

Coalición por un Transporte Justo

-Declaración Fundacional-

coaliciontransportejusto.wikidot.com

Hoy, 26 de octubre 2013, las siguientes organizaciones ciudadanas, alzadas contra un modelo de ciudad centrado en el automóvil y no en las necesidades de movilidad y acceso de los seres humanos y en los importantes servicios ambientales proporcionados por el medio natural: Llamamos a las organizaciones ciudadanas, municipios, otras instancias de servicio público, líderes políticos, privados y todo el país a comprometerse con la creación de sistemas de transporte integrados, cuyo eje fundamental sea aportar a la equidad y la justicia social y ambiental, utilizando la amplia y rica gama de instrumentos que los conocimientos actuales -- ciudadanos y técnicos -- disponen para estos fines.

Frente a un sistema administrativo que toma decisiones a puertas cerradas, anunciamos esta nueva iniciativa como algo urgente e imprescindible para democratizar la gestión urbana y poder contar con los sistemas vitales que requiere la humanidad, frente a una serie de desafíos locales y globales. Ella es el resultado de dos décadas de trabajo ciudadano, lucha y campaña para la innovación, la justicia y la democratización de nuestra sociedad.

Hacemos nuestra la convocatoria de la Agenda Ciudadana para Ciudades más Justas, Sustentables e Inclusivas, desarrollada en 2010-2011 por el Concejo de Ciudadanía Activa, específicamente la convicción de que *“El libre acceso a los bienes de la sociedad, y por lo tanto, de la ciudad, es un derecho básico que hoy no está garantizado por completo para peatones, ciclistas, usuarios y usuarias del triciclo y del transporte público, así como personas con movilidad reducida. En su conjunto, es la mayoría de nuestra sociedad la que encuentra barreras para poder disfrutar plenamente de los beneficios de la ciudad. Frente a ellos, proponemos sistemas de transporte y de diseño urbano que fomenten la integración... para que aporten a la sociedad desde lo mejor de sí.”* Asimismo, adherimos al llamado de Muévete Santiago, que aunando por primera vez a las organizaciones ciclistas de Santiago, declararon: *“Cuando vemos que las autoridades y algunos especialistas del tema dan por sentado de que al 2025 Santiago tendrá más de 2,7 millones de autos y que las autopistas parecen ser la única respuesta, nosotros creemos con fuerza que las cosas pueden ser distintas y que estamos en un momento clave para manifestar la voluntad ciudadana hacia la construcción de una ciudad más humana y amigable, que integre a todas y todos los ciudadanos sin exclusión, donde se promueva de manera concreta una forma de vida saludable, amistosa con el medioambiente, segura y orientada al desarrollo integral de la felicidad humana”.*

Hemos identificado cuatro ejes de acción que se constituirán en el centro de las iniciativas de esta Coalición, en su trabajo por crear espacios de convivencia sustentables y comunidades capaces de enfrentar los problemas que plantea el desarrollo, frente a los grandes desafíos que amenazan a la humanidad en el siglo 21, particularmente el cambio climático, el fin de los combustibles baratos y la pérdida de biodiversidad, entre otros temas vitales.

1. Democratización y descentralización REAL de la gestión territorial local y regional, en sus aspectos políticos, administrativos y financieros

Hoy la toma de decisiones no es transparente, es esencialmente despótica, sin consultas vinculantes a la ciudadanía. Se invita a los ciudadanos a participar en los detalles, pero no en el fondo de los asuntos. La ciudad la construyen pequeños grupos de interés que manejen los recursos del Estado y otras instancias para su propio beneficio, en desmedro de la comunidad. Es una gestión tremendamente fragmentada y oscura, propensa a la manipulación e incluso la corrupción. Se ampara en su baja visibilidad, imponiendo criterios desde los órganos estatales, reñidos con el bien común.

Estrategia ¿Cómo?

Trabajaremos por desarrollar un esquema institucional que transparente las decisiones e integre la participación ciudadana en cada paso del proceso de consideración de alternativas, propuesta, diseño de soluciones, y evaluación de resultados. Los ciudadanos deben decidir qué se lleva adelante, y en qué se gastan los dineros públicos. La ciudad no puede ser diseñada por empresas ni por supuestos sabios planificadores; corresponde a los ciudadanos, mediante procesos expresos de consulta, definir el desarrollo de la ciudad y sus proyectos.

Al nivel local son las comunas las que deben tener las atribuciones y los recursos. Y para proyectos que afectan a más de una comuna, son los Gobiernos Regionales los llamados a proponer proyectos y consultarlos a la ciudadanía. El Gobierno Central (nacional) debe renunciar a su costumbre de decidir por cada ciudad y cada comunidad lo que localmente podemos decidir responsablemente.

