



Artículos

la importancia de la participación estratégica para lograr transporte sostenible: el caso de Ciudad Viva (Santiago, Chile, 1997-2012)

Lake Sagaris¹

Resumen

Las “revueltas” ciudadanas del siglo XX contra los proyectos de autopistas influyen en la planificación del transporte público (Nueva York, Toronto, Vancouver), gobernanza (Portland), cicloinclusividad (Países Bajos) hasta el día de hoy. Menos se sabe de cómo emergen estos temas en los países en desarrollo, y lo que revelan acerca del rol de la ciudadanía en la innovación, para lograr ciudades más justas y sustentables.

Aunque se reconoce cada vez más el rol que puede jugar la participación en mejorar los sistemas de transporte, tiende a ser más un ritual que un proceso de cambio de convicciones y hábitos. Este estudio explora cómo una participación ciudadana más estratégica puede reforzar la capacidad de las organizaciones

1. BFA, M.Sc., PhD. Fellow Post-Doctoral, Depto. de Ingeniería de Transporte y Logística, Pontificia Universidad Católica de Chile. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS), BRT Centre of Excellence. Asesora Urbana Ciudad Viva.



de la sociedad civil auto-gestionadas para catalizar los cambios e innovación a través de la gestión urbana. Repensar la ciudad y el transporte como sistemas adaptivos abiertos, y darle espacio a urbanistas ciudadanos, dentro del sistema tradicional de planificación, puede abrir el sistema a estrategias de innovación más efectivas creando sistemas de transporte con mejores respuestas a los desafíos sociales, ambientales y otros que enfrentan la humanidad hoy.

Palabras clave:

Participación, complejidad, ciclismo, transporte público, planificación, desarrollo.

Abstract

20th century, citizen “revolts” against urban highway projects have influenced thinking about public transport (Toronto, Vancouver, New York), governance (Portland), y cycling (The Netherlands) to this day. Less is known, however, about how these emerge in developing countries, and what they can tell us about citizens’ role in innovation to achieve more sustainable transport systems.

Although participation’s role in improving transport systems has become increasingly recognized in recent years, it still tends to be rather ritualistic. This experience offers insight into how strategic approaches to participation can reinforce the role of self-organizing civil society organizations in introducing innovation into existing systems. Rethinking the city y transport as complex systems, y providing room for leadership from citizen, as well as “technical” y “governmental” planners, opens the way to more effective strategies for innovating in transport, to address the social, environmental y other challenges humanity faces today.

Keywords:

Participation, complexity, cycling, public transport, planning, development.



Introducción

Hacia fines del siglo XX surge una serie de movimientos ciudadanos, primero locales, luego regionales y finalmente nacionales y globales, en la medida que la ciudadanía de Norte América y Europa comenzó a resistir un paradigma de gestión urbana centrado en la "automovilidad", como eventualmente la denomina Beckmann y otros (Beckmann, 2001, Sheller y Urry, 2000).

Según el caso, por temas de discriminación racial, de defensa del patrimonio, de los espacios públicos e identidades locales, estos movimientos se constituyeron en críticos potentes no solo de autopistas específicas, sino de sistemas de gestión urbana excluyentes, que no reflejaban las vocaciones democráticas, ambientales, y otras que surgían en la época (Canon, 2012, Mohl y Rose, 2012, Johnson, 2009, Ladd, 2008, Mohl, 2008, Mohl, 2004, Schragg, 2004, Mohl, 2002). Hasta hoy, su influencia sigue presente en, por ejemplo, como se piensa el transporte público (Toronto, Vancouver, New York), como se gobierna (Portland), y como se implementa la "seguridad sustentable" y la "cicloinclusividad" (Holanda).

Con la expansión global de sistemas de intercambio comercial y modelos de vida, hemos visto como el sistema de la "automovilidad" se ha extendido por todo el planeta, particularmente en países en desarrollo como Chile, China, Brasil e India, donde el crecimiento económico ha favorecido su propagación. Sin embargo, los países en desarrollo siguen con bajas tasas de propiedad y uso del automóvil. Por lo mismo, invertir cuantiosas sumas en aquellas personas que ya viajan mejor se convierte rápidamente en un desafío a la equidad.

Para realizar este estudio, trabajamos con un método de investigación participativa para la acción. Ciudad Viva, la organización ciudadana de interés, fue co-investigadora, buscando respuestas a sus propias preguntas, compatibles con las de la investiga-

dora académica, en este caso fundadora de Ciudad Viva y estudiante de doctorado. Se partió de las experiencias de la Coordinadora No a la Costanera Norte, una coalición de 25 organizaciones de base que se opuso a la primera autopista concesionada en Santiago, Chile (1997). Luego, se sistematizó y reflexionó sobre la organización fundada por los dirigentes de la Coordinadora en 2000, Ciudad Viva. En sus 12 años de vida, logró posicionarse, ganando premios por sus metodologías participativas y sus resultados, a través de una estrategia de "urbanismo ciudadano".

Los resultados de este estudio revelaron como grupos relativamente pequeños y aparentemente sin preparación pudieron elaborar estrategias para influir efectivamente en diversas políticas urbanas, a pesar del autoritarismo dominante, heredado del régimen militar (1973-1990).

I. Metodología: investigación participativa y complejidad

Este artículo se basa en los datos recogidos como parte de un estudio de Ciudad Viva, en la medida que transicionaba desde un movimiento anti-autopista, liderado por una coalición, la Coordinadora No a la Costanera Norte (1997-2000), hasta convertirse en una institución de urbanismo ciudadano (2000-2012). Dada la posición de la autora (como dirigente y fundadora) dentro de la organización, se utilizaron métodos de investigación participativa para la acción (*participatory action research*, PAR), dentro de un marco del pensamiento actual acerca de la complejidad y la gestión local. Esto significó mirar la planificación del transporte desde una posicionalidad externa, ubicada en la sociedad civil, y mirar la sociedad civil, desde adentro.

El resultado fue un proceso de reflexión individual y colectiva de los líderes de diversas comunidades urbanas, quienes fueron pioneros de cambios significativos en la gestión de Santiago durante los últimos 20 años. El propósito fue extraer significado



y lecciones de estas experiencias. Consistente con Stacey y Griffin al definir procedimientos para la investigación de organizaciones propias (2005), no se buscó una “validez objetiva”, pero tampoco se ofrece un “recuento arbitrario”. Más bien, se espera que este recuento tenga sentido para otros y que se integre como un aporte a las ciencias sociales de estos temas (Stacey y Griffin, 2005, p, 27).

Por esto mismo, se triangularon los propios conocimientos, complementándolos con otras fuentes, entre ellas, publicaciones académicas y periodísticas, evaluaciones externas, y observaciones recogidas en entrevistas con actores de diversas esferas relevantes.

Por lo mismo, no se evaluó la calidad de los resultados, prefiriendo referirse a otros observadores, particularmente tres rigurosas evaluaciones externas (Valle, 2003, Sepúlveda, 2005, Kroeger Claussen, 2009), que se realizaron al postular Ciudad Viva a varios premios, donde resultó ganadora (2002, 2004, y 2009). Similarmente, las conclusiones no buscan establecer “leyes universales”, sino identificar posibles reglas cuya utilidad puede y debe ser testeadas en otras condiciones locales, tal como recomienda Byrne (2005).

