio de sus barrios y su gente. Es vital pensar en un transporte no tan solamente rápido y eficiente, sino que inclusivo, equitativo e integrador de la vida pública.

### Superar los círculos de silencio con círculos de solidaridad: las propuestas

Con talleres de análisis colectivo, un nutrido y diverso consejo de asesores, y trabajos grupales durante el mismo seminario, el equipo del Laboratorio ya está desarrollando propuestas de soluciones. Con los equipos de Quito y Buenos Aires, hemos evaluado experiencias de diversos países y el nuestro, para elaborar un juego de herramientas (*tool-kit*) de soluciones que van desde reforzar la legislación sobre violencia contra la mujer y de género, pasando por un número directo para denunciar una situación de acoso, como hay en Quito, que además activa todo un sistema de apoyo para la persona afectada.

### ALGUNAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS SON:

- Capacitación a personal de transporte en temas de género.
- Incentivos a la integración de bicicleta en la intermodalidad.
- Acciones participativas para mejora de paraderos.
- Protocolos de acción frente al acoso.
- Inclusión del enfoque de género en cursos de conducción.
- Cambiar lenguaje y perspectivas presente en la publicidad y en la prensa de forma que no se valide el acoso a las mujeres.
- Campañas permanentes de educación.
- Legislación que permita castigar a los acosadores, entre otras.

Queremos agradecer a todas y cada una de las personas que asistieron y participaron activamente en el desarrollo de este seminario. Cada mirada, reflexión, compromiso y apoyo en relación a esta problemática contribuye a avanzar hacia una sociedad más justa, equitativa y segura para el desarrollo pleno de las mujeres.

Para mayor información sobre los resultados del seminario visitar [www.cambiamos.cl](http://www.cambiamos.cl).

¿QUIERES SABER MÁS, O APORTAR TUS IDEAS O EXPERIENCIAS?

Contáctate con el Laboratorio de Cambio Social: +56930692116

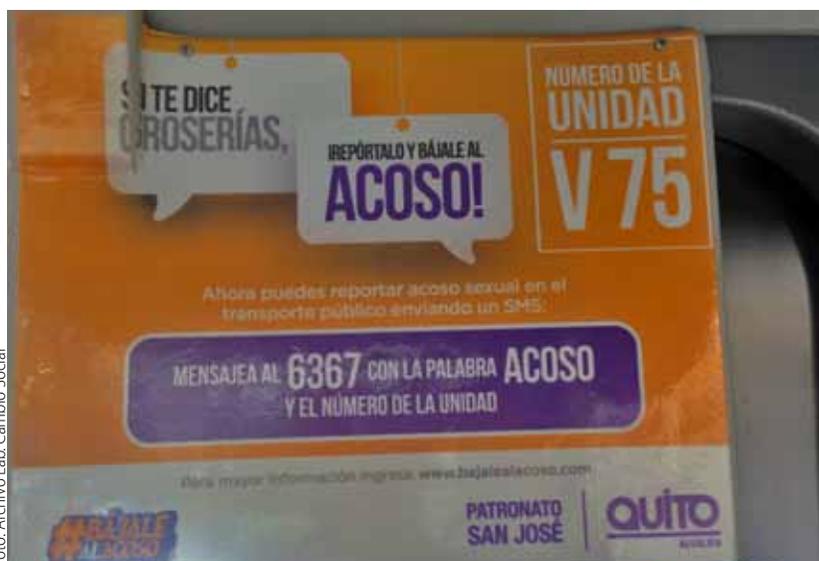
[laboratoriodecambiosocial@gmail.com](mailto:laboratoriodecambiosocial@gmail.com)

# #Bájalealacoso

ELLA SE  
MUEVE  
SEGURA

Iniciativa que busca disminuir el acoso sexual en el transporte público en Quito

Por Magdalena Rivera



Anuncio, en bus quiteño, del programa para eliminar el acoso en transporte público de esa ciudad.

Parecía ciencia ficción, nos subimos a un bus, una pasajera mandó un mensaje de texto a la central de operaciones, sonó una alarma y escuchamos el anuncio: **“En este momento se ha registrado una situación de acoso sexual dentro de esta unidad de transporte, solicitamos a los pasajeros mantenerse alerta y respetar a quien se encuentra a su lado. Recuerde que juntos construimos una ciudad libre de violencia y acoso sexual en el transporte público, repórtalo y bájale al acoso.”**

Llegaron dos policías en motocicleta y supimos que además existe un apoyo legal para las víctimas que quieran realizar una denuncia formal ante la justicia, además de un

acompañamiento de personas especialmente preparadas, tanto mujeres y hombres.

Así funciona el nuevo piloto para resolver el tema de acoso y violencia de género en los nuevos buses de Quito. Una visita y una demostración, formó parte del seminario internacional sobre movilidad y género **Ella se mueve Segura** en Quito, una semana después del nuestro en Santiago. Allí representantes de diversas organizaciones públicas y ciudadanas discutieron temas relacionados con la situación de las mujeres en la planificación, uso y operación del transporte; con la finalidad de mejorar su participación en este sector estratégico de la sociedad.