Exigimos la elección de todas las autoridades políticas de las regiones de nuestro país, como un paso esencial hacia una distribución y un desarrollo más equitativo para toda la ciudadanía, incluyendo los que habitamos la Región Metropolitana. Los Gobiernos Regionales deben contar con las facultades y los recursos necesarios para planificar, consultar, gestionar, realizar y evaluar proyectos al nivel regional, coordinándose con los municipios. Su autonomía es clave.

Al nivel comunal, exigimos el reforzamiento del sistema de juntas de vecinos, consejos de la sociedad civil (COSOC), cómo espacio vital de gestión local, socio en la gestión territorial local. Esto requiere garantizar capacidad resolutive, así como condiciones de igualdad y equidad, acceso a recursos diversos, financiamiento y facilidades institucionales para integrar su sabiduría y conocimiento del territorio en todo proceso de planificación.

Al nivel barrial, exigimos el reforzamiento de sistemas de apoyo digno a las iniciativas ciudadanas, particularmente las de diversas organizaciones de la sociedad civil, que toman temas nuevos, innovan y trabajan incansablemente para diversas metas que, en su conjunto, enriquecen nuestra sociedad. Concretamente, esto significa centros vecinales, culturales y de otra índole, controlados por las mismas organizaciones, y diversos mecanismos de financiamiento, para asegurar que los grupos ciudadanos aporten de manera efectiva a la construcción de ciudad.

Los grupos ciudadanos afectados por proyectos urbanos requieren poder dialogar en condiciones de equidad con los otros actores, para los cuales necesitan acceso a los conocimientos técnicos y otros que requieran para participar digna y efectivamente. El Estado debe aportar el financiamiento para ello, dejando que los ciudadanos elijan sus propios expertos.

2. Desincentivar el uso del automóvil como eje organizador del transporte de la ciudad y por lo tanto, fin a las autopistas como inversión prioritaria

El automóvil es un vehículo óptimo para viajar distancias largas, en espacios de baja densidad de población y actividad humana. Las ciudades chilenas, sin embargo, gozan de buenas densidades, siendo más apropiados para nuestro medio, aquellos sistemas que integran el uso del transporte público, los ciclos (bicicletas, triciclos y otros), la caminata (incluyendo sillas de ruedas, skates, patines y otros). Son más eficientes en cuanto al uso energético y del espacio, más seguros, en cuanto a sus impactos en los accidentes viales y la delincuencia en espacios públicos, y más limpios en cuanto a sus impactos en el medioambiente. La política pública, haciendo caso omiso de esto, ha insistido, mediante sus decisiones de inversión y regulación, empujarnos a un uso indiscriminado del auto. El espacio de la ciudad se regala a los autos; se eliminan veredas y jardines para ellos; se expropia para ellos; se programa los semáforos para ellos. La inequidad de esta forma de hacer ciudad es patente. Y sin nuestro consentimiento, se gastan enormes montos y se sacrifica barrios enteros para hacerle fácil la vida a los automovilistas.

Estrategia ¿Cómo?

Seguiremos y reforzaremos nuestras campañas en contra de los proyectos de autopista que procedan sin una participación ciudadana debidamente organizada y vinculada a los resultados finales. Aumentaremos el impacto de nuestros movimientos locales con acciones que dejen en evidencia lo inequitativo de la política de priorizar recursos y espacio público en el automóvil.

Exigimos que los espacios públicos dejen de ser abusados por el automóvil. Que se cumpla la ley, sacando los autos y motos de las veredas, los jardines, las plazas, ciclovías y las pistas de buses.

Integraremos temas de patrimonio, seguridad y salud pública, construyendo alianzas con líderes y organizaciones enfocados en ellos, para combatir en conjunto la “epidemia de la obesidad” y las enfermedades cardíacas, respiratorias y otras, las que reflejan problemas de nutrición y dieta, pero también la pérdida de nuestras calles como espacios públicos de primera, dónde los niños pueden jugar dentro de una convivencia amable, que resguarda la seguridad vial y social.

3. Priorizar la integración de los modos de transporte sustentable, optimizando y dándole prioridad a la caminata para viajes cortos, la bicicleta y el triciclo para viajes medios, y al transporte público, para viajes medios y largos.

La inversión en transporte público, veredas, ciclovías y espacios públicos, son el pariente pobre de un esquema donde quienes toman las decisiones solo piensan en mejorar a los automovilistas. Los órganos del Estado proyectan constantemente grandes y costosas vías para los autos, y postergan reiteradamente las iniciativas para los demás modos de transporte, pese a que éstos son mayoría.

Estrategia ¿Cómo?

Necesitamos una infraestructura y equipamiento integral y de calidad que responda a las necesidades de los usuarios y las características de los diferentes modos. No aceptaremos más estrategias de planificación y diseño que parten reservando parte importante de la calle para el automóvil, para luego dejar las migajas para el transporte sustentable, motorizado y a tracción humana. Aspiramos a transporte público de calidad, en la forma

de buses, tranvías y metro, bien integrados al espacio público y los barrios dónde se ubica. Al mismo tiempo reconocemos el tremendo valor del triciclo para importantes viajes de servicio urbano, relacionado con trabajos diversos (construcción, trabajos agrícolas, entre otros), el reciclaje y las bicitaxis.