Como la palabra “sustentabilidad” abarca múltiples significados, para este estudio se definió en términos de tres elementos centrales: la justicia social como un componente esencial (Fainstein, 2010, Fainstein, 2005); las condiciones (derechos humanos y ciudadanos) necesarias para el florecimiento humano (Friedmann, 2000); y la “vivibilidad”, o sea, sistemas de vida que proporcionen trabajos dignos al mismo tiempo que resguarden el medio ambiente (Evans, 2002).

a. Investigación participativa para la acción

La investigación participativa para la acción (Participatory Action Research, PAR, en inglés) comprende

una serie de estrategias y métodos que comparten cinco características: un enfoque desde la participación y la democracia, el conocimiento-en-acción, una preocupación por temas prácticos, una búsqueda del florecimiento humano, típicamente centrado en y necesitado de una forma emergente de desarrollo (Bradbury y Reason 2008).

Dentro de PAR, Miles Horton y John Gaventa identifican una tradición “emancipativa”, donde se ubica este estudio, asociada principalmente al pensamiento del brasileño, Paulo Freire (1970). Desde esta perspectiva, la investigación en esta línea:

- Entiende los procesos sociales y estructuras en un contexto histórico.
- Integra la teoría y la práctica.
- Transforma la relación sujeto (investigador)-objeto (las personas estudiadas) en una relación sujeto-sujeto, a través del diálogo.
- La investigación y la acción (incluyendo la educación) se convierte en un proceso único.
- Juntos, la comunidad y la investigadora producen conocimientos esenciales para la transformación social.
- Se aplican los resultados de la investigación de inmediato, a situaciones concretas (Schutter y Yopo 1981, citados en p. 15, Herr y Anderson 2005).

Aquí, estos elementos se expresaron en objetivos diferentes pero complementarios, de Ciudad Viva como organización social, por una parte, y en el caso de la autora, para cumplir con las exigencias académicas de un trabajo doctoral. Se plasmaron en una serie de actividades: al principio, entrevistas y talleres para recoger datos históricos y reflexiones sobre la Coordinadora y Ciudad Viva (2010); informes regulares a la directiva de Ciudad Viva (2011, 2012); dos talleres acerca de sus implicancias para la estructura, funcionamiento y cambios de Ciudad Viva (2011); un taller para validar observaciones; y tres talleres finales para validar conclusiones (2012).



b. Complejidad y ciudad

“Complejidad” es a la vez un adjetivo que se aplica a la ciudad y una nueva forma de mirar al mundo, que partió en las ciencias físicas y se difundió ampliamente entre un público más general, con un libro de James Gleick (*Chaos, Making a New Science*, 1994). El caos y la complejidad interactúan de formas que nos ayudan a entender procesos de transformación o cambio “paradigmático” (Kuhn, 1962). Ofrecen una explicación de como se “auto-generan” organismos nuevos, con propiedades y capacidades difícilmente predecibles al mirar los componentes anteriores del sistema (Merry, 1995, Boonstra y Boelens, 2011, Maturana y Varela, 1980).

La teoría de la complejidad fue útil para este estudio, primero, porque es esencialmente una teoría de cómo los sistemas cambian. Segundo, facilita una mirada multiescalar, que en este caso permite entender mejor las interacciones entre lo local, lo regional y lo nacional. Tercero, tal como ilustra el experimento BOID de Reynolds (1987), la complejidad permite identificar reglas relativamente “simples” que impulsan cambios mayores en sistemas enteros.

Al aplicar la complejidad a la planificación, Portugali (2011) caracteriza a las ciudades como sistemas adaptativos complejos, o sea, compuestas de sistemas y sus subsistemas, de tal manera que no repitan los patrones del pasado y, por más que se estudian sus elementos actuales e incluso se realizan proyecciones, es igualmente difícil predecir su futuro. Esta impredecibilidad refleja la naturaleza *abierta* del sistema: el conocer sus componentes por sí solos no es suficiente para predecir su trayectoria, ya que el sistema puede realizar combinaciones que parecerían imposibles y/o integrar elementos nuevos e inesperados desde su medio, para producir algo completamente nuevo. Por esto mismo, las ciudades requieren de procesos y estructuras apropiados de

gestión (p. 291). Este estudio examinó como grupos ciudadanos se (auto-)organizaron para influir en la gestión del transporte, y lograron ciertos resultados. Inesperadamente, este conflicto ciudadanía-autopista catalizó cambios profundos en la gestión, al levantar una demanda para participación ciudadana. También impactó en los resultados, como ilustramos aquí.

Relevante también para esta mirada es el concepto de “laboratorio vivo”, desarrollado entre otros por Evans y Karvonen (2011), ya que a menudo las acciones ciudadanas en este caso constituyeron “experimentos”, con el material vivo de diversos sistemas urbanos, con resultados que a su vez aportaron nuevos conocimientos y nuevas formas de mirar e interactuar.

Desde esta mirada y para este estudio, las metáforas predominantes, que podrían parecer un mero tema lingüístico, también resultan importantes (Lakoff y Johnson 1999; Lakoff y Johnson 2003; Tippet 2010), ya que la aplicación de la complejidad a la ciudad/sociedad contrasta la visión de la planificación como un proceso mecánico y lineal, o sea “plenamente controlado”, con la gestión de la ciudad como un sistema complejo abierto, “que exhibe no-linealidad, caos, bifurcación y auto-organización” (Portugali 2011, p. 289)².

A menudo pensamos en los sistemas de transporte como si fuesen máquinas, y suponemos que, por ejemplo, el sistema vial “colapsará” bajo la congestión, tal como una máquina se rompe y deja de funcionar. Sin embargo, en algunos casos funcionan como sistemas vivos, reorganizándose para absorber *shocks*, como ocurrió por ejemplo en Seúl, donde se reemplazó una autopista con una serie de parques, innovación que, lejos de empeorar, mejoró el uso de suelo y la eficiencia del transporte (Kang y Cervero, 2009).

2. Las traducciones de las citas son de la autora, a menos que se especifique otra fuente.



Similarmente, aunque se reconoce cada vez más el valor de la participación en la planificación del transporte (Giering, 2011, Hull, 2010), los procesos tienden a ser de corta duración y seguir listas de actividades, más que aplicar estrategias integrales. Innes y Booher (2010) argumentan que frente a las complejidades de la gestión urbana, corresponde aplicar procesos colaborativos, que involucran grupos diversos, con intereses comunes importantes (interdependencia), para resolver conflictos. Para esto, varios autores identifican la “deliberación” como central (Forester, 1999, Healey, 2006, Gastil, 2008).

En las siguientes secciones, se exploran estos temas, al mirar cómo las interacciones entre actores clave del sistema de planificación en Chile, lograron cambios significativos en algunos proyectos urbanos, y cómo esto sugiere que una participación más estratégica sería importante para lograr ciudades más “sustentables”, en el sentido definido en la introducción.

II. Oposición a la Autopista, la Coordinadora 1997-2000

En los años noventa, Santiago era una región metropolitana con 5,4 millones de habitantes, una densidad razonable de 70 personas/hectárea, y un promedio de 16,5 millones de viajes diarios. La distribución modal (1991) mostraba solo un 16% de viajes en automóvil particular, comparado con un 54% en transporte público, 22% a pie, 2% en bicicleta, y 2% en otro. Dos décadas después, esto estaba cambiando, ya que el uso del automóvil aumentó (22,2%), el transporte público caía (33.4%), los viajes a pie subían a 37%, en bicicleta a 3%, y otros modos 4% (SECTRA, 2012).