En este marco pudimos conocer la iniciativa **#BÁJALE AL ACOSO** impulsada por la

alcaldía de Quito a través de la Unidad Patronato Municipal San José y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte (EPMT) de Pasajeros de Quito. Esta estrategia busca prevenir y atender de forma oportuna los casos de acoso sexual en el transporte público a través de herramientas de fácil acceso para la ciudadanía. Según datos de EPMT el 91% de las mujeres ha experimentado alguna situación de acoso sexual en el transporte público sin poder hacer nada, por lo cual esta herramienta se vuelve especialmente relevante.

Durante nuestra visita a las oficinas de EPMT pudimos conocer las unidades de transporte donde ha sido implementada esta estrategia, las cuales ascienden a 120 vehículos. El protocolo consiste en el simple



Foto: Archivo Lab. Cambio Social

*Parque urbano Cumandá. Antiguo terminal terrestre, hoy es un espacio para actividades recreativas, culturales y comunitarias.*

envío de un SMS por parte de la víctima a un número determinado que la comunica con un centro de operaciones. En el momento en que se envía el mensaje el centro de operaciones se comunica con el conductor o conductora quien transmite el mensaje mencionado al inicio.

Junto con lo anterior, y después de enviar el mensaje, una persona capacitada en temas de género se comunica con la víctima desde el centro de control ofreciéndole orientación y acompañamiento. La víctima tiene la opción de continuar su trayecto o bajar en la siguiente estación donde miembros de una brigada especializada esperan para proceder a realizar una denuncia si así lo desea. Si bien el plan piloto solo contempla la aplicación del protocolo en 120 unidades de transporte, la EPMT está realizando esfuerzos para ampliar la atención a otras unidades, de modo que los usuarios y usuarias que se encuentren en cualquier otra estación, parada o unidad, también puedan usar la plataforma y se les pueda brindar atención oportuna.



Foto: Archivo Lab. Cambio Social

*Corredor BRT. Estación de prepagó cuenta con sistema de apoyo a Programa #Bájale al acoso, conectado con la policía de Quito.*



Foto: Archivo Lab. Cambio Social

*Representante de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte (EPMT) explicándonos el protocolo de acción de #Bájale al acoso en una de las unidades de transporte.*

A dos meses de la implementación ya ha habido más de 300 reportes de acoso, de los cuales 10 han sido judicializados obteniendo 4 sentencias.

Este tipo de iniciativas marcan un precedente para el sistema de transporte público de nuestra ciudad. Según el estudio "Ella se mueve Segura" un 85% de las personas en

Santiago han vivido alguna situación de acoso en el transporte público, sin embargo en la actualidad no contamos con ninguna iniciativa institucional que apoye a las víctimas que se enfrentan a esta problemática. Sería interesante estudiar esta estrategia en profundidad y analizar de qué forma podemos darle asidero en nuestro sistema de transporte.

Para mayor información puedes visitar [www.bajalealacoso.com](http://www.bajalealacoso.com)

Innovador proceso de participación:

# Participación Ciudadana para el Transporte de Temuco-Padre las Casas

- Durante el primer semestre del año 2017 en Temuco-Padre las Casas trabajamos con dirigentes vecinales, ciclistas, transportistas, autoridades locales y regionales para desarrollar un Plan de Transporte Sustentable para la zona. Realizamos talleres de mapeo participativo en cuatro puntos: Padre Las Casas, Labranza, Pedro de Valdivia y Temuco Centro. El resultado, un Plan con objetivos y un sistema de participación permanente para su aplicación y su monitoreo y evaluación.

Por Ximena Vásquez

Aplicamos una estrategia de encuentros directos entre la ciudadanía y las autoridades relevantes, con un importante apoyo de expertos en salud de la Universidad de la Frontera, liderados por el profesor Nicolás Aguilar-Farías y el estudiante de magister Mathías Grandón. Así pudimos establecer objetivos para el Plan que van más allá del traslado, incorporando metas de salud, de inclusión social, de participación y otras como parte de un plan integral.

Muy importante fue la voluntad de Doris Tello, SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones, y su equipo liderado por el encargado de Transporte Público, Rodrigo Vallette. Participaron en todas las sesiones, quedándose hasta altas horas de la noche dialogando con los representantes de las organizaciones locales y demostrando un compromiso importante con cada comunidad. Similarmente, la voluntad y la generosidad de las organizaciones vecinales, Junta de Vecinos Los Ribereños, Centro Comunitario Lanin y Sede Social Villa San Isidro, fueron componentes esenciales para generar una conversación a la vez crítica y propositiva.

## Metodología

Los métodos fueron desarrollados por el Laboratorio de Cambio Social de Ciudad Viva, donde se trabaja desde el Urbanismo Ciudadano, pues entiende que la ciudad la hacen las personas que la habitan. Apoyaron también el departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la Pontificia Universidad Católica, el Centro de Desarrollo Urbano Sus-



Vecinos del sector de Labranza en Temuco y miembros de la Municipalidad de Temuco en Encuentro Territorial, que se desarrolló en el programa Temuco Activ@, en el mes de abril de 2017, junto con equipo Seremitt y del Laboratorio de Cambio Social-Ciudad Viva.

tentable, el Centro de Excelencia en Transporte Público, y trabajamos directamente con el equipo de la Seremi de Transporte y Telecomunicaciones de la Araucanía.

