

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LIII, Nº 209, otoño 2021

Págs. 701-720

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.209.06>

CC BY-NC-ND



El impacto de las infraestructuras de movilidad vertical en la calidad de vida de las personas mayores: Pamplona como estudio de caso

Carolina MONTORO-GURICH⁽¹⁾Camila MORENO-TAPIA⁽²⁾⁽¹⁾Profesora titular de Geografía. Universidad de Navarra⁽²⁾Doctoranda. Universidad de Navarra

RESUMEN: El paradigma del envejecimiento activo reivindica la atención a una creciente población longeva. A colación del mismo, el movimiento de las “ciudades amigables con los mayores” busca optimizar el uso de los espacios urbanos para mejorar la calidad de vida según se envejece. Este trabajo tiene como objetivo analizar el impacto de las infraestructuras de movilidad vertical en la calidad de vida de las personas mayores que residen en barrios con desniveles topográficos. La metodología es cualitativa y consiste en un estudio de caso de la ciudad de Pamplona (España). Los datos se han obtenido a través de entrevistas en profundidad y grupos focales. Los resultados principales son que las IMUV mejoran la accesibilidad de personas con movilidad reducida, potencian la permeabilidad urbana y, generan cambios positivos en el tejido y los usos urbanos.

PALABRAS CLAVE: Población mayor 64 años; Ciudades amigables; Infraestructuras de movilidad urbana vertical (IMUV); Calidad de vida.

Recibido: 31.08.2020; Revisado: 29.1.2021

Correo electrónico: cmontoro@unav.es; N^o ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7788-0240>;Correo electrónico: cmoreno.4@alumni.unav.es; N^a ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9826-9424>

Las autoras agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Este trabajo se inscribe en el proyecto coordinado luso-español titulado: «Ser mayor y vivir en un barrio con barreras topográficas en España y Portugal. Las infraestructuras de movilidad urbana vertical como elementos integradores e inclusivos para los ancianos (MOVE-AGED)». Ha sido financiado por la Fundación General CSIC (FGCSIC), el Centro Internacional sobre el Envejecimiento (0348_CIE_6_E POCTEP) y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Las autoras dan las gracias a las personas que aceptaron ser entrevistadas y compartir sus experiencias.

The impact of infrastructures for vertical mobility in the quality of life of elderly people: the case study of Pamplona.

ABSTRACT: The paradigm of active aging requires the attention to an increasingly elder population. Regarding this, “age-friendly cities” seek to optimize the use of urban spaces in order to improve the quality of life for ageing population. This work is part of a project that analyzes the impact of vertical mobility infrastructures on the daily life of the elderly living in neighborhoods with topographic slopes. The project employs a qualitative methodology and consists of a case-study of the city of Pamplona (Spain). The data was obtained through in-depth interviews and focus groups. The main results show that vertical urban mobility infrastructures improve the accessibility of people with reduced mobility, enhance urban permeability and generate positive changes in both urban fabric and uses.

KEY WORDS: Population older than 64 years; Age-friendly cities; Vertical urban mobility infrastructure (VUMI); Quality of life.

1. Introducción

Las sociedades contemporáneas se caracterizan por el envejecimiento demográfico, producido por el aumento significativo de personas que llegan a edades avanzadas y que suponen, ante el escaso tamaño de cohortes de edades jóvenes, una proporción creciente. El envejecimiento demográfico es global, es decir, afecta a las poblaciones de todo el mundo. Refleja la modernización de las sociedades, el éxito en la reducción de la mortalidad y la concentración de esta en edades cada vez más altas (KELLER & KALACHE, 1997; PÉREZ DÍAZ & ABELLÁN GARCÍA, 2018). Este proceso social coexiste con el desarrollo vital que cada individuo experimenta, caracterizado por una pérdida gradual (o abrupta) de las capacidades y un aumento de las limitaciones que le puede llevar a la dependencia y, finalmente, a la muerte. Sin embargo, el envejecimiento personal puede ser también “exitoso”, cuando además de presentarse deterioros se observan ganancias y aprendizajes y se promueven iniciativas que faciliten una sociedad inclusiva, en concreto para las personas mayores, y con la mejor calidad de vida posible (ROJO-PÉREZ & FERNÁNDEZ-MAYORALAS, 2018). Por tanto, el envejecimiento exitoso está garantizado siempre y cuando existan las condiciones que permitan un equilibrio constante en la interrelación de esferas vitales como la salud, la actividad y la implicación social (FERNÁNDEZ-MAYORALAS & al., 2018a).

Esta aproximación en positivo es característica del paradigma de envejecimiento activo promovido por la Organización Mundial de la Salud (OMS), que ya en 2002 señalaba

la necesidad de optimizar las oportunidades de salud, participación, seguridad y aprendizaje de las personas con el fin de mejorar su calidad de vida a medida que envejecen (NACIONES UNIDAS, 2002; OMS, 2002; ILC-BR, 2015). Es interesante señalar que, además de unos objetivos ligados a salud, se destacan otros sociales, asociados a la autonomía, la independencia y la movilidad personal.

La calidad de vida es un tema de estudio relativamente nuevo que, a falta de una definición oficial, se adapta a las propuestas dependientes de la disciplina desde la que se aborda. La conceptualización de la calidad de vida no cuenta con límites bien definidos, puesto que este término se relaciona con una amplia gama de componentes de la cotidianidad de los individuos, convirtiéndose en una idea amplia y multidimensional (FERNÁNDEZ-BALLESTEROS, 2011). CUMMINS & al. (1998) presentan una propuesta precisa que concibe la calidad de vida como un constructo universal compuesto por dos dominios: uno objetivo, que abarca las medidas culturalmente aceptadas por una comunidad como bienestar, y otro subjetivo, que se refiere a la satisfacción individual con las diferentes dimensiones que subyacen dentro del plano objetivo. La operacionalización de la calidad de vida en la población mayor exige el uso de instrumentos de medida en función del enfoque empleado. En el caso de un enfoque objetivo de la calidad de vida se tienen en cuenta características del individuo y su entorno que sean fácilmente cuantificables y no se vean influenciadas por la percepción humana (INTERNATIONAL WELLBEING GROUP, 2013). Desde otra perspectiva, el enfoque subjetivo demanda el uso de indicadores mucho más amplios, basados en un sistema de nivel de satisfacción,

con aspectos como el bienestar, la felicidad o la apreciación de la calidad de vida.

Otra característica importante de esta propuesta es que, al incluir tanto dominios objetivos como subjetivos, favorece la participación activa del individuo en la valoración de su calidad de vida, lo que se traduce en un análisis mucho más adecuado de la realidad de los adultos mayores. Según DIENER & MARK (1999), limitar la atención a datos objetivos supone una pérdida considerable de información, ya que las evaluaciones subjetivas permiten determinar qué aspectos vitales son los que tienen verdadera relevancia para el desarrollo de su día a día. En este sentido, las medidas de bienestar objetivo y la satisfacción subjetiva valoradas por la población mayor de España se inscriben en cinco esferas vitales: salud, familia, recursos económicos, red social, así como ocio y tiempo libre (ROJO-PÉREZ & FERNÁNDEZ-MAYORALAS, 2011).

Por otro lado, a colación del paradigma de envejecimiento activo, el movimiento de “ciudades amigables con los mayores” busca optimizar el uso de los espacios urbanos para mejorar la calidad de vida conforme se envejece. Las ciudades pueden definirse como entornos que buscan establecer un vínculo entre espacio público y privado de tal manera que no se pasen por alto las capacidades y necesidades físicas y sociales de todos sus habitantes, promoviendo una convivencia inclusiva y segura para los sectores más vulnerables (GONYEA & HUDSON, 2015). El objetivo de estas ciudades es favorecer en ellos el desarrollo de una vida saludable, independiente y altamente participativa con su comunidad, por lo que sus políticas están encaminadas a minimizar al máximo los obstáculos para el desarrollo y continuidad de una vida activa en la medida de las posibilidades de cada individuo (ALLEY & al., 2007; FERNÁNDEZ-MAYORALAS & al., 2018; MENEZ & al., 2011).

Facilitar que las personas mayores ocupen su lugar dentro del espacio urbano sin obstáculos y con oportunidades de participar activamente en su vida social, más que un fin en sí mismo, es un instrumento para garantizar una calidad de vida a medio y largo plazo de todos sus habitantes. La eliminación de barreras favorece la movilidad de personas vulnerables independientemente de su edad; la seguridad en los barrios fomenta la participación e interacción entre vecinos y la economía local se ve favorecida por la diversificación de su clientela (OMS, 2007). Una ciudad amigable con los mayores también tiene impacto directo en el resto de sus habitantes. En este contexto, es importante conocer la opinión de las personas de edad más avanzada, tanto para hacer un diagnóstico de la ciudad en la que

habitan, como para allanar el camino hacia la creación de ciudades inclusivas y participativas (BEIER, 1997; FERNÁNDEZ DE LARRAINOA PALACIOS & al., 2014).

Moverse libremente por la ciudad permite a los ciudadanos desarrollarse personal y socialmente a través de las actividades que realizan. Es un factor clave para la independencia y la participación social; cuando la movilidad presenta dificultades, se puede llegar a la exclusión social de quien las sufre. El derecho a la movilidad de las personas se traduce, desde un punto de vista urbano, en que existan conexiones al trabajo, a los bienes y servicios necesarios, así como modos de transporte e infraestructuras adecuadas para el peatón (HERCE, 2009; MARTINS FERREIRA DA SILVA, 2017; STROHMEIER, 2016). El acceso a todos los lugares a escala de barrio o microaccesibilidad es especialmente difícil de conseguir y requiere una articulación cuidadosa de las vías y medios de transporte, así como una atención especial a las condiciones de peatonalización del espacio público (BAIARDI & ALVIM, 2014). Es necesario tener en cuenta los aspectos de seguridad, confort, atractivo y accesibilidad que pueden condicionar la utilización de las calles por las personas, si bien la accesibilidad es el elemento de carácter eminentemente físico que condiciona a los otros tres, de tipo más perceptual (TALAVERA-GARCÍA & al., 2014).

Para las personas mayores, el cumplir años está asociado, en muchos casos, a un incremento en los problemas de movilidad, tanto dentro como fuera del entorno doméstico. En línea con esta premisa, se debe entender que un espacio amigable no solo atañe al hogar, sino también a la calle, que debería permitir a sus habitantes desarrollar su identidad, formar lazos sociales y participar de su comunidad sin impedimentos (KWOK & NG, 2008; YUNG & al., 2016). Salir de casa se convierte para muchos mayores en todo un reto a la hora de cubrir sus necesidades básicas (ir de compras, al médico, etc.) y, también, para mantener relaciones sociales (visitar a la familia o quedar con amigos). Estas dificultades se agravan en ciudades donde la movilidad dentro del barrio o entre barrios es especialmente complicada por la existencia de barreras que impiden la continuidad del espacio urbano y lo hacen menos accesible (CLARKE & GALLAGHER, 2013).