Argumentado que Chile sufría de un “déficit” de infraestructura, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) invitó a las empresas a participar en la licitación de una primera autopista urbana, la *Costanera Norte*. Eran 29 kilómetros, con tres pistas en cada direc-

ción, velocidades de diseño de entre 80-100 km/h, y un presupuesto inicial de US\$120 millones.

El proyecto irrumpía en una ciudad profundamente segregada (Nickson, 1995, Sabatini et al., 2009, OECD, 2011). Mientras las comunidades acomodadas del lado oriente de la ciudad usaban intensamente el automóvil, la mayoría de la población, de ingresos menores y medianos, dependía del transporte público, la caminata y la bicicleta para movilizarse. Así, la autopista ofrecía beneficios para una minoría aventajada que habitaba los suburbios nuevos, y repartía sus externalidades, como la contaminación y la congestión en el resto de la ciudad. A la mayoría se le pedía sacrificar bienestar (hogares, patrimonio, áreas verdes, etc.) por un proyecto de transporte que más que integrarles, amenazaba con aislarles más (Tirachini, 2011).

De los 10 municipios (*comunas*) afectados, las comunidades de tres municipios cuestionaron la autopista, generando un debate sustancial acerca de la falta de participación ciudadana en la gestión urbana, y el tipo de transporte que se requería. Entre estas comunidades, lideraban los residentes, generalmente de muy bajos ingresos, de la comuna de Independencia; los vendedores de las tiendas, los mercados y las calles del área de la Vega Central; los residentes, artistas y negocios locales del Barrio Bellavista (comunas de Recoleta y Providencia); y los empresarios y profesionales acomodados del Barrio Pedro de Valdivia Norte (Providencia). Así, organizaciones formalmente constituidas, como las juntas de vecinos y las asociaciones gremiales, combinaron sus esfuerzos con comités *ad hoc* de arrendatarios, personas sin casa, grupos ambientales, para crear una coalición de 25 organizaciones: la *Coordinadora No a la Costanera Norte*.

Entre 1997 y 2000, ciudadanos aparentemente sin poder cuestionaron uno de los ministerios más poderosos del país, atrasando un proyecto que al final valía cientos de millones de dólares. Fracasaron los



intentos de las autoridades de intimidar³ y aplastar las comunidades. El Estudio de Impacto Ambiental se abrió a un debate bastante sofisticado sobre los costos-beneficios de las autopistas, e incluso algunas instancias gubernamentales cuestionaron aspectos importantes del proyecto (CONAMA, 1998-2000). Mientras tanto, las personas afectadas se movilizaban en las calles y plazas, con marchas, pero también "abrazos" de sus barrios, afiches y pendones que exigían el respeto de barrios vitales para la vida de las personas de menores y medianos ingresos.

Durante tres años, el gobierno defendió y trató de licitar el proyecto, sin mucho éxito, e incluso fue abandonado en 1999, pero en 2000, el Presidente Eduardo Frei lo revivió, y encontró un consorcio dispuesto a construirlo. Después de más de un año de negociaciones entre consorcio y gobierno, las autoridades aceptaron hundir un tramo - en los mismos territorios de la Coordinadora -debajo del Río Mapocho. Así, se eliminaba el conflicto mayor con los barrios, enterrando la autopista debajo del río. Esto aseguró la sobrevivencia de todas las comunidades de la Coordinadora salvo dos en la comuna de Independencia.

A lo largo del proceso, el derecho de la ciudadanía a participar pasó a ser aceptado como una demanda importante. La respuesta fue una serie de acciones gubernamentales, entre ellas un Decreto presidencial que ordenaba a los ministerios a incluir la participación ciudadana en sus procesos (Lagos, 2000), un cambio constitucional para asegurar el derecho a la información y la transparencia (Gobierno Chile, 2005), una campaña presidencial (Michelle Bachelet) que prometía un gobierno "ciudadano" (2006), y una ley de la participación (Gobierno Chile, 2011).

Al interior de las organizaciones que participaron, la coalición mezcló grupos muy diversos, constitu-

yéndose en una potente escuela que entrenaba a urbanistas ciudadanos, capaces de leer planos, hablar en público, y relacionar sus temas con un reclamo mayor para la democratización de la gestión urbana. Además, la experiencia forjó una nueva actitud hacia la participación, que rompió con el clientelismo tradicional (Oxhorn, 1995, Taylor, 1998), creando, en los espacios urbanos, grupos de la sociedad civil capaces de colaborar con las autoridades cuando estaban de acuerdo y criticar cuando se oponían. En términos de escala, las micro-organizaciones existentes al nivel barrial (juntas de vecinos, asociaciones gremiales), se mostraron capaces de crear una instancia ciudadana apta para actuar al nivel regional y nacional, como las circunstancias exigían, ya que en Chile, más que los gobiernos municipales (elegidos), son oficinas prácticamente invisibles en los gobiernos regionales (designados) y los ministerios nacionales los que toman las decisiones más importantes (Nickson, 1995, Huerta, 2000, Posner, 2003).

En 2000, las comunidades de la Coordinadora fundaron Ciudad Viva, una corporación sin fines de lucro, aseguró la integración de una perspectiva ciudadana, junto con sus propuestas y conocimientos, en la gestión local.

III. Urbanismo ciudadano: Ciudad Viva, 2000-2012

En 2000, los dirigentes locales que formaban la Coordinadora, fundaron Ciudad Viva, una institución ciudadana fruto de los aprendizajes de la Coordinadora. Como su predecesor, Ciudad Viva forjó un diálogo basado en la diversidad y la interdependencia, uniendo a líderes y sus organizaciones en algunos de los barrios en el centro de Santiago. A diferencia de la Coordinadora, su trabajo fue más allá de las campañas defensivas, logrando con métodos participativos cambios innovadores en los sistemas

3. El Alcalde de Recoleta, por ejemplo, amenazó con quitarles sus puestos a la gente de los mercados populares, si seguían expresando su oposición al proyecto; funcionarios del MOP trataron de convencer a sus pares que no contrataran los profesionales que participaban de la campaña.



de reciclaje (Valle, 2003) y transporte (Sepúlveda 2005), en la gestión patrimonial y la recuperación de barrios complejos. Típicamente, Ciudad Viva se mostró capaz de criticar problemas, como por ejemplo un aumento en la delincuencia en Bellavista, a la vez que proponía soluciones. Adaptó y aplicó métodos innovadores, como las “charrettes” (talleres intensivos para consensuar medidas y/o diseños de espacios públicos), el mapeo participativo, y otros que ponían en contacto directo los vecinos con los actores municipales y de otros niveles de gobierno (Kroeger Claussen, 2009).

Sus primeros dos proyectos, Reciclar para vivir mejor (Fondo de las Américas, 2001) y Muévete por tu ciudad: una propuesta ciudadana de transporte para la equidad (PNUD-GEF, 2002), ganaron el prestigioso Premio a la Innovación en Ciudadanía (2002, 2003), de la Fundación Ford, la Fundación para la Superación de la Pobreza, y el Instituto de Políticas Públicas de la Universidad de Chile. Un proceso emblemático, dirigido por voluntarios de Ciudad Viva y funcionarios municipales (Providencia y Recoleta), significó la renovación de la calle Pío Nono, de Bellavista. El esfuerzo de ocho años fue inaugurado, con la participación de las y los vecinos, la ministra de Vivienda, y representantes de ambos alcaldes en agosto de 2008. También ganó un premio importante (2009), de innovación en la gestión territorial, del gobierno nacional.