Con una Mesa de Actores Institucionales, una Mesa Ciudadana, y una serie de Encuentros territoriales fuimos elaborando el Plan entre enero y abril, con encuentros dinámicos donde los participantes fueron construyendo redes y propuestas, valorando logros importantes como la calle solo bus e insistiendo en mejoras en las condiciones para los peatones y las personas con discapacidad.

Para complementar el sistema de participación ciudadana desarrollamos un

nuevo espacio de participación en el sitio web, [temucoactivo.cl](http://temucoactivo.cl) donde la ciudadanía ha podido contestar una encuesta sobre el sistema de transporte público. Esta encuesta se divide en tres áreas: Seguridad y Género en el Transporte Público, Participación en el Transporte Público y Plan Transporte Temuco-Padre Las Casas. Un equipo de terreno aplicó la encuesta con los vecinos logrando obtener más de 200 respuestas.

El Plan de Transporte Temuco-Padre Las Casas Activ@ es un plan integral, comprensivo, innovador para el medio chileno y a la altura de algunas de las ciudades más avanzadas en temas de transporte "sustentable",



como Nantes (Francia), Freiburg (Alemania) o Utrecht (Países Bajos). Similarmente, el Sistema de Participación Ciudadana recomendada se basa en las mejores prácticas en este sentido, de Canadá, EE.UU. y Londres, particularmente Transport for London.

Este plan se logró gracias a la construcción de un marco general de participación donde se realizó un diagnóstico participativo con la comunidad y agentes institucionales, quienes trabajaron codo a codo en el mapeo de sus zonas, sus fuerzas y sus necesidades, debatiendo en algunos casos las mejores soluciones. El Plan contempla también un sistema participativo de monitoreo y evaluación, con elementos de participación ciudadana directa como auditorías en terreno, pasajeros anónimos para evaluar el servicio de los buses y los colectivos, y caminatas para evaluar la caminabilidad de la ciudad. Se basa en la pirámide invertida del transporte urbano, que pone primero a los peatones, segundo a la bicicleta y triciclos, tercero buses y transporte colectivo, y en último lugar el automóvil, puesto que sus beneficios son muy individuales, mientras que sus altos costos los paga toda la sociedad.

Las propuestas -que ya son desafíos para realizar- reflejan una mirada basada en las estrategias de "calles integrales", que deben poner en primer lugar a las personas. Hoy, nuestras calles están atochadas de automóviles que son muy grandes para mover una o dos personas. Muchos de los viajes son menores de 5-8 km, distancias mejor servidas por la caminata (0-2 km) o la bicicleta/bicitaxi/bicicleta pública (2-5+ km). El sistema de calles integrales redistribuye la calle, dejándole un espacio importante a estos modos y mejorando las condiciones de los buses con vías especiales, para que los 30 o más pasajeros



En Temuco abastecen los locales comerciales de la Feria Pinto y el centro de la ciudad con triciclos de carga. Traen los víveres del campo en antiguos carretones. Los medios de transporte son diversos y a diario se va forjando su espacio.

arriba de un bus no queden parados por los autos. Permite moverse cómodamente a pie y en bicicleta, mejorando así la salud, <http://www.cambiarnos.cl/2015/02/hacia-un-transporte-metropolitano-justo-2/>

En la evaluación colectiva del proceso, Sandra Velásquez, madre de una hija con discapacidad, señaló "Es primera vez que vemos un proceso de participación tan integral, que no sólo es una consulta, sino también hemos podido desarrollar un trabajo activo con el equipo de la Seremitt y de las otras instituciones y juntas de vecinos que han participado. Esperamos que el Plan de Transporte Público se concrete y continuar trabajando para que el transporte de Temuco mejore el servicio para comunidad. Tengo una hija con capa-

idades diferentes y estar constantemente señalando mis derechos a los conductores es agotador, es necesario una capacitación integral para ellos y los usuarios del transporte público de Temuco".

En abril se terminó esta primera fase, quedando una etapa de transición por delante, y la implementación de los primeros proyectos.

MÁS INFORMACIÓN:  
<http://www.temucotemueve.cl/activo/>  
Podrás encontrar los componentes del Plan Smart Cities, peatonalización del centro, mejoras en las calles, etc.

## INNOVAR EN LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA UNA NUEVA ALAMEDA-PROVIDENCIA QUE RECOGE NUESTRAS ASPIRACIONES COLECTIVAS

Difícil tarea se nos pone por delante: co-crear, entre gobierno y ciudadanía, con toda su diversidad de necesidades, ganas y aspiraciones, una nueva Alameda Providencia y con ella, una nueva forma de hacer ciudad. Enorme desafío, pero con la asesoría de Casa de La Paz, fundación ciudadana de larga y reconocida trayectoria en temas de participación, y la buena voluntad del Gobierno Regional (GORE), hemos avanzado (ver Editorial, p. 3). Entre las innovaciones, la creación -con voluntarios de cada sesión realizada en la primera ronda de jornadas participativas- de un OBSERVATORIO CIUDADANO, con su respectiva Mesa Ejecutiva (ME), comisiones y grupos de trabajo.