Las barreras pueden ser naturales, como los ríos o los desniveles topográficos, o construidas como obstáculos urbanísticos y arquitectónicos. En concreto, un núcleo urbano con una orografía escarpada genera importantes desniveles entre sus diferentes calles y barrios que entorpecen e incluso impiden el acceso a

determinados emplazamientos. Estas realidades merman la calidad del espacio urbano y, por ende, la calidad de vida de los ciudadanos que lo ocupan. Los peatones son sensibles a la topografía, y más aún cuando se ven condicionados por limitaciones personales que afectan a la velocidad y distancia que pueden alcanzar (POZUETA, 2009). Las barreras urbanas provocan una exclusión territorial de determinados grupos de población, ya que impiden la movilidad hacia otros espacios urbanos y limitan sus espacios de vida cotidiana a su propia vivienda o institución de residencia (OLIVERA POLL, 2006:332). Las personas que más sienten la falta de accesibilidad pueden ser los mayores, las que tienen alguna discapacidad, los niños y las personas que empujan carritos o bicicletas y, los que necesitan transportar bultos. En el caso de las personas mayores, existe la preocupación por tener cada vez más dificultades conforme envejecen y/o aumentan sus limitaciones físicas para desplazarse por la ciudad (SWALLOW & al., 2018).

Una solución a ese problema puede ser la implantación de Infraestructuras de Movilidad Urbana Vertical (IMUV). Con este nombre se agrupan un conjunto de elementos mecánicos de uso público (a veces son de titularidad privada) destinados a ayudar a las personas a salvar las diferencias de cota existentes en los espacios urbanos. Estos mecanismos deben valorarse no solo en función de su eficacia para resolver los problemas de accesibilidad del lugar donde se localizan, sino también en función del impacto que su diseño tiene en el paisaje urbano (GONZÁLEZ-VARAS & CORONADO, 2019). Ascensores, escaleras y rampas mecánicas, funiculares y teleféricos conforman un sistema de transporte mecanizado que garantiza la accesibilidad de peatones (y también de ciclistas) y contrarresta el “efecto barrera” ocasionado por los cambios topográficos bruscos en el tejido urbano (VÁZQUEZ, 2010).

En el caso concreto de España, contamos con ejemplos de movilidad vertical centenaria, pero es en tiempos recientes cuando su desarrollo ha alcanzado cotas importantes. En las dos últimas décadas se han implementado más de 400 infraestructuras de movilidad urbana vertical en ciudades y pueblos para hacer de estos entornos más accesibles y cómodos. Su distribución geográfica es desigual, con mayor concentración en la costa respecto al interior y en el Norte del país con respecto al Sur. El País Vasco y Cataluña son los líderes en este tipo de movilidad urbana, con más del 80% del total de infraestructuras. Navarra se sitúa -junto con Andalucía- en el tercer puesto entre las

Comunidades Autónomas con más elementos de movilidad urbana vertical. Este tipo de elementos urbanos hacen posible el acceso a destinos de los barrios y ciudades en un tiempo razonable y sin los costes energéticos y ambientales que presenta la movilidad motorizada, lo que los convierte en interesantes desde el punto de vista de la movilidad sostenible (TODA ERASO, 2015).

Dado que las infraestructuras de movilidad urbana vertical en España son, mayoritariamente, una realidad reciente y novedosa, su papel en la conformación de ciudades inclusivas y sostenibles es un tema emergente, que apenas dispone de bibliografía. El análisis de estos elementos urbanos resulta interesante porque supone un retorno a la valoración del peatón como pieza clave del planeamiento urbanístico. En contraposición a la idea del automóvil y su circulación como eje del diseño de las ciudades, el peatón reivindica su lugar y sus necesidades en la ciudad, bien por ser usuarios principales del espacio público y gestores de las relaciones que ahí surgen; o bien por ser la alternativa ante la insostenibilidad de una vida urbana en torno al uso de automóviles (POZUETA, 2009). El impulso a la construcción de estas infraestructuras en España es una confirmación de este nuevo enfoque, por lo que su estudio es una oportunidad para entender y contribuir a las dinámicas entre las ciudades y sus habitantes.

Este trabajo se inscribe en el proyecto que, partiendo del análisis de los niveles de envejecimiento de las ciudades españolas y portuguesas, de sus dificultades topográficas y de la existencia de IMUV, ha estudiado el papel de las mismas como elementos facilitadores de la movilidad en y a través de los barrios. Además de la integración física en su entorno, también se ha planteado la importancia del uso de estas infraestructuras en la inclusión de las personas mayores en la toma de decisiones sobre el lugar que habitan. Para ello, primero se seleccionaron ciudades en los dos países y se acordó una metodología de tipo cuantitativo basada en la realización de aforos de las instalaciones por toda la población y, posteriormente, encuestas específicas dirigidas a los mayores, con el objetivo de conocer la utilización de las mismas. En concreto, en España fueron las ciudades de Vitoria, San Sebastián y Pamplona, que reúnen los requisitos precisos de contar con un buen número de IMUV y, formar parte de la Red de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores. Los resultados del trabajo de campo de esta primera parte de la investigación muestran que la utilización de estas infraestructuras es, por parte de los mayores, bastante amplia:

casi un 25% de los usuarios totales, un porcentaje claramente superior al peso demográfico que la población mayor de 64 años representa en los municipios. Además, si acotamos las observaciones a la población mayor “joven” (entre 65 y 80 años, con mejores condiciones de movilidad), encontramos que presentan las mayores cotas de uso de las IMUV en comparación con cualquier otro grupo de edad.

En segundo lugar, en la parte española de este proyecto se decidió abordar un estudio en profundidad de un caso urbano, el de Pamplona. Esta ciudad ocupa, a nivel nacional, el sexto lugar en el ranking de ciudades con 10 IMUV, por debajo de Barcelona (72 infraestructuras), Bilbao (29), Eibar (27), Santa Coloma de Gramanet (18) y Donostia-San Sebastián (18) (TODA ERASO, 2015). Las infraestructuras implantadas en Pamplona son recientes, ya que el primer ascensor se puso en marcha en 2004 y el último fue inaugurado en 2016. En todos los casos, la decisión sobre el tipo de IMUV ha respondido a un planteamiento de tipo técnico-político y no ha llevado aparejado un proceso de participación ciudadana (ALONSO PÉREZ & al., 2012).

Desde 2017, la ciudad pertenece oficialmente a la Red mundial de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores. La adhesión a esta Red es el eje del programa de implementación de medidas para personas mayores impulsado por el gobierno municipal. Ya en 2016 el Ayuntamiento pamplonés aprobó la “Declaración sobre los Derechos de las Personas Mayores de Pamplona”, diseñada por la Sociedad Navarra de Geriátrica y Gerontología, para:

“estimular el conocimiento, debate público, la toma de conciencia y la adopción de medidas que contribuyan a mejorar la situación de las personas en su proceso de envejecimiento” (AYTO. DE PAMPLONA, 2017).

Los miembros de la Red deben alcanzar sus objetivos con una metodología establecida en cuatro fases. Actualmente, Pamplona se halla en la etapa inicial, que consiste en la elaboración de un diagnóstico de la “amigabilidad” de la ciudad a través de la participación de personas mayores en grupos focales para establecer un Plan de acción trienal basado en los resultados y propuestas de dicho diagnóstico. En este sentido, la investigación aquí presentada enlaza directamente con la necesidad de escuchar a los usuarios de las infraestructuras urbanas de la ciudad, que ha empezado a hacerse recientemente por parte de la administración pública.

El objetivo de este estudio en profundidad es conocer cómo y con qué fines utilizan las personas mayores estas infraestructuras y, cuál es su percepción de estos elementos urbanísticos. Se busca ahondar en sus experiencias cotidianas en el tránsito por la ciudad, y conocer la manera en que expresan el (eventual) impacto que tienen las IMUV en su día a día. Los resultados de este estudio, abordado desde la perspectiva de la Geografía, se presentan en las próximas páginas. La tendencia a tratar al espacio como un mero contexto que no se ve afectado por las personas mayores que lo ocupan se arriesga a pasar por alto ciertas dinámicas definitorias de los problemas y ventajas de una ciudad. A medio camino entre el Urbanismo y la Gerontología –en lo que a esta cuestión concierne– la Geografía presta atención a los matices existentes en la relación entre el espacio y sus habitantes (ANDREWS & al., 2007). La importancia que la Geografía da a esta interacción brinda una visión más global y, por tanto, apta para la elaboración de un diagnóstico integral del papel de las infraestructuras de movilidad urbana vertical en el proceso del envejecimiento activo de una población.

2. Metodología

Tal como se señalaba en la introducción, dado que la literatura existente sobre las IMUV es escasa y, además, se centra en analizar las distintas soluciones técnicas para solventar problemas de movilidad o la transformación de los paisajes urbanos, se ha optado por una aproximación de tipo cualitativo para obtener información sobre las opiniones de los mayores acerca del papel de estas infraestructuras para facilitar su movilidad en la ciudad y, en último término, su calidad de vida en la misma. Esta metodología es más flexible que la basada en datos estadísticos y se centra en las palabras y las acciones descritas por las personas entrevistadas, lo que permite ampliar la comprensión de la realidad (RUIZ OLABUÉNAGA, 2012; AMÉZCUA & GÁLVEZ TORO, 2002).

Las experiencias de las personas mayores se han recogido a partir de entrevistas en profundidad y grupos focales. Para ello se diseñó un guion semiestructurado centrado en la calidad de vida de los individuos en relación con el hábitat urbano, introduciendo como elemento específico la existencia y utilización de IMUV. El eje de este guion es conocer cómo era su vida en el barrio (vecindario) y en la ciudad en su conjunto antes y después de la implantación de las IMUV. Se recaba información sobre las características

sociodemográficas de cada sujeto (sexo, edad, estado civil, situación de convivencia en el hogar, nivel formativo) y sobre las dimensiones individuales de calidad de vida (VERDUGO & al., 2007): (a) autonomía personal para la movilidad en la ciudad (como vía para el desarrollo personal y la expresión de la autodeterminación); (b) red de relaciones interpersonales (familia nuclear y extensa, amigos, vecinos..., para conocer las relaciones familiares y sociales); (c) actividades de ocio (físico, pasivo, cultural, social); (d) percepción como ciudadano (mismos derechos que las demás personas, atención por parte de las autoridades públicas) que, junto a los dos anteriores atienden a aspectos de la dimensión de integración social; (e) bienestar material (recursos económicos, propiedad de la vivienda); (f) emocional (satisfacción con la vida); y (g) físico (estado de salud).

La muestra está constituida por 21 personas de nacionalidad y origen español, 11 hombres y 10 mujeres, que han participado en uno de los 4 grupos focales o las 5 entrevistas en profundidad. En cuanto a las edades, 14 personas tienen menos de 80 años, y 7 tienen 80 o más años. Interesaba conocer las percepciones no solo de los mayores "jóvenes" sino también de los ancianos a partir de 80 años, por cuanto a partir de esta edad aumenta significativamente la probabilidad de convertirse en dependientes y requerir servicios cercanos a los lugares donde viven (PONS IZQUIERDO & MONTORO, 2020). Son de diferentes estratos socio-económicos, residen en varios barrios de la ciudad y no presentan alteraciones cognitivas.

El proceso de recogida de la información se inició con la realización de dos entrevistas en profundidad en junio de 2019, que permitieron validar el formato del cuestionario y ajustar la secuencia lógica de los contenidos, así como estimar la duración de los diálogos siguientes. El resto de encuentros se realizaron en octubre de 2019.

