

Urge incluir factor envejecimiento en diseño de ciudades, sobre todo en Región de Valparaíso

PRIORIDADES. La zona con mayor proporción de adultos mayores del país requiere urbes amigables con ellos, pensadas no sólo para vehículos, sino también con el equipamiento necesario para peatones de movilidad lenta, plantean expertos.

Rosa Zamora Cabrera
rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

La urgencia de incorporar el factor vejez en la planificación urbana, especialmente en la Región de Valparaíso, que registra el mayor índice de envejecimiento del país, plantean dos expertos en la materia, recordando que por cada 100 personas menores de 14 años, en Chile hay 79 mayores de 65, mientras que en esta zona los habitantes de tercera edad llegan a 98,6.

Esta situación "plantea desafíos inéditos para nuestras ciudades, que siguen diseñadas bajo lógicas productivas del siglo pasado: individuos activos, en edad laboral, con desplazamientos diarios entre la vivienda y el trabajo o el estudio", señala Carlos Aguirre, académico de la Escuela de Arquitectura de la Universidad San Sebastián (USS) e integrante del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).

"La Región de Valparaíso es hoy la más envejecida del país. Cuando esa realidad demográfica se cruza con la geografía del Gran Valparaíso con cerros, calles angostas y pronunciadas pendientes, la movilidad pasa a ser un aspecto fundamental a abordar", refiere Ignacio Aravena, experto en economía urbana de la Escuela de Economía y Ciencia Política de Londres (LSE), e investigador de la Fundación Pienza.

"La falta de accesibilidad se traduce en menor autonomía, mayor riesgo de accidentes y aislamiento social para las personas mayores", agrega Aravena, para quien también esa realidad "plantea desafíos regulatorios, de diseño y de ejecución de proyectos urbanos".

MOVILIDAD LENTA

Carlos Aguirre dice que el escenario descrito "obliga a repensar todo" y que "la ciudad futura será, inevitablemente, una ciudad mayor", porque la mencionada realidad demográfica "exige respuestas desde la arquitectura, el urbanismo y la política pública".

El diseño urbano debe abordarse "pensando en la movilidad lenta, en la cercanía, en la accesibilidad universal, en la

seguridad comunitaria, en los espacios de pausa y en los servicios integrados", sostiene.

¿Quién no ha visto, por ejemplo, cómo los tiempos de los semáforos son insuficientes para que las personas con movilidad reducida alcancen a cruzar las calles? Es uno de los problemas más visibles, comenta Ignacio Aravena, por lo que "resulta prioritario recalibrar las fases peatonales o instalar sensores adaptativos, sobre todo en sectores cercanos a centros de salud y ejes de transporte".

Al mismo tiempo, observa, "una proporción significativa de este grupo presenta limitaciones de movilidad que exigen veredas más anchas, pavimentos antideslizantes, áreas de descansos y rebajes de solera continuos que faciliten el cruce de calles, aspectos particularmente críticos en los cerros de Viña del Mar, Valparaíso y parte del sector oriente de la Ciudad Jardín, donde el mantenimiento es deficiente".

Para el experto de la LSE, otro déficit generalizado es la escasez de bancas, baños públicos y lugares de descanso. "La ausencia de estos elementos no solo desalienta el uso del espacio público, sino que también afecta de manera desproporcionada a las personas mayores", remarca.

DATOS INEXISTENTES

¿Qué significa en concreto incorporar la variable envejecimiento en la planificación urbana? Para Carlos Aguirre "implica pensar y repensar el diseño de nuestras calles, áreas verdes, zonas comerciales y espacios residenciales. Se trata de reimaginar la ciudad desde la perspectiva de personas con determinadas condiciones etarias, cuyas dinámicas urbanas no se centran exclusivamente en los tradicionales trayectos entre hogar y trabajo".

Para el consejero del CPI, una cuestión fundamental para poder actuar en planificación urbana es contar con datos concretos, reconocidos y validados sobre la movilidad de las personas mayores en las áreas urbanas, información que no existe.

"Necesitamos con urgencia información más precisa sobre



POR CADA 100 PERSONAS MENORES DE 14 AÑOS, EN LA REGIÓN DE VALPARAÍSO HAY 98,6 MAYORES DE 65.

sus percepciones de seguridad: ¿Qué elementos del entorno urbano les brindan mayor o menor sensación de resguardo? ¿Cómo influye la topografía en su experiencia cotidiana de desplazamiento?"