Para más informaciones, Ximena Vásquez, ximena.vasquez@cambiarnos.cl / +56 9 7891 0834

OB-  
SERVA-  
TORIO  
ciudadano  
NAP

## MESA EJECUTIVA OC

# Un Camino de Participación en Construcción

Por Mario Castro, arquitecto, miembro de la Mesa Ejecutiva Observatorio Ciudadano NAP

La Nueva Alameda Providencia (NAP), es una obra de alcance urbano metropolitano, configurado como un corredor de 12 kms en el centro de la ciudad de Santiago, donde su ámbito de acción incide directamente en el espacio público que da forma a calles y avenidas, por ende, al espacio utilizado por los habitantes de la ciudad en su cotidiano movimiento, se hace fundamental que la ciudadanía se pronuncie sobre sus premisas de diseño.

Al revisar la experiencia en otras ciudades con obras de tamaño y alcance similar, estas han considerado esencial la Participación Ciudadana como garante en los procesos de desarrollo urbano, pues da sostenibilidad en proyectos de largo plazo. Participar entonces, en etapas de planificación e implementación de estrategias de renovación y regeneración que conduzcan a la recuperación de una real habitabilidad en el espacio urbano es la impronta e invitación que nos ha hecho el GORE, a la cual hemos adherido un importante número de ciudadanos.

Sumado a esto, se ha considerado la **Pirámide invertida de la movilidad** como una insigne bandera de lucha, en pos de una acción en el espacio urbano que devuelva a los ciudadanos su escala por sobre los medios de transporte, la seguridad, tranquilidad y el goce estético del paisaje en su traslado, insertos en un medio ambiente digno y apropiado.

Como una necesidad de dar continuidad al trabajo de Participación Ciudadana desarrollado por el GORE Metropolitano de Santiago, dentro del marco del desarrollo del Proyecto Nueva Alameda Providencia, y bajo



Infografía: Diario La Tercera

la metodología de un proceso participativo liderado y desarrollado por Fundación Casa de La Paz, se crea el Observatorio Ciudadano como etapa cúlmine de un proceso elaborado en etapa temprana de diseño, como instancia base para trabajar en las etapas venideras que contempla este emblemático proyecto urbano. Para dar cuerpo a esta iniciativa se elaboró, con la asesoría de Casa de la Paz y Laboratorio de Cambio Social, un protocolo de funcionamiento que consideró la formación de una Mesa Ejecutiva, cuyo rol fundamental es ser el órgano encargado de dirigir, coordinar y ejecutar los acuerdos y proyectos emanados del OC en su instancia formal de plenario, relacionados con el NAP.

Con fecha 25 de enero de este año, se realizó una asamblea para elegir esta Mesa Ejecutiva, donde claramente se buscaba una conformación muy específica de acuerdo a lo definido en el protocolo de fundación, sin

embargo, por la dinámica de esta asamblea, finalmente se obtiene un grupo de nueve voluntarios que manifiestan ante la asamblea estar dispuestos a dedicar tiempo, asumiendo en una condición de transitoriedad la responsabilidad de generar las mejores condiciones de operatividad, que con el tiempo garanticen poder velar por los intereses de todo el universo de participantes interesados o afectados de esta organización, que opinaron y trabajaron durante el mentado proceso de más de un año de trabajo.

El posicionamiento de la Mesa Ejecutiva dentro del contexto y ámbito de acción del proyecto NAP, ha sido nuestro norte prioritario, por tanto hemos desarrollado desde febrero a la fecha 12 reuniones, entre internas de coordinación y externas de presentación y trabajo, tanto con los actores directos involucrados en este proceso de participación, léase GORE Casa de La Paz/ LAB, y con ya

dos de cuatro alcaldías que participan por ser parte del territorio donde se emplaza esta intervención urbana, tanto en el espacio público como en la infraestructura de transporte.

Esta mesa asume su rol más importante, que tiene que ver con ejecutar las decisiones emanadas del trabajo que desarrolle el OC y no sólo actuar como una vocería. Dentro de estas iniciativas está la elaboración de un plan de trabajo que camine paralelamente al desarrollo del proyecto de diseño que desarrolla la consultora, tanto para etapa de diseño final, como la de construcción de las obras, velando por la real incidencia de la voz ciudadana.

La Mesa Ejecutiva ha considerado relevar actividades de naturaleza técnica y operativa, creando tres instancias de trabajo o comités, donde los integrantes del OC puedan aportar en la elaboración y desarrollo de una metodología que nos permita llevar con propiedad el compromiso de ser garantes de un proceso de participación ciudadana sin precedentes en el accionar de proyectos urbanos públicos.

Será el plenario, como órgano colegiado y fiscalizador de la labor de la Mesa Ejecutiva, compuesto por todos los voluntarios que han sido parte del proceso de Participación Ciudadana para este emblemático proyecto de “recuperación urbana integral”, quienes velen por el adecuado uso del protocolo que define su ámbito de acción, organización y funcionamiento.

