

LIMA: CIUDAD NO INCLUSIVA E INSEGURA

LIMA: A NON-INCLUSIVE AND INSECURE CITY

LUISA MARIANA CALLE DE SARABIA

Asociación Mira y Piensa

Uno de los objetivos de desarrollo sostenible al 2030 es lograr ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Tengo 67 años y nací con baja visión. Mi vida en Lima ha sido feliz, a pesar de no ser esta una ciudad inclusiva ni segura, pues he encontrado muchos obstáculos, como zanjas, huecos, veredas, columnas y postes sin señalización y de diferentes tamaños y alturas. Las caídas y golpes han pasado a ser simples anécdotas, pero lo cierto es que Lima es una ciudad muy peligrosa para las personas con baja visión. Los semáforos no dan ninguna seguridad, pues su ubicación no ayuda al momento de cruzar calles y avenidas. En los edificios encontramos escaleras sin señalización y la mayoría carece de rampas. Cuando informo sobre esto a las personas que deberían tener señalizados los escalones, su respuesta es “no se ve bonito”. ¿Qué vale más, la estética o la accesibilidad universal?

accesibilidad, adaptación, inclusión, seguridad

Recibido: 27 de junio del 2021

Aprobado: 8 de marzo del 2022

doi: <https://doi.org/10.26439/limaq2022.n010.5379>

One of the sustainable development goals for 2030 is to achieve inclusive, safe, resilient and sustainable cities. I am 67 years old and was born with low vision. My life in Lima has been happy, despite the fact that it is not an inclusive or safe city: I have encountered many obstacles, such as ditches, holes, sidewalks, columns and lightposts of different sizes and heights and with no signposting. The falls and blows have become simple anecdotes; but the truth is that Lima is a very dangerous city for people with low vision. The traffic lights do not provide any security, since their location does not help when crossing streets and avenues. In most buildings stairs are not signaled and there are no ramps. When I tell people that the steps should be marked, the answer is: “it doesn't look pretty”. What is worth more aesthetics or universal accessibility?

accessibility, adaptation, inclusion, safety

Las personas con algún tipo de deficiencia permanente —sea esta de carácter físico, mental, sensorial o intelectual— que, al tratar de interactuar en el medio en el que se encuentren, se topan con diversas barreras, sean estas de actitud por parte de otras personas o del entorno, que les impiden ejercer sus derechos e integrarse en forma plena y efectiva a la sociedad en igualdad de condiciones, son personas con discapacidad.

Uno de los principales objetivos de desarrollo sostenible al 2030 es hacer que todas las ciudades del Perú se conviertan en ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Hoy en día, la discapacidad no depende únicamente de las características personales de los individuos, sino también de la manera como la sociedad en que viven organiza su entorno con la finalidad de disminuir considerablemente e incluso eliminar los obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad y otros grupos vulnerables, para que puedan llevar una vida independiente y plena.

Esta concepción de discapacidad ha sido reconocida en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, ratificada por el Perú en la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad (LGPLD), publicada el 13 de diciembre del 2012.

Actualmente se reconoce que la discapacidad es el resultado de la interacción entre personas que tienen una limitación en sus funciones físicas, intelectuales o sensoriales o en sus habilidades sociales y el entorno en que viven, que limita su participación en la vida social.

Las dificultades por las que atraviesan las personas con baja visión no se limitan solo al área funcional, sino que también son de carácter social, como, por ejemplo, la falta de sensibilidad hacia ellas y la falta de respuestas institucionales y sociales a la problemática que se les presenta.

El espacio público debe planificarse y construirse con la finalidad de permitir su accesibilidad a todas las personas sin excepción, para el desarrollo de sus actividades diarias, sean estas de orden económico, administrativo, político, cultural, recreativo, etcétera, ya sea en forma individual o colectiva.

Los espacios, edificaciones, medios de transporte público, centros de recreación, etcétera, deben tener un común denominador que los articule y complemente, para que conformen una red, que no es otra cosa que la accesibilidad, que garantiza que todos los ciudadanos, incluso los que tienen problemas de discapacidad, los disfruten cómodamente, con seguridad y bienestar.

Al hablar de accesibilidad a edificaciones de uso público, nos referimos a toda la infraestructura, pública o privada, que debe cumplir con todas las condiciones que permitan su uso seguro para todos los ciudadanos, sin excepción.

En cuanto a la accesibilidad al transporte, debemos tomar en cuenta paraderos, edificaciones en los puntos de origen y destino y los accesos a

los vehículos de los diversos sistemas de transporte de pasajeros. Estos son aspectos fundamentales que hay que analizar y trabajar simultáneamente, como un todo.

Los paraderos y su ubicación en el casco urbano de las ciudades, las estaciones y terminales terrestres, portuarias y aeroportuarias y la accesibilidad a los vehículos que prestan los servicios de transporte de pasajeros a los diversos lugares de la ciudad deben ser el producto de proyectos muy bien elaborados que garanticen el uso seguro y confiable de todos los medios de transporte, en beneficio de todas las personas, sin excepción y, más aún, de aquellas que sufren algún tipo de deficiencia. En este sentido, debería haber un buen contraste entre los asientos e infraestructura de los paraderos y el espacio físico que ocupan; asimismo, los letreros y distintivos del transporte deberían estar en letras grandes y fáciles de distinguir a distancia y, sin duda, mucho ayudaría que en los paraderos existieran mapas o planos de las rutas bien señalizados con colores y letras grandes y/o en braille.