En 2001, dos dirigentes de Ciudad Viva pudieron visitar Bogotá, entrevistando a funcionarios, empresarios, políticos y otros, quienes estaban implementando en ese momento el sistema de Transmilenio, una red de ciclorutas, y otras iniciativas sociales y urbanas. A través de sus propios medios (sitio web, revista con un tiraje de 5.000, un programa de radio con una audiencia de 14.000), Ciudad Viva comenzó a exigir estrategias equivalentes para Santiago.

En aquella época, Ciudad Viva se reunía regularmente con la Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte (SECTRA), que preparaba un

Plan de Transporte Urbano para Santiago (PTUS). SECTRA presentó el PTUS como parte del lanzamiento de una Agenda Ciudadana de Transporte (Noviembre de 2001). Lamentablemente, la participación ciudadana nunca fue más allá de unos pocos eventos grandes y formales, que entregaban información pero que no integraban los conocimientos e intereses de la ciudadanía.

En 2003, Ciudad Viva convenció al Banco Mundial a auspiciar una visita de Enrique Peñalosa, el exalcalde de Bogotá, para un seminario que organizaban en la sede de la Comisión Económica para Latinoamérica y el Caribe (CEPAL). Asistieron más de 200 personas representando ministerios, gobiernos locales, sociedad civil y otras instancias, y los presentadores ciudadanos y oficiales se encontraron frente a un público comprometido y exigente. Otros eventos incluyeron una “cicletada” para lanzar un libro con propuestas para el sistema de transporte de Santiago (Lanfranco, et al., 2003), la preparación de un film, y una ronda de conversaciones con académicos, planificadores y representantes gubernamentales.

Entre 2007-2010, Ciudad Viva trabajó con una ONG holandesa, Interface for Cycling Expertise (I-CE), para crear condiciones más ciclo-inclusivas en Santiago, donde la partición modal había subido a 3% en 2006. Como resultado de este trabajo, se firmó un acuerdo de asistencia técnica entre el Gobierno Regional de Santiago (GORE), I-CE/Ciudad Viva, con apoyo de Ciclistas Unidos de Chile y la subsecretaría de transporte, entre otros.

Así, un pequeño grupo de unos 25 miembros se reunió mensualmente para desarrollar normas de diseño en base al manual holandés; grupos mixtos realizaron auditorías en las calles; Ciudad Viva y Mujeres Arriba de la Clea desarrollaron la Escuela Bici Mujer, en conjunto con la iniciativa de calles abiertas (libre de autos), CicloRecreovía; mientras el Centro de Bicultura realizaba sendas actividades de presión y promoción. Similarmente, talleres



desarrollaron algunas iniciativas privados-públicos, mientras grupos de la sociedad civil aportaron a actividades de promoción (Sagaris y Olivo, 2010).

El proceso en sí impulsó y fue impulsado por un grupo plenario, la Mesa Ciudadana Gobierno para una Bicicultura. Este se reunía varias veces al año (2007-2009), y fue co-dirigido por Ciudad Viva y el gobierno regional de Santiago, con la asistencia de 60-80 representantes de los sectores públicos, privados y ciudadanos.

La Mesa revirtió los procedimientos típicos: la sociedad civil siempre tomó la palabra primero, y los derechos a presentar dependía del trabajo realizado entre sesiones. Así, el Metro de Santiago pudo presentar, ya que había implementado estacionamientos para bicicletas, los recicladores de la comuna de El Bosque informaron sus experiencias en triciclos, etc. En 2009, Ciudad Viva creó un proceso de mapeo participativo para evaluar y proponer mejoras que fueron incorporadas al Plan Maestro de Ciclorutas para Santiago. En su conjunto, este sistema de grupos pequeños y actividades en plenario generó una participación diversa y amplia, y con ella importantes consensos.

Cuando la Concertación, que había gobernado Chile desde el final de la dictadura de Pinochet (1990) perdió las elecciones frente a una coalición de derecha, encabezada por Sebastián Piñera (2009), las políticas pro-ciclistas seguían siendo prioridad. De hecho, en su foto victoriosa Piñera andaba en bicicleta (AP, 2010). La red de ciclofacilidades ha crecido desde menos de 50 km a 197 km (DICTUC-CV, 2011), con US\$45 millones en financiamiento, producto de un acuerdo interministerial que se logró en el primer año del proceso. Los conteos de ciclistas (UyT y CiudadViva, 2012) muestran que el número

de ciclistas en las rutas principales ha subido hasta en un 20% anualmente, desde 2007.

Las actitudes también se han transformado. Mientras previamente los medios mostraban la bicicleta como algo anticuado y pobre⁴, hoy se cubre con entusiasmo, recalcando sus beneficios para la salud, el medio ambiente y la ciudad⁵.

IV. Lecciones para una participación estratégica en el transporte

En 2010, un informe del Transport Research Board solicitó las opiniones de 50 agencias de transporte norteamericanas, concluyendo que “Los beneficios de involucrar al público son múltiples e incluyen su ‘identificación’ con las políticas como suyas; mejores decisiones que son sustentables, apoyadas, y que reflejan valores de las comunidades; credibilidad de la agencia a cargo; y una implementación más rápida de planes y proyectos” (Giering, 2011).

Los métodos “son tan diversos como las comunidades y los locales atendidos por cada agencia”, y reflejan la cultura particular de cada agencia y cada ciudad. Aunque existe una caja de herramientas básicas de la participación, cómo se aplican varía, y debe adaptarse a las condiciones y necesidades locales.”

Aunque notables, puesto que involucran al público en la gestión del transporte, a la luz de este estudio podemos ver que muchas formas tradicionales de organizar la participación sufren de tres limitantes cruciales, que puedan socavar su efectividad.

La primera limitación es que se quedan con una comunicación jerárquica que no fomenta una **comunicación multidimensional**, y por lo tanto a menudo

4. Ver por ejemplo una publicidad de los 1980s, aún disponible en youtube (<http://www.youtube.com/watch?v=fIVb5LehWHk>), donde un actor popular, Nissim Sharim, es objeto de grito tras grito de “cómprate un auto perico!” cuando trata de cortejar a una muchacha. Décadas después, el dicho seguía en el léxico popular.

5. Ver, por ejemplo, un reportaje en el noticiero principal de TeleTrece (18-VII-2012), <http://www.13.cl/t13/sociedad/ciclistas-acusan-falta-de-cultura-vial>.



no logran convencer y cambiar a los individuos, las comunidades, y la gestión en sí.

La segunda es el enfoque principalmente del individuo, que no considera la **importancia de las organizaciones ciudadanas**. Donde las organizaciones de la sociedad civil son débiles, desinformadas e incapaces de ofrecer una voz creíble e independiente, el alcance de estos procesos suele ser bastante limitado. No entiendo a que se refiere el enfoque individualista que sólo consulta individuos y no organizaciones?

