

Título: Privatización de espacios públicos en Lima Metropolitana: Enrejado de Parques y Zonas Residenciales

Autor: Elio Manuel Loa Lopez

Las necesidades actuales de las personas residentes para su comunidad en conjunto han variado respecto a hace algunos años. Aquello que se puede considerar como “básico” se terminó por encajar en un segundo plano de las necesidades, tales como la limpieza, seguridad, accesibilidad en tanto refleje presencia de pistas y veredas, o, incluso, cuestiones un poco más modernas como espacios de recreación. Ahora, la tendencia de las necesidades de estos ha tenido cierto giro hacia la privacidad y sentimiento de comunidad de tendencia muy fuerte. Estas nuevas necesidades se pueden enumerar empezando por la seguridad de tendencia segregadora, una seguridad que incluso puede llegar a vulnerar los derechos de las personas de las cuales se busca “proteger” en tanto pueden representar una amenaza para la paz y tranquilidad de los residentes. Así es como los residentes de ciertas comunidades optan por agruparse en residenciales, condominios u otras para privatizar su espacio en de residencia en favor de aumentar la seguridad en su localidad.

No se puede negar la necesidad seguridad que requieren todas las sociedades, más aún cuando dicha sociedad, según encuestas, presenta niveles altos de percepción de inseguridad. Sin embargo, la privatización de estos espacios, en tanto obstruyen los espacios públicos mediante la forma de enrejamiento, afectan de forma negativa al desarrollo de la sociedad. Esto debido a que estas limitan las dimensiones sociales de la sociedad, así como la des legitimación de la misma sociedad por incumplir normas y vulnerar derechos. Así es como en este trabajo se busca justificar esta oposición a esta nueva tendencia y mostrar un pequeño inicio para la búsqueda de otras formas de solución a la mencionada inseguridad, la cual es usada por los residentes para justificar su decisión de privatización. Para ello, se mostrarán marcos legales que se vulneran por esta tendencia de privatización y, además, una postura decadencia que deslegitima el argumento de la seguridad que, como líneas atrás se mencionó, es usada por los residentes para justificar su posición.

Así es como, en un primer momento, lo presentado en la Encuesta Lima Cómo Vamos, desarrollada por el *Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos*, menciona que el año 2014, un 44.9% de los encuestados se mostraron “a favor de la idea de que si los vecinos se ponen de acuerdo, tienen derecho a poner rejas o tranqueras y restringir el paso a extraños a las calles” (2014: 16). Aquí se evidencia, principalmente, el nivel de aceptación de los encuestados

respecto a dicha medida restrictiva. Sin embargo, no evidencia por qué estos podrían permitir dicha medida. El diario El Comercio entrevistó a Elsa Figueroa, miembro de la Junta vecinal urbanización Neptuno de Surco, quién mencionó que “la colocación de rejas es totalmente positiva, ya que con ello se han reducido los altos índices de inseguridad en su distrito” (El Comercio 2014). Seguidamente, mencionó que “ellos [los taxistas y transportistas] buscan cortar camino o lo que sea e invaden nuestra privacidad” (El Comercio 2014). Así mismo, el diario El Comercio también entrevistó a Roberto Vásquez, un vecino de la urbanización La Planicie, quien menciona que “ello [la reducción considerable de la incidencia de la delincuencia] ha tenido que ver con el aumento de seguridad y colocación de rejas” (El Comercio 2014).

Con lo mencionado hasta el momento por los entrevistados, se puede evidenciar que estos establecen un nexo causal entre la colocación de rejas y disminución en los índices de inseguridad. En contraste con ello, el General Alberto Jordán, gerente de seguridad de Surco, quien también fue entrevistado por dicho diario, indica que “la suma de acciones delictivas han obligado a los vecinos a solicitar la colocación de rejas para sentirse más seguros” (El Comercio 2014). En conjunto, las tres declaraciones apuntan a que el argumento más representativo para la instauración de rejas es lograr mayor seguridad en los alrededores de sus viviendas o urbanizaciones. Para este fin, diversos marcos legales desarrollados en la constitución vigente pueden ser aplicados a esta situación. Al respecto, el Art. 44 de la misma establece como deber primordial del Estado, entre otras, “proteger a la población de las amenazas contra su seguridad” (1993: 9).