Es el principal objetivo de esta ME, seguir trabajando en la conducción de una nueva etapa de trabajo que asume el OC, que próximamente contará con antecedentes de diseño del proyecto en los cuales deberá trabajar, en favor de garantizar la incidencia en todas las temáticas que la ciudadanía levantó como necesidades y prioridades.

## Entrevista con Lake Sagaris:

# Velando por la integración de los valores ciudadanos

Por José Luis Muñoz

- **Con mas de 35 años en Chile, es experta en transporte, doctora de urbanismo y transporte sustentable. Se desempeña como directora del Laboratorio de Cambio Social.**
- **La motivación de Lake al OC es una fuente de energía que impulsa al equipo a trabajar y participar de este desafío ciudadano.**



### ¿Qué es para ti el OC?

La palabra observatorio esta de moda y en general significa un ente que observa, pasiva o activamente los avances y condiciones de ciertas políticas públicas de importancia para el buen funcionamiento de la ciudad. Como es el caso del Proyecto Nueva Alameda Providencia (NAP). Hoy en día la práctica de OC está establecida y se usa en diversas situaciones, prácticamente en todo el mundo.

El OC NAP, está naciendo de la alianza entre Casa de la Paz, Laboratorio de Cambio Social, la asistencia gubernamental y la participación principal de ciudadanos. Si tuviera que decirlo en una palabra el OC NAP es un DESAFÍO, ya que al no existir condiciones de igualdad ciudadana y gobierno, nos exige un nivel de madurez colectiva que no es fácil de lograr. Pero creo que en el trabajo de estos últimos cinco meses hemos dado pasos importantes a la madurez.

### ¿Cómo influye la participación ciudadana frente a las autoridades?

Hoy en Chile la participación ciudadana ha pasado a ser, en la mayoría de las veces, un rito vacío, un *checklist*.

Son las instituciones las que posibilitan y garantizan una participación vinculante a través de procesos creíbles, bien diseñados y organizados. La participación del OC en el proceso NAP será muy valiosa en cuanto al desarrollo de este proyecto y el sistema de participación de Transantiago debe contemplar políticas de Puertas Abiertas para una legítima participación ciudadana.

### ¿Cuáles son las proyecciones con OC?

En este marco, el OC que estamos construyendo tiene desafíos de mucho valor por delante. Podría tomar un solo camino, dividirse entre entes diversos, o también podría fracasar. En este último caso, creo las lecciones adquiridas llevarán a otros procesos exitosos.

Me gustaría que OC NAP pasara a ser parte importante de Transantiago, velando por la integración de los valores ciudadanos en esta etapa de diseño y después en la etapa de construcción y por sobre todo en la operación. Puede seguir asociado a un solo eje/proyecto o pasar a ser parte del sistema Transantiago como un todo, velando por cada nuevo proyecto y por las mejoras en las operaciones existentes.

## Desafío Ciudadano

Tenemos un desafío, debemos organizarnos y trabajar unidos para ser escuchados, representar y velar por la participación ciudadana en los procesos del Nuevo Eje de Alameda-Providencia.

El camino por el cual debemos transitar se llama Observatorio Ciudadano y se utiliza a nivel mundial como un ente regulador que promueve la participación ciudadana.

Una de las definiciones de OC es: “El Observatorio Ciudadano es un mecanismo y herramienta que promueve la participación ciudadana y busca el empoderamiento de la sociedad a través de transparentar y legitimar la información disponible respecto de las diferentes actividades de la administración pública”.

# El Dolor de los Espacios Públicos

Por Cristóbal Ibarra, antropólogo y ciclista, Observatorio Ciudadano NAP

Nos encontramos en meses claves para el diseño definitivo del proyecto Nueva Alameda Providencia, en el que llevamos tanto tiempo compartiendo nuestras utopías de ciudad. Bien sabemos que nuestro Observatorio Ciudadano tiene un importante rol que jugar en la compleja disputa de intereses que implica este radical cambio al espacio público santiaguino. Pese a su juventud como organización, el Observatorio tiene el gran desafío de mostrar posturas coherentes y firmes, formuladas desde el diálogo entre las diversas experiencias que traen sus integrantes, para lograr contribuir a la democratización de las decisiones sobre nuestros espacios públicos.

Cuando se genera una política pública, sea cual sea el área que aborde, siempre surge desde el reconocimiento a un problema o carencia de la sociedad, evidenciada por grupos de interés que buscan que el Estado priorice una serie de acciones para solucionar dicha necesidad. En ese sentido, las carencias objetivas que se plantean siempre serán producto de una disputa política entre intereses que se alinean o disgregan con tal de concretizar las transformaciones que se buscan.