La tercera limitación es que no se reconoce la importancia de **redistribuir el poder** más parejamente entre los planificadores ubicados en las esferas públicas, privadas, y *ciudadanas*. Sin esto, los participantes se frustran, como demuestran estudios diversos (Bickerstaff et al., 2002; Cooke y Kothari 2001; Hickey y Mohan 2004). Además, los ciudadanos tienden a quedar pasivos, en vez de aportar activamente (Rydin y Pennington, 2000).

a. Una comunicación multidimensional

Las experiencias estudiadas revelan la importancia de procesos que brindan espacios y recursos capaces de fomentar diversas formas de comunicación, para generar nuevas maneras de pensar, compromisos activos, y acciones consistentes.

El efecto acumulativo de los espacios y actividades diversas, particularmente los distintos grupos pequeños que nutrían a los procesos como un todo, fue cambiar la naturaleza de la comunicación. Dejaron atrás el modelo autoritario y jerárquico, desde "arriba hacia abajo" (lado izquierdo, Gráfico 2), caracterizado por una comunicación unidireccional centrada en la "información", para construir una deliberación multidireccional, basada en relaciones horizontales. Esto ocurrió principalmente en grupos chicos, facilitados mayoritariamente por ciudadanos, aunque participaban y presentaban gente de todas las esferas. Así se fue tejiendo una delibera-

ción política, consistente con la tipología de Gastil, capaz de influir significativamente en las políticas públicas (Ver: Cuadro 2).

Gráfico 2. Espectro comunicación/participación



Gráfico 2. El espectro comunicación/participación. Fuente: Elaboración propia, según

Fuente: elaboración propia.

En un modelo de planificación racional-técnico, se tiende a suponer que la mera entrega de datos racionales será suficiente para lograr los cambios deseados. Sin embargo, los mayores motivadores de cambio tienden a ser actividades donde, por ejemplo, un planificador recorre y evalúa una calle en bicicleta, experimentando física y emocional, además de racionalmente.

Las experiencias de la Coordinadora/Ciudad Viva también revelan la importancia de entender que los individuos forman parte de grupos y ecologías



particulares de actores, y por lo tanto es valioso ocupar diversas tácticas para movilizar su involucramiento, todo con una instancia coordinadora para mantener la consistencia y la coherencia. Así, distintas instancias participativas sirven la necesidad de diferentes actores, pero en su conjunto generan espacios para deliberaciones significativas (lado derecho, Gráfico 2) que, en este caso, transformaron convicciones personales, redes de relaciones, y fomentaron estrategias más sistémicas.

La importancia de las organizaciones ciudadanas

Generalmente, los procesos participativos se centran en individuos. No obstante, las experiencias estudiadas aquí señalan la importancia de incorporar a las organizaciones ciudadanas, por razones múltiples, particularmente el factor del tiempo: la creación de una ciudad más sustentable toma décadas, como demuestra la experiencia de Holanda o una ciudad como Portland (EEUU). Esto significa que es importante la continuidad y, también, la capacidad de la ciudadanía de acumular conocimientos, contactos y credibilidad.

Muchos lectores conocen el libro, *The Tipping Point*, que presenta los conocimientos actuales acerca de los factores que pueden convertir una idea en una realidad. Gladwell atribuye estos cambios, aparentemente radicales, a las interacciones entre “mavens” (personas que acumulan una enorme cantidad de información), quienes actúan a través de poderosas personas “conectoras”, con el apoyo de “vendedores persuasivos” (2002). La experiencia de Ciudad Viva ilustra como organizaciones ciudadanas comprometidas pueden apalancar capacidades y conocimientos equivalentes, catalizando cambios y dándoles continuidad a través de toda una ecología de diversos actores, en las esferas públicas, privadas y ciudadanas.

Aunque todo el mundo, desde el “experto” profesional hasta el actor en la calle cuenta con conocimientos importantes para la planificación, el sistema

como un todo prospera cuando se puede retener y acumular estos conocimientos, como parte de la memoria colectiva. La presencia de estos conocimientos dentro de un sistema no es suficiente, sin embargo, si los que los necesitan no pueden acceder a ello precisamente cuando lo necesiten.

Así, vemos situaciones donde los participantes individuales pueden esconder su conocimiento, como una forma de ejercer poder sobre sus pares o simplemente falta el tiempo necesario para recoger, reflexionar y comunicar todas las opiniones que formulan o reciben. En contraste, las organizaciones estudiadas aquí pudieron desarrollar sus propias estructuras comunicacionales, que almacenaban información (en una biblioteca física y electrónica), y construyeron su propia malla comunicacional, capaz de llegar a miles de personas.

Aunque cada individuo cuenta con su propio “árbol relacional”, la experiencia de Ciudad Viva también revela como las organizaciones pueden combinar estos, para producir “bosques relacionales”, que aumentan exponencialmente su capacidad de movilizar otros actores. Esto es importante porque la comunicación más creíble tiende a ser personal. Las experiencias con el fomento de cambios de comportamiento demuestra la importancia de los valores de los pares (normas sociales) en las acciones de las personas (Stern, 2000, Bird, 2008, McKenzie-Mohr, 2000).

Así, la iniciativa pro-ciclista movilizó a planificadores ciudadanos, públicos y privados, inspirando a emprendedores de políticas públicas, como los llama Kingdon (2003), quienes, apoyados en conocimientos internacionales, pudieron crear nuevas formas de vivir la ciudad.

Al integrar urbanistas ciudadanos, la deliberación, y formas de toma de decisión más inclusivas, diversos actores actuaron en distintas esferas relevantes para el tema, permitiendo que el sistema entero se beneficiara de una variedad de personalidades y estrate-



gias. También pudo absorber algo de tensión y conflicto, a la vez que impulsaba acciones sustanciales, apoyadas en las capacidades y conocimientos de cada grupo de actores, públicos, privados y ciudadanos. Por sobre todo, a pesar de una institucionalidad muy fragmentada, se generó una transparencia que aseguró un mayor control sobre los resultados, que se han mostrado bastante duraderos.

Finalmente, las realidades políticas significan que las organizaciones ciudadanas son vitales para lograr los cambios paradigmáticos en la gestión urbana que requiere la sustentabilidad. En cada proceso de formación de políticas públicas, ocurren momentos críticos cuando los proponentes de cambios requieren del apoyo activo de actores diversos, informados y creíbles. Este es un rol para el cual las organizaciones de la sociedad civil son particularmente aptas e importantes: mientras más tiempo llevan en un tema, más conocimiento y credibilidad acumulan, y más influencia pueden ejercer sobre sus pares, que en su conjunto definen la “opinión pública”.

Los beneficios de redistribuir el poder

Rydin y Pennington (2000) fueron entre los primeros en entender la participación como un fin, y no un

medio. “La estrategia es abrir el proceso de políticas públicas utilizando diversos medios, para desarrollar un nuevo modo de gobernanza democrática”. Postulan esto no sólo porque es una opción bien intencionada o ética, sino porque refleja su entendimiento de como la participación, controlada por el gobierno, “puede, en realidad, suprimir la creación de capital social” (p. 164, 2000). Similarmente, Boonstra y Boelens subrayan la importancia de la “ciudadanía activa”, o sea, de trabajar la participación de gobierno y ciudadanía en su conjunto, para generar mayor motivación y compromiso (p. 100, 2011).

