

## CIUDAD Y TERRITORIO

## ESTUDIOS TERRITORIALES

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

Vol. LV, N° 218, invierno 2023

Págs. 1107-1130

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.218.7>

CC BY-NC-ND



# Accesibilidad de las personas mayores en entornos metropolitanos: conjunto de capacidades en el Área Metropolitana de Guadalajara (México)

María del Carmen BARRANCO-MARTÍN <sup>(1)</sup>Fernando CALONGE-REILLO <sup>(2)</sup><sup>(1)</sup> Investigadora posdoctoral<sup>(2)</sup> Profesor investigador<sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> Universidad de Guadalajara (México)

**Resumen:** El aumento de la población urbana y el envejecimiento poblacional en Latinoamérica, da pie a centrar el análisis urbano en el rango del adulto mayor y su accesibilidad en un contexto metropolitano. El objetivo de este artículo es explorar la accesibilidad en la apropiación de las capacidades fundamentales y distinguir los recursos y actividades básicas que conforman la estructura de oportunidades de acceso. La investigación documental ha determinado dos contextos habitacionales para comparar en el Área Metropolitana de Guadalajara, México. La realización de 18 entrevistas en profundidad ha revelado la influencia de la capacidad de movilidad en la apropiación cotidiana de las capacidades fundamentales. Los resultados muestran procesos de exclusión social y evidencian la necesidad de ubicar al adulto mayor en el centro de una planificación urbana que contribuya con el envejecimiento activo.

**Palabras clave:** Accesibilidad; Movilidad urbana; Gerontología ambiental; Bienestar; Capacidades.

Recibido: 08.07.2022; Revisado: 18.05.2023

Correo electrónico: [carmenbarranco@gmail.com](mailto:carmenbarranco@gmail.com); N° ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0827-2660>

Correo electrónico: [fernando.calonge@academicos.udg.mx](mailto:fernando.calonge@academicos.udg.mx) N° ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1788-2954>

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

Investigación financiada por el Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (CONAHCYT México), en su Convocatoria de Estancias Posdoctorales por México modalidad Académica 2021-2022. Proyecto: "La accesibilidad cotidiana de las personas mayores en entornos metropolitanos."

## Accessibility of the elderly in metropolitan environments: Metropolitan Area of Guadalajara (México)

**Abstract:** The increase of the urban population and population aging in Latin America give rise to focusing the urban analysis on the range of the elderly and their accessibility in a metropolitan context. The objective of this article is to explore the accessibility in the appropriation of the fundamentals and to distinguish the basic resources and activities that make up the structure of access opportunities. Documentary research has determined two housing contexts to compare in the Metropolitan Area of Guadalajara, Mexico. Conducting 18 in-depth interviews has revealed the influence of mobility capacity on the daily appropriation of fundamental skills. The results show processes of social exclusion and show the need to place the elderly at the center of urban planning that contributes to active aging.

**Keywords:** Accessibility; Urban mobility; Environmental gerontology; Well-being; Capabilities.

### 1. Introducción

Desde hace más de una década las proyecciones indicaban que tres de cada cinco personas en 2030 vivirán en alguna ciudad y, a su vez, los habitantes urbanos en las regiones menos desarrolladas se cuatuplicarán (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD [OMS], 2007, p. 8). Dentro de este escenario urbano existe un envejecimiento acelerado, para el 2050 las personas de 60 años y más representarán un 34% de la población europea y un 25% de América Latina (OMS, 2016, p. 1). Sin duda, estos datos alertan a preparar nuestros contextos urbanos para el futuro inmediato de las generaciones presentes.

En el último cuarto del siglo pasado, la Asamblea General (1978) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) tomó iniciativas para introducir en las agendas internacionales las cuestiones relacionadas con el envejecimiento poblacional. Desde entonces dos Asambleas Mundiales sobre el Envejecimiento han marcado su reflexión y acción, Viena 1982 y Madrid 2002. Ésta última orientada por el objetivo de la Declaración de Brasilia de las Naciones Unidas sobre Envejecimiento y Salud de 1996, que estipula la necesidad de que “las personas mayores sanas sigan siendo un recurso para sus familias, comunidades y economías” (OMS, 2002, p. 74).

Estas transformaciones dan pie a una nueva discusión sobre cómo lograr el envejecimiento óptimo de forma individual y colectiva, con

relación al contexto donde se habita, y con el objetivo de asegurar el fomento de las capacidades de las personas mayores. Estas capacidades se entienden como las oportunidades o libertades reales que nos permiten disfrutar de los funcionamientos, concebidos como aquello que las personas valoramos en términos de “ser” y “hacer” (TENAZOS & QUIÑONES, 2013, p. 30). La expansión de la capacidad es la habilidad para llevar el tipo de vida que se considera valiosa al incrementar sus posibilidades de elección por medio de conocimiento y esfuerzo (SEN, 1998, p. 69). Luego, la oportunidad o libertad real “está representada por la capacidad de la persona para conseguir varias combinaciones alternativas de funcionamientos (SEN, 1992, p. 81 en PICAZZO & GUTIÉRREZ & INFANTE & CANTÚ, 2009, p. 259).

Así pues, se han desarrollado conceptos para orientar un modelo de enfoque del envejecimiento, tales como los que resalta LIMÓN & ORTEGA (2011): el *envejecimiento productivo*<sup>1</sup> y el *envejecimiento satisfactorio*<sup>2</sup> (p. 229). Estas concepciones han llevado al actual enfoque del *envejecimiento activo*, acuñado desde 2002 en la Declaración Política y Plan de Acción Internacional de Madrid, afrontando el desafío de una sociedad para todas las edades con tres orientaciones prioritarias: (1) las personas mayores y el desarrollo; (2) promoción de salud y el bienestar de las personas mayores; (3) crear un entorno de apoyo para las personas mayores. De ahí que el envejecimiento activo se defina como

<sup>1</sup> Se enfoca en los resultados y la intencionalidad.

<sup>2</sup> Resalta los beneficios individuales y más íntimo de cada persona.

“el proceso de optimización de las oportunidades de salud, participación y seguridad con el fin de mejorar la calidad de vida a medida que las personas envejecen” (OMS, 2002, p. 79).

El presente artículo tiene por objetivo observar desde la perspectiva del desarrollo humano, los entornos que posibilitan a las personas un mayor conjunto de capacidades para llevar libremente un tipo de vida que tienen razones para valorar (SEN, 2000, p. 34). Para lograr ese objetivo, el artículo se ciñe a la definición de bienestar, entendiendo como “la ampliación de las libertades reales de la gente para que pueda prosperar” (PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO [PNUD], 2010, p. 24), en función de las oportunidades que se abren y de las posibilidades de elección (SEN, 2000, p. 21).