Gracias a las entrevistas piloto, se comprobó que, para obtener un discurso elaborado por parte de las personas mayores, así como suficiente contexto vital y familiar, era necesario disponer de un espacio y un tiempo sin presiones, y que fuera amigable para con ellas; abordar a las personas por la calle hacía que se sintieran inseguras o desconfiadas, y que adujeran quehaceres y obligaciones que no les permitían mantener un diálogo largo ni querer concertar una cita. Por ello, para el desarrollo de las demás entrevistas y grupos de focales se planteó una estrategia de aproximación al entorno natural, de vivienda y de esparcimiento,

de la población seleccionada. Se contactó con varias asociaciones y club de jubilados de la ciudad para solicitar su colaboración y el uso de sus locales para las entrevistas. La selección de los participantes fue aleatoria. Normalmente, tras una primera aproximación positiva en la que se comprobaba que se trataba de una persona jubilada, funcionaba la 'bola de nieve', porque la persona o personas entrevistadas facilitaban la entrada a otra u otras que frecuentaban los clubes.

La captación de mayores en los clubes de jubilados o sus cercanías implica un sesgo positivo en el sentido de contar con personas que llevan una vida activa, que frecuentan espacios sociales de esparcimiento y con unas condiciones de salud relativamente buenas. En otras palabras, y como luego se comprobó en las entrevistas, se trata de individuos que tienen un alto grado de autonomía, aunque hay varios casos que necesitan algún tipo de ayuda para favorecer su movilidad (andador, bastón, subir en ascensor o la ayuda de otra persona). Todas estas características convenían para el objetivo buscado de conocer la percepción de las personas mayores sobre los IMUV como elementos favorecedores de su integración en la ciudad.

En concreto, las entrevistas piloto fueron realizadas en el Club de Jubilados del barrio de Etxabakoitz y, las demás se realizaron contando con la colaboración de la Asociación de Jubilados y Pensionistas Iturrama (con sede en unos locales del Ayuntamiento de Pamplona) y, de la Asociación de Jubilados de La Milagrosa (ubicada en el Centro de Mayores Larrabide de Fundación Caja Navarra). Todos estos centros están situados en barrios que disponen de alguna o varias IMUV (ver FIG. 1 y FIG. 2). El barrio de Etxabakoitz cuenta con dos ascensores ubicados en distintos puntos del mismo (numerados como 8 y 10); el barrio de La Milagrosa, con dos ascensores (3 y 7); en el barrio de Iturrama hay un ascensor (en el límite con el de La Milagrosa, numerado como 2) y dos rampas (en el límite con el barrio de Azpilagaña, punto 11). Ello no obstante, cabe aclarar que los entrevistados eran preguntados por todas las IMUV de la ciudad, por lo que en los discursos se dispone de percepciones y valoraciones sobre las infraestructuras cercanas a sus casas y, también, por las que no eran empleadas con tanta frecuencia por estar ubicadas a mayor distancia.

Las entrevistadoras, miembros del equipo, se identificaban como tal y explicaban previamente los objetivos del proyecto, recabando el permiso para hacer la labor de campo y, grabar las sesiones. También se aseguraba el anonimato de los

entrevistados, cuyas opiniones y aseveraciones han sido empleadas con fines analíticos, y en ningún momento se aporta detalles que permitan su identificación concreta.

Las entrevistas y los grupos focales fueron grabados en soporte digital y transcritos a continuación, salvaguardando la forma de hablar y las expresiones coloquiales empleadas por las personas. También se transcribió el ambiente en el que se desarrollaron, con las interrupciones y los sonidos expresivos (cuando se produjeron), tales como risas, interjecciones o bufidos empleados por las personas entrevistadas para enfatizar algún hecho. Además, se aplicó en el momento de recogida de la información el criterio de triangulación de investigador, revisándose las observaciones individuales de las investigadoras reduciéndose el sesgo potencial que pudiera provenir de una sola persona.

El tratamiento de las respuestas obtenidas en las entrevistas y grupos focales se ha llevado a cabo de acuerdo con las operaciones analíticas descritas por STRAUSS & CORBIN (1990). La lectura repetida y concienzuda de las transcripciones permitió localizar patrones en los discursos que fueron transformados en categorías significativas y temas. De ahí se establecieron relaciones entre los discursos por inducción analítica, enfatizando la lógica subyacente y eliminando los datos puntuales para obtener una panorámica sobre la calidad de vida de las personas mayores en Pamplona y el papel de las IMUV en esta cuestión. Finalmente, como táctica de validación del análisis realizado, se discutieron los resultados con otros miembros del equipo y con colegas en la universidad.

3. Resultados

La presentación de los resultados se inicia con la contextualización sobre la percepción de salud y calidad de vida de los mayores en la ciudad de Pamplona, el lugar donde se desarrolla la investigación, por cuanto las percepciones sobre la calidad de vida de las personas no son ajenas a sus historias personales ni a sus condiciones geográficas, ambientales, socio-económicas, etc., sino que están íntimamente relacionadas con sus determinantes sociales (OMS, 2007). A continuación, se exponen los resultados sobre movilidad de las personas mayores en la ciudad y, finalmente, los relativos a los efectos derivados de la existencia y utilización de las IMUV en la calidad de vida de las personas mayores.

3.1. Percepción de salud y calidad de vida en la ciudad de Pamplona

Las personas mayores entrevistadas coinciden, de forma bastante unánime, en que se encuentran bien de salud, aun reconociendo los achaques y las dificultades. También consideran que un año antes estaban mejor, pero se mantienen estables, precisamente porque procuran mantenerse activos. Esta es una constante en todos los discursos: se es muy consciente de la necesidad de cuidarse, y esta percepción incide en todas las actividades diarias, ya sean 'necesarias' (como ir a comprar) o asociadas al ocio (como salir de paseo).

"Es una ciudad pequeña, hay muchos senderos y caminos, se puede ir andando a todas partes... y es recomendable [hacerlo]..." (T, hombre, <80, Iturrama)

"...no haciendo mucho recorrido, yo me manejo bien, aunque al monte ya no subo. Ir a[el centro de] Pamplona, si no llega justo el autobús, voy andando por la Vuelta del Castillo y en 15 minutos estoy donde quiero. Es un 'paseico'..." (P, hombre, <80, Iturrama)

"Pamplona es una ciudad cómoda para hacer desplazamientos. (...) Me gusta andar, y paseo al perro." (T, hombre, <80, La Milagrosa)

Por otro lado, estos mayores viven en barrios asentados, con un desarrollo urbanístico maduro, aunque con importantes diferencias en sus características topográficas, morfología y grado de conexión con el centro de la ciudad (FIG. 1). Iturrama es de los tres el más moderno, comenzó a edificarse en la década de los 60 del siglo XX, tiene un mejor urbanismo y mayor calidad en las construcciones y, salvo en sus límites, no presenta desniveles significativos; barrio de estudiantes, por su cercanía a las universidades, y de personas con un nivel socio-económico medio, o medio-alto. La Milagrosa es el más antiguo, empezó su desarrollo a finales del siglo XIX; tiene calles estrechas y construcciones claramente más humildes, y exhibe cuestras, escaleras y desniveles significativos dentro del viario. Se trata de un barrio de trabajadores con importante presencia de personas inmigrantes, los más ancianos de origen navarro y español y los más jóvenes, de procedencia internacional. Azpilagaña, ubicado entre los dos citados por su extremo sur, cuenta con calles antiguas que comparten las características de la Milagrosa y otras relativamente nuevas, de construcciones recientes, que enlazan con lo representativo de Iturrama,

también en cuanto a los perfiles sociales y económicos. Finalmente, Etxabakoitz -absorbido por Pamplona a mediados del siglo XX- es un barrio de trabajadores, con un perfil socio-económico medio-bajo o bajo, que cuenta con un importante contingente de población mayor de origen navarro y español y que ha recibido en los últimos años un importante volumen de personas inmigrantes de orígenes internacionales. Presenta desniveles acusados entre la zona antigua y la construida a finales de los años 90 del siglo XX, que se sitúa en el mismo nivel topográfico que el municipio más cercano (Barañain), y carece de unidad interna, al estar unas zonas de casas separadas de otras por terrenos sin construir o con industrias. Además, y a diferencia de los otros, se sitúa lejos del centro y

La FIG. 1 muestra las pendientes de las calles de Pamplona en porcentajes. Refleja con claridad la existencia de unos barrios en los que las pendientes elevadas son perimetrales, como es el caso de Iturrama o San Juan, y otros en los que también son interiores, al menos en una parte significativa de los mismos, como Milagrosa-Arrosadía o Azpilagaña. La localización de las IMUV, por tanto, responde a la necesidad de salvar los desniveles, que en estos dos barrios se manifiesta en una alta concentración de infraestructuras. Por otro lado, la FIG. 2 refleja el perfil demográfico de envejecimiento en la ciudad, poniendo de relieve la concentración del mismo en áreas como Iturrama o San Juan, de lo que se puede deducir que la localización de las IMUV responde a una necesidad de la población en general, más que a la de las personas mayores en particular.

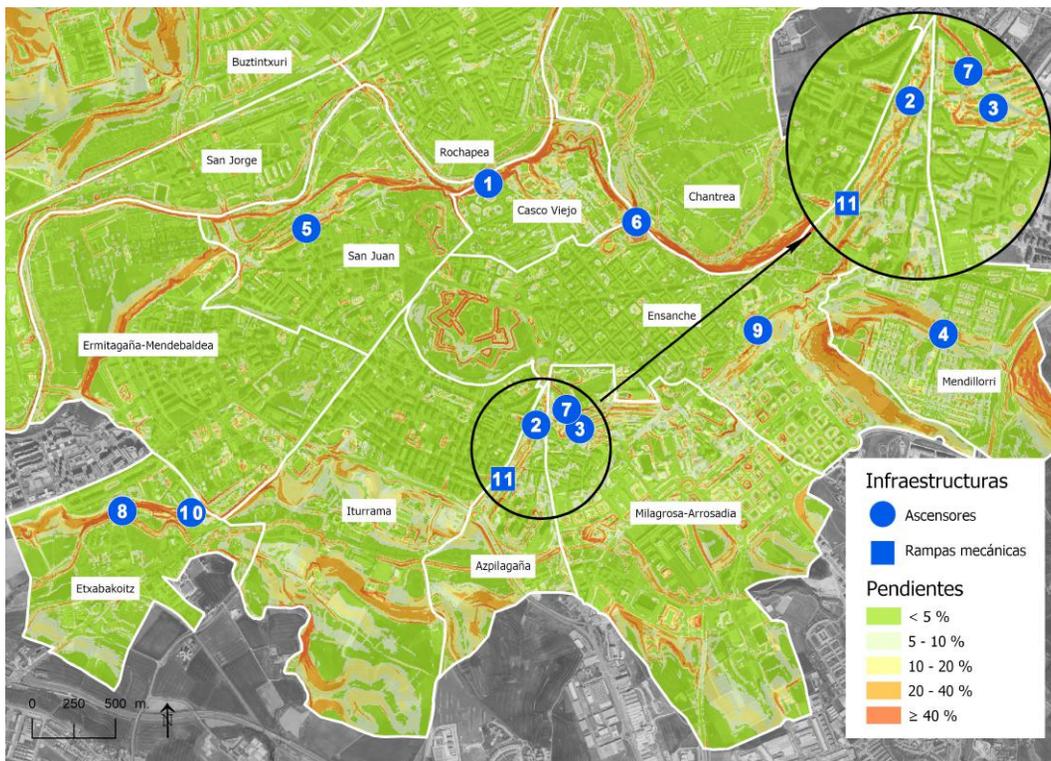


FIG. 1/ Características topográficas y localización de IMUV en los barrios de Pamplona

Fuente: Elaboración propia.

no está (tan) bien comunicado. Las características urbanas de los barrios y el perfil socio-demográfico de quienes habitan en ellos dibujan un desigual panorama de vulnerabilidad social de las personas mayores.