En este caso, la estrategia de ciudadanía activa desarrollada por Ciudad Viva dejó atrás el clientelismo que sigue dominante en la sociedad en general. Asumió, en su lugar, una posición independiente, basado en una visión de derechos y responsabilidades ciudadanas (cuadro 4). Para lograr sistemas de transporte más sustentables, estas distinciones son importantes, puesto que la sustentabilidad requiere un apoyo consciente y activo de los usuarios de la ciudad. Involucrar a las personas a través de procesos co-liderados por organizaciones de ciudadanos activos, puede movilizar nuevas actitudes y formas de actuar.

Cuadro 1.
Clientelismo versus Ciudadanía Activa

CLIENTELISMO VERSUS CIUDADANÍA ACTIVA	
Clientelismo	Ciudadanía (activa)
Compite contra rivales	Agencia política autónoma
Espera favores	Exige derechos políticos
Negocia sin tocar el marco autoritario	Ejerce derechos cívicos (y humanos)
Las interacciones se definen como lazos “personales”	Las interacciones se enmarcan dentro de derechos sociales
Acepta la desigualdad y no busca cambiarla	Requiere equidad/igualdad y lucha por establecerla donde no exista

Fuente: Elaboración propia usando definiciones de Lucy Taylor (2004).



Cuadro 2.
Resumen de Interacciones Ciudadana-Gobernanza

RESUMEN DE INTERACCIONES CIUDADANA-GOBERNANZA				
Elemento		Postura principal		
1	Participación (Atwood-CV)	Víctima	Sobreviviente	Líder/Protagonista
2	Participación Ciudadana (organización y coherencia)	Poco o nada	Coalición ad hoc/movimiento	Institución ciudadana
3	Interrelación predominante	Otros "ayudan"	Otros ayudan y trabajan con	Lideran cambio sistémico
4	Gobernanza (Kooiman)	Autoritaria y excluyente	Auto-gobernanza	Co-gobernanza
5	Tipos de colaboración ciudadana-gobierno (Susskind et al.)	Paternalismo	Conflicto	Co-producción
6	Sistema político/políticas públicas	Autoritaria, dictatorial	Contestador	Democratizadora
7	Flujos de poder	Concentrado, de arriba hacia abajo	Disperso, de abajo hacia arriba	Interconectados, desde el medio hacia afuera
8	Resultado clave	Imposición	Resistencia	Resiliencia, co-responsabilidad

Fuente: Sagaris 2012.

El Cuadro 5 ilustra como estas transformaciones tienden a expresarse e interactuar, desde el nivel individual (fila 1), donde las personas tienden a partir sintiéndose víctimas de las políticas públicas (como la autopista) para llegar a ser sobrevivientes (exigiendo su derecho a ser consideradas), para luego, en algunos casos, pasar a liderar nuevas propuestas de vida. Esto se ve reflejado en el nivel de organización (fila 2), el tipo de interacción con otras (fila 3), la naturaleza de las interacciones con el gobierno (filas 4 y 5), el sistema político (fila 6) y los flujos de poder (fila 7), y también impacta en los principales resultados (fila 8).

No es posible llegar a una conclusión tajante, pero el contraste entre la implementación de Transantiago, el nuevo sistema de buses, que amenazó la estabilidad del gobierno de Michelle Bachelet cuando fue implementado en 2009-2010 (Briones, 2009, Figueroa y Orellana, 2007, Gómez-Lobo, 2007, Guevara C., 2007, Jara-Díaz, 2007, Lazo Corvalán, 2008,

Morandé y Doña, 2007, Muñoz y Gschwender, 2008, Muñoz et al., 2007, Quijada et al., 2007), y el apoyo y la continuidad que han logrado una multitud de iniciativas cicloinclusivas en el mismo período y más allá, llama la atención. Sugiere que una participación ciudadana, estratégica, con organizaciones y no sólo individuos, puede jugar un papel importante en la creación de mejores iniciativas de transporte público, y en el apego que la ciudadanía siente hacia ellas.

V. Conclusiones y reflexiones finales

Las actitudes hacia la participación en el transporte han avanzado en años recientes. No obstante, los problemas son cada vez más complejos, y los procedimientos actuales no logran movilizar las voluntades diversas necesarias para responder efectivamente a desafíos como el calentamiento global, el encarecimiento de la energía, la contaminación y otros temas.



Este estudio sugiere que una participación más estratégica, que tome en cuenta y movilice la fuerza de la sociedad civil dentro de una ecología de actores políticos, abre nuevas posibilidades para resolver conflictos, construir convicción y avanzar. Esto requiere que generemos espacios participativos capaces de fomentar diálogos entre actores diversos, y construir nuevos consensos acerca de las características específicas de la sustentabilidad en cada lugar.

La teoría de la complejidad nos enseña acerca de cómo emergen cambios inesperados de las interacciones-internas y entre actores y su medio ambiente- de sistemas adaptativos complejos. Cuando los planificadores excluyan o no logren acoger adecuadamente las preocupaciones de la ciudadanía, al depender de métodos jerárquicos de participación por ejemplo, pueden generar más resistencia que apoyo para nuevas políticas. No logran activar partes del sistema, particularmente las organizaciones

de la sociedad civil, amistosas a la innovación y los nuevos paradigmas esenciales para un transporte realmente "sustentable".

Durante siglos, ha regido una brecha entre "los planificadores y los planificados", incluso cuando nos unimos en la búsqueda de soluciones para los desafíos del siglo XXI. La complejidad sugiere que debemos reconocer que la planificación es, a la vez, una actividad profesional-técnica, y una función cognitiva de todo ser (Portugali, 2011).

Este estudio revela como la democratización de la gestión local, en el sentido de construir co-liderazgo y co-responsabilidad entre ciudadanía, gobiernos y privados, puede aportar un elemento novedoso, atractivo y potente, a cualquier esfuerzo por lograr un transporte más sustentable, y ciudades más seguras, verdes y felices.

Referencias

- Allen, P. M. (2012). Cities: The Visible Expression of Co-evolving Complexity. In: PORTUGALI, J., MEYER, H., STOLK, E. & TAN, E. (eds.) *Complexity Theories of Cities Have Come of Age An Overview with Implications to Urban Planning y Design*. New York: Springer.
- AP. 2010. Piñera wins Chilean election. *USA Today*, 1-17-2010.
- Batty, M. (2010). Complexity in City Systems: Understanding, Evolution, y Design. In: ROO, G. D. & SILVA, E. A. (eds.) *A Planner's Encounter with Complexity*. Farnham, Surrey [U.K.]; Burlington, VT: Ashgate.
- Batty, M. & longley, P. (1994). *Fractal cities: a geometry of form y function*, London; San Diego; Toronto, Academic Press.
- Beckmann, J. (2001). Automobility a social problem y theoretical concept. *Environment y Planning D: Society y Space*, 19.
- Bickerstaff, K., Tolley, R. & Walker, G. (2002). Transport planning y participation: the rhetoric y realities of public involvement. *Journal of Transport Geography*.
- Bird, T. (2008). We Have Ways to Make you Green: Five secrets of successful social marketing. *Alternatives Journal*, 34, 28-31.
- Boonstra, B. & Boelens, L. (2011). Self-organization in urban development: towards a new perspective on spatial planning. *Urban Research & Practice*, 4, 99-122.
- Briones, I. (2009). Transantiago: Un problema de información. *Estudios Públicos*, 116, 37-91.
- Byrne, D. (1998). Complexity theory y the social sciences an introduction. London; New York: Routledge: eLibrary.
- Byrne, D. (2001a). *Understanding the urban*, Houndmills, Basingstoke [England]; New York, Palgrave.