Con base en el envejecimiento activo de los sujetos y sus capacidades (intrínseca y funcional), se plantea una investigación exploratoria para indagar sobre la influencia de la movilidad urbana en la apropiación de las oportunidades que tienen las personas mayores para acceder a recursos básicos en las actividades cotidianas de un contexto metropolitano, y su contribución en proceso de inclusión-exclusión social. Se pone la atención en la cotidianidad de la experiencia de movimiento de las personas adultas mayores en un contexto metropolitano latinoamericano como es México, y se reflexiona si estas metrópolis de la región están preparadas para la movilidad cotidiana de la población envejecida y fomentan la equidad por edad.

### 1.1. Envejecimiento Saludable y Accesibilidad: Capacidades en Entornos Amigables con la Edad

Si bien, desde 2005 se concibió el proyecto “Ciudades Globales Amigables con los Mayores”<sup>3</sup>, con la intención de comprometer a las ciudades con la edad y aprovechar el potencial de las personas mayores, alentando el envejecimiento activo para optimizar sus oportunidades (OMS, 2007, p. 6), lo cierto es que en el ámbito de Latinoamérica existe una escasa documentación de las acciones que se han dado al respecto.

Los entornos amigables con las personas mayores se refieren a factores físicos, sociales y económicos que determinan la salud de los sujetos de edad e influyen significativamente en

la experiencia que supone el envejecimiento y en las oportunidades que éste ofrece (OMS, 2007, pp. 10-11). Para ello se plantearon ocho aspectos de la vida en la ciudad que interactúan entre sí: (1) vivienda, (2) transporte; (3) espacios al aire libre; (4) respeto e inclusión social; (5) participación social; (6) participación cívica y el empleo; (7) servicios de apoyo comunitario y de salud; (8) comunicación e información (OMS, 2007, pp. 14-15) y, que de forma directa e indirectamente algunos se relacionan con posibilidades de accesibilidad, es decir, de desplazamientos por la urbe y la experiencia de éstos en el entorno donde se habita.

En respuesta al arduo trabajo sobre envejecimiento activo, en 2015 se publica el informe mundial sobre *El envejecimiento y la salud* (OMS, 2015), manifestando la importancia de formular políticas que no universalicen al adulto mayor y entiendan que el envejecimiento saludable no es únicamente ausencia de enfermedad, sino, una integración de cuidados que atienda al curso de vida de las personas y que abarque el entendimiento de las capacidades y necesidades del adulto mayor, entre ellas la de movilidad (OMS, 2015, p. VIII). Cinco son los conceptos clave que abren la discusión: bienestar, envejecimiento saludable, capacidad funcional, capacidad intrínseca, entorno (OMS, 2015, pp. 30-31), en los que se profundizará a lo largo del presente texto para explorar la relación entre envejecimiento y contexto metropolitano.

Desde el paradigma del desarrollo humano el *bienestar* es la oportunidad de ser y hacer y el informe *El envejecimiento y la salud* propone una lista de cinco capacidades fundamentales para que las personas mayores puedan hacer las cosas que valoran (OMS, 2015, p. 171): (1) capacidad para satisfacer necesidades básicas, (2) capacidad de aprender, crecer y tomar decisiones, (3) capacidad de tener movilidad, (4) capacidad de crear y mantener relaciones, (5) capacidad de contribuir. A su vez, la capacidad para *satisfacer necesidades básicas* se relaciona con la *seguridad económica*, la *seguridad personal* y el *acceso* a recursos y actividades básicas (alimentación, vestido y vivienda apropiados, servicios de salud y cuidados a largo plazo) (OMS, 2015, p. 173). Estas cinco capacidades serán desarrolladas por el sujeto con relación a las posibilidades que le otorgue el contexto donde habita, así pues, para lograr la integración del conjunto de capacidades, las adaptaciones también se deben de dar en el entorno y comprender la función que desempeñan los factores contextuales

<sup>3</sup> En el XVIII Congreso Mundial sobre Gerontología en Río

de Janeiro, Brasil (2005).

al ser considerados como espacios de accesibilidad a necesidades y actividades básicas (OMS, 2015, p. 7, 17, 29). Dado el aumento de población urbana, se cree importante observar las capacidades en dichos entornos y como los sujetos acceden a ellas. Ahora bien, cuando hablamos de metropolización el entorno urbano se complejiza y como advertiremos, la *capacidad de tener movilidad* cobra una relevancia especial para las personas de edad.

Si ponemos el foco en el análisis de la movilidad se observa que existen estudios que centran la relación de la movilidad urbana con el desarrollo humano (DANGONG & al., 2011; NORDBAKKE & SCHWANEN, 2013). Otras investigaciones tratan el acceso a oportunidades e involucran la movilidad como capacidad en la experiencia de los desplazamientos (SHIN, 2011; HERNÁNDEZ, 2012). También existen estudios que se enfocan en el envejecimiento de la población y toman en cuenta aspectos relacionados con la creciente urbanización (GARCÍA, 2008; SALAS & SÁNCHEZ, 2014; GARROCHO & CAMPOS, 2015; GARCÍA & JIMÉNEZ, 2016; OLIVI & al., 2016; GARCÍA VALDEZ & al., 2018). No obstante, existen pocos estudios que relacionen el envejecimiento de la población latinoamericana con las capacidades (HAM, 1998) y en concreto, con la *capacidad de movilidad* y las oportunidades de acceso en un contexto metropolitano para analizar el *envejecimiento saludable*, definido como “el proceso de fomentar y mantener la capacidad funcional que permite el bienestar en la vejez” (OMS, 2015, p. 30). Todas las personas tenemos *capacidad intrínseca*, entendida como “la combinación de todas las capacidades físicas y mentales con las que cuenta una persona” (OMS, 2015, p. 30). Dicha capacidad se verá influenciada a lo largo de la vida del sujeto por su *entorno*, el cual comprende todos los factores del mundo exterior que forman el contexto de la vida de la persona, desde el nivel micro al macro<sup>4</sup> (OMS, 2015, pp. 30-31). Por consiguiente, las características del entorno que afectan la capacidad intrínseca y las interacciones entre la persona y esas características, es lo que se denomina *capacidad funcional*, y se describe como los “atributos relacionados con la salud que permiten a una persona ser y hacer lo que es importante para

ella” (OMS, 2015, p. 30). Luego, el proceso de envejecimiento saludable se basa en fomentar y mantener la capacidad funcional.

En la actualidad nos situamos en la Década del Envejecimiento Saludable (2021-2030). Esta iniciativa interconecta cuatro ámbitos de actuación<sup>5</sup> (OMS, 2020, p. 9). Si nos centramos en el segundo, “asegurar que las comunidades fomenten las capacidades de las personas mayores”, estamos hablando de entornos amigables que incluyan a las personas de edad y les permita la accesibilidad a actividades y recursos básicos para fomentar las cinco capacidades fundamentales que establece la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2015, p. 171). El concepto de accesibilidad se vincula con las investigaciones sobre inclusión-exclusión social que han ido aflorando este primer cuarto de siglo (MIRALLES GUASCH, 2002; MIRALLES GUASCH & CEBOLLADA, 2003; THE SOCIAL EXCLUSION UNIT [SEU], 2003; CASS & al. 2005; AVELLANEDA, 2007; LUCAS, 2012; entre otros). Se entiende la accesibilidad como

“la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano [...] La relativa facilidad para superar la distancia es una variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades y las características individuales de los ciudadanos”

(MIRALLES GUASCH & CEBOLLADA, 2003, p. 14).