## Diversidad para lograr un efectivo Observatorio ciudadano

Nuestro propio Observatorio ha sido conformado con ciudadanos interesados en levantar dolores o necesidades puntuales de nuestra sociedad, tan diversas que a veces es difícil hacerlas caber en una sola calle: organizaciones ciclistas, juntas de vecinos, académicos, suplementeros, activistas medioambientales; son sólo algunos de los actores que se han acercado al Observatorio Ciudadano manifestando necesidades que viven en su cotidianeidad y que pocas veces han sido capaces de articularse en un lugar común de diálogo como este.

Es normal que en un diálogo ciudadano cada uno comience defendiendo sólo su propia parcela de intereses, pero lo importante



*Hacer confluir cada una de las luchas individuales en una causa común es un gran desafío para este Observatorio Ciudadano.*

Foto: Cristóbal Barra

es que podamos darnos cuenta que la experiencia vivida por los otros integrantes, y que conocemos gracias a este espacio de diálogo, se transformen en causa nuestra también y común de todos. Para lograr aquello, es bueno preguntarnos ¿Cuál es el dolor del cual nos hacemos cargo en los espacios públicos? ¿Qué es lo que hace que un cambio en el eje Alameda-Providencia, por más mínimo que parezca, podría mejorarnos radicalmente la vida?

Si se deja al eje tal cual está hoy en día, seguramente nada va a cambiar en nuestras vidas. Tal vez si no nos cuestionáramos los espacios públicos que habitamos, jamás nos hubiésemos dado cuenta que las madres con coches tienen dificultades para cruzar la calle o tomar un vehículo; o de las mujeres que viven la violencia de género en las calles; ni tampoco que no hay casi ninguna referencia táctil para los ciegos; ni que la cantidad de áreas verdes a lo largo de la Alameda-Providencia está absolutamente desequilibrada; o que el mural a Gabriela Mistral en el Cerro Santa Lucía apenas tiene espacios desde los cuales se pueda contemplar. Son necesidades profundas que siempre son difíciles de

verbalizar con claridad, ya que vivimos en una alienación que nos obliga a aceptar estas situaciones con pasividad, cuando en realidad son sumamente urgentes de cambiar.

## Un llamado a la equidad

Así pues, hacer confluir cada una de las luchas individuales en una causa común es un gran desafío para este Observatorio Ciudadano, un aprendizaje que estamos teniendo en medio de una sociedad neoliberal que incentiva el éxito personal, la propiedad privada y la drástica división técnica de los saberes.

Con nuestra participación voluntaria, hemos entonces un llamado a la equidad y la democracia entre los ciudadanos, al gran aporte de la experiencia vivida frente a quienes pregonan una relativa pulcritud técnica, teórica o tecnológica, que ejerce dictatorialmente su influencia en esta lucha de intereses. En definitiva, nuestro gran dolor en los espacios públicos es una letal falta de empatía y la imposibilidad de poder encontrarnos y habitar cómo quisiéramos. El derecho a la ciudad absolutamente negado es nuestra justificación suficiente para organizarnos.

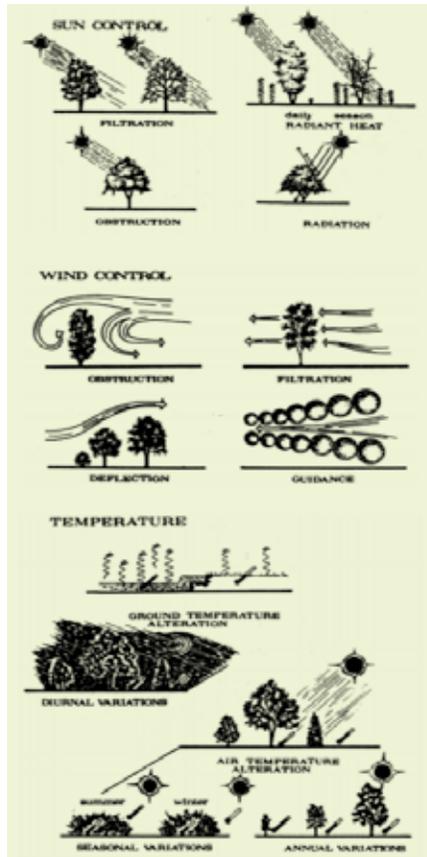
# La Arborización Urbana Disminuye el Calentamiento Global en la Ciudad

Por Jadille Mussa, arquitecta del paisaje, Observatorio Ciudadano NAP

Quiero comenzar esta columna comentando los aspectos negativos del crecimiento urbano no planificado, el que ha tenido un fuerte impacto en la calidad de vida de los habitantes de ciudades (UN-Habitat, 2011), donde la contaminación atmosférica y sus altos niveles de CO<sub>2</sub>, ha sido sindicada como el aspecto de mayor significancia en la ciudad, estimándose que las emisiones provenientes de ésta varían entre el 60 al 70% del planeta (UN-Habitat), según estas cifras el consumo de tecnología que emite CO<sub>2</sub> ha aumentado en 25% en dos siglos, debido al crecimiento exponencial de las ciudades.

En este andar, y dada la relevancia que han adquirido las áreas verdes, quiero destacar en el diálogo ciudadano este tema, y en especial para el proyecto Nueva Alameda Providencia. Nadie puede cuestionar, hoy en día, que la vegetación en el espacio público se ha convertido en uno de los principales actores para la disminución del calentamiento global de las ciudades, pudiendo ésta disminuir varios grados centígrados el agobiante calor que se produce, en especial los días de calor en Santiago.