Sin embargo, también se presentan marcos legales que desvirtúan las propuestas a favor de la instalación de rejas. Por un lado, se tiene la Ordenanza N° 059-94-MLM de la Municipalidad Metropolitana de Lima referida a la reglamentación de la interferencia de vías en la provincia de Lima. En el Art. 03 de la ordenanza mencionada se establece que “La Municipalidad Metropolitana de Lima [...] es el órgano competente para autorizar la interferencia de vías; previo informe técnico aprobatorio y pago de, las Tasas respectivas” (Municipalidad de Lima 1994: 1). Este primer artículo contempla a la Municipalidad de Lima como único órgano capaz de autorizar la interferencia de vías, como es el caso de las rejas. A su vez, este artículo implica que las municipalidades distritales no son los órganos competentes para extender dichas autorizaciones. Así mismo, las autorizaciones expedidas para interferir la vía pública deben seguir los lineamientos establecidos en el Art. 22 de esta ordenanza municipal. Esta establece que el cierre de vías solo se permite en el horario dispuesto en la autorización, la cual depende

de la vía en cuestión (Municipalidad de Lima 1994: 3). Cabe mencionar que en la práctica, la interferencia de vías mediante rejas se suele ejecutar en un horario sin restricción. Así lo menciona el vicecomandante CGBVP, Jorge Vera, quien menciona que “dichas estructuras [rejas] están completamente cerradas, abandonadas y no cuentan con vigilantes” (El Comercio 2014).

En complemento a la anterior ordenanza se encuentra la Ordenanza No 069-2004-MLM de la Municipalidad Metropolitana de Lima referida a la regulación de elementos de seguridad que resguardan el derecho a la vida, integridad física, libre tránsito y propiedad privada. . En el Art. 12 de esta ordenanza se estipula que los elementos de seguridad, como rejas, deben cumplir obligaciones, entre otras, que los ingresos peatonales permanecerán abiertos y sin ningún obstáculo que impidan el ingreso a las personas; además de la exhibición de carteles de libre pase en lugar visible (Municipalidad de Lima 2004: 3). A su vez, establece la presencia de al menos un vigilante. Sin embargo, cada una de estas condiciones y obligaciones establecidas por las ordenanzas municipales no se están desarrollando en los diferentes lugares que cuentan con rejas, las cuales solo han de ser colocadas como medidas de seguridad.

Por otro lado, se tiene el Reglamento de Acondicionamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, el cual comprende el ámbito nacional y tiene, como uno de sus fines, la ocupación racional y sostenible del territorio. Esta prescribe que “las calles, parques, plazas y paseos, las playas y otras áreas de uso público tienen el carácter de intangibles, inalienables e imprescriptibles; y que los municipios no permitirán su aplicación a fines o modalidades de uso diferentes a las que su carácter de bien público les impone” (Defensoría del Pueblo 2004: 13). En esta cita, se expresa triple carácter del que gozan las áreas de espacio público: intangible, inalienable e imprescriptible. Así mismo, como ya se mencionó, las municipalidades distritales no son órganos competentes para extender autorizaciones y que, por el contrario, estas no deben permitir la aplicación de los espacios públicos para fines que vulneren el triple carácter antes dicho.

Por último, se tiene la Constitución Política del Perú, la cual en su Art. 2 Inc. 11 expresa que toda persona tiene derecho a “elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional y a salir de él y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley de extranjería” (1993: 1). Esta cita es importante en tanto expresa un derecho fundamental de la persona. Además, establece tres únicos impedimentos para el libre tránsito, entre los cuales no está comprendida razones de seguridad.