Las nuevas movilidades y la exclusión social en contextos desarrollados han revelado perspectivas para abordar el tema desde la accesibilidad y las distintas oportunidades de vida que el contexto abre a las personas para acceder a bienes, redes sociales (URRY, 2000, 2007; KAUFMANN & al., 2004; CASS & al., 2005; LUCAS, 2012) y así como indica LUCAS (2012), “la identificación de [...] las habilidades y destrezas que directa o indirectamente se relacionan con la apropiación del acceso” (p. 108). Esta perspectiva ayuda a que la formulación de políticas reconozca que el problema es multidimensional<sup>6</sup>, relacional<sup>7</sup> y de naturaleza dinámica<sup>8</sup> (p. 106). Del mismo modo, desde el estudio de casos en el contexto latinoamericano, también se han realizado esfuerzos para abordar los nuevos enfoques (GUTIÉRREZ

<sup>4</sup> Hogar, comunidad y sociedad, en general: el entorno construido, las personas y sus relaciones, las actitudes y los valores, las políticas de salud y sociales, los sistemas que las sustentan y los servicios que presentan.

<sup>5</sup> (1) cambiar nuestra forma de pensar, sentir y actuar con respecto a la edad y el envejecimiento; (2) asegurar que las comunidades fomenten las capacidades de las personas mayores; (3) ofrecer una atención integrada y centrada en las personas y servicios de salud primarios que respondan a

las necesidades de las personas mayores; (4) proporcionar acceso a la atención a largo plazo para las personas mayores que lo necesiten.

<sup>6</sup> Se puede situar desde distintas circunstancias: individual, instituciones y estructuras dentro de la sociedad.

<sup>7</sup> La desventaja se ve en comparación directa con las relaciones y actividades normales del resto de la población.

<sup>8</sup> Cambia con el tiempo y el espacio, así como durante la vida de la persona afectada.

& MINUTO, 2007; AVELLANEDA, 2008; HERNÁNDEZ, 2012, 2013; JIRÓN & MANSILLA, 2013; CALONGE, 2018, 2019; BARRANCO 2018, 2019; entre otros).

Una de las líneas de investigación que se amplía con el estudio de la movilidad, está relacionada con la incursión de los estudios urbanos al paradigma del desarrollo humano (SEN, 2000; NAUSSBAUM, 2012) desde la observación de la experiencia humana de los desplazamientos. Dicha línea propone a la movilidad urbana como una de las capacidades en el desarrollo humano a través del concepto de *capacidad de movilidad*, que permite pensar cómo la movilidad puede ser un importante motor de bienestar que influya positivamente en el acceso a un conjunto de libertades o capacidades fundamentales de la vida (ROBEYNS, 2003; KRONLID, 2008; OVIEDO & GUZMÁN, 2020; BARRANCO & CALONGE, 2021).

Dicha *capacidad de movilidad* se ve reflejada en el envejecimiento saludable como la *capacidad de tener movilidad*, que, como se expone a continuación, va más allá de un simple desplazamiento. Esto, aunado al fenómeno de metropolización en las grandes urbes latinoamericanas, induce a reflexionar sobre cómo se abren las oportunidades de acceso a capacidades fundamentales para los adultos mayores en las grandes urbes y cómo éstas suman a la capacidad funcional del sujeto (capacidad intrínseca + entorno) para lograr un real bienestar.

## 1.2. Capacidades de la Estructura de Oportunidades de Acceso

Como se ha comentado, el concepto de desplazamiento urbano concebido como movilidad ha ido abriendo distintas líneas de investigación en este primer cuarto de siglo. Si nos centramos en el desarrollo del concepto de la *capacidad de movilidad* en entornos metropolitanos latinoamericanos, se observa que en la investigación de BARRANCO (2018) se convierte en un elemento primordial en la conformación de la Estructura de Oportunidades de Acceso (EOA). En la definición de las Estructura de Oportunidades de Acceso, la concepción de estructura

“sugiere el hecho de que las rutas al bienestar están estrechamente vinculadas entre sí, de modo que el acceso a determinados bienes, servicios o actividades provee recursos que facilitan a su vez el acceso a otras oportunidades” (KAZTMAN & FILGUEIRA, 1999, p. 9),

por consiguiente, la Estructura de Oportunidades se basa en las “probabilidades de acceso a bienes, a servicios o a desempeño de actividades” (1999, p. 9).

La EOA es el conjunto de capacidades básicas o fundamentales consideradas por los sujetos, siendo su objetivo que las capacidades se fertilicen o activen entre sí mediante los funcionamientos de éstas. De ahí que la *capacidad de movilidad* es la capacidad que conecta la vivienda con otras capacidades, es decir, que pasa a ser la conexión para posibilitar acceder a otros recursos, o lo que es lo mismo, fertilizar otras capacidades fundamentales y permitir ampliar dicha estructura, con la finalidad de incrementar el bienestar de los ciudadanos (BARRANCO, 2018; BARRANCO & CALONGE, 2021).

En la investigación, con una selección de población económicamente activa, BARRANCO (2018) determina que la capacidad se hace activa mediante dos tipos de funcionamientos: instrumentales (medios de desplazamientos e infraestructura) y potenciales (estrategias). Ahora bien, el estudio se concentra en población económicamente activa, hecho que genera un sesgo, pues no se contempla un significativo porcentaje de población que, aun teniendo inactividad económica, requiere de desplazamientos para el acceso cotidiano a sus actividades y recursos y, de este modo, potenciar sus capacidades durante el ciclo de vida.

Coincidiendo con la guía para ciudades globales amigables con los mayores, “una ciudad amigable con los mayores es una ciudad para todas las edades” (OMS, 2007, p. 9), de manera que se abre la propuesta para indagar cuál podría ser la estructura de oportunidades de acceso para la población de edad y con ello, preparar nuestros entornos urbanos para escenarios, hasta este momento desconocidos, como son aumento de población urbana y envejecimiento.

Por consiguiente, se han tomado de partida las cinco capacidades fundamentales que la OMS (2015) indica para que un adulto mayor pueda hacer las cosas que valora y, se ha explorado la relación con la capacidad de tener movilidad, pues se considera una capacidad pilar para que los sujetos puedan vivir con inclusión y equidad en los entornos metropolitanos.