La reducción de la temperatura ambiente, con el aumento de la humedad en el aire en presencia de vegetación, se debe al efecto de sombra proyectada, principalmente sobre el cemento, elemento que acumula calor, esto sumado al efecto de enfriamiento evaporativo del agua que transpiran las plantas, repercute de manera positiva en ambientes construidos. Sin embargo, este importante efecto cuando se trata de árboles aislados no es muy significativo, por otra parte, los grandes parques, corredores de áreas verdes, calles densamente arboladas, producen impactos positivos ya que disminuyen la temperatura ambiente, sobre todo en áreas densamente urbanizadas, rodeados de edificios altos en todos sus costados, o bien los patios inte-



Efectos Climáticos de la Vegetación (Robinette, G., O. "Landscape Planning for Energy Conservation". Van Nostrand Reinhold Co. New York, 1983. Ogden, A. & C. Stewart (2002). *Integration and Synthesis: Assessing Climate Change Impacts in Northern Canada.*

riores de manzana y de edificios. Este efecto de evapotranspiración de la vegetación en ambientes urbanos, ha sido estudiado por Oke 1990 que reporta en mediciones hechas en distintos barrios de Londres, diferencias de temperatura ambiente de más de 3°F, entre parques urbanos y las zonas edificadas circundantes.

Preocupante es pensar que el aumento de temperatura es un hecho a nivel planetario y la deforestación es una de las causas principales del efecto invernadero (calentamiento global). Incluir vegetación en los diseños urbanos, que además sea nativa y adaptada a las características climáticas de las ciudades es indispensable para la purificación del aire, disminución de la temperatura y, por tanto, para la vida.

En definitiva, el efecto invernadero es consecuencia directa de la acción del ser humano, tanto en el desarrollo de sus industrias como en el crecimiento exponencial de la población, influyendo en el creciente uso de combustibles fósiles y el desarrollo cada vez mayor de la industria, la deforestación, el crecimiento de las megaciudades. Por eso es de interés de este observatorio, cumplir el sueño de la Sra. María y de muchas otras personas que sueñan con una ciudad ecológica, verde, resiliente, sustentable y a escala humana.



Espacios arbolados le otorgan identidad a los barrios.

Foto: Jadille Mussa

# ¿Qué Necesitamos para Llegar al Grado de Conciencia Colaborativa?

Por Yesenia Vergara, Observatorio Ciudadano NAP



Foto: Mario Castro

La solución es bastante simple desde mi punto de vista, es quebrar el patrón y empezar con una educación diferente como ciudadano, ser humano o simplemente buenas personas. Este es el nuevo concepto que debemos internalizar para salir adelante como una nueva sociedad y por sobre todo para entregarle a nuestros hijos.

Si nuestro despertar de conciencia comenzara por cambiar el planeta, nuestra raza tendría una evolución positiva considerable. No necesitamos demostrar que somos los mejores en algún deporte, aparecer en *Guines Record*, o encabezar las estadísticas comparativas con otras regiones. Hay influencias vanguardista en el cono sur que lamentablemente son empañadas por interés individualista y a la vez populares.

Para trabajar colaborativamente se requiere reciprocidad equitativa para todos. Estoy segura que sufrieron en el alma la destrucción de nuestra naturaleza, y ese sentimiento fue compartido, de distintos rincones del planeta nos llegó ayuda desinteresada para detener el desastre ecológico vivido este año.

Yo siento el llamado, siento que es hora de que cambiemos nuestra sociedad, seamos atrevidos y demos el salto de fe para lograr un equipo totalmente nuevo, que unido sabrá prever un futuro seguro, en paz y con libertad necesaria para trascender como ciudadanos.

Así como un día lo hicieron los mártires de derechos humanos. Como un día Francia puso fin a la monarquía, como los romanos adoptaron un nuevo pensamiento y luego el fin del feudalismo. Es tiempo de una sociedad más igualitaria y colaborativa. En este nuevo siglo ya no necesitamos la violencia

---

*Estamos muy dormidos, despierta Chile, despierta tu conciencia y pierde el miedo a participar como ciudadano, necesitamos tu voz para crear una conciencia colectiva exitosa.*

---

que a través de la historia solo dejó arrepentimientos.

Como voluntarios del Observatorio Ciudadano de Nueva Alameda Providencia, propusimos una composición diferente del organismo representante de ciudadanos.

Nada es fácil tratándose de relaciones humanas, siempre están los egos individuales que debemos trabajar para llegar a consensos justos y de bien común que buscan los cambios significativos de vida.

El Observatorio Ciudadano que estamos construyendo tiene personas con fortalezas y debilidades, lo componen una representante de la tercera edad que vela por el libre desplazamiento de cualquier peatón, una persona con capacidad visual reducida que aprende de la tecnología para facilitar su integración, un defensor del espacio público que diseña para que la gente comparta, un joven que nos recuerda la historia, patrimonio e idiosincrasia de nuestro país. Ellos y otros integrantes consideran que vale la pena ser voluntario para preservar nuestro derecho de voz, libertad y sentido de pertenencia en nuestro suelo territorial, el que todos compartimos.