Plantea que ciudades como Valparaíso, Viña del Mar o Talcahuano "presentan desafíos específicos debido a sus pendientes pronunciadas, lo cual hace aún más necesario considerar estos factores al momento de diseñar una ciudad verdaderamente inclusiva. Comprender cómo se mueven las personas mayores en estos entornos es clave para avanzar hacia una planificación urbana más equitativa y sensible a sus necesidades".

MEDIOS DE TRANSPORTE

¿Qué hacen ciudades como esas, donde un importante número de adultos mayores viven en los cerros? Esa clase de geografía, dice Ignacio Aravena, "impone la necesidad de contar con diversos medios en nuestro sistema de transporte".

Remarca que la instalación de escaleras mecánicas se aplica con éxito en urbes con altos índices de envejecimiento y una demanda turística significativa. Ejemplifica con Toledo, España, donde largos tramos mecánicos conectan el casco histórico con los barrios elevados.

"Cuando la realidad demográfica se cruza con la geografía del Gran Valparaíso, es crucial abordar la movilidad".

Ignacio Aravena
Experto LSE/Fundación Pienza

"La ciudad, como está concebida, excluye a quienes más apoyo y cuidado requieren en su vida cotidiana".

Carlos Aguirre
Docente USS y consejero CPI

"En la Comuna 13 de Medellín, un proyecto consensuado con la comunidad salvó más de 380 escalones de desnivel, un desafío comparable a dos tramos de la Escalera Cienfuegos en Valparaíso. Por su parte, Lisboa integra ascensores urbanos y tranvías".

Pero hace ver que ninguna de esas soluciones basta por sí sola, "pues el éxito depende de un enfoque intermodal. Londres, por ejemplo, complementa su red principal con microbuses locales equipados con plataformas de acceso que trasladan a las personas mayores desde sus hogares hasta consultorios, bancos y estaciones de transporte".

El investigador de Pienza opina que en Valparaíso "la restauración de los ascensores patrimoniales es más que una medida turística; representa una necesidad funcional que permitiría a las personas mayores -y a otras con movilidad reducida-

desplazarse autónomamente entre cerro y plan".

SILENCIOSA EXCLUSIÓN

El académico de la USS recalca que persiste una importante deuda respecto a cómo los adultos mayores viven y usan el espacio urbano, que se manifiesta en carencias como falta de asoleamiento, deficiente iluminación y, en general, un diseño que prioriza a los automovilistas por sobre los peatones.

"Si ya estos espacios resultan poco acogedores para quienes se desplazan a pie, lo son aún menos para los peatones de edad avanzada. La ciudad, tal como está concebida, excluye silenciosamente a quienes más apoyo y cuidado requieren en su vida cotidiana".

En ese contexto propone nuevas formas de peatonalización vinculadas con las distancias que deben recorrer los transeúntes y con la calidad del trayecto, lo que incluye aspec-

tos como el estado de las aceras y veredas, la presencia -o ausencia- de refugios que protejan del sol o la lluvia, así como condiciones específicas de iluminación y visibilidad, factores que influyen directamente en que la experiencia urbana sea percibida como segura y accesible.

Hoy en día, critica, "la planificación urbana sigue centrada mayoritariamente en los elementos que 'ruedan': automóviles, bicicletas, scooters, entre otros. Pero el espacio público no está compuesto únicamente por vehículos. También es habitado por personas que caminan, y para ellas debemos diseñar con igual prioridad".

CIUDADES HOSTILES

Si no se hace nada ¿vamos a vivir en ciudades hostiles e incluso peligrosas para la tercera edad? Carlos Aguirre se pregunta si son nuestras ciudades actualmente hostiles para las personas mayores. "La respuesta, lamentablemente, es sí", sostiene categóricamente.

"Si analizamos el porcentaje de aceras que realmente permiten una caminata segura -que están en buen estado, no presentan desniveles peligrosos y son accesibles para personas en silla de ruedas-, nos damos cuenta de que representan solo una fracción muy pequeña del total disponible en las ciudades chilenas", lo que demuestra "cuán lejos estamos de contar con entornos urbanos verdaderamente accesibles e inclusivos".

Ignacio Aravena: "No adaptarse tiene un costo. Las personas mayores son más propensas a caídas y lesiones cuando los cruces son inseguros y las veredas inadecuadas. La inaccesibilidad, además, fomenta el aislamiento social, con repercusiones para la salud física y mental".

"Eso tiene múltiples dimensiones, ya que los sistemas de transporte son clave para asegurar la movilidad cotidiana de las personas. Sin embargo, también existen acciones locales, como el mejoramiento de veredas, el diseño accesible y la prestación de servicios, una deuda pendiente en Viña del Mar y Valparaíso".