## 2. Fuentes de datos, metodología y casos de estudio

Se plantea una investigación con alcance exploratorio de corte etnográfico, debido a que existen pocos estudios que indaguen la influencia de la movilidad urbana en la apropiación de las oportunidades que tienen las personas mayores en el acceso a las capacidades fundamentales propuestas en el envejecimiento activo. Este

estudio se centra en observar desde la cotidianidad de los sujetos adultos mayores y su accesibilidad a recursos y actividades básicas en un contexto metropolitano, y en explorar su contribución en procesos de inclusión-exclusión social hacia entornos amigables con las personas de edad. Se toma como escenario representativo del fenómeno a nivel Latinoamérica, el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) México y se comparan dos contextos habitacionales.

Con diferentes bases de datos se realiza un análisis estadístico y georreferenciado que antecede a la identificación de circunstancias determinantes para el adulto mayor y permite comparar distintos factores, como son el nivel socioeconómico, la cobertura de transporte y la distribución de equipamiento orientado a las personas de edad. Con bases de datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2010, 2020) se realiza el análisis del estimado de población de 60 años y más, grado de marginación y distribución de viviendas con vehículos. Debido a que cuando se inició la investigación todavía se estaba en alerta de pandemia COVID-19 y los datos abiertos del Censo de Población y Vivienda 2020 a nivel Área Geoestadística Básica (AGEB) no se encontraban disponibles, se trabajó con la información del Censo 2010, considerando la población de 50 a 59 años que a 2020 sería un referente de población de 60 años y más. La representatividad de los dos contextos seleccionados se corroboró con las instituciones públicas del sistema DIF (Desarrollo Integral de la Familia) correspondientes, que trabajan de forma directa con diversos programas para la población adulta mayor. Así mismo, con base en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) 2021 se georreferenció comercios y servicios a nivel vecinal, barrial y distrital para observar los usos de suelo mixto y la distribución de equipamientos. La georreferenciación de la red de transporte de pasajeros masivo y colectivo proporcionó referencias sobre las oportunidades de conectividad con distintos medios de desplazamiento.

Para explorar empíricamente las capacidades fundamentales, se ha recurrido a una muestra

no probabilística mediante la fórmula cualitativa que contiene como ingrediente clave la noción, principio o estrategia de la saturación (VALLES, 1999), realizándose 18 entrevistas en profundidad no estandarizadas semiestructuradas con adultos mayores. Estas entrevistas han permitido describir el quehacer cotidiano de los adultos mayores y su Estructura de Oportunidades de Acceso (EOA), en función de sus capacidades, actividades y recursos disponibles. La técnica que se utilizó para la selección de los entrevistados es la conocida como bola de nieve (ATKINSON & FLINT, 2001), pero se ha intentado sostener un equilibrio entre las variables sociodemográficas que consideramos clave para el estudio, como son: género, edad, nivel educativo. En cada uno de los contextos habitacionales se llevaron a cabo 9 entrevistas en profundidad de forma oral, 5 mujeres y 4 hombres entre 60 y 83 años. Previo establecimiento del consentimiento informado, el audio de las entrevistas fue grabado para su posterior transcripción y análisis. Se realizaron entre los meses de diciembre 2021 a marzo 2022, con una duración media aproximada de 90 minutos. Por las medidas de protección ante la pandemia Covid-19, la mayoría se desarrollaron en espacios seguros proporcionados por las instituciones públicas DIF<sup>9</sup> y tres se llevaron a cabo en las viviendas de los entrevistados, lo que limitó enriquecer la investigación con las observaciones del espacio habitacional de todos los entrevistados. En base a un guion preestablecido (FIG. 1) se registró información sobre las dinámicas de movilidad cotidiana para acceder a recursos y actividades básicas, la apropiación de recursos, medios de transporte e infraestructura y las escalas de desplazamiento que se relacionan con los límites de proximidad<sup>10</sup>, barrial o colonia, distrital, municipal, metropolitana (CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE DE MÉXICO [CTS], 2009, p.38). Distintos autores indican la importancia de examinar la intensidad de las diferentes escalas urbanas que utilizan los ciudadanos para realizar sus actividades cotidianas (MIRALLES GUASCH, 2002, 2011; CEBOLLADA, 2006; MARQUET & MIRALLES GUASCH, 2014), destacando la interacción del espacio público a nivel barrial (LINK & SEÑORET & FUENTES & RODRÍGUEZ, 2022).

<sup>9</sup> Debido a las condiciones de aislamiento por la pandemia COVID-19 en el momento de realizar las entrevistas en profundidad, el acercamiento con las personas adultas mayores se realizó a través de dos instituciones. En el municipio de Guadalajara con apoyo del Sistema DIF Guadalajara y del Programa DIPAM (Desarrollo Integral a personas Adultas Mayores) en conexión con la Casa de Día Balcones Oblatos. Para el municipio de Zapopan el contacto se realizó a través del Sistema DIF Zapopan y el CEMAM (Centro Metropolitano del Adulto Mayor) en conexión con el Club de Personas

Mayores Jardines Universidad. Se contactaron a los coordinadores de Casa de Día Oblatos y Club Jardines Universidad, a quienes agradecemos el apoyo.

<sup>10</sup> La proximidad es uno de los conceptos más importantes en la planeación de los Desarrollos Orientados al Transporte Sustentable (DOTS) (TOD, Transit Oriented Developments), se busca crear un modelo que concentre los servicios y actividades cotidianas de la población en un radio no mayor a un kilómetro, de tal modo que éstos sean accesibles caminando o en bicicleta.