Exigimos que los proyectos de transporte público complementen y mejoren los espacios públicos -- sociales, culturales, naturales -- que intervengan, y que tomen en cuenta y reflejen los valores de las comunidades locales.

Por sobre todo, exigimos y nos comprometemos a trabajar consistentemente por un **sistema integral de transporte**. La combinación de modos de transporte es crucial. Estaciones de intercambio modal, sistemas de bicicletas públicas, colectivos combinados con estaciones de metro, etc.

Calmar las velocidades en las calles es condición indispensable para crear barrios amables y agradables, seguros e inclusivos. Esto se puede lograr aplicando estrategias como “dietas viales”, “calmado de tráfico”, y “calles completas”, esquinas ampliadas, entre otros. Se requiere redistribuir las calles y autopistas existentes, dándole prioridad e incorporando facilidades *seguras, cómodas, directas, atractivas y coherentes*, para los y las caminantes, ciclistas, usuarios del transporte público, de todas las edades y capacidades físicas.

4. Ubicación inteligente de servicios urbanos

Hoy en día una cantidad importante de viajes se realizan por temas de segregación de nuestras ciudades, y por sobre todo la concentración de sus mejores recursos -- escuelas, bibliotecas, museos, parques, oficinas gubernamentales -- en un número reducido de comunas o zonas. Paralelamente, el comercio barrial, esencial para mantener alto el número de actividades que podemos hacer a pie, es amenazado por grandes centros comerciales cuya única forma de acceso es el automóvil.

Estrategia ¿Cómo?

Más que invertir valiosos recursos privados y públicos en autopistas y otros proyectos afines, vemos cómo las ciudades innovadoras en estos temas, particularmente Curitiba, Quito y Bogotá, han invertido en bibliotecas públicas, patrimonio, paseos, parques, programas participativos, escuelas, universidades y otros proyectos en algunos de los sectores más pobres de sus territorios. Con el liderazgo de gobiernos regionales democráticamente elegidos, que coordinen con municipalidades, organizaciones ciudadanas y otros actores, se hace posible distribuir escuelas, hospitales y otros servicios de gran calidad en puntos estratégicos del territorio urbano, y asegurar que los usos de suelo sean compatibles con las posibilidades y los riesgos del medio natural.

Al trabajar con actores locales y regionales, como recicladores, ferias libres, consultorios de salud, escuelas y universidades, podemos lograr eficiencias mucho mayores en el uso de recursos y también en el transporte. Expandir los parques y los jardines en los sectores más necesitados es una condición irrenunciable para la equidad. Similarmente, al proporcionar espacios dignos de trabajo para recicladores al nivel barrial, comunal y regional, se puede reducir viajes motorizados al mismo tiempo que se aprovecha más el material reciclable.

Es tiempo de dejar de pensar en los subsidios urbanos solo para densificar zonas de la ciudad, o para financiar viviendas sociales. Estos mecanismos también sirven para incentivar un comercio bien distribuido en la ciudad y para la provisión de servicios públicos cerca de los barrios. Una ciudad rica en el centro y pobre en la periferia simplemente no tiene futuro.

Fuentes y bases

Nuestras propuestas se basan en el estudio de una amplia literatura nacional e internacional, en cuanto a temas de transporte y ciudad, complementado con los conocimientos -- igualmente importantes -- de líderes sociales y locales, de diversas comunidades. Para lograr su implementación, convocamos a individuos y organizaciones de diversos sectores y actividades a unirse a nuestra causa, entre ellos, de salud, de educación, de actividades económicas como ciclo-talleres, reciclaje, ferias libres, comercio en pequeña y mediana escala, y otros.

Para lograr un Chile más justo, el transporte es esencial.

¡Convocamos a todos y a todas a participar para lograr sistemas de transporte justo para el siglo 21!

Firman esta declaración las organizaciones de base abajo señaladas, invitando a otras a sumarse. La Coalición es una red de personas y organizaciones, que se empeñará en compartir experiencias y apoyarse mutuamente, cuidando la independencia de sus miembros, y respetando la diversidad de opiniones.

- Asamblea Ciudadana No a Autopista por Avenida La Florida
- Asociación Chilena de Voluntarios
- Ciudad Viva
- Comité de Defensa de Casas de Ñuñoa
- Comité Estudio Autopista Costanera Central
- Coordinadora Vecinal de La Reina
- Coordinadora Vecinal de Peñalolén
- Defendamos la Ciudad
- Federación Metropolitana de Uniones Comunes de Juntas de Vecinos
- Fundación Ciudadano Activo
- Junta de Vecinos Arturo Prat de Ñuñoa
- Junta de Vecinos Conjunto Villa Los Lagos de Puente Alto
- Junta Vecinal Plaza Valenzuela Llanos
- Macleta