



Declaración de Guadalajara por una movilidad sustentable

La presente Declaración sintetiza los principios fundamentales de un movimiento global que ha conducido a la transformación sustancial de muchas ciudades con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, a través de entornos urbanos eficientes, saludables y accesibles capaces de ofrecer una alternativa a la angustiante inequidad social de países en vías de desarrollo y de mitigar el cambio climático que hoy amenaza el futuro de la humanidad.

Quienes suscribimos esta Declaración ratificamos la Carta de la World Carfree Network aprobada en Praga en marzo del 2003 y a la luz de sus argumentos y con base en la creciente evidencia, proponemos una serie de principios y llamados a la acción, productos de la reflexión colectiva, del trabajo de muchos años y del consenso logrado durante el décimo Congreso Internacional Hacia Ciudades Libres de Autos, que tuvo lugar en la ciudad de Guadalajara, Jalisco, México del 5 al 9 de septiembre del 2011.

1. ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES

En México alrededor de 20,000 personas mueren al año por accidentes de tránsito, los cuales le cuestan a la sociedad mexicana alrededor del 1,5% del Producto Interno Bruto y causan daños irreparables en el tejido social. Según la Secretaría de Salud el número de vehículos automotores circulando en el país va en crecimiento constante, alcanzó 27 millones en el 2008, y las proyecciones estiman para el año 2020 alrededor de 45 millones, mientras los siniestros viales son la primera causa de muerte y la segunda causa de discapacidad permanente y orfandad en el país. Anualmente destinamos doscientos mil millones de pesos en subsidio a la gasolina. Además, entre un 15% y 20% de los presupuestos públicos están dirigidos al transporte, y pese a ello, el gasto familiar en transporte en promedio está entre el 18% y el 30% de su ingreso, porcentaje más elevado conforme el ingreso familiar disminuye, mientras que las personas dedican a transportarse hasta 3 horas diariamente, en detrimento de su productividad, tiempo libre y la convivencia familiar y social.

En Jalisco mueren en promedio 1,500 personas por año en accidentes viales, lo que representa el 55% del total de muertes por accidentes según estadísticas del INEGI. Por otra parte en estudios recientes elaborados por la Organización Mundial

de la Salud [OMS], se identificó que en las tres principales zonas metropolitanas del país mueren anualmente 9,300 personas por causas asociadas a la mala calidad del aire, en donde más del 80% de esa contaminación atmosférica es originada por el tráfico vehicular, mientras existe un significativo déficit de áreas verdes en nuestros entornos urbanos. En Guadalajara, por ejemplo, no llega siquiera a la mitad de estos espacios recomendados por la OMS.

El Área Metropolitana de Guadalajara [AMG] se ha convertido en un lugar poco habitable debido a un crecimiento exponencial y anárquico de la mancha urbana, facilitado por la extensión de la infraestructura vehicular. En los últimos veinte años el parque vehicular se cuadruplicó con un modelo de ciudad pensado exclusivamente para el automóvil y financiado por todos los ciudadanos, mientras que el sistema de transporte público ha sido prácticamente ignorado. Se sabe que ciudades como Guadalajara, que han basado su desarrollo urbano en función de la infraestructura para el automóvil, padecen hoy de la evidente pérdida de eficiencia urbana, de precarias condiciones de habitabilidad para muchos ciudadanos, de incremento de los problemas de salud [como la obesidad por sedentarismo], de graves impactos a la economía familiar por la baja eficiencia en los desplazamientos y de exclusión de los grupos sociales más vulnerables.

Las organizaciones ciudadanas, vecinales y empresariales de la ciudad hemos demostrado en años recientes una capacidad de organización y diálogo, protesta y propuesta que ha contribuido a fortalecer la infraestructura social y el establecimiento de redes de cooperación y colaboración en la construcción de una mejor ciudad, con hitos destacables en materia de movilidad.

2. PRINCIPIOS INSPIRADORES

Quienes participamos en el décimo Congreso Internacional Hacia ciudades libres de autos, conformados como una red de organizaciones locales e internacionales, partimos de los siguientes principios inspiradores para promover la ciudad sustentable que todos necesitamos:

En términos urbanos:

Accesible y próxima, bajo condiciones de movilidad adecuadas y seguras para cualquier ciudadano, independientemente de su género, edad y condición física o psíquica. A escala y ritmos humanos, que reduzca las necesidades de movilidad de personas y mercancías, generadora de tejido social y cultural desde sus barrios.

En términos económicos:

Próspera y eficiente, con una gestión inteligente de la movilidad que cuide los recursos públicos y la economía de sus habitantes para facilitar el éxito personal y colectivo. En la cual se maximice el aprovechamiento energético, la relación campo-ciudad y se garantice la libertad humana a través de una movilidad basada en medios de transporte sustentables.