Retomando lo planteado al inicio de la presente, hice mención que el fundamento principal para la instauración de rejas es el lograr mayor seguridad en los alrededores, seguridad que, como ya se vio, responde a un bien jurídicamente protegido (ídem). Además, este entra en conflicto con el derecho fundamental al libre tránsito. Ante esto, el Informe Defensorial No 81 desarrollado por la *Defensoría del Pueblo*, haciendo uso del principio de proporcionalidad a fin de ponderar ambos marcos legales, concluye que “al encontrarnos frente a un conflicto entre el derecho al libre tránsito y la seguridad ciudadana como bien jurídicamente protegido, para poder optar por esta última debemos estar completamente seguros que el derecho fundamental al libre tránsito no va a ser desvirtuado o anulado en su ejercicio, es decir, va a mantener su contenido esencial” (2004: 30). Así es como el Derecho al libre tránsito no puede ser vulnerado por la aplicación de un bien jurídicamente protegido como es la seguridad ciudadana.

Estos tres marcos legales presentados nos muestran que la instalación de rejas bajo el argumento de seguridad, según nos evidencian los testimonios ya presentados, es inconstitucional por no tomar en cuenta el derecho al libre tránsito correspondiente al Art. 2 Inc. 11. Además, no toma en cuenta los diversos marcos legales vigentes, tales como la Ordenanza Municipal N° 059-94-MLM y No 069-2004-MLM, así como el Reglamento de Acondicionamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, debido a que las condiciones y obligaciones inherentes a las autorizaciones expedidas no son respetadas en tanto no se cumplen.

En contraste a los marcos legales, los cuales desacreditan la instalación de rejas por su vulneración al derecho al libre tránsito y entre otros, presentados en la primera parte de este trabajo, la instalación de rejas viene siendo justificada por los residentes de zonas en las cuales ya se instalaron. Los mismos arguyen haciendo uso de un dato presentado en la Encuesta Lima Cómo Vamos, desarrollada por el *Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos*, el cual indica que “la mayoría de encuestados indica sentirse más inseguro en la ciudad en su conjunto (64%) que en su propio vecindario (54%)” (2014: 7). Esto refleja que más de la mitad de los encuestados percibe inseguridad, ya sea en la ciudad de Lima en general, así como en el lugar donde vive. En contraste a esto, también se indica solo el 11% de los encuestados se siente seguro en la ciudad de Lima en general y que, además, solo un 15% de los mismos se siente seguro en el lugar donde vive (Observatorio Lima Cómo Vamos 2014: 7). Ambas citas, en general, muestran que un porcentaje considerable (más de la mitad) de encuestados se siente inseguro y que, por el contrario, solo un bajo porcentaje de los mismos se muestra seguro.

Es decir, a partir de la inseguridad que los mismos perciben, consideran necesario el uso de estas rejas a fin de brindar seguridad al lugar donde estos residen, ya sean zonas residenciales, asentamientos humanos u otros. Así mismo, mencionan que la tarea de brindar seguridad corresponde al Estado, el cual tiene como deber primordial, entre otras, “proteger a la población de las amenazas contra su seguridad” (1993: 9). Sin embargo, esto no se viene desarrollando y es evidenciado dado los altos niveles de percepción de inseguridad que se presentan (ídem).

Dada esta insuficiencia del Estado para satisfacer las demandas de seguridad de los ciudadanos, estos instalan las rejas, las cuales han conllevado efectos positivos en tanto los niveles de inseguridad han disminuido. Respecto a esto, se tiene el caso de la urbanización Neptuno de Surco, cuya miembro de la Junta Vecinal de dicha urbanización, Elsa Figueroa mencionó que “la colocación de rejas es totalmente positiva, ya que con ello se han reducido los altos índices de inseguridad en su distrito” (El Comercio 2014). Así mismo, menciona que el exceso de tránsito vehicular por la zona, la cual es de tránsito lento, en conjunto con la alta velocidad de los vehículos al circular por dicha zona está ocasionando accidentes. En esta situación, la instalación de rejas evitaría de forma directa el tránsito vehicular y, con ello, los posibles accidentes. Dicha situación se puede evidenciar de forma similar en San Borja. Una vecina del mismo asegura que “muchos autos se hacen pasar por visitantes o taxistas y llegan para acumular información de las viviendas y luego delinquir” (El Comercio 2014). Al igual que para el caso de Surco, en lo mencionado por la vecina de San Borja, la instalación de las rejas prevendrían de forma directa el ingreso de personas ajenas a la zona, potencialmente delincuentes, para una posible recolecta de información para fines delictivos. Por último, se tiene el caso de La Molina. Roberto Vásquez, un vecino de la urbanización La Planicie, asegura que “mucho de ello [la incidencia de delincuencia] ha tenido que ver con el aumento de seguridad y la colocación de rejas” (El Comercio 2014).