Las características socio-económicas y de origen geográfico de los habitantes de estos barrios se detectan fácilmente en las personas entrevistadas cuando hacen referencia a la profesión u ocupación que tenían antes

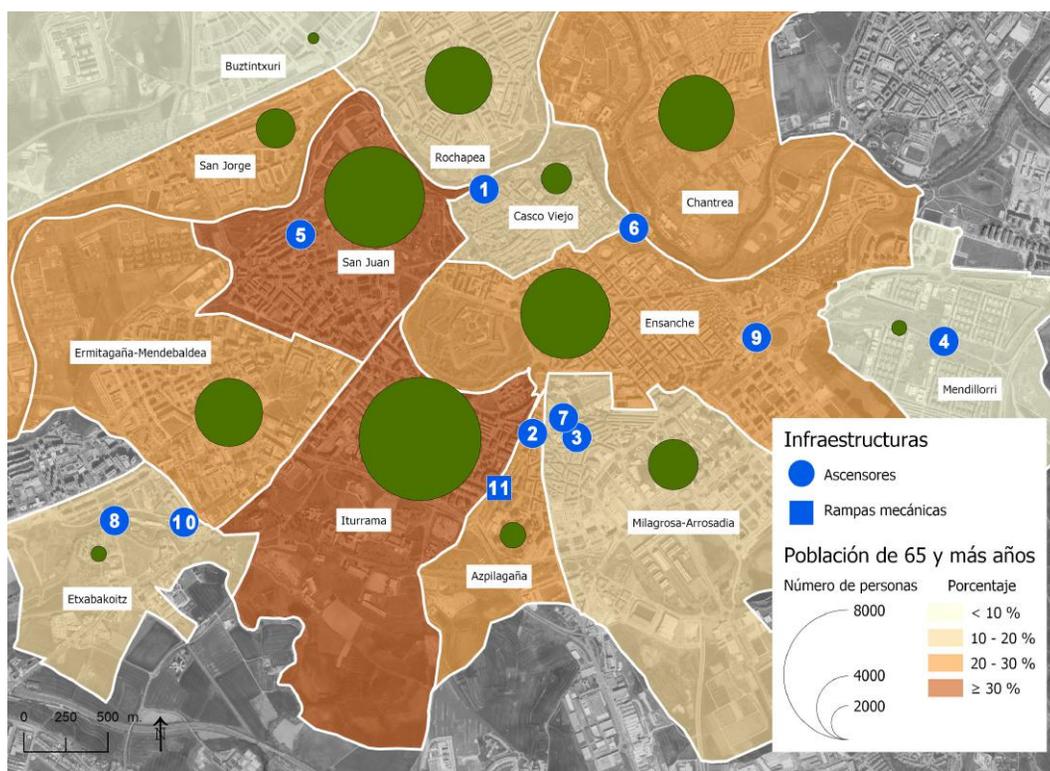


FIG. 2/ Volumen y porcentaje de población de 65 y más años en los barrios de Pamplona

Fuente: Elaboración propia

de jubilarse y, al lugar de donde son originarios. Una mayoría significativa llegaron a Pamplona hace muchos años (de 30 a 50), procedentes de pueblos de Navarra y de otras comunidades españolas, como Extremadura, Andalucía, La Rioja o Aragón. Aquí han desarrollado el grueso de su trayectoria laboral y, sobre todo, han visto crecer a sus familias. Por eso, vivan con su cónyuge (la situación de convivencia más frecuente), solos o con un hijo/a divorciado/a, tienen su propia casa y cuentan con una red familiar importante, que abarca hijos, nietos, y también hermanos y sus respectivas familias.

"Yo cuento con mi hijo. Vivo con mi hijo, y tenemos dos gemelas, que cuando le tocan (está separado) una semana están con la madre y otra con nosotros." (MC, mujer, <80, La Milagrosa)

"Vivo con mi marido. Y tengo nieta todos los días a comer..." (P, mujer, <80, Iturrama)

"Estoy casado en segundas nupcias. No tuve hijos en mi primer matrimonio, pero mi mujer tiene 5 del suyo, con los que tenemos buenas relaciones. Y sobreviven 5 de mis hermanos, aunque ya fallecieron 2." (T, hombre, <80, La Milagrosa)

Por otro lado, aunque todas las personas entrevistadas cuentan con algún tipo de pensión, ya sea de jubilación o por viudedad, el tema de la solvencia económica está muy presente en sus conversaciones. El precio de las cosas, el coste de mantener su vivienda, el acceso a ciertos servicios..., son cuestiones que les preocupan y que inciden en el tipo de actividades de ocio que desarrollan. Por ejemplo, una mayoría ha dejado de asistir a actividades culturales (especialmente eventos deportivos) y solo acuden a espectáculos de forma esporádica porque considera que son costosos, independientemente del barrio en el que residen. Por este motivo, su tiempo de ocio lo dedican principalmente a pasear, visitar a la familia y, acudir al club de jubilados, donde desarrollan actividades tanto de tipo físico (clases de baile, gimnasia, etc.) como pasivo (jugar a las cartas, ver la televisión, charlar, etc.). En términos generales, las mujeres desarrollan un ocio marcado por la participación social como actividades en el club (clases de yoga, danza, etc.), cantar en un coro, etc., frente al ocio de los varones, menos participativos en actividades grupales. Estos señalan con mayor

frecuencia actividades que pueden desarrollar de forma individual, como leer la prensa o ver la televisión.

“Cine, conciertos, espectáculos, poco, menos de lo que debiera. (...) Me gusta, pero me cuesta... hombre, hay cosas interesantes que además son gratis, pero lo que hay de pago me parece que es bastante [caro]...” (T, hombre, <80, La Milagrosa)

“Pasear y jugar al mus. (M, hombre >80, La Milagrosa)” ...ya el deporte lo hemos dejado. Yo, deportes, veo si me gusta, por la televisión, pero ya no voy [al estadio de fútbol]... aquí [en el centro de mayores] lo que hacemos es ‘andareguar’, cuchichear...” (F, hombre, <80, La Milagrosa)

“Aquí, en el club, partidas con los amigos, tomar un café. Caminar...” (JL, hombre, <80, Iturrama). “... deportes, ver la televisión, nos cansamos viendo los deportes en la televisión” (P, hombre, <80 Iturrama). “... gimnasia, clases de costura, yoga, clases de baile, todo esto aquí en el centro...” (P, mujer, <80, Iturrama)

“Yo, manualidades, ganchillo, punto... y yoga, hemos hecho ya dos años... y vengo aquí a jugar a las cartas. El viernes nos hacen bingo, venimos al bingo. Cuando hay baile, vamos a bailar...” (A, mujer, <80, La Milagrosa). “A las mañanas salimos a la calle si hace bueno. ¿Que no hace bueno? Pues te quedas en casa... Y a la tarde venimos aquí a jugar a las cartas.” (J., mujer, >80, La Milagrosa). “Yo he venido mucho a la gimnasia, hemos venido a costura, pero ahora ya no, no puedo.” (A, mujer, >80, La Milagrosa)

En cuanto a la ciudad, perciben de forma positiva la vida en Pamplona y la definen como una ciudad cómoda, bonita, (relativamente) pequeña, bien dotada de infraestructuras, donde es fácil vivir. Aprecian la abundancia de zonas verdes y jardines que posibilitan paseos en el entorno urbano, y que cuentan con bancos y fuentes, lo que facilita su uso. Cabe destacar que los parques se encuentran entre las instalaciones urbanas que motivan en mayor medida a realizar actividad física regular porque incluyen la exposición a la naturaleza, la luz solar, etc.

“En Pamplona se vive muy bien, es una ciudad muy bonita con mucho verde.” (P, mujer, <80, Iturrama)

“Pamplona [me gusta] muchísimo... tan bonita que es... tenemos de todo...” (J, mujer, >80, La Milagrosa)

“Está llena de zonas de esparcimiento. Las universidades, Lezkairu, la Vuelta del Castillo, los jardines de La Taconera...” (F, hombre, <80, La Milagrosa)

“[Pamplona] está bien dotado de todo, este barrio [Iturrama] lleva cuarenta y tantos años hecho ... plazas, jardines, institutos, iglesias, centro médico... tenemos de todo, menos dinero... casas grandes ahora, antes justas...” (P, hombre, <80, Iturrama)

“Hay suficientes parques y zonas verdes de paseo. Los fines de semana siempre salimos. Por la Media Luna, o la Taconera.” (MP, mujer, >80, La Milagrosa). “Bajas donde la universidad y tienes un espacio muy bonito. O si vas por la Vuelta del Castillo, también.” (A, mujer, <80, La Milagrosa)

Además, es una ciudad en la que se sienten seguros, aún en los barrios que han recibido en las últimas décadas importantes contingentes de población inmigrante de origen extranjero. En el capítulo de quejas, no obstante, consideran que esta población se apropia del espacio público urbano, en concreto de las plazas o las zonas ajardinadas.

3.2. Movilidad de las personas mayores en la ciudad

Y, ¿cómo es la accesibilidad en la ciudad, el cuarto elemento a considerar para hablar de calidad peatonal? En primer lugar, es interesante señalar que la mayoría de las personas entrevistadas se desplaza a pie o utilizando transporte público para el desarrollo de sus actividades diarias. Solo en casos y situaciones muy concretas utilizan el coche: para realizar compras grandes, visitar a familiares que residen en localidades del área urbana de Pamplona y cuyo acceso en servicio público de transporte es más trabajoso, ir al pueblo o a la huerta... Estas situaciones tienen en común que salen del barrio y del centro de la ciudad.

“Me muevo por la ciudad andando, y en villavesa¹. Voy andando para pasear, ir al centro a tomar un café, un pote... o voy andando y vuelvo en villavesa. Para las compras no, depende, más el coche. Pero el coche lo uso poco, porque para aparcar es

¹ Nombre que reciben los autobuses urbanos en la ciudad

de Pamplona y toda su área metropolitana.

difícil y en realidad, no es muy necesario. Hombre, tengo una hija que vive en Mendillorri y entonces sí, vamos en coche.” (P, mujer <80, Iturrrama)

“Yo tengo coche, pero me voy más a gusto en el autobús. El coche para ir al pueblo nada más. Para moverme por la ciudad, el autobús.” (A, hombre, <80, La Milagrosa)

“Antes, cuando era más joven, en 10 minutos llegaba desde mi casa a la Plaza del Castillo... sin exagerarte... que ahora me cueste 15 o 20, tampoco es mucho. Solo cuando los recorridos son largos, cojo el coche, ahora, para el hospital que hay zona azul y rollos, lo uso. Para ir al ambulatorio, voy andando...” (R, hombre, <80, La Milagrosa)

Por otro lado, las personas entrevistadas coinciden en que su movilidad como peatones en la ciudad es complicada. Lógicamente, hay diferencias según los barrios con respecto a los factores que dificultan la movilidad peatonal, pero los ejemplos son abundantes. Se alude a la existencia de calles estrechas, de baldosas resbaladizas por estar desgastadas, de vehículos mal aparcados que irrumpen en las aceras o en los pasos de cebra; también a la presencia de contenedores de basura, de coches que circulan a excesiva velocidad, del uso de patinetes y bicicletas de forma no siempre correcta, etc. Otros elementos negativos señalados en sus discursos se refieren a restos de distintos tipos que pueden propiciar resbalones o caídas: hojas de árboles amontonadas en el suelo, sumideros taponados, excrementos de perros, basura voluminosa que no debería haber sido depositada tal como la encuentran, etc. Consideran que estos factores del entorno residencial son obstáculos -así son percibidos- para el desarrollo de su vida cotidiana, “amplificados” en su caso en razón de sus circunstancias personales.