En términos sociales:

Democrática y equitativa, que cuente con la gestión coordinada y concertada, real y efectiva que requieren por su propia naturaleza las decisiones sobre la ciudad y la movilidad sustentable. Que permita a todo ciudadano el acceso igualitario a sus bienes y servicios, disminuyendo las disparidades sociales entre la población.

En términos ambientales:

Sustentable, que gestione inteligentemente su patrimonio ambiental, socioeconómico y cultural velando por la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras.

3. EXIGENCIAS Y PROPUESTAS

Ante las necesidades expuestas y la estrecha relación entre disminución de la calidad de vida y pérdida de competitividad regional y nacional del AMG, exigimos al gobierno del Estado de Jalisco y a los municipios que la integran:

a) Declarar de inmediato moratoria a cualquier obra de infraestructura para vehículos automotores, hasta que se construya un amplio acuerdo social sobre la gestión sustentable del territorio y la movilidad, bajo el entendido de que las grandes inversiones en movilidad habrán de estar destinadas al transporte público.

b) Detener el crecimiento irracional de la mancha urbana y conducir todos los esfuerzos para renovar y consolidar las áreas urbanas y preservar los ecosistemas naturales bajo un esquema de movilidad y transporte derivado del proceso de coordinación y concertación metropolitana.

c) Destinar por lo menos el 30% del presupuesto del fondo metropolitano a la movilidad peatonal y ciclista bajo el entendido de que cualquier obra que se realice en un municipio orientado a disminuir el uso del automóvil particular, es de beneficio metropolitano.

Y como muestra de nuestra activación pacífica y propositiva hacemos un urgente llamado a la acción a cada una de nuestras autoridades y actores implicados en el desarrollo de la ciudad y la gestión de la movilidad, con el buen ánimo de llevar a cabo las siguientes acciones con visión de corto, mediano y largo plazo:

1. Garantizar la accesibilidad para los más vulnerables

a. Garantizar la accesibilidad universal incluyendo en el marco legal los conceptos e instrumentos que favorezcan ese derecho a todas las personas. Estos deberán incluir banquetas libres de obstáculos, intersecciones señalizadas, eliminación de barreras y efectiva vigilancia de la invasión ilegal del espacio público.

b. Mejoramiento de zonas marginales proporcionando la infraestructura básica de accesibilidad y priorizando los medios de transporte sustentables y eficientes que garanticen también el derecho a un medio ambiente sano.

2. Fomentar el urbanismo de proximidad

- a. Contar con los instrumentos normativos y de política pública que fomenten las distancias cortas a través de la renovación integral de barrios, la recuperación del espacio público y la adecuación de la infraestructura para caminar y andar en bicicleta.
- b. Incrementar la oferta habitacional a no más de 7 niveles de edificación en zonas específicas de la ciudad para optimizar el aprovechamiento de la infraestructura existente pero respetando nuestro patrimonio cultural edificado.
- c. Promover usos de suelo mixtos en las plantas bajas de los edificios destinadas a comercios y servicios sin afectar la calidad de la vivienda, dotando de los equipamientos necesarios para la vida de los barrios.
- d. Incrementar y mejorar sistemáticamente el espacio público a través de adecuar la calle, y la adquisición de predios patrimoniales para construir parques y equipamiento social.

3. Frenar el crecimiento innecesario de la mancha urbana

- a. Definir un límite a la expansión urbana y prohibir su modificación en los próximos 30 años, cumpliendo con los instrumentos legales al respecto, y con énfasis en la conservación y mejora de las áreas naturales y espacios verdes de la ciudad.
- b. Prohibir las urbanizaciones cerradas que rompen la continuidad urbana y el tejido social así como cualquier nuevo desarrollo unifamiliar horizontal que fomenta el uso del vehículo privado.
- c. Prohibir negociar las áreas de cesión para que sean utilizadas realmente como equipamiento urbano.
- d. Eliminar todas las reservas urbanas municipales que no cuenten con licencia de urbanización y que estén ubicadas en zonas de valor natural.
- e. Desincentivar la especulación inmobiliaria gravando los predios en desuso e instrumentando la posibilidad de un uso público de los mismos.
- f. Revisión de la política de vivienda y créditos inmobiliarios que fomentan la expansión de la mancha urbana, y facilitar el desarrollo de nueva vivienda dentro de los límites urbanos.