En general, esta justificación gira en torno a la seguridad. Así mismo es justificado en tanto las rejas, en la praxis, muestran eficacia para dicho objetivo. Los testimonios de 3 personas de diferentes zonas (Surco, San Borja y La Planicie, en La Molina) confirman ello al considerar la reducción de índices de delincuencia posteriores a la instalación de las rejas. Así mismo, se evidencia que ello tiene como consecuencia directa frenar el tránsito vehicular generado ya sea por taxistas que exceden la velocidad límite y generan accidentes por ello, o personas que ingresan con fines delictivos. Como nota de observación a esto que se usará posteriormente, cabe mencionar que las personas que brindaron los testimonios forman parte de las zonas de Lima que presentan y congregan personas con un nivel socio-económico medio-alto.

La posición presentada líneas atrás presenta argumentos fundamentados en torno a la seguridad. Considero que ese aspecto es muy importante para el desarrollo adecuado de una sociedad. Sin embargo, dicha instalación de rejas, según como se viene desarrollando actualmente, conlleva de forma indirecta a otras situaciones que se contraponen a dicho desarrollo adecuado por el cual se llevó a cabo la instalación de estas. Por un lado, estas rejas son instaladas en vías, calles, veredas, pasajes, entre otros ingresos: estos son englobados dentro de lo denominado “espacios públicos”. Ricart menciona que el espacio público es definido por los conceptos de dominio público, el uso social colectivo y la multifuncionalidad, y que dichos conceptos conllevan a caracterizar al espacio público por su accesibilidad dado que ello lo convierte en un factor de centralidad (2013: 24). Esto se vuelve trascendental en tanto las rejas implican, por el contrario de lo que implica un espacio público, una limitación del mismo únicamente para los residentes de la zona, además que limita el acceso de los ajenos a la misma.

Así mismo, Ricart define, dentro de la dimensión social del espacio público, entre otras, como ya se mencionó, la noción de accesibilidad, relaciones entre espacio y sociedad, y dominio público y esfera pública (2013: 24). Sin embargo, el uso de las rejas vulnera dichas definiciones englobadas por la dimensión social de los espacios públicos. Por un lado, dada la condición de ilegalidad de estas (“Unas 1.500 rejas, aproximadamente, hay en Lima. Entre el 93% y 95% fueron instaladas sin autorización” (El Comercio 2016), las rejas instaladas sin autorización incumplen las diversas reglamentaciones y características que estas deben, como, por ejemplo, la presencia de un portero en ellas para permitir el acceso a personas y diferentes entidades sin limitaciones. Sin embargo, tal como menciona el comandante César García, miembro de la dirección de prevención de incendios del Cuerpo de Bomberos del Perú, “La mayoría de veces nadie tiene la llave y no sabemos cómo entrar. Damos vueltas para adivinar cuál es la reja disponible, mientras el fuego avanza. Nos hemos encontrado, incluso, con rejas que han sido soldadas para impedir que alguien las abra” (El Comercio 2016). Por otro lado, respecto a las relaciones entre espacio y sociedad, ello es un concepto pragmático al igual que el dominio público y esfera pública. Esto es, por ejemplo, la función que inherentemente llega a tener ciertos espacios públicos, como parques, para aglomerar personas de diferentes zonas y realizar actividades culturales, sociales, políticas, entre otras. Frente a ello, la instalación de rejas evita y limita dicha realización de actividades como esas.