- Byrne, D. (2005). Complexity, Configurations y Cases. *Theory, Culture & Society*, 22, 95-111.
- Cannon, J. (2012). Huntsville, the Highway, y Urban Redevelopment. *Journal of Planning History*, 11, 27-46.
- Cilliers, P. (1998). *Complexity y postmodernism: understanding complex systems*, London; New York, Routledge.
- Cilliers, P. (2005). Knowing complex systems. In: RICHARDSON, K. (ed.) *Managing organizational complexity: philosophy, theory y application*. Greenwich: IAP - Information Age Pub. Inc.
- Conama (1998-2000). File of official responses to the Environmental Impact Assessment filed by the Ministry of Public Works, on the Costanera Norte highway project. In: COMMISSION, R. E. (ed.). Santiago, Chile: Living City archives.
- Cooke, B. & Uma Kothari. (2001). *Participation: The New Tyranny?* New York: Zed Books.
- DICTUC-CV (2011). Presentations of Santiago Cycling Master Plan Studies. *Citizen-Government Roundtable for Cycling Inclusivity*. Santiago, Chile.
- DOLOWITZ, D. & MARSH, D. (1996). Who Learns What from Whom: a Review of the Policy Transfer Literature. *Political Studies*, 44, 343-357.
- EVANS, J. & KARVONEN, A. (2011). Living laboratories for sustainability Exploring the politics y epistemology of urban transition. In: BULKELEY, H., CASTÁN BROTO, V., HODSON, M. & MARVIN, S. (eds.) *Cities y low carbon transitions*. London; New York: Routledge.
- EVANS, P. B. (2002). *Livable cities?: urban struggles for livelihood y sustainability*, Berkeley, University of California Press.
- FAINSTEIN, S. S. (2005). Planning Theory y the City. *Journal Of Planning Education y Research*, 25, 121-130.
- FAINSTEIN, S. S. (2010). *The Just City*, Ithaca, Cornell University Press.
- FIGUEROA, O. & ORELLANA, A. (2007). Transantiago: gobernabilidad e institucionalidad. *EURE-Tribuna*, XXXIII, 165-171.
- FORESTER, J. (1999). *The deliberative practitioner: encouraging participatory planning processes*, Cambridge, Mass., MIT Press.
- FREIRE, P. (1998). Pedagogy of freedom: ethics, democracy, and civic courage. *Critical perspectives series*, xxxii, 144 p.
- FRIEDMANN, J. (2000). The Good City: In Defense of Utopian Thinking. *International Journal of Urban y Regional Research*, 24, 460-472.
- GASTIL, J. 2008. Political communication y deliberation, Los Angeles, SAGE Publications.
- GIERING, S. 2011. Public Participation Strategies for Transit A Synthesis of Transit Practice. In: PROGRAM., T. C. R. (ed.) *TCRP Synthesis 89*. Washington, DC: Transportation Research Board.
- GLADWELL, M. (2002). *The tipping point: how little things can make a big difference*, Boston, Back Bay Books.
- GOBIERNOCHILE (2005). Ley de Transparencia 20.285, Artículo 8 de la constitución. In: CHILE, G. O. (ed.) *Law No. 20,285*. Santiago, Chile: Government of Chile.
- GOBIERNOCHILE (2011). Sobre Asociaciones y participación ciudadana en la gestión pública. In: CHILE, G. O. (ed.) *Ley 20.500*. Santiago, Chile: Ministerio Secretaría General de Gobierno.
- GÓMEZ-LOBO, A. (2007). Transantiago: una reforma en panne. *Trabajos de Investigación en Políticas Públicas - TIPS*, 4, 1-14.
- GUEVARA C., C. A. (2007). ¿Cómo Viabilizar Transantiago? Una propuesta urgente y concreta. Santiago, Chile: Universidad de los Andes Facultad de Ingeniería.
- HEALEY, P. (2006). *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire; New York, Palgrave Macmillan.
- HICKEY, S., & G. Mohan. (2004). *Participation, from tyranny to transformation?: exploring new approaches to participation in development*. London; New York: ZED Books; Palgrave Macmillan.



- HUERTA, M. A. (2000). *Descentralización, municipio y participación ciudadana: Chile, Colombia y Guatemala*, Bogotá, CEJA.
- HULL, K. (2010). Effective Use of Citizen Advisory Committees for Transit Planning y Operations. In: BOARD, T. R. (ed.) *TCRP Synthesis 85*. Washington, DC.
- IAP2. (2011). *Spectrum of public participation* [Online]. Available: <http://www.iap2.org/associations/4748/files/spectrum.pdf> [Accessed 1-August 2012].
- INNES, J. & BOOHER, D. (2010). *Planning with Complexity*, London y New York, Routledge.
- JARA-DÍAZ, S. (2007). *La vida no sigue igual: el necesario rediseño de Transantiago*. Santiago, Chile: Universidad de Chile.
- JOHNSON, K. M. (2009). Captain Blake versus the Highwayman: Or, How San Francisco Won the Freeway Revolt. *Journal of Planning History*, 8, 56-83.
- KANG, C. D. & CERVERO, R. (2009). From Elevated Freeway to Urban Greenway: Land Value Impacts of the CGC Project in Seoul, Korea. *Urban Studies*, 46, 2771-2794.
- KINGDON, J. W. (2003). *Agendas, alternatives, y public policies*, New York, Longman.
- KROEGER CLAUSSEN, F. (2009). *Renovación Pío Nono, Una experiencia de gestión territorial de la comunidad para la comunidad*. Santiago, Chile: Ministerio del Interior, Innovación y Ciudadanía.
- KUHN, T. S. (1962). *The structure of scientific revolutions*, Chicago, University of Chicago Press.
- LADD, B. (2008). *Autophobia: love y hate in the automotive age*, Chicago, University of Chicago Press.
- LAGOS, R. P. (2000). Instructivo Presidencial de Participación Ciudadana In: CHILE, P. O. (ed.) *N° 030 - 2000*. Santiago, Chile: Presidency of Chile.
- LAKOFF, G., & M. Johnson. (1999). *Philosophy in the flesh: the embodied mind and its challenge to Western thought*. New York: Basic Books.
- . (2003). *Metaphors we live by*. Chicago: University of Chicago Press.
- LANFRANCO, P., QUIJADA, R. & SAGARIS, L. (2003). *Muévete por tu ciudad: Una propuesta ciudadana de transporte con equidad*, Santiago, Chile, Lom - Ciudad Viva.
- LAZO CORVALÁN, A. (2008). Transporte, movilidad y exclusión, el caso de Transantiago en Chile. *X Coloquio Internacional de Geocrítica: Diez Años de Cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- LEWIS, D. E. (1999). *International perspectives on voluntary action: reshaping the third sector*, London, Earthscan.
- MARSHALL, S. (2012). Planning, Design y the Complexity of Cities. In: PORTUGALI, J., MEYER, H., STOLK, E. & TAN, E. (eds.) *Complexity Theories of Cities Have Come of Age An Overview with Implications to Urban Planning y Design*. New York: Springer.
- MATURANA, H. R. & VARELA, F. G. (1980). *Autopoiesis y cognition: the realization of the living*, Dordrecht, Holland; Boston, D. Reidel Pub. Co.
- MCKENZIE-MOHR, D. (2000). Fostering Sustainable Behavior Through Community-Based Social Marketing. *American Psychologist*, 55, 531-537.
- MERRY, U. (1995). *Coping with uncertainty: insights from the new sciences of chaos, self-organization, y complexity*, Westport, Conn., Praeger.
- MOHL, R. (2002). The interstates y the cities: Highways, housing y the freeway revolt. *Poverty y Race Research Action Council*. Birmingham, Alabama: Department of History, University of Alabama.
- MOHL, R. (2004). Stop the Road: Freeway Revolts in American Cities. *Journal of Urban History*, 30, 674-706.
- MOHL, R. (2008). The Interstates y the Cities: The US Department of Transportation y the Freeway Revolt 1966-1973. *Journal of Policy History*.
- MOHL, R. A. & ROSE, M. H. (2012). The Post-Interstate Era. *Journal of Planning History*, 11, 3-7.