1 DATOS GENERALES	
Nombre personas entrevistada	
Género	
Edad	
Discapacidad y/o limitaciones funcionales por envejecimiento	(DETECTAR APARTADO 2 Y 3)
Principal medio de desplazamiento	(DETECTAR APARTADO 5)
Nivel de estudios	
Profesión	
Ocupación actual	
Ingresos	
2 DISCAPACIDAD FÍSICA-MOTORA	
¿Cómo se siente físicamente para ir de un lugar a otro?	
¿Qué cambios en su estado físico ha tenido ahora en la vejez?	¿Cómo tuvo que reajustar todas sus actividades ante ese cambio?
	¿Implicó dejar de hacer cosas importantes para usted?
¿Considera tener algún tipo de limitación física que le impida salir de su casa?	
¿Qué hace en casos de necesitar un descanso durante su traslado?	
DISPOSITIVOS AUXILIARES:	
¿Le han prescrito dispositivos auxiliares o ayudas técnicas? ¿dispone de ellos? ¿los utiliza?	
¿Considera que requiere ellos?	
3 ACCESIBILIDAD COGNITIVA	
Últimamente ha notado cambios: en la manera en la que escucha / su visión / en la manera en la que procesa indicaciones o entiende instrucciones	
Los letreros o señalizaciones ¿qué tan necesarios son para usted?	
¿Qué hace usted cuando necesita ir a un lugar al que nunca ha ido?	
¿Se ha sentido desorientado en alguna ocasión en las que va a algún lugar solo? ¿qué sucedió?	
¿Qué hace usted para orientarse o saber en qué lugar se encuentra?	
4 MOVILIDAD ESTRATÉGICA	
Lugar de nacimiento	
Tiempo en la colonia	
¿Por qué llega a la colonia? Horizonte de accesibilidad	
¿Por qué ha permanecido en la colonia? Horizonte de accesibilidad	
¿Cómo considera que es la ubicación de su domicilio? ¿Le permite ir de un lugar a otro con facilidad?	
Motivos por los que cambiaría de vivienda y/o zona residencial	
5 MOVILIDAD HABITUAL O COTIDIANA - CONTEXTO METROPOLITANO – ACCESIBILIDAD DEL ENTORNO	
Descripción de un día cotidiano (desde que se levanta hasta que se acuesta) (sacar ubicaciones para representar recorrido y medios de transporte).	
Descripción de la dinámica de un sábado-domingo (obtener ubicaciones para representar recorrido).	
¿Qué necesidades o actividades que cree básicas deja de tener o hacer? ¿por qué?	
¿Cuál es su medio de desplazamiento principal?	
¿Cómo influyen los medios de transporte para hacer o dejar de realizar actividades?	
¿Cuál sería su medio de desplazamiento ideal?	
BARRERAS PARA LA MOVILIDAD EN EL TRANSPORTE:	
El transporte de pasajeros:	
- es accesible en cuanto a precio / es confiable y frecuente / las rutas son adecuadas de acuerdo a sus necesidades / de acuerdo a su salud considera que los vehículos son accesibles	
- tiene paradas adecuadas	
- existe una correcta actitud del conductor al manejar	
MOVILIDAD FUERA DE SU DOMICILIO – BARRERAS DEL ENTORNO FÍSICO Y MOVILIDAD:	
¿Las calles presentan buen estado de conservación?	
Cuando usted sale del hogar ¿considera que puede realizar su traslado sin problemas?	
¿El camino para los peatones está libre de obstrucciones?	
Al caminar ¿en cuánto tiempo-distancia se debe de detener a descansar?	
En su comunidad, ¿las aceras presentan un correcto mantenimiento? ¿están libre de obstrucciones (por ejemplo, vendedores ambulantes, vehículos estacionados, árboles)?	
¿Considera que las normas y reglas de tránsito se respetan?	
6 DIMENSIÓN CORPORAL DEL ADULTO MAYOR	
INDEPENDENCIA - DEPENDENCIA	
¿Quién le apoya?	
¿En qué actividades?	
PROCESO DE ENVEJECIMIENTO: cómo el entorno lo acelera o lo atenúa	
¿Cómo se siente cuando se encuentra fuera de su domicilio?	
¿Puede transitar solo en la vía pública?	
¿Cuáles son las mayores dificultades a las que se enfrenta cuando necesita desplazarse/ir a algún lugar?	
¿Con qué tipo de dificultades se enfrentan en cada salida de su domicilio?	
¿Ha tenido alguna vivencia desagradable como caídas o robos fuera de su casa?	
¿Qué lo hace sentir seguro o inseguro cuando va usted de un lugar a otro?	
¿Qué necesita para sentirse seguro fuera de su domicilio?	
7 HORIZONTES DE ACCESIBILIDAD	
¿Cómo se imagina un lugar ideal para usted? ¿Qué modificaría de sus circunstancias actuales para mejorar?	
¿Cómo definiría un lugar que no representaría ningún riesgo para usted?	
8 BARRERAS PARA LA PARTICIPACIÓN SOCIAL	
¿Conoce usted los lugares de encuentro que incluyan a personas mayores en su comunidad (centros recreativos, escuelas, bibliotecas, centros comunitarios, parque o jardines)?	
¿Los sectores público y privado realizan actividades de participación para adultos mayores en su comunidad?	
¿Usted participa en actividades comunitarias: (recreación, actividades físicas, sociales o espirituales)?	
¿Considera que la ubicación es conveniente? ¿el horario? ¿el costo (si lo tuviera)?	

FIG. 1 / Guion entrevista en profundidad no estandarizada semiestructurada

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, se realizó observación directa en los dos contextos seleccionados, en el período entre diciembre 2021 y marzo 2022. Para el registro de la observación fue de especial interés corroborar la dotación de equipamientos y la distribución de unidades económicas que determinan los espacios de usos de suelo mixto; así mismo, observar cómo los sujetos experimentan los desplazamientos con relación a sus medios (transeúntes, usuarios transporte de pasajeros, vehículo particular) y la infraestructura urbana de banquetas y cruces desde la caminabilidad de la ciudad.

### 2.1. Área Metropolitana de Guadalajara

Diversas investigaciones señalan un envejecimiento apreciable en el caso de México (HUENCHUAN, 2018, p. 31). En el caso de Jalisco, donde se ubica este estudio, la población de adultos

mayores pasó de representar el 4,0% en 1970 a 7,1% en 2018, y se estima que en 2050 esa cifra alcance el 16,6% de la población (INSTITUTO DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y GEOGRÁFICA (IIEG), 2018, p. 3). Dentro de Jalisco, se destacan en 2017 los municipios de Guadalajara y Zapopan pertenecientes al Área Metropolitana de Guadalajara (FIG. 2), con una población adulto mayor de 9,9% (150 653 personas) y 6,35% (87 077 personas) respectivamente (IIEG, 2017).

Para la selección de los casos de estudio se han escogido estos dos municipios, por ser los que albergan a una mayor población de personas mayores y ser pioneros en participar en la Red Regional de Ciudades Amigables con las Personas Mayores a partir de la generación de los Planes Estratégicos 2014 (INSTITUTO JALISCIENSE DEL ADULTO MAYOR [IJAM], 2014) y 2020-2024 (INSTITUTO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN DEL DESARROLLO DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA [IMEPLAN], 2019). A fin de ubicar la población de adultos mayores y seleccionar los casos de