4. Priorizar la inversión en medios de movilidad sustentables

- a. Destinar desde el gobierno federal y estatal y apoyados en el fondo metropolitano, al menos 45% del presupuesto etiquetado para instancias metropolitanas a proyectos de movilidad que tengan como objeto al transporte público masivo así como a la infraestructura peatonal y ciclista y el fomento del espacio público.

b. Aprobar y publicar oficialmente el Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara (PMMUNM) como instrumento rector de esta modalidad de transporte en Guadalajara.

d. Construir infraestructura ciclista de acuerdo al PMMUNM. Crear zonas de accesibilidad preferencial de acuerdo a lo establecido en el PMMUNM. Y en particular, ejecutar el proyecto de movilidad y accesibilidad preferencial para el centro histórico de Guadalajara.

e. Garantizar un servicio de transporte público cómodo, seguro y económico que utilice tecnologías limpias y vehículos eficientes.

f. Ofrecer sistemas de automatizados de bicicleta pública, los cuales han demostrado a escala mundial múltiples beneficios, como el aumento de viajes y la disminución de muertes ciclistas; impactos directos en la economía de los comercios y mejoras directas en la salud humana.

g. Articular un sistema informático para una mejor gestión de los sistemas de transporte, integrado entre otros por plataformas digitales de peaje inteligente para automóviles, programas inteligentes de préstamo de bicicletas e información en tiempo real sobre el servicio del transporte público, y datos diferenciados sobre siniestralidad y puntos conflictivos.

h. Destinar carriles exclusivos para uso del transporte público, vehículos de emergencia y policía, los taxis y las bicicletas en las avenidas principales.

5. Desincentivar el uso del automóvil y garantizar la gestión de la demanda de tráfico.

a. Crear símbolos de humanización de la ciudad: día oficial sin autos, moderación de la velocidad, transporte escolar obligatorio a escuelas privadas o programas de movilidad empresarial responsable, entre otros.

b. Diseñar y ejecutar políticas públicas que desincentiven el abuso del auto particular, a través de carriles de alta ocupación, tarificación vial, delimitación de zonas de acceso restringido, regulación del estacionamiento y sistemas de parquímetros, o instrumentos fiscales de carácter ambiental.

c. Promocionar en medios de comunicación los beneficios de la movilidad sustentable y difundir una cultura cívica basada en sus postulados.

d. Eliminar la exigencia de estacionamiento para automóviles en los comercios.

e. Generar estímulos en las empresas para la reducción de viajes en automóvil e incremento de viajes peatonales, ciclistas o de transporte público.

f. Regular la construcción de inmensas planchas de concreto exclusivas para estacionamiento de supermercados y tiendas de autoservicios.

6. Fomentar mecanismos participativos proactivos y la consulta pública efectiva de los proyectos

a. Todos los proyectos, planes y programas relacionados con la planeación y la movilidad urbana deben generar y propiciar procesos participativos anunciados con anticipación, que aseguren información veraz y completa a los interesados, de acceso libre y de dominio público.

b. Los espacios efectivos de participación concertada deben lograr la retroalimentación y la validación ciudadana de las decisiones gubernamentales, así como la identificación y apropiación de estrategias y acciones por parte de la ciudadanía.

c. Resulta vital para la democracia y la mejora de los servicios de una ciudad que los servidores públicos utilicen lo público. Proponemos que se fomente el uso frecuente del transporte público por parte de éstos como escuela de realidad.

En razón de lo anterior nos declaramos en estado de alerta permanente y comunicamos a las autoridades y a la sociedad en general que los principios, consideraciones y propuestas anteriores guiarán nuestras acciones y contestación a los programas, planes y proyectos que los vulneren a la vez que serán la base para trabajar en conjunto, gobierno y sociedad civil, con el fin de evaluar propuestas y compromisos de gobierno. Los firmantes de esta declaración reflejan un creciente clamor social que encuentra cada vez más asideros con la sociedad civil de otras ciudades y países, con la academia, con especialistas, con empresarios, con mujeres y hombres que quieren vivir bien en una ciudad digna.

¡Es hora de movernos!

En Guadalajara, Jalisco, México, el 22 de Septiembre del 2011

Organizaciones integrantes del Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara:

Cámara Rodante, Ciudad para Todos, GDL en Bici A.C., Centro de Infotectura y Tecnología Aplicada [CITA] A.C. /COMPLIT, Bici 10, Bici-O, Colectivo Ecologista Jalisco A.C., Colegio de Arquitectos del Estado de Jalisco, Consejo de Organismo de la Sociedad Civil de Jalisco A.C, Guadalajara 2020, Muévete por tu Ciudad, Plan V, PROVEETHAS, Red Ciudad Joven.

Iluminemos México

Colectivo Triciclo

Cuadra Urbanismo

Jalisco Cómo Vamos

Mar Adentro de Mexico, A.C.

ANCA capítulo Jalisco