“Pues a veces sí es difícil, porque en la (esquina)... ahí muchas veces te plantan una bicicleta. Los coches que aparcan, como meten bien, la bicicleta, como vayas con la silleta de la nena ya no puedes pasar.” (MP, mujer, <80, La Milagrosa)

“Que también (...) en las arterias anchas no, (...) pero que se circule a 30 realmente. Porque, cómo decirte, ...” (F, hombre, <80, La Milagrosa)

“¿Y la limpieza de la ciudad? ¿Qué pasa? Pues que en las calles grandes, bien, pero en las secundarias... todo lleno de hojas... se meten en las alcantarillas... y se ciegan, se atascan... y no lo solventan, porque del Ayuntamiento

vienen a limpiar pero no levantan en la plaza la reja, dicen que depende de la mancomunidad, y unos por otros...” (JJ, hombre, <80, Iturrama)

“Las calles, mal. En la calle Larregla me caí yo (...), como había muchísimas hojas, me resbalé, caí para atrás, porque esa calle no sé cuándo piensan arreglarla... y las escaleras estas de aquí están... una cutrez, sucias.” (A, mujer, <70, La Milagrosa).

“[Las calles] muy sucias de los perros y con muchos baldosines levantados, cuando llueve como no te des cuenta pisas... y muchos están muy brillantes, que están muy desgastados.” (MP, mujer, >80, La Milagrosa)



FIG. 3/ Ascensor en el barrio de La Milagrosa (Pamplona), calle Isaac Albéniz

Fuente: Elaboración propia

Además, existen otros factores que inciden en la calidad de vida de las personas mayores en los barrios. La antigüedad de los mismos (y eventuales procesos de renovación y rehabilitación) que afectan en la calidad y características de las viviendas; la existencia de desniveles topográficos que condicionan el trazado de las calles; la facilidad de acceso a todas las calles y la cercanía al centro de la ciudad; el sistema de transporte público; la existencia de comercios variados, etc. Las

IMUV, como infraestructuras que facilitan la accesibilidad y la comunicación entre calles y entre barrios, se revelan como una herramienta de gran importancia.

“En la ciudad de Pamplona, como en el resto [de ciudades], está subiendo la cantidad y la edad de las personas mayores y se habló mucho de que, sobre todo en el casco antiguo, donde las casas son viejas y muchas no tienen ascensor, se habló de poner ascensores, quitar barreras arquitectónicas en los portales, pero... se ha quedado en palabras...” (T, hombre, <80, Iturrama)

“Mi marido, en cuanto empezaron a poner ascensores [en Pamplona], enseguida a ir al ayuntamiento a solicitarlos, enseguida.” (A, mujer, >80, La Milagrosa)

“Conozco bastantes de las infraestructuras que hay en Pamplona para facilitar la movilidad. Las de la Milagrosa, en la calle Albéniz, utilizo el ascensor tanto para bajar como para subir... ya subo todos los días a mi casa andando, vivimos en un tercero sin ascensor, luego escaleras las justas... yo, ahí donde haya un ascensor, lo utilizo.” (T, hombre, <80, Iturrama)

Y, en efecto, así son percibidas. La consideración general con respecto a las IMUV es muy positiva: son infraestructuras necesarias en la ciudad, que facilitan las actividades diarias a todas las personas y que, en el caso de los mayores, resultan inestimables.

“Es que todo lo que sea salvar barreras, pues a un chaval de 20, 30 años no le dice nada, pero a personas que tienen ya problemas, que van con su taca-taca, coger el ascensor y subir del Río Ega a Abejeras es importante, si no, no podrías subir. Que tienen el autoservicio arriba, la pescadería la tienen arriba. Ese es un gran avance.” (F, hombre, <80, La Milagrosa)

“Es un barrio para mí cómodo, en la zona en la que vivo, a un paso del segundo ensanche. Pero, viviendo abajo, es otra cosa. Tienes limitaciones... lo de las cuevas es inevitable, pero esa aglomeración de casas, las calles estrechas... aquí hay mucha gente mayor, que necesita los ascensores para subir hacia la calle Sangüesa o Gayarre, donde está el ambulatorio.” (T, hombre, <80, La Milagrosa)

Este sentido pragmático hace que valoren a las IMUV de acuerdo con su funcionamiento, sin entrar en consideraciones sobre su comodidad o belleza. Por otro lado, las percepciones sobre la calidad de las IMUV están influidas por las características del barrio; así, en aquel que podemos considerar como mejor desde el punto de vista urbanístico y de

presencia de servicios, así como de unas características socio-económicas más altas, las personas jubiladas tienen unas expectativas mayores, con lo que su satisfacción con las IMUV es relativamente menor.

“...una ciudad pequeña, versátil, pero las infraestructuras fallan un poco (...). El tema de los ascensores, pasa lo mismo. Los que pone el Ayuntamiento, los tiene bastante abandonados, porque cada dos por tres están estropeados. Ya que lo ponen y hacen un gasto, que hagan un mantenimiento.” (JL, hombre, <80, Iturrama)

En La Milagrosa (FIG. 3), donde la concentración de infraestructuras es más importante y la existencia de desniveles topográficos más aguda, la satisfacción es muy marcada.

“Tenemos otro, de la calle de la Plaza de la Felisa, uno para subir a donde tenemos los médicos, que a mí me sirve de maravilla. (...) son fáciles porque son muy cómodos. Y luego en la calle que te he dicho yo que subimos a Abejeras, ya sabes que de la avenida Zaragoza a Abejeras, hay un trecho. Pues eso, también tenemos un ascensor redondo... Para mí, estu-pendos.” (A, mujer, > 80, La Milagrosa)

Y, finalmente, en Etxabakoitz aislado con respecto a los otros y situado a mayor distancia del centro de Pamplona, la satisfacción es más medida.

“El futuro aquí no depende del ascensor, aunque éste sea un medio vital para la movilidad de las personas. El de Vistabella, donde hay mucha gente mayor, les facilita el desplazamiento por el barrio, el centro médico está abajo, el hospital arriba...” (I, hombre, <80, Etxabakoitz)

Las personas entrevistadas tienen claras sus preferencias con respecto al tipo de IMUV. Los ascensores son muy apreciados, claramente por encima de las rampas, que se considera no sirven para Pamplona, por ser una ciudad relativamente lluviosa y con inviernos duros, que pueden incluir nevadas. Otro elemento que puede influir en la mejor valoración de los ascensores por encima de las rampas mecánicas -a pesar de que ambas dan acceso a un único punto y dependen de la red de calles próximas- es su mayor utilidad para personas que requieren el uso de sillas de ruedas u otros instrumentos de apoyo. Las personas mayores no dudan en criticar la gestión del Ayuntamiento como responsable de las IMUV y realizan propuestas concretas para mejorar tanto las infraestructuras (con la instalación de marquesinas, por ejemplo) como su

mantenimiento (con la introducción de vigilancia, por ejemplo, para evitar actos vandálicos).

“Rampas, a nuestra edad, mal, pero el ascensor, qué maravilla.” (N, mujer, <80, La Milagrosa)

“Pero, hay otras cosas que están mal. Por ejemplo, hay un desnivel bajando de aquí (barrio Iturrama) a Azpilagaña, unas escaleras o rampas que en todos sitios funcionan menos aquí...” (T, hombre <80, Iturrama)

“Las escaleras automáticas que hay en Azpilagaña, esas están averiadas casi siempre (...) ¿No sería mejor ponerles algo...? Porque en muchos sitios hay como un parasol para que no se mojarían, algo, yo qué sé... En algunos sitios en Bilbao hay.” (MP, mujer, <80, La Milagrosa)

“Veo mal que hayan hecho un gasto necesario y que no lo tengan en condiciones. (...) ahora, no sé, pero muchas veces pasas por delante y está estropeado. Si es por culpa de la gente, que esté controlado noche y día una semana, si es por una gamberrada, que se sepa porqué [no funcionan].” (R, hombre, <80, La Milagrosa)



Fig. 4/ Rampas entre los barrios de Iturrama y Azpilagaña (Pamplona)

Fuente: Elaboración propia

3.3. Efectos de la utilización de las IMUV en la vida de las personas mayores

La utilización que se hace de las IMUV depende mucho de las características del barrio en que se reside. En Iturrama (Fig. 4), llano y bien conectado con el centro, con desniveles perimetrales, las IMUV se consideran útiles, pero no necesarias, y se utilizan esporádicamente. Sin embargo, en aquellos con desniveles internos importantes, en los que las IMUV facilitan el acceso a servicios como el médico, el supermercado o la línea de autobuses,

estas infraestructuras son valoradas como muy útiles y necesarias, se utilizan a diario y varias veces. Finalmente, en Etxabakoitz (Fig. 5), aislado respecto a otros por la topografía, alejado del centro y mal conectado, las IMUV se consideran útiles, pero su necesidad es limitada y no se utilizan a diario. Esto es así porque la mejora de conexión con otro barrio no logra resolver las carencias que en la vida diaria encuentran las personas mayores que ahí residen.

“...en este barrio, la cantidad de personas que ya están con andadores, sillas de ruedas, etc., y menos mal, así pueden pasearse, si no estarían encerrados en casa... los problemas de movilidad no les impiden venir por aquí [el club], no hay que subir nada...” (JL, hombre, <80, Iturrama)

“Yo igual una vez, dos veces al día...pues calcula por semana.” (M, hombre, >80, La Milagrosa)

“Aquí todo es cuesta. ¡Donde quiera que vayas!, yo subo dos ascensores cuando salgo de casa.” (A, mujer, >80, La Milagrosa)

“Yo no utilizo el ascensor para nada. Me parece muy bien que lo hayan hecho, pero yo no lo utilizo porque no lo necesito. Yo no voy a Barañain, no lo uso.” (M, mujer, >80, Etxabakoitz)

Las actividades para las que se emplean las IMUV varían también según la vitalidad comercial y de servicios que hay en el barrio. Así, las personas mayores que viven en Iturrama, que cuenta con abundantes negocios y servicios de todo tipo, relatan que el uso que hacen de las IMUV está asociado al ocio (paseos, visitas). Para las personas que viven en los barrios con desniveles importantes, pero en los que hay oferta comercial, las IMUV se emplean para acceder a establecimientos más amplios, al centro de salud, al club de jubilados, a la iglesia, etc. Finalmente, en Etxabakoitz, caracterizado por una contar con pocas tiendas y escasos servicios, las IMUV facilitan el acceso a comercios de otra localidad (Barañain), con las limitaciones de transporte y carga lógicas por parte de una persona mayor.