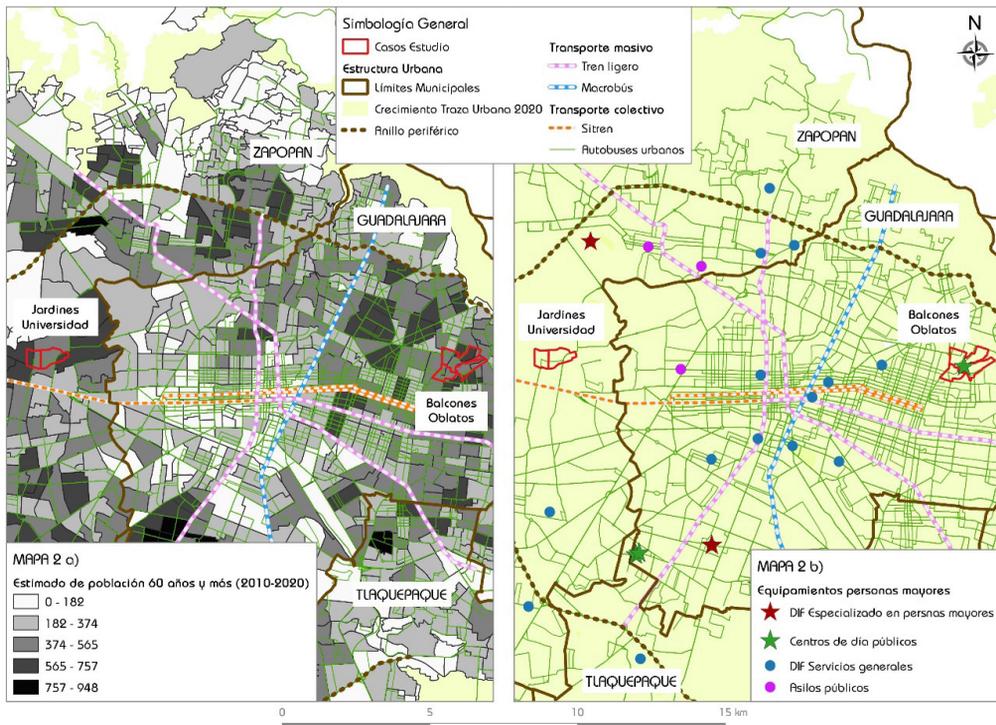
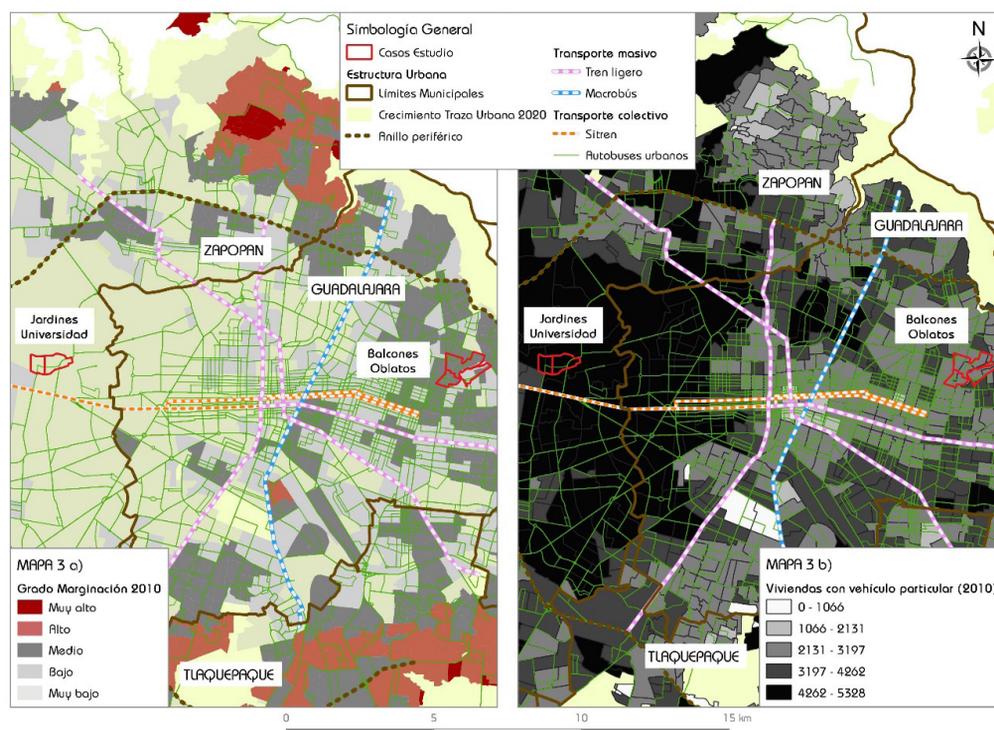


FIG. 2 / Ubicación casos de estudio según Mapa 2 a) Estimado de población 60 años y más (2010-2020) y el Mapa 2 b) Distribución de equipamiento destinado a personas mayores y medios de transporte masivo y colectivo

Fuente: Mapa 2 a) elaboración propia con base en los AGEB del Censo INEGI 2010 y el crecimiento de la traza urbana Censo INEGI 2020. Mapa 2 b) elaboración propia con base a las unidades económicas de Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) 2021 y Sistema Tren Eléctrico Urbano (SITEUR)

Fuentes cartográficas: Área Geoestadística Básica (AGEB), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Proyección: Universal Transversal de Mercator. Datum Geodésica WGS84 zona 13N



**FIG. 3 / Grado de marginación (2010), sistemas de transporte y distribución viviendas con vehículos (2010)**

*Fuente:* Mapa 3 a) elaboración propia con base en el estudio de grado de marginación elaborado en el primer Plan de Ordenamiento de la Metrópoli (POTmet) realizado por Instituto de Planeación y Gestión de Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN) 2016 con base al Censo INEGI 2010. Mapa 3 b) elaboración propia con base en los AGEb del Censo INEGI 2010 y el Sistema Tren Eléctrico Urbano (SITEUR)

*Fuentes cartográficas:* Área Geoestadística Básica (AGEB), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Proyección: Universal Transversal de Mercator. DatuGeodésica WGS84 zona 13N

estudio, la FIG. 2 Mapa 2a representa las personas que contaban con 50 y más años en 2010, año del Censo de población y vivienda 2010. Si se compara la FIG. 2 con el Grado de Marginalidad 2010 (FIG. 3 Mapa 3a), se observa que en Guadalajara existe una importante población adulta mayor al oriente, con un grado de marginación medio y bajo porcentaje de viviendas con vehículo particular, pero una buena cobertura a los medios de transporte colectivo que conectan con los masivos. De este municipio se ha determinado el caso de estudio "Balcones Oblatos"<sup>11</sup>, contexto representativo de un entorno barrial con mezcla de usos de suelo que permiten comercios y servicios de proximidad, y donde se encuentra un Centro de Día (FIG. 2 Mapa 2b) que ofrece diversos servicios para la población de sesenta años y más.

<sup>11</sup> Conformado por las colonias Balcones de Oblatos, Lomas San Eugenio y San Isidro Oblatos, pertenecientes al distrito D4SD04.

Por el contrario, en Zapopan la población adulta mayor colinda con el municipio de Guadalajara (FIG. 2). Para este municipio se determinó el caso de estudio "Jardines Universidad"<sup>12</sup>, siendo un contexto con grado de marginación muy bajo (FIG. 3 Mapa 3a) y un elevado número de viviendas con vehículo particular (FIG. 3 Mapa 3b), pero una escasa cobertura de transporte colectivo y nula cobertura de transporte masivo. Este contexto pertenece a la visión del hábitat considerado ideal para la formación de una familia, conformado por viviendas unifamiliares de carácter residencial, tranquilas, con amplios espacios, escasez de comercios y servicios de proximidad, así como poca presencia del transporte de pasajeros.

<sup>12</sup> Conformado por las colonias Jardines Universidad y Vallarta Universidad, pertenecientes al distrito ZPN-05.