Por otro lado, es importante hacer mención del fuerte sentimiento de pertenencia que genera la vivencia en ciertas zonas y que una persona, como residente de la misma, tiene la facultad de limitar el uso de sus espacios, aun cuando estos son públicos, a ajenos a dichas zonas. Bensús

cita lo mencionado por una vecina del distrito de Miraflores: “Los residentes de la zona del parque Salazar hemos pasado una noche más en blanco gracias al desorden creado por clientes de Larcomar, quienes en estado etílico y extasiados salen a las calles de Miraflores a buscar taxis; ellos están ebrios, son personas de San Isidro, La Molina, Lince, La Victoria, etcétera” (2012: 98). Esta cita se vuelve trascendental para el punto mencionado en tanto vincula el desorden a personas que residen en un distrito diferente al de la vecina entrevistada. Así mismo, y tal como lo menciona Bensús en un análisis de dicho testimonio, ello “debe entenderse como una reivindicación de espacios que consideran suyos y que son tomados y utilizados por ciudadanos metropolitanos, quienes, se infiere, tendrían menos derecho a los espacios mirafloresinos”. Es decir, lo esperado por los vecinos de Miraflores es la restricción del acceso de personas no-mirafloresinas más que un mayor orden de las mismas dentro de zonas mirafloresinas. Esta restricción se vio legitimada por la Municipalidad de Miraflores al darse el enrejado del *skatepark* de Miraflores ubicado en el malecón del mismo, en el cual “se pretendía cobrar ingreso y donde se buscaba dar preferencia a los *skaters* mirafloresinos argumentando que los de otros distritos llegaban con malas costumbres. Finalmente, se desistió del plan de cobrar y empadronar a los usuarios” (Bensús 2012: 100). El caso de este enrejado ya evidencia de forma más clara cómo el reclamo de vecinos por respetar su espacio para ellos mismos se ve legitimada por la misma gestión, quién ya restringe el uso de los espacios públicos por ajenos a ella mediante el empadronamiento de mirafloresinos para su acceso preferencial y el cobro de ingreso.

Finalmente, respecto a esta segunda parte del trabajo, es importante hacer mención de lo mencionado por Martuccelli: “El espacio es lo que define a la ciudad, lo que articula a los ciudadanos” (TV Perú 2014). Respecto a esto, la articulación que un espacio público ha de permitir se verá restringida por la instalación de rejas. Así mismo, dentro de los parques, la importancia de estos, como ya se mencionó, se da en tanto estos sean accesibles. Bajo estos parámetros, la instalación de rejas se ve desacreditada. Sin embargo, no se puede dejar de lado la seguridad por la cual los residentes de una zona requieren de ello. Aquí surge una cuestión muy importante: Si no se puede instalar rejas, ¿Cómo hacer frente a la inseguridad dentro de nuestros espacios? Antes de seguir con la última parte de este trabajo, es importante responder ello. Considero dos soluciones frente a ello. Por un lado, la instalación de rejas para fines de seguridad es avalada mediante autorización por parte de la Municipalidad Metropolitana de Lima y, para ello, dicha reja debe cumplir ciertos parámetros como permitir acceso a las personas, colocar carteles de libre tránsito peatonal, presencia de un portero con las llaves para

abrir la misma, etc. El problema y a lo que me opongo en este trabajo es cuando las mencionadas rejas se instalan sin tomar en cuenta dichos parámetros y sin ser autorizadas por la gestión correspondiente, perdiendo el fin por el cual se instalaron: la seguridad. Por otro lado, apoyo lo mencionado por Martuccelli: “La seguridad en un espacio público no se da con vigilantes, se da utilizándolo y con una correcta iluminación; así las rejas se vuelven innecesarias” (TV Perú 2014).

Con todo lo anterior presentado es que afirmo mi posición frente a la privatización de los espacios públicos realizados: esta, cuando se ejecuta en forma de enrejamiento de espacios públicos, afecta a dicho espacio. Y esto no solo por el espacio que delimita, sino porque, además de ello, también afecta a los mismos residentes y su desarrollo social. Para ello, mostré la inconstitucionalidad de ella, con la cual se define dicha privatización como ilegal o informal, según el caso. Así mismo, se presentó que esta privatización, en tanto se fundamenta en el argumento de la búsqueda de seguridad, legítima, ya sea en el largo o corto plazo, dichos espacios como espacios restringidos, inaccesibles para ajenos a ella.