“El ascensor viene estupendamente para ir a la compra, por ejemplo, y subir el carro... y para ir al ambulatorio, de recados...” (MP, mujer, >80, La Milagrosa)

“...el ascensor es muy necesario porque aquí no hay negocios, quitando una tienda, no hay ni carnicería ni pescadería, el barrio se ha ido depauperando... normalmente la compra se hace arriba, porque ahí tienes un Carrefour que es

más económico, más establecimientos, ...” (I, hombre, <80, Etxabakoitz)

Como consecuencia lógica de la frecuencia y del tipo de uso, los efectos de las IMUV son muy variables. En los discursos de los entrevistados que viven en La Milagrosa se pone repetidamente de relieve que la existencia de estas infraestructuras les permite seguir adelante con sus rutinas vitales, a pesar de las deficiencias del barrio y de los achaques de la edad. En los otros casos, los efectos de las IMUV no son tan valorados; se considera que son un elemento más del urbanismo de la ciudad.

Otro efecto de las IMUV es que facilitan la realización de compras y la elección de tiendas que, quizá, no sean las más próximas a la vivienda, con las implicaciones que puede tener este hecho, tales como liberar a las personas mayores de comprar en un establecimiento más caro pero cercano (y dejar de ser “público cautivo” del mismo), ampliar sus posibilidades de elección, etc. Además de transmitir esa satisfacción, sus testimonios también denotan el aprovechamiento de las IMUV por parte de comercios y cadenas, que valoran una localización cercana a estas infraestructuras por el tránsito peatonal que generan, y que también se traduce en mayor comodidad para los usuarios de edad más avanzada.



FIG. 5/ Ascensor en el barrio de Etxabakoitz (Pamplona)

Fuente: Elaboración propia

“A mí me encantan [las IMUV]. Arriba del ascensor hay una tienda. Yo veo muchas gentes que salen de ahí con las bolsas (...).” (A, mujer, >80 años, La Milagrosa)

“Yo si quiero ir a un supermercado grande tengo que ir a la avenida Zaragoza, porque arriba no hay más que uno, uno chiquitico, y con eso no hago nada.” (C, mujer, >80, La Milagrosa)

“Yo bajo por aquí [indicando un ascensor] y me voy al centro, vaya, paso la avenida Galicia y ya está, los mercados [municipales] y todo el comercio.” (J, mujer, >80, La Milagrosa)

Por otro lado, el grado de autonomía influye en la valoración de los efectos de la IMUV de los mayores. Cuanto menos autónoma es la persona, menos efecto tiene en su vida diaria la existencia de una infraestructura y menos es valorada. Por ejemplo, entre los entrevistados, M. (Mujer, >80, Etxabakoitz), que ve muy poco, oye cada vez menos y requiere ayuda de otra persona para salir a la calle, estas instalaciones ni condicionan ni simplifican de su movilidad y por ello, piensa que los efectos son pocos.

Sin embargo, la gran mayoría de las personas mayores entrevistadas son conscientes de que las IMUV son instrumentos facilitadores para acceder a los espacios públicos, y han asignado a algunos de ellos funciones vinculadas al ocio y a la socialización, modificando y ampliando de esta manera el sentido de su utilización. Así, para otras personas entrevistadas, presenten o no problemas relativos de movilidad (como una rodilla delicada, por ejemplo) las rampas y los ascensores son una herramienta que les permite extender o diversificar sus paseos, alcanzar otros barrios y descubrir otros paisajes de la ciudad, con lo cual consideran que los efectos son importantes porque contribuyen de forma directa a que mantengan un estilo de vida activo que les hace sentir bien. Los entrevistados aluden en concreto a ascensores que o son más “perimetrales” en el conjunto de la ciudad o contribuyen a salvar el importante desnivel con el río y entre barrios cercanos al casco histórico -Descalzos (3 en la Fig. 1), Media Luna (6), Soto Lezkairu (9), diferenciándolos de las infraestructuras alrededor de las cuales residen.

“Luego el (ascensor) típico de la Rochapea, el de la Medialuna que baja al club Natación, los de Soto Lezkairu que también he utilizado en alguna ocasión de paseo con el perro...” (T, hombre, <80, La Milagrosa)

“El ascensor de Descalzos, tengo una experiencia fantástica. Yo bajo mucho a la Rochapea andando y se usa continuamente, hay colas...” (JL, hombre, <80, Iturrama)

“También funciona muy bien el del Club Natación, detrás de la Plaza de Toros, en el parque de la Media Luna...” (P, hombre, <80, Iturrama)

El empleo de las IMUV no significa que se hagan cosas que antes no se hacían, sino que se logra mantener el nivel de actividad al que se estaba acostumbrado. Los ascensores no modifican la rutina diaria de las personas mayores, pero la

facilitan haciéndola más cómoda. Se reflexiona también sobre el hecho de que antes de contar con ellas, las personas se conformaban con lo que había en sus entornos o asumían desplazamientos más largos y/o difíciles.

“Antes de los ascensores, pues subíamos la escalera o la rampa con la silleta a dar la vuelta hasta allá [indicando el límite de la calle]... teníamos que subir con silleta de niños y todo, cuestas pa'riba o escaleras...” (MP, mujer <80, La Milagrosa).

“...claro, por donde más fácil era. Por ejemplo, por la calle Guelbenzu a subir a la calle Gayarre, de ahí mejor, porque no tenías que tirar del carro para subir... y claro, subir la rampica... Ahora es más cómodo. Ahora nos lo han hecho más cómodo porque han puesto ascensores.” (A, mujer, >80, La Milagrosa)

“Seguramente, si se hubiera construido este ascensor cuando era más joven, cuando tenía los hijos en casa, lo hubiera utilizado mucho. Mis vecinos lo utilizan mucho. A mí me ha llegado tarde. (...) Nosotros subíamos a Pamplona, no íbamos a Barañain, cogíamos la villavesa y con los carritos nos íbamos a comprar al mercado...” (M, mujer, >80, Etxabakoitz)

En términos generales, el balance de las valoraciones de las IMUV muestra que su presencia ha producido cambios positivos en todos los niveles del uso urbano. Estos cambios reflejan, también, una transformación en la percepción de infraestructuras desde un punto de vista estrictamente utilitarista, por el servicio que prestan, a una en la que las personas mayores valoran la presencia de estos elementos urbanos que favorecen su bienestar. La capacidad de transitar por la ciudad sin obstáculos y el fomento de la peatonalización, gracias a la presencia de las IMUV, facilitan que los mayores “se apropien” de las calles y manifiesten preocupación por el cuidado y mantenimiento del mobiliario urbano. Las entrevistas realizadas presentan a personas atentas a todos los cambios de sus barrios y a las necesidades de los mismos.

Es interesante reseñar el papel social de los clubs y centros de jubilados como espacios que motivan a sus miembros a salir de casa con el objetivo de entretenerse y desenvolverse en lugares que consideran seguros y de confianza. Las personas mayores buscan realizar actividades que fomenten la integración tanto dentro de su colectivo, como con otros grupos y culturas. Se convierten, así, en auténticos receptores del sentir de sus semejantes, y podrían ser gestores activos del lugar. Como ejemplos, la inquietud por el mantenimiento del barrio en el que habitan, el cuidado de las IMUV o el deseo de

presentar propuestas y recomendaciones como peatones son elementos de una preocupación más amplia sobre la movilidad y calidad de vida de todos los ciudadanos. Su percepción, como individuos que avanzan por cuestión de edad hacia mayores niveles de dependencia, les hace especialmente sensibles sobre la importancia de facilitar la movilidad de todas las personas, entre las que incluyen a las que necesitan sillas de ruedas o similares, las que llevan niños con sillas, etc. Consideran que las autoridades deben preocuparse por el bienestar de los ciudadanos en general, y eso puede incluir instalar más ascensores o rampas si son necesarias. Por otro lado, señalan –de forma repetida– que los poderes públicos no escuchan a los mayores, en esta como en otras cuestiones.

“Hombre pues aquí ya podrían hacer uno, aquí en este cruce, aquí mismo. Ya podrían hacer. Bueno, pero hay gente que usa mucho esta cuesta. Pero que la hagan por ejemplo desde abajo, porque claro, si tienes que subir hasta aquí Isaac Albéniz, y tienes que subir un trozo de cuesta, pues vaya historia que hacemos.” (A, hombre, <80, La Milagrosa)

“...el 90% del tiempo están estropeadas (las rampas) o están paradas... y que precisamente se hicieron para personas con problemas de movilidad, para poder subir los cochecitos de los niños...” (T, hombre, <80, Iturrama)

“...en el barrio siempre faltaran cosas. Para las personas mayores, aquella zona (Santa María la Real) está toda muy abandonada. (...) he estado en una reunión en el José Vila (una escuela pública) con gente del Ayuntamiento y... nada, como están de paso hacen de las suyas...” (R, hombre, <80, La Milagrosa)

“Nos hemos quejado, hemos informado varias veces al ayuntamiento, yo he formado parte varios años del ‘Consejo de los Mayores’ y... ha sido una cosa que he reivindicado muchas veces, y ahí continúa.” (T, hombre, <80, Iturrama)

4. Discusión y conclusiones

Las personas mayores entrevistadas residen en Pamplona y, más concretamente, en un barrio de la ciudad que cuenta con, al menos, una IMUV. De forma generalizada coinciden en la importancia de mantenerse activos para tener una buena calidad de vida, hecho acorde con los resultados de diversos estudios que muestran la relación entre calidad de vida y ocio; la práctica a edades avanzadas de distintas actividades de esparcimiento es fuente subjetiva de bienestar para las personas. Realizar actividades de tipo físico, pero

también de tipo pasivo o cultural aumenta las capacidades física, psíquica e intelectual, mejora el estado de salud general, el bienestar global y la percepción de felicidad de los mayores (LARDIÉS-BOSQUE & al., 2013; FERNÁNDEZ-MAYORALAS & al., 2014). También se ha podido constatar que, al hablar sobre el tipo de ocio que desarrollan, los patrones de hombres y mujeres son diferentes. Estas diferencias de género también han sido señaladas en otros estudios (RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ & al., 2018).

Pamplona presenta una característica propia de una ciudad amigable con los mayores como es la conexión entre espacios públicos y privados gracias a entornos públicos al aire libre que cuentan con instalaciones que facilitan el tránsito, la actividad física, el descanso y el disfrute de los mismos, aspectos todos ellos muy presentes en los discursos analizados. Sin duda nos encontramos ante un caso en el que estos espacios son auténticos recursos ambientales para las personas mayores (AN & KIM, 2013). Es fácil señalar la presencia de elementos positivos que representan una buena calidad peatonal: desde el atractivo de las zonas verdes o el confort que proporcionan la existencia de bancos, asientos o fuentes a la sensación de seguridad que caracteriza a su deambular por la ciudad (ANNEAR & al., 2014; TALAVERA-GARCÍA & al., 2014).

Por otro lado, se detecta la presencia de factores que dificultan la movilidad peatonal (estado y conservación de las calles, limpieza de las mismas, aceras o pasos de cebrá obstaculizados) y que son especialmente sensibles en el caso de las personas mayores. Por este motivo, las políticas urbanas encaminadas a minimizar estos y otras causas potenciales de riesgo, que faciliten el mantenimiento de una vida independiente de las personas mayores, son excelentes medidas para hacer que el entorno urbano sea amigable con la vejez (ROJO-PÉREZ & FERNÁNDEZ-MAYORALAS, 2018; MICHAEL & al., 2006).