### 3. Resultados: La Accesibilidad del Adulto Mayor, interrelaciones de las capacidades fundamentales y sus elementos de análisis

Como se ha expuesto, la movilidad cotidiana se relaciona con la accesibilidad a actividades y necesidades básicas que están distribuidas en el espacio donde habitamos y según las preferencias y/u oportunidades de las personas se intentarán obtener de forma que sus funcionamientos abran posibilidades para alcanzar otras y así transformarlas en conjunto de capacidades del propio sujeto. Si bien, el tamaño de la muestra utilizada es no probabilística y pudiera ser un limitante, al tratarse de un alcance exploratorio el objetivo es establecer hechos para recopilar nuevos datos y para determinar si existen patrones interesantes en dichos datos (MOUNTON, 1996). Luego, se opta por investigar a través de los ojos de los sujetos estudiados, hecho que conlleva una implicación mayor y un radio de acción más limitado comparado con el enfoque cuantitativo (CORBETTA, 2010). En este sentido, se ha conformado la EOA tomando como base las cinco capacidades fundamentales sugeridas en el envejecimiento saludable (OMS, 2015). Como se aprecia en la FIG. 4, a partir de examinar las entrevistas en profundidad se han revelado algunos elementos de análisis para cada capacidad y las interrelaciones de estos elementos han permitido un primer ejercicio de identificación de procesos de inclusión-exclusión social. Esto, con el propósito de reflexionar sobre las prácticas actuales y propiciar herramientas para condicionar entornos metropolitanos equitativos. Pues como resaltan algunos autores (JIMÉNEZ RENEDO & MADURGA CHORNET, 2021; GHIORMA & GURRUTXAGA, 2023), si bien la teoría y normatividad puede contemplar por estructura de edades la dinámica demográfica y las necesidades de ciertos servicios, se dificulta llevarlo a la práctica considerando cómo varían las necesidades de las distintas generaciones en el ciclo de vida.

Por consiguiente, se observa que la capacidad de (1) *satisfacer necesidades básicas* es una de las más importantes para asegurar un nivel de vida adecuado al gestionar y satisfacer necesidades inmediatas y futuras (OMS, 2015, p. 173). La cual se compone de tres capacidades (FIG. 4) que se interrelacionan a su vez: (1.1) *seguridad económica*, (1.2) *seguridad personal* y (1.3) *acceso* (a recursos y actividades básicas). Como observaremos, esta capacidad se relaciona con las capacidades de (2) *contribuir*, (3) *aprender, crecer y tomar decisiones*, (4) *crear y mantener relaciones*; a su vez, la interrelación

con la capacidad de (5) *tener movilidad* posibilita fomentar las capacidades intrínseca y funcional del sujeto adulto mayor. Aunque, como se expondrá a continuación, al observar estas capacidades desde un contexto metropolitano tomando en cuenta los medios de transporte y las escalas de movilidad o desplazamiento, al contrario, puede propiciar exclusiones o distinción de fenómenos de inequidad por edad.

#### 3.1. Seguridad económica, capacidad de aprender, crecer y tomar decisiones y capacidad de contribuir

En el contexto estudiado no todos los entrevistados gozan de seguridad económica (FIG. 4). Únicamente el 56% de los entrevistados tiene pensión propia, de los cuales destaca Jardines Universidad con un 78%, pero existe un foco rojo en Balcones Oblatos (33%), hecho que, como observaremos, revelará condicionantes desfavorables para la capacidad de acceso a recursos y actividades básicas. Existen entrevistados que combinan pensión propia con la ayuda bienestar, que es un ingreso bimestral que la administración pública otorga, variando la cantidad entre los ciento cincuenta y doscientos dólares. Aunque el 28% de los entrevistados exponen que el único ingreso fijo del que disponen es esta ayuda.

Si nos remontamos a las oportunidades de acceso a educación en el pasado de los entrevistados (FIG. 4), es un hecho que la capacidad intrínseca de los entrevistados de Jardines Universidad en sus etapas previas a la vejez se ha visto fortalecida al tener acceso a estudios técnicos o licenciatura y esto ha permitido mejorar su seguridad económica en la etapa de adulto mayor.

También cabe destacar que algunos de los entrevistados en Jardines Universidad con estudios de maestría, manifiestan que en el momento de pensionarse vieron mermados al 70% su ingreso.

“Cuando me pensioné mi ingreso bajó a un 70%. Sí tuve que hacer ajustes. [...] La realidad es que a partir de que uno no gana una cantidad como antes, que ya está sujeto uno a una pensión... la realidad es que los ingresos bajan y que la edad hace que también ya no pueda uno lograr mejores ingresos” (JU-16, Hombre, 67 años, maestría).