¿Pero cómo lo compartimos? Esa respuesta es de cada uno, solo tú sabes que acciones haces por los demás. Tal vez ni siquiera creas

en un ser superior, pero tu buena acción siempre deja tu conciencia tranquila y orgullosa. Ser empático.

Sea lo que motive a los voluntarios desinteresadamente, debe ser destacado, son grandes personas que lograron un cambio en cómo nos involucramos en el espacio actual.

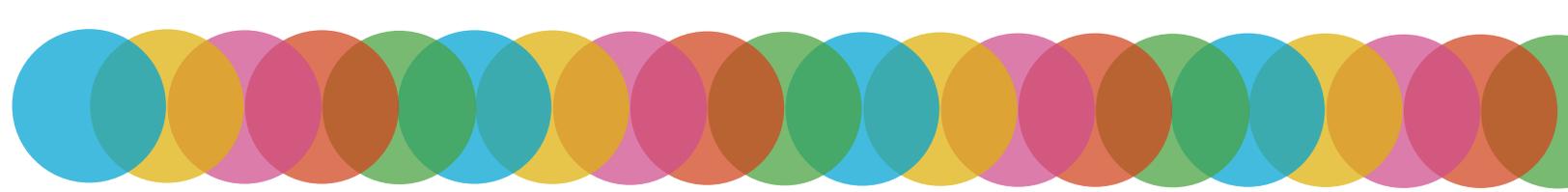
Nos quedan muchas tareas, el tiempo que marcó mi generación de "no estoy ni ahí con eso" ha retrasado nuestro propio bienestar, nos hemos retrasado en materias país que son de suma urgencia, se necesitan los ciudadanos, se necesita la participación de todos para crear una sociedad más respetuosa, gentil y a la que aspiramos a compartir.

El rediseño de espacios públicos fue el que nos convocó desinteresadamente para velar por los discapacitados, por adultos mayores, por los peatones, por los árboles, son muchos años de teletón para concientizarnos en dar dinero y aportar, desearía que estuvieran presente como prioridad en cualquier estado o empresa privada como responsabilidad social, no solo por un día.

Nos hemos convertido en una sociedad tan manipulada que dudamos constantemente en quien dice la verdad. No podemos seguir ausentes y ciegos a estos problemas reales que tenemos en las calles.

Son muchas las deudas que debemos ir saldando **como ciudadanos**, y erróneamente hemos traspasado ese trabajo al Estado sin opción a debatir y, en consecuencia, hemos creado la desigualdad.

Estamos muy dormidos, despierta Chile, despierta tu conciencia y pierde el miedo a participar como ciudadano, necesitamos tu voz para crear una conciencia colectiva exitosa.



# BUSCAMOS VOLUNTARIOS

## Tú también puedes ser parte del CAMBIO



En los próximos meses, el Laboratorio de Cambio Social (el Lab) estará implementando dos importantes proyectos de cambio: el Espacio Público en Internet, [convidalacalle.org](http://convidalacalle.org) (ver p. 2) y el Balance de Transporte Justo (ver p. 9). Para cambiar, hay que colaborar, y ambos espacios son para consensuar metas y métodos en base a los mejores conocimientos actuales. También a movilizar voluntades –ciudadanas, gubernamentales, privadas– hacia objetivos claros y mayoritariamente medibles.

Tod@s somos partes del mundo actual y para crear un mundo mejor necesitamos la colaboración de toda la diversidad y riqueza de nuestra sociedad actual y del futuro. Con estas actividades, el Lab abre un espacio para VOLUNTARIOS, de toda edad, condición social, género, espiritualidad, origen étnico y nacionalidad, unidos por las ganas de cambiarnos hacia una sustentabilidad mayor, cuyo centro es la justicia y la inclusión social.

**NOS COMPROMETEMOS A:** capacitar y compartir técnicas de cambio personal y colectivo, de escuchar y aprender de los talentos y conocimientos de cada uno, de integrar los resultados en productos que estarán al servicio de todos los actores de cambio.

**BUSCAMOS PERSONAS CON** talento, creatividad, ganas de aprender y hacer, colectivamente. Debes comprometerte a un trabajo voluntario, horas semanales y productos específicos y cumplir con gran responsabilidad y compromiso.

**PARA POSTULAR: ENVIAR UNA CARTA BREVE**, explicando quién eres, por qué te gustaría formar parte de este proceso, qué quieres aprender/lograr, qué quieres aportar/enseñar.

**SELECCIONAREMOS LAS PERSONAS MÁS IDÓNEAS** y les integraremos en este trabajo entretenido, pero también duro y desafiante, por la magnitud de los desafíos que hoy enfrentamos la sociedad humana.



INFORMACIÓN DE CONTACTO/ENVIAR CARTA:  
Ximena Vásquez  
[ximena.vasquez@cambiamos.cl](mailto:ximena.vasquez@cambiamos.cl)  
+56 9 7891 0834