Se ha observado frecuentemente la asociación existente entre el estado de salud de las personas mayores y el estatus socioeconómico del barrio en el que residen (BEARD & PETITOT, 2010). Desde el punto de vista urbano, un entorno residencial cuidado puede mitigar el impacto de factores estresantes en el uso de los espacios públicos por las personas mayores (entre otros grupos vulnerables de la población por su edad o limitación en la movilidad). El buen diseño de las calles, el acceso al transporte público y la existencia de un tejido comercial suficiente se dibujan como elementos clave para favorecer la permanencia de estas personas en sus lugares de residencia, así como su actividad diaria

en ellos (FITZPATRICK & LAGORY, 2003; KING & al., 2010; SALVO & al., 2018). En barrios asentados, si no antiguos, el diseño de las calles está establecido; y con él, eventualmente, los problemas de acceso a determinadas áreas, al transporte público y la escasez de comercios derivada del escaso caudal de compradores potenciales. En este contexto, la existencia de ascensores, rampas, etc., puede tener una gran relevancia.

La presencia de las IMUV en el espacio urbano permite intuir la importancia de peatones en la ciudad; sin embargo, es de suma importancia entender que la relación entre las infraestructuras y sus usuarios están sujetas a diversos factores que explican su empleo y que se pueden clasificar en cuatro grandes grupos: aspectos físicos como la topografía; cuestiones individuales como la edad y el sexo; el marco socioeconómico y cultural; y el entorno urbano, es decir, si la ciudad cuenta con características que fomenten la peatonalización (POZUETA, 2009). Pamplona cuenta con una topografía variada, una población envejecida —el 22% de población es mayor de 64 años (AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA, 2020), un marco socio-económico muy definido por barrios, y un entorno urbano atractivo, propicio para caminar. Con estas características, es un escenario idóneo para la observación a escala de las múltiples interacciones entre los peatones de edad avanzada y la ciudad que el empleo de las IMUV ofrece.

Estas infraestructuras tienen un señalado papel en la vida de las personas mayores que residen en barrios con dificultades topográficas. De hecho, contribuyen a mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes, y en especial a las personas con movilidad reducida al facilitar la accesibilidad a servicios ubicados en calles en cuesta; por otro lado, también favorecen la conexión entre unos barrios y otros potenciando la permeabilidad urbana y, finalmente, y como consecuencia de los efectos señalados, generan cambios positivos en el tejido y los usos urbanos. Abordamos a continuación con mayor detalle estos impactos de las infraestructuras en la calidad de vida de las personas mayores.

La mejora de la microaccesibilidad (dentro del barrio) y de la accesibilidad a otros barrios de personas mayores se evidencia en la satisfacción de los entrevistados con buena parte de estas instalaciones. Propician la continuidad de actividades diarias de los entrevistados en zonas que frecuentaban, lo que favorece el mantenimiento e incluso mejora de su calidad de vida, porque compensan la pérdida de capacidad funcional que acarrea consigo la edad (RODRÍGUEZ-BLÁZQUEZ & al., 2017). Estos

resultados corroboran la hipótesis de fondo, donde la existencia de las IMUV potencia la integración de las personas mayores en su entorno y retrasa el deterioro que conlleva el no poder desplazarse libremente por el espacio público más próximo. Acercan a las personas mayores a comercios y servicios, a familiares y amigos, a clubs y centros de jubilados y a zonas céntricas. Los adultos mayores dejan de ser un público cautivo de los servicios próximos a sus hogares y aumentan sus opciones de consumo, así como las posibilidades de esparcimiento al ampliar el radio de sus desplazamientos. En otras palabras, les proporciona una autonomía que trasciende de la esfera física y contribuye a una mejor valoración de su calidad de vida. Esto encaja con la premisa de que los elementos urbanos e infraestructuras de transporte deben ser más que auxiliares en actividades básicas y deben facilitar la participación de los mayores en actividades sociales, cívicas y económicas que les permitan sentir que pertenecen a la ciudad (OMS, 2007). En resumen, las IMUV tienen relevancia social a la hora de definir una ciudad saludable (GERMANÁ & al., 2020).

Sin embargo, su efectividad para incrementar la calidad de vida de las personas mayores está determinada por las condiciones del barrio. Si éste presenta importantes carencias como la desconexión con el centro urbano o la ausencia de comercios y servicios, resulta muy difícil emplear estas infraestructuras para salvar las grandes distancias que las personas mayores deben recorrer para satisfacer sus necesidades. A pesar de disponer de una IMUV, la realidad es que quienes habitan en barrios con estas características no tienen garantizado el derecho a la libre movilidad (MARTINS FERREIRA DA SILVA, 2017).

La actividad de esparcimiento preferida por los entrevistados es el paseo, que oscila entre recorridos cortos cerca de casa y largos por la ciudad. En cuanto a los trayectos más amplios, es interesante destacar que varios entrevistados afirmaron que incluyen la visita a determinadas IMUV –ubicadas en otros barrios de la ciudad– porque constituyen un entretenimiento en sí mismas. Esto es, la utilización que hacen de las instalaciones va más allá de su funcionalidad y es un indicador de buenas condiciones de salud física y mental de las personas mayores, tanto porque son destino de sus paseos, como porque revelan interés y curiosidad por lo que hay en otras áreas de la ciudad. El valor de estas infraestructuras trasciende de su utilidad para resolver necesidades básicas y evidencia una nueva realidad urbana, en la que son parte del paisaje mismo de la ciudad. Como señalan ALONSO PÉREZ & al. (2012),

algunos de estos ascensores o rampas tienen una “función social” de apoyo a la movilidad cotidiana de un barrio o de contacto entre dos barrios próximos, mientras que otros ejercen una “función metropolitana”, y acogen a vecinos de toda la ciudad y de los municipios alrededor de la misma. Los resultados de este estudio denotan la importancia de las IMUV en la conformación de ciudades amigables con los mayores. Los vínculos entre espacio público y privado se manifiestan en la nueva proximidad existente entre el hogar y la calle con sus respectivos servicios y actividades. Estas infraestructuras han supuesto para Pamplona, como para el resto de los pueblos y ciudades españolas que disponen de ellas, lo que el ascensor para los edificios: la posibilidad de salvar desplazamientos en altura sin realizar un esfuerzo físico. Esta reducción de obstáculos estimula la actividad física y otorga independencia, traducida en mayor libertad de decisión en cuanto al uso de la ciudad. La conquista de los edificios se traslada al espacio público (TODA ERASO, 2015).

Es fácil concluir en que las IMUV, al conectar unos barrios con otros, facilitan la permeabilidad urbana y la apropiación de espacios por parte de la población. Los adultos mayores consiguen gracias a ellas una presencia en la ciudad que les permite ser partícipes de la evolución del paisaje urbano. Por una parte, conocen y comparten espacio público con comunidades nuevas, como inmigrantes, modificando las dinámicas sociales dentro de la ciudad; por otra, detectan e informan sobre necesidades específicas de los peatones, tales como limpieza de aceras, localización de pasos peatonales, estado de marquesinas, etc. La permeabilidad urbana que generan no solo brinda mayor movilidad a las personas mayores; también les da un rol activo en la identificación de los problemas y soluciones requeridos para mejorar la habitabilidad de la ciudad, tanto para ellos como para el resto de la población. Estas personas se convierten así en auténticos actores que se preocupan por el espacio “común y colectivo” (ARIAS-ROMERO & al., 2016:10).

El impacto positivo de las IMUV en la ciudad y sus habitantes de edad avanzada trasciende del fomento de la movilidad, la actividad física y la integración social; proporciona altos niveles de autonomía a un sector de la población considerado más bien pasivo en la configuración del espacio urbano. La posibilidad adquirida por los mayores de recorrer la ciudad, hacer uso de sus servicios y observar los cambios a los que la urbe está expuesta, los convierte en testigos y defensores de las necesidades y aspiraciones

que surgen en la búsqueda de un tránsito más seguro y placentero. Esta oportunidad de apropiarse del espacio y velar por él, les da una voz y les aporta un sentimiento de pertenencia y de responsabilidad, lo que habla no solo de una ciudad inclusiva, sino también de una alta calidad de vida que previene el aislamiento y consecuente insatisfacción de estos ciudadanos con su cotidianidad.

El afán de participación de los adultos mayores revela que este grupo desea colaborar en el diseño y mantenimiento de una ciudad que debe enfocarse en garantizar un futuro satisfactorio para sus habitantes. Si Pamplona, o cualquier otra urbe, aspira a ser definida como una ciudad amigable, debe tener en cuenta que la inclusividad no se limita a facilitar la movilidad de sus habitantes, sino que debe, además, generar un sentimiento de pertenencia y brindar espacios de representatividad y participación para grupos que ven la continuidad de su actividad y su influencia en la ciudad como un indicador de calidad de vida.

5. Bibliografía

- ALLEY, D. & al. (2007): Creating elder-friendly communities: Preparation for an aging society. *Journal of Gerontological Social Work*, 49: 1–18. DOI: https://doi.org/10.1300/J083v49n01_01
- ALONSO PÉREZ, M. J. & al. (2012): *Análisis del seguimiento de los resultados de implantación de medidas de movilidad vertical en el municipio de Pamplona. Documento final. Octubre 2012*. Pamplona, Ayuntamiento de Pamplona. Documento de trabajo inédito.
- AMÉZCUA, M. & GÁLVEZ TORO, A. (2002): Los modos de análisis en investigación cualitativa en salud: perspectiva crítica y reflexiones en voz alta. *Revista Española de Salud Pública*, 76 (5): 423-436. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17076505>
- AN, S., LEE, Y. & KIM, J. T. (2013): The effect of the public exercise environment on the physical activity for the active ageing of the elderly. *Indoor and Built Environment*, 22(1): 319–331. DOI: <https://doi.org/10.1177/1420326X12471246>
- ANDREWS, G.J. & al. (2007): Geographical Gerontology: The Constitution of a Discipline. *Social Science & Medicine*, 65: 151–168. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2007.02.047>
- ANNEAR, M. & al. (2014): Environmental influences on healthy and active ageing: A systematic review. *Ageing and Society*, 34(4): 590–622. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0144686X1200116X>
- AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA (2017): *Pamplona-Iruña ciudad amigable con las personas mayores. Participación de las personas mayores en grupos focales diagnóstico de la "amigabilidad"*. Pamplona, Ayuntamiento de Pamplona. <https://www.pamplona.es/sites/default/files/2019-06/diagnostico-completo2.pdf>
- (2020): *Pirámides de Población Total a 2 de Enero de 2020*, Pamplona, Servicio de Sociología del Ayuntamiento de Pamplona. https://www.pamplona.es/sites/default/files/2020-01/Pamplona%20-%20barrios%20poblaci%C3%B3n%20total%20enero%202020_0.pdf
- ARIAS-ROMERO, C. & al. (2016): Construcción de espacios comunes y colectivos: aportes conceptuales al territorio urbano. *Bitácora*, 26(1): 9-22. DOI: <http://dx.doi.org/10.15446/bitacora.v26n1.58028>
- BAIARDI, Y. & ALVIM, B. A. (2014): Mobilidade urbana e o papel da microacessibilidade às estações de trem – O caso da Estação Santo Amaro, SP. São Paulo. *Arquitextos*, 167.07. <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.167/5185>
- BEARD, J. R. & PETITOT, C. (2010): Ageing and urbanization: Can cities be designed to foster active ageing? *Public Health Reviews*, 32(2): 427–450. DOI: <https://doi.org/10.1007/BF03391610>
- BEIER, L. M. (1997): *Coming of age in rural Illinois: Developing elder-friendly communities*. Normal, IL: Illinois State University. Disponible en: <http://asru.illinoisstate.edu/reports/files/RRFfinrpt.PDF>
- CLARKE, P. & GALLAGHER, N.A. (2013): Optimizing mobility in later life: the role of the urban built environment for older adults aging in place. *J Urban Health*, 90(6): 997–1009. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11524-013-9800-4>
- CUMMINS, R. A. & al. (1998): *Quality-of-Life Definition and Terminology: A discussion document from the international Society for Quality of Life Studies*, Blacksburg, VA, The International Society for Quality-of-Life Studies.
- DIENER, E. & MARK, E. (1999): National differences in subjective well-being. In D. KAHNEMAN & E. DIENER & N. SCHWARZ (Eds.), *Well-being. The foundations of hedonic psychology* (pp. 434–453), New York, Russel Sage Foundation.
- FERNÁNDEZ-BALLESTEROS, R. (2011): Quality of Life in Old Age: Problematic Issues. *Applied Research Quality Life*, 6: 21–40. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11482-010-9110-x>
- FERNÁNDEZ-MAYORALAS, G. & ROJO-PÉREZ, F. & RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, V. (2018): El entorno residencial en la vejez desde el enfoque de los adultos mayores en España. *Tiempo de paz*, 130: 32-42. <http://hdl.handle.net/10261/195759>
- & SCHETTINI, R. & SÁNCHEZ-ROMÁN, M. & ROJO-PÉREZ, F. & AGULLÓ, M. S. & JOÃO FORJAZ, M. (2018A): El papel del género en el buen envejecer. Una revisión sistemática desde la perspectiva científica. *Revista Prisma Social*, 21: 149-176. <https://revistaprismasocial.es/article/view/2422>
- & ROJO PÉREZ, F. & FORJAZ, M. J. & RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, V. (2018B): "Envejecimiento activo y participación en actividades de ocio entre adultos mayores residentes en comunidad y en institución". In M. J. MONTEAGUDO SÁNCHEZ & J. CUENCA AMIGO & R. SAN SALVADOR DEL VALLE (Coords.), *Aportaciones del ocio al envejecimiento satisfactorio* (pp. 39-66), Bilbao, Universidad