ESTRUCTURA DE OPORTUNIDADES DE ACCESO								
CAPACIDADES	Elementos de análisis de las capacidades		% CASOS DE ESTUDIO					
			JARDINES UNIVERSIDAD	BALCONES OBLATOS	TOTAL			
(1) Satisfacer Necesidades Básicas	(1.1) Seguridad económica	Pensión	Propia	78%	33%	56%	72%	
			Conyugue	11%	11%	11%		
			Viudez	22%	22%	22%		
			Ayuda bienestar*	67%	55%	61%		
			Únicamente Ayuda Bienestar	22%	33%	28%		
		Trabajo	Formal	11%	0%	5%	56%	
			Informal	33%	67%	50%		
			Renta propiedad	11%	0%	5%		
		Otro	Apoyo hijos, familiares	22%	2%	22%	28%	
	Otro		22%	0%	11%			
	(1.2) Seguridad personal	Asaltos		11%	0%	5%		
		Robos casa		11%	0%	5%		
		Agresiones		0%	11%	5%		
	(1.3) Acceso	Vivienda	Propia	78%	67%	73%	27%	
			Propia / pagando crédito	0%	11%	5%		
			Intestada	0%	11%	5%		
			Renta	11%	11%	5%		
			Prestada	11%	0%	5%		
		Servicios de salud	Pública	Familiar	44%	88%	67%	
				Especialidades	22%	88%		
				Farmacia	44%	88%		
			Privada	Familiar	33%	0%	61%	
				Especialidades	56%	22%		
				Farmacia	44%	22%		
		Alimento	Compra	Supermercado	89%	33%	100%	
				Abarrotera, carnicería, cremería	67%	59%		
				Tianguis	33%	22%		
			Centro de día	Mercado	22%	22%	44%	
				Despensa	0%	67%		
				Comedor	0%	67%		
Otras compras		Vestido (ropa y calzado)	56%	11%	33%			
		Material para trabajar	0%	22%	11%			
Actividad física		Caminar en parque	78%	0%	39%	83%		
		Gimnasio	11%	0%	5%			
		Alberca	11%	11%	11%			
		Centro de día	0%	67%	33%			
Recreación		Parque	33%	0%	17%	61%		
		Centro comercial	11%	11%	11%			
		Viajes	11%	0%	5%			
		Centro de día	0%	67%	33%			
Culto			67%	55%	61%			
(2) Capacidad de contribuir	Voluntariado psiquiátrico		22%	0%	11%	50%		
	Voluntariado Cáritas		22%	0%	11%			
	Voluntariado casa de día		0	33%	17%			
	Voluntariado templo		22%	11%	17%			
	Cuidado personas mayores enfermas		11%	11%	11%			
	Cuidado nietos		11%	0%	5%			
(3) Capacidad de aprender, crecer y tomar decisiones: Nivel educativo (capacidad intrínseca)	Sin estudios		0%	11%	5%			
	Primaria trunca		0%	22%	11%			
	Primaria		0%	11%	5%			
	Secundaria carrera técnica		45%	56%	50%			
	Preparatoria		0%	0%	0%			
	Licenciatura		22%	0%	11%			
	Maestría		33%	0%	18%			
	(4) Capacidad de Crear y Mantener Relaciones	Familiares	Visita	78%	67%	33%	56%	50%
Recibe visitas			55%	33%	44%			
Amigos		Visita	22%	22%	22%	20%		
		Recibe vistas	33%	0	17%			
Vive con familiares que le apoyan		22%	33%	28%				
Vive con familiares que apoya		33%	11%	22%				
Convivencia templo		22%	22%	22%	35%			
Convivencia parque		55%	0	28%				
Convivencia Centro de Día		11%	100%	56%				
(5) Capacidad de tener movilidad		Funcionamientos instrumentales medios de transporte	Caminar	56%	100%	78%		
	Bicicleta		0%	22%	11%			
	Vehículo particular		maneja	78%	100%	44%	33%	
			no maneja	22%	22%	22%		
	Transportes pasajeros		masivo	0%	33%	17%	50%	
			colectivo	0%	100%	50%		
		Taxi	11%	11%	5%			
	Escalas de movilidad (número de desplazamientos por género y porcentaje por caso de estudio y total)	Metropolitana	Hombre	8**	19%	3**	29**	17%
			Mujer	12**	6**	15%	69**	41%
		Municipal	Hombre	27**	47%	6**	70**	42%
			Mujer	24**	12**	56%	168**	100%
		Proximidad (≤ 1 km)	Hombre	14**	34%	12**		
			Mujer	22**	22**			
	Total		107**	64%	61**	36%	168**	
	Inseguridad	Al caminar		100%	100%	100%		
Al conducir		33%	22%	27%				
En el transporte colectivo		33%	100%	67%				

\*Ayuda bienestar: es una pensión bimestral para adultos mayores que la administración pública otorga.

\*\*Número total de desplazamientos en las escalas de movilidad por caso de estudio y en conjunto.

**FIG. 4 / Estructura de Oportunidades de Acceso: detección de Capacidades fundamentales y sus elementos de análisis por caso de estudio y en conjunto**

Fuente: Elaboración propia con base en el análisis de las entrevistas en profundidad

Este es uno de los motivos que alienta a la población a continuar trabajando, aunque en su mayoría en el sector informal, tal como se aprecia en la FIG. 4. En el caso de Balcones Oblatos el 67% de los entrevistados desempeñan alguna actividad en la informalidad, siendo su principal motivación su bajo poder adquisitivo, que no les permite salir con los mínimos gastos mensuales. Algunas de las entrevistadas comercian con bisutería que ellas elaboran en los talleres a los que asisten en el Centro de Día. Los hombres realizan diversas actividades, desde barrer las calles, trabajos de carpintería e impartir clases de música.

Es cierto que al preguntar a los entrevistados su postura ante la posibilidad de trabajar de las personas mayores, todos coinciden en que debería de haber oportunidades en función de las posibilidades, necesidades o gustos de los sujetos. También concuerdan en que el realizar alguna actividad productiva propicia beneficios para la salud.

“Lo del coro yo lo considero mi trabajo. Mire, le voy a decir una cosa, las personas que conozco ya murieron, estaban pensionados y todo, pero ya murieron. ¿Por qué? Porque ya no tienen ilusión por nada. O sea, la ilusión es fundamental. El día que ya no me interese tocar, ya me voy... Muchos de mis compañeros ya se fueron por eso bueno falta...póngale usted, la enfermedad y todo, pero uno mismo se decae, uno mismo se daña. El estar activo claro que ayuda a eso [...] Claro que continuar trabajando ayudaría a las personas mayores. Bueno, acuérdesse que ya no tenemos las fuerzas suficientes, pero hay una cosa... si a usted le interesa algo, lo motiva” (OBL-11, Hombre, 74 años, estudios técnicos).

Aunado a este reconocimiento de ilusión y motivación, como menciona uno de los entrevistados, entra otra de las capacidades incluidas en el envejecimiento saludables, como es la *capacidad de contribuir*. En los casos de estudio, se ha detectado que la mitad de los sujetos contribuyen con la sociedad, ya sea a través de algún tipo de voluntariado o de forma personal directamente con familiares y personas cercanas (FIG. 4). Aunque las contribuciones de las personas mayores a la sociedad no siempre sean remuneradas, es importante que este grupo de personas se sigan sintiendo valiosas.

### 3.2. Capacidad de tener movilidad y corporalidad del adulto mayor

Para los casos de estudio analizados, en ambos contextos existe algún tipo de inseguridad que

pone en alerta la autonomía de los sujetos (FIGS. 4 y 5). Podemos apreciar que las inseguridades que se manifiestan en los entrevistados tienen que ver con experiencias con la infraestructura del espacio público y con los medios de transporte, es decir con funcionamientos instrumentales de la capacidad de tener movilidad: inseguridad al caminar, inseguridad conduciendo, inseguridad en el transporte colectivo (FIG. 4); que a su vez se relacionan con los tres principales medios de transporte utilizados por los entrevistados: caminar, transporte privado, transporte público (FIG. 4).

Como referimos en la contextualización, en la zona de Jardines Universidad con un grado de marginalidad muy bajo, existen más viviendas con vehículos que en la zona de Balcones Oblatos, con un grado de marginalidad medio (FIG. 3). Escenario que se confirma con los datos extraídos de nuestros entrevistados. En Jardines Universidad el 100% de los sujetos consultados se desplazan en vehículo particular, de los cuales 22% ya no manejan, pero son trasladados por familiares o personas de apoyo. En cambio, en Balcones Oblatos únicamente el 33% de los entrevistados tiene oportunidad de desplazarse en vehículo particular, aunque no es su modo habitual; de éstos únicamente un entrevistado maneja en la actualidad ocasionalmente. Al observar la FIG. 3, se aprecia que Balcones Oblatos se encuentra en un contexto con mayores posibilidades de transporte colectivo y masivo, este dato coincide con los principales medios de transporte de nuestros entrevistados. Todos ellos, manifiestan utilizar el transporte de pasajeros, así como caminar. Sin embargo, para Jardines Universidad, donde se aprecia un escaso servicio de transporte de pasajeros, esta opción no es considerada por ninguno de los entrevistados, es más, si tuvieran