Soy una persona con baja visión, de 67 años. Los años que he vivido en la ciudad de Lima han sido felices, pero eso no quiere decir que haya vivido en una ciudad inclusiva, segura, resiliente y sostenible, sino todo lo contrario. Durante estos años, he encontrado muchos obstáculos, tales como huecos, veredas sin señalización y de diferentes alturas, columnas sin contraste ni señalamiento. Las caídas o golpes que a menudo he tenido, como resultado de vivir en una ciudad insegura y con fallas estructurales, han pasado a ser simples anécdotas; pero deberían ser tomadas en cuenta.

Los semáforos son instalados sin considerar a las personas con diversos problemas de visión, lo que dificulta, por ejemplo, que los que tienen baja visión puedan cruzar las avenidas sin el peligro que eso implica. En la ciudad encontramos muy pocos semáforos con sistema de audio y las personas, cuando se les pide ayuda para cruzar calles o avenidas, piensan que estás mintiendo, porque si ves algo y no eres ciego, entonces ¿cuál es la razón para pedir ayuda?

En los edificios encontramos escaleras sin señalización y la mayoría carece de rampas. Cada vez que bajo o subo esas escaleras les informo a las personas que deberían tener señalizados los escalones y la respuesta que obtengo es: “no se ve bonito”. ¿Qué es más importante, la estética o la accesibilidad universal?

En Colombia, en el Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, se elaboró una guía de accesibilidad al espacio público y a edificaciones abiertas y de uso público; en uno de sus acápite se indica lo siguiente:

La estética general y el “confort” de una parte de la población se supedita a la funcionalidad del sistema para que atienda, de manera universal, las necesidades de toda la población. Las personas de baja visión o ciegas prefieren señalización y bajar el escalón del andén en lugar de bajar por una rampa; y las personas con movilidad reducida prefieren superficies lisas en todo su recorrido, sin los relieves de las unidades táctiles. Igualmente, los peatones de andar pesado prefieren superficies sin relieves o pequeños

escalones, para lo cual los colores contrastantes se convierten en alerta sobre las condiciones del piso” (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial de Colombia, 2008, p. 24)

Nos podemos dar cuenta de la importancia que tiene la arquitectura en el diseño de edificios y espacios. Y son los arquitectos los que deben ser creativos, efectivos y eficientes en sus diseños, los que siempre deben estar dirigidos a brindar accesibilidad, continuidad y seguridad para todos en el espacio público.

Muchas veces, en la ciudad de Lima encontramos lindos y modernos edificios; pero da miedo entrar sola porque no los conoces y te puedes encontrar con escaleras todas de color negro y sin señalización; en cambio, podríamos tener un edificio igual de moderno y estético pero con las escaleras adaptadas y señalizadas con una cinta de color que contraste con el de los escalones o podría tener rampas para subir y bajar sin peligro de caerse.

Una ciudad inclusiva es una utopía para las personas con baja visión. ¿Cómo lograr ciudades más inclusivas? Una ciudad inclusiva debe garantizar igualdad de derechos y de participación para todos, incluidas las personas con discapacidad visual.

El Banco Mundial nos dice que “para garantizar que las ciudades brinden oportunidades para todos es esencial comprender que el concepto de ciudades inclusivas implica múltiples factores espaciales, sociales y económicos” (Banco Mundial, s.f., párr 1).

Los gobiernos que han ratificado la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas y las ciudades que se han unido a la Red de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores de la Organización Mundial de la Salud (OMS) tienen la responsabilidad y el cometido de crear sociedades inclusivas y accesibles. La accesibilidad también está reconocida como un derecho humano y una condición imprescindible para que las personas de edad avanzada y aquellas con algún tipo de discapacidad vivan de forma independiente y participen de forma plena y equitativa en la sociedad.

La aprobación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la Nueva Agenda Urbana y el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres de Naciones Unidas, con un claro mandato de no dejar a nadie atrás, ofrecen una oportunidad única a las ciudades de modelar un futuro urbano más inclusivo y accesible.

Algunos de los retos serían: entendimiento común de la accesibilidad y el diseño universal, incluyendo sus principios y su definición así como conocimiento y formación para estudiantes y profesionales sobre cómo construir unas ciudades accesibles (Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, 2019).

Otro punto para mencionar es la seguridad urbana para la discapacidad visual. En Lima no tenemos seguridad urbana y del espacio. Las personas con

baja visión no se aventuran a salir en la noche debido a que su campo visual es saturado por las luces artificiales de los carros y el alumbrado público y a eso habría que sumarle los huecos y alcantarillados abiertos, razón por la que las personas con baja visión siempre hacen recorridos en una zona de confort cerca de sus residencias, debido a la confianza que les genera el conocer dichos lugares.

Los seres humanos podemos adaptarnos a todas las situaciones, pues vivimos en cambios permanentes y el individuo debe ir ajustándose a ellos. La adaptación no es inmediata, primero se debe superar un periodo de transición con la finalidad de habituarse a la nueva vida o cambio, por ejemplo: en la ciudad se empiezan a hacer modificaciones visuales en la infraestructura y la población debe ir acostumbrándose a las modificaciones efectuadas.

Si en Lima se hicieran las adaptaciones y modificaciones sugeridas anteriormente, en el futuro se lograría tener una ciudad inclusiva, segura, resiliente y sostenible que cumpla con el objetivo planificado para el 2030.

REFERENCIAS

- Banco Mundial. (s. f.). *Ciudades inclusivas*. <https://www.bancomundial.org/es/topic/inclusive-cities>
- Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (2019). *Ciudades inclusivas y accesibles #CitiesAreListening*. Eje del Cabildo Público. https://www.uclg.org/sites/default/files/ciudades_inclusivas_y_accesibles_documento_de_politica.pdf
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial de Colombia (2008). *Guía de accesibilidad al espacio público y a edificaciones abiertas de uso público*. <https://observatorio.dadep.gov.co/documento/guia-metodologica-3-guia-de-accesibilidad-al-espacio-publico-y-edificaciones-abiertas-y-de>