- de Deusto. <https://digital.csic.es/handle/10261/111065>
- FERNÁNDEZ DE LARRAINOA PALACIOS, P.P. & VELAS YAGÜE, J. & THE AGING RESEARCH TEAM (DEUSTO UNIVERSITY) (2014): *Manual for the implementation of the World Health Organisation Age-Friendly Cities Project in your Community*, Bilbao, Universidad de Deusto. <http://bizkaia.eus/home2/Archivos/DPTO3/Noticias/Pdf/Age-Friendly%20Cities%20Manual.pdf?hash=17e4a938ebfe77137f98ab-3b289a735f&idioma=N>
- FITZPATRICK, K. M. & LAGORY, M. (2003): "Placing" health in an urban sociology: cities as mosaics of risk and protection. *City Community*, 2: 33-46. DOI: <https://doi.org/10.1111/1540-6040.00037>
- GERMANÁ, M. L. & al. (2020): "Vertical mobility: a multi-faceted tool for enhancing architectural heritage". In D. TRABUCCO, E. GIACOMELLO & M. BELMONTE (Eds.), *Mobilità verticale per l'accessibilità / Vertical mobility for accessibility: oltre il quadrato e la x* (pp. 32-39), Conegliano, Anteferma Edizioni Srl. <https://hdl.handle.net/10171/58899>
- GONYEA, J. G., & HUDSON, R. B. (2015): Emerging Models of Age-Friendly Communities: A Framework for Understanding Inclusion. *Public Policy & Aging Report*, 25(1): 9-14. DOI: [10.1093/ppar/pru056](https://doi.org/10.1093/ppar/pru056)
- GONZÁLEZ-VARAS, I. & CORONADO, J. M. (coord.) (2019): *Movilidad y accesibilidad en ciudades históricas: Conflictos de usuarios, diseño de infraestructuras y paisaje urbano*. Madrid, Munilla-Lería.
- HERCE, M. (2009): *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona, Revertè.
- ILC-BR INTERNATIONAL LONGEVITY CENTRE BRAZIL (2015): *Envejecimiento Activo. Un marco político ante la revolución de la longevidad*. Río de Janeiro, International Longevity Centre Brazil. <https://www.easp.es/project/envejecimiento-activo-un-marco-politico-ante-la-revolucion-de-la-longevidad/>
- INTERNATIONAL WELLBEING GROUP (2013): *Personal Wellbeing Index - Adult (PWI - A): 5th Edition*. Melbourne, Australian Centre on Quality of Life, Deakin University. <http://www.acqol.com.au/uploads/pwi-a/pwi-a-english.pdf>
- KELLER, I. M. & KALACHE, A. (1997): Promoting healthy aging in cities: the healthy cities project in Europe. *Journal of Cross Cultural Gerontology*, 12(4): 287-98. DOI: <https://doi.org/10.1023/A:1006539003961>
- KING, W. C. & al. (2005): Objective measures of neighborhood environment and physical activity in older women. *American Journal of Preventive Medicine*, 28: 461-9. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2005.02.001>
- KWOK, J.Y.C. & NG, K.C.H. (2008): User-friendly living environmental research and Design for Older People. In *Designing inclusive futures* (pp. 261-72), London, Springer London. DOI: https://doi.org/10.1007/978-1-84800-211-1_25
- Lardiés-Bosque, R. & al. (2013): Actividades de ocio y calidad de vida de los mayores en la Comunidad de Madrid. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 63: 323-347. DOI: <https://doi.org/10.21138/bage.1617>
- MARTINS FERREIRA DA SILVA, R. (2017): Movilidad y derecho a la ciudad. Las desigualdades generadas por el modo principal de movilidad en la ciudad de São Paulo. QRU: *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 7: 186-207. <http://hdl.handle.net/2117/104828>
- MENEC, V. H. & al. (2011): Conceptualizing agefriendly communities. *Canadian Journal on Aging*, 30(3): 479-493. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0714980811000237>
- MICHAEL, Y. L. & GREEN, M. K. & FARQUHAR, S. A. (2006): Neighborhood design and active aging. *Health & Place*, 12(4): 734-740. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2005.08.002>
- NACIONES UNIDAS (2002): *Informe de la Segunda Asamblea Mundial sobre Envejecimiento*, Madrid, Naciones Unidas. <https://undocs.org/es/A/CONF.197/9>
- PÉREZ DÍAZ, J. & ABELLÁN GARCÍA, A. (2018): Envejecimiento demográfico y vejez en España. *Panorama Social. Envejecimiento de la población, familia y calidad de vida en la vejez*, 28: 11-47. https://www.funcas.es/publicaciones_new/Sumario.aspx?IdRef=4-15028
- OLIVERA POLL, A. (2006): Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 61-62: 326-343. <https://www.raco.cat/index.php/TreballsSCGeografia/article/view/41269>
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, OMS (2002): Envejecimiento activo. Un marco político. *Revista Española de Geriátria y Gerontología*, 37: 74-105. <https://www.elsevier.es/es-revista-revista-espanola-geriatria-gerontologia-124-pdf-13035694>
- _____ (2007): *Ciudades Globales amigables con los Mayores: una guía*. Ginebra. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43805/9789243547305_spa.pdf;jsessionid=A460A6DB4A315F29A02FBF832F4AB8E4?sequence=1
- PONS IZQUIERDO, J.J. & MONTORO GURICH, C. (2020): "El envejecimiento de los barrios urbanos en España: una propuesta de medición". In SEMPERE-SOUVANNAVONG, J.D. & CORTÉS SAMPER, C. & CUTILLAS ORGILÉS, E. & VALERO ESCANDELL, J.R. (Eds.), *Población y territorio. España tras la crisis de 2008* (pp. 175-190), Granada, Editorial Comares.
- POZUETA, J. (2009): *La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. Disponible en: <http://books.google.com/books?id=7EX-SAAACAAJ>
- RODRÍGUEZ-BLÁZQUEZ, C. & al. (2017): "Quality of Life of Community Dwelling Older Adults in Spain". In TONON, G. (Ed.), *Quality of Life in Communities of Latin Countries* (pp. 269-286), Charm, Springer International Publishing. DOI: [10.1007/978-3-319-53183-0_14](https://doi.org/10.1007/978-3-319-53183-0_14) https://www.readcube.com/articles/10.1007%2F978-3-319-53183-0_14
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, V. & al. (2018): ¿Cómo interpretan el envejecimiento activo las personas mayores en España? Evidencias desde una perspectiva no profesional. *Aula Abierta*, 47(1): 67-78. DOI: <https://doi.org/10.17811/rife.47.1.2018.67-78>

- ROJO-PÉREZ, F. & FERNÁNDEZ-MAYORALAS, G. (eds.) (2011): *Calidad de Vida y Envejecimiento. La visión de los mayores sobre sus condiciones de vida*. Bilbao, Fundación BBVA. https://www.fbbva.es/wp-content/uploads/2017/05/dat/DE_2012_calidad_vida.pdf
- _____ (2018): La calidad de vida en la población mayor. *Panorama Social. Envejecimiento de la población, familia y calidad de vida en la vejez*, 28: 49-73. https://www.funcas.es/publicaciones_new/Sumario.aspx?IdRef=4-15028
- RUIZ OLABUÉNAGA, J.I. (2012): *Metodología de la investigación cualitativa*, 5ª Edición, Bilbao, Universidad de Deusto.
- SALVO, G. & al. (2018): Neighbourhood built environment influences on physical activity among adults: A systematized review of qualitative evidence. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(5): 897-918. DOI: <https://doi.org/10.3390/ijerph15050897>
- STRAUSS, A. & CORBIN, J. (1990): *Basics of qualitative research: grounded theory procedures and techniques*. Newbury Park, Sage.
- STROHMEIER, F. (2016): Barriers and their Influence on the Mobility Behavior of Elder Pedestrians in Urban Areas: Challenges and Best Practice for Walkability in the City of Vienna. *Transportation Research Procedia*, 14: 1134-1143. DOI: [10.1016/j.trpro.2016.05.184](https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.184)
- SWALLOW, D. & al. (2018): Co-designing urban living solutions to improve older People's mobility and well-being. *J Urban Health*, 95(3): 409–22. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11524-018-0232-z>
- TALAVERA-GARCÍA, R. & SORIA-LARA, J. A. & VALENZUELA-MONTES, L. M. (2014): La calidad peatonal como método para evaluar entornos de movilidad urbana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 60(1): 161-187. DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/dag.55>
- TODA ERASO, M. C. (2015): *Desarrollo, caracterización y análisis de las infraestructuras de movilidad urbana vertical en España* (Tesis doctoral no publicada). Universidad de Navarra, Pamplona.
- VÁZQUEZ, M. (Dir.) (2010): *Experiencias españolas en movilidad sostenible y espacio urbano*. Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía – Universidad Politécnica de Madrid, Madrid. <http://habitat.aq.upm.es/bpes/mseu/a-libroweb.pdf>
- VERDUGO, M. A. & al. (2007): Construcción de escalas de calidad de vida multidimensionales centradas en el contexto: la Escala GENCAT. *Siglo Cero*, 38 (4): 57-72. <https://sid.usal.es/idoocs/F8/ART10367/articulos4.pdf>
- YUNG, E. H. K. & CONEJOS, S. & CHAN, E. H. W. (2016): Social needs of the elderly and active aging in public open spaces in urban renewal. *Cities*, 52: 114–22. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.11.022>