Finalmente, como ya lo mencioné en la segunda parte, no es prudente generar oposición a alguna tendencia (para el caso de este trabajo, la instalación de rejas) sin mostrar otras soluciones u opciones a seguir. Así como tampoco es prudente solucionar solo las consecuencias del problema y dejar del lado el problema real. Todo, se puede decir, parte de la ideología de inseguridad instalada en los limeños. Mas ello no debe sonar extraño debido a los altos niveles de delincuencia que existe actualmente.

BIBLIOGRAFÍA:

BENSÚS, Viktor

- 2012 “Ideología de la inseguridad y segregación en el espacio público en Lima Metropolitana: caso de la gestión 2007-2010 en Miraflores”. *Debates en Sociología*. Lima, Volumen 37, pp. 77 - 108. Consulta: 14 de Abr. de 17
- <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/debatesensociologia/article/view/3935/3909>

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

- 1993 Artículo 2 [Título 1, Capítulo 1]. Consulta: 15 de Abr. de 17
- <http://portal.jne.gob.pe/informacionlegal/Constitucion%20y%20Leyes1/CONSTITUCION%20POLITICA%20DEL%20PERU.pdf>

El Comercio

- 2014 “Rejas en los distritos de Lima: a favor y en contra” El Comercio. Lima, 18 de febrero del 2014. Consulta: 11 de Mayo de 2017.
- <http://elcomercio.pe/sociedad/lima/rejas-distritos-lima-favor-y-contra-noticia-1710769>
- 2016 “Calles enrejadas e invadidas impiden atender 30% de incendios”. El Comercio. Lima, 29 de diciembre del 2016. Consulta: 08 de Junio de 2017.
- <http://archivo.elcomercio.pe/amp/sociedad/lima/calles-enrejadas-invadidas-impiden-atender-30-incendios-noticia-1956803>

DEFENSORÍA DEL PUEBLO

- 2004 *LIBERTAD DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD CIUDADANA: Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana [INFORME DEFENSORIAL No 81]*. Lima. Consulta: 15 de Abr. de 17.
- http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe_81.zip

DÍAZ-ALBERTINI, Javier

2012 “La privatización del espacio público en una ciudad sub-institucionalizada”. Ponencia presentada en *I Conferencia Anual del Consorcio de Universidades: Investigación para el Crecimiento y Desarrollo Inclusivo en el Perú*. Consorcio de Universidades. Lima, 16 y 17 de octubre de 2013. Consulta: 14 de Abr. de 2017

<http://conferencia2013.consorcio.edu.pe/wp-content/uploads/2014/09/4.-Diaz-Albertini.pdf>

LIMA CÓMO VAMOS

2014 *Encuesta Lima Cómo Vamos: Quinto informe de percepción sobre calidad de vida*. Consulta: 14 de Abr. de 2017.

<http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2015/01/EncuestaLimaComoVamos2014.pdf>

Municipalidad de Lima

1994 Ordenanza No 059, *Ordenanza Reglamentaria de la interferencia de vías en la provincia de Lima*. Lima, 11 de Abril de 1994. Consulta: 11 de Mayo de 2017.

<http://www.munlima.gob.pe/images/descargas/gobierno-abierto/transparencia/mml/planeamiento-y-organizacion/normas-legales-tupa/02-Gerencia-de-Transporte-Urbano/1.-%20Ordenanza%20Municipal%20059.doc>

2004 Ordenanza No 069, *Ordenanza que regula el uso de elementos de seguridad que resguardan el derecho a la vida, integridad física, libre tránsito y propiedad privada*. Lima, 09 de setiembre del 2004. Consulta: 11 de Mayo de 2017.

<http://www.munlima.gob.pe/images/descargas/gobierno-abierto/transparencia/mml/planeamiento-y-organizacion/normas-legales-tupa/02-Gerencia-de-Transporte-Urbano/26.-%20Ordenanza%20690.pdf>

RICART, Nuria y Antoni Remesar

2013 “Reflexiones sobre el espacio público”. *On the w@terfront* (En línea). Número 25, pp. 5 – 35. Consulta: 14 de Abr. de 2017.

<http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/263776/351265>

TV Perú Televisión Peruana

2014 “Qué es el Espacio Público cap1”. Lima: Umbrales.

<https://www.youtube.com/watch?v=sx1x5nij0SU>