

## Texto Completo:

En Santiago de Chile, a 3 de marzo del año 2011, nos hemos reunido un conjunto de redes sociales, organizaciones ciudadanas, organismos no gubernamentales y personas de la sociedad civil que se sienten afectadas por el actual proceso de crecimiento irracional, de degradación urbana y deterioro de la calidad de vida que está viviendo la ciudad de Santiago y las principales urbes del país. Por tal motivo, los abajo firmantes hemos convenido en declarar públicamente lo siguiente:

1º Observamos ciudades que ponen cada vez más el espacio público al servicio de los vehículos motorizados. Ciudades donde, de manera implícita y explícita, se promueve la compra y el uso indiscriminado del automóvil particular, que representa un modelo de movilidad insostenible, que atenta contra la calidad de vida de las personas que habitan nuestras ciudades y promueve un estilo de vida sedentario, de negativas consecuencias sobre la salud de la población.

2º Consideramos que la reproducción de esta forma de desarrollo urbano, centrado en satisfacer principalmente las necesidades de circulación de los automóviles, presiona por una expansión irracional del entorno urbano, crecimiento que perjudica el desarrollo armónico y la regionalización del país; promueve velocidades de transporte que atentan contra la vida y la movilidad natural a energía humana de todos los habitantes, produce cada vez más daño y muertes por accidentes viales y contaminación atmosférica; estimula la creación de autopistas que coartan la libertad de desplazamiento de las grandes mayorías; y eliminan toda posibilidad para el desplazamiento libre y natural de los más vulnerables como niños, personas mayores, o con alguna discapacidad;

3º Postulamos la necesidad de construir ciudades a escala y ritmo humanos, pensadas no para el tránsito motorizado, sino para el encuentro y desplazamiento natural y libre de personas, donde se garantice a todas y todos el derecho igualitario a la ciudad, a una vida mejor, más activa y sana, que asegure el bienestar físico y psicológico de las personas.

4º Postulamos la construcción de un sistema de transporte ambiental y socialmente sustentable, con políticas y medidas que consideren las particularidades de los distintos tipos de usuarios de las vías. Un sistema de transporte en que no se diseñe para el "usuario tipo", sino un diseño que incorpore la corporalidad de los usuarios y usuarias, sus distintas capacidades, necesidades, estilos de vida, roles y responsabilidades.

5º Los abajo firmantes, del mismo modo, postulamos que el fomento de los medios de transporte naturales a tracción humana es ya un imperativo de utilidad pública e interés colectivo, por razones de salud, medioambiente, ahorro y equidad social. Más aún, sostenemos que priorizar el uso de la energía metabólica humana en el sistema de transporte urbano permitirá el aumento rápido y espontáneo de los viajes no motorizados y mejorará sustantivamente la calidad de vida de todos los habitantes de las ciudades.

Para avanzar en los necesarios cambios socio-económicos, culturales e institucionales que los anteriores preceptos exigen, se requiere del trabajo conjunto ciudadanía-gobierno,

y, dados los compromisos asumidos por el actual Gobierno de Chile para el 2014, en función de duplicar el número de viajes en bicicleta, desarrollar un amplio e intensivo programa de habilitación de biciestacionamientos, impulsar programas de fomento al transporte escolar en bicicleta, de ciclorecreovías dominicales y de desarrollo de una cultura de respeto al usuario, los suscriptores de esta declaración se comprometen a trabajar junto a instituciones públicas y privadas por lo siguiente:

1. Desarrollar y promover iniciativas que contribuyan a crear conciencia sobre el derecho de las personas a vivir en una ciudad amable, habitable, a escala humana, construida respetando las necesidades y ritmos de todos sus habitantes, sin desigualdades ni discriminaciones, que restituya y garantice el derecho natural de las personas a circular a tracción humana.

2. Promover y apoyar la creación de una amplia red ciudadana, con comunidad de intereses y propósitos, que promueva una ciudad a escala y ritmo humano, donde se garantice el bienestar físico y psicológico de las personas.

3. Fomentar la incorporación en las agendas ciudadanas, políticas públicas, iniciativas legislativas y cambios normativos, los siguientes derechos de los habitantes de las ciudades:

3.1. El derecho efectivo e igualitario a la circulación libre y segura de todos y todas en la ciudad, independiente de género, edad y condición física, sin que la integridad o vida de las personas se vea amenazada por el desplazamiento de los vehículos motorizados;

3.2. El derecho a un sistema de transporte ambientalmente sustentable, no contaminante y con clara responsabilidad ecológica;

3.3. El derecho a desplazarse por el espacio público con la propia energía o energía metabólica, reconociendo a peatones con y sin ruedas como sujetos de derechos ciudadanos;

3.4. El derecho de uso de todas las vías públicas por los habitantes de la ciudad, en tanto son parte estructurante del espacio público urbano, donde deben operar los principios de respeto, democracia y solidaridad.