- MORANDÉ, F. & DOÑA, J. E. (2007). Transantiago: el remedio que está matando al paciente. *Trabajos de Investigación en Políticas Públicas - TIPS*, 5, 17.
- MUÑOZ, J. C. & GSCHWENDER, A. (2008). Transantiago: A tale of two cities. *Research in Transportation Economics*, 22, 45-53.
- MUÑOZ, J. C., ORTUZAR, J. D. D. & GSCHWENDER, A. (2007). Transantiago: The Fall y Rise of a Radical Public Transport Intervention.
- NICKSON, R. A. (1995). *Local government in Latin America*, Boulder, L. Rienner Publishers.
- OECD 2011. Social Justice in the OECD How Do the Member States Compare, Sustainable Governance Indicators 2011. In: STIFFTUNG, B. (ed.). Organization for Economic Cooperation y Development (OECD).
- OXHORN, P. (1995). *Organizing civil society: the popular sectors y the struggle for democracy in Chile*, University Park, Pa., Pennsylvania State University Press.
- PORTUGALI, J. (2000). *Self-organization y the city*, Berlin, Springer.
- PORTUGALI, J. (2011). Complexity, cognition y the city. *Understanding complex systems*,. Berlin: Springer; elibrary Inc.
- PORTUGALI, J. (2012). Complexity Theories of Cities Have Come of Age An Overview with Implications to Urban Planning y Design. In: PORTUGALI, J., MEYER, H., STOLK, E. & TAN, E. (eds.) *Complexity Theories of Cities Have Come of Age*. New York: Springer.
- POSNER, P. (2003). Local democracy y popular participation: Chile y Brazil in comparative perspective. *Democratization*, 10, 39-67.
- QUIJADA, R., TIRACHINI, A., HENRÍQUEZ, R. & HURTUBIA, R. (2007). Investigación al Transantiago: Sistematización de Declaraciones hechas ante la Comisión Investigadora, Resumen de Contenidos de los Principales Informes Técnicos, Información de Documentos Públicos Adicionales y Comentarios Críticos. Santiago, Chile.
- REYNOLDS, C. (1987). Flocks, Herds y Schools: A *Distributed Behavioral Model*, 21, 25-34.
- ROO, G. D. & SILVA, E. A. (2010). *A planner's encounter with complexity*, Farnham, Surrey [U.K.]; Burlington, VT, Ashgate.
- RYDIN, Y. & PENNINGTON, M. (2000). Public Participation y Local Environmental Planning: the collective action problem y the potential social capital. *Local Environment*, 5, 153-169.
- SABATINI, F., WORMALD, G., SIERRALTA, C. & PETERS, P. (2009). Residential Segregation in Santiago: Scale-Related Effects y Trends, 1992–2002. In: ROBERTS, B. R. & WILSON, R. H. (eds.) *Urban Segregation y Governance in the Americas*. New York, US: Palgrave Macmillan.
- SAGARIS, L. & OLIVO, H. (2010). El Plan Maestro de Ciclo Rutas del Bicentenario. Santiago, Chile: Santiago Regional Metropolitan Government, Interface for Cycling Expertise, Living City.
- SCHARMER, C. O. (2009). *Theory U leading from the Future as it Emerges The Social Technology of Presencing*, San Francisco, Berrett-Koehler.
- SCHRAGG, Z. (2004). The Freeway Fight in Washington D.C.: The Three Sisters Bridge in Three Administrations. *Journal Of Urban History*, 30, 648-673.
- SECTRA. (2012). *Partición modal Santiago (modal split)* [Online]. Santiago, Chile: SECTRA, Chilean Government. Available: http://www.sectra.gob.cl/Indicadores_de_Movilidad/Indicadores/viajes_modos.html [Accessed 20-July 2012].
- SENGE, P. (2006). *The fifth discipline: the art y practice of the learning organization*, New York, Doubleday/Currency.
- SEPÚLVEDA, L. (2005). Ciudad Viva: Muévete por una ciudad mejor. Santiago, Chile: Fundación por la Innovación Ciudadana.
- SHELLER, M. & URRY, J. (2000). The City y The Car. *International Journal of Urban y Regional Research*, 24.
- STACEY, R. (1996). *Complexity and creativity in organizations*, San Francisco, CA, Berrett-Koehler.



- STACEY, R. (2001). Complex responsive processes in organizations learning y knowledge creation. *Complexity y emergence in organizations*. London; New York: Routledge.
- STACEY, R. (2003). *Complexity y group processes: a radically social understanding of individuals*, Hove, East Suffex, Brunner-Routledge.
- STACEY, R. (2010). *Complexity y organizational reality: uncertainty y the need to rethink management after the collapse of investment capitalism*, London; New York, Routledge.
- STACEY, R. D. & GRIFFIN, D. (2005). *A complexity perspective on researching organizations: taking experience seriously*, London; New York, Routledge.
- STERN, P. C. (2000). Toward a Coherent Theory of Environmentally Significant Behavior. *Journal of Social Issues*, 56, 407-424.
- SUSSKIND, L. & ELLIOTT, M. (1983). *Paternalism, conflict, y coproduction: learning from citizen action y citizen participation in Western Europe*, New York, Plenum Press.
- TAYLOR, L. (1998). *Citizenship, participation, y democracy: changing dynamics in Chile y Argentina*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire New York, Macmillan; St. Martin's Press.
- TIPPETT, J. (2010). "Going Beyond the Metaphor of the Machine: Complexity and Participatory Ecological Design." Pp. 237-62 in *A Planner's Encounter with Complexity*, edited by Gert de Roo and Elisabete A. Silva. Farnham, Surrey [U.K.]; Burlington, VT: Ashgate.
- TIRACHINI, A. (2011). *Effects Of Pedestrian Mobility Barriers On Walking Distance*. Institute of Transport y Logistics Studies
- UYT, C. & CIUDAD VIVA (2012). Plan Nosotros Contamos Informe Técnico No. 4, Santiago. *Plan Nosotros Contamos*. Santiago, Chile: Consultores UyT y Ciudad Viva.
- VALLE, M. (2003). Reciclar es vivir mejor: Gestión de residuos sólidos en La Chimba. In: SURAWSKI, A. & CUBILLOS, J. (eds.) *Ampliando la ciudadanía, promoviendo la participación: 30 innovaciones locales*. Santiago, Chile: Instituto de Asuntos Públicos & Fundación Nacional para la Superación de la Pobreza, Programa Ciudadanía y Gestión Local.