3.5. El derecho a decidir, a través de Consultas Ciudadanas Comunes o Sectoriales, Vinculantes, las modificaciones a los planos reguladores y los cambios sustanciales que vayan a realizarse en la ciudad, en el barrio correspondiente y aquellos cambios fundamentales que afectarán esencialmente la vida de los ciudadanos.

4. Para avanzar en el cumplimiento de esos derechos ciudadanos, acordamos promover en lo inmediato las siguientes iniciativas:

4.1. Establecer el principio legal de responsabilidad civil del más fuerte frente al más vulnerable en el sistema de transporte. Eso significa en la calzada vehicular, presunción

de responsabilidad civil del usuario de vehículo motorizado frente al usuario de vehículo a energía humana, y, en la vereda o acera, la presunción de responsabilidad civil del usuario de vehículo a tracción humana (bicicletas, triciclos, patines, patinetas, etc.) frente a los peatones, niños, personas mayores o con discapacidad.

4.2. Desarrollar -con participación ciudadana- una reforma integral de los sistemas de transporte y de la Ley de Tránsito, para la integración regulada, segura, cómoda y expedita de los medios no motorizados al espacio vehicular, que sin descartar ninguna medida, anteponga como línea de acción, el calmado y gestión de tránsito, aplicación y fiscalización de la nueva normativa, programas y campañas de educación y comunicación para promover un cambio cultural que posibilite la convivencia respetuosa y armónica de todos los usuarios, reservando la construcción de infraestructura especializada, a aquellas rutas o zonas en las cuales el cumplimiento de lo anterior no baste y procurando siempre que se contruya disminuyendo espacio vehicular motorizado y no en detrimento del espacio peatonal.

4.3 Promover la ampliación y mejora de la calidad de los espacios peatonales para fomentar la caminata y eliminar barreras arquitectónicas que inhiban la circulación de personas ancianas, con niños o diferentemente capacitadas.

4.4. Desincentivar -con políticas públicas eficaces- el uso del automóvil particular, los viajes motorizados y las vías de alta velocidad en las ciudades, para resguardar la calidad de vida, la movilidad e integridad física y psicológica humana.

4.5. Apoyar regulaciones como tarificación vial, incremento de tarifas de estacionamientos públicos y privados, impuesto al bien motorizado, entre otras medidas que contribuyan a poner límites al uso indiscriminado del automóvil.

4.6. Calmar el tránsito en tanto el escenario urbano que cobra hoy más vidas humanas, y disminuir por ley las velocidades máximas en la ciudad para los vehículos motorizados, a niveles compatibles con la protección de la vida y circulación humana, de forma similar a las normativas de países más desarrollados, pues en la actualidad las normas nacionales son de las más altas y permisivas del mundo.

4.7. Peatonalizar los centros cívicos e históricos urbanos y apoyar la creación de zonas peatonales, zonas libres de motores para uso común de peatones con y sin ruedas, así como zonas mixtas de uso compartido entre vehículos motorizados y no motorizados a velocidades restringidas, zonas 20 y zonas 30 en barrios residenciales, para que las calles recuperen su función como lugar de encuentro y las mujeres, niños, personas con discapacidades y ancianos vuelvan a poblar y recuperar el espacio público.

4.8. Apoyar la creación de una instancia interinstitucional nacional y regional, con representación ciudadana, para la coordinación de un programa que tenga como meta el fomento y la integración de los modos no motorizados, el desarrollo y seguimiento de Planes Maestros de Bicitras y Biciestacionamientos Regionales, programas públicos y privados que permitan a la población acceder a vehículos a tracción humana, la implementación de sistemas locales, comunales y regionales de bicicletas públicas y

bicitaxis, así como la incorporación de estas iniciativas en los instrumentos de planificación a nivel local.

4.9. Promover la descentralización y el desarrollo armónico, a escala y ritmo humano de todas las regiones del país desincentivando drásticamente el crecimiento de la ciudad de Santiago.

4.9. Sensibilizar a los medios de comunicación sobre la necesidad de informar a la población de las graves consecuencias que tiene para la ciudad y sus habitantes el uso creciente e indiscriminado de los vehículos motorizados.

4.10. Gestar a nivel nacional y promover internacionalmente el reconocimiento de la energía metabólica humana como fuente energética en transporte, que además de reconocida debe ser estimulada y fomentada como una política central de Estado, por ser limpia, gratuita, renovable, eficiente, democrática, sana, incluyente y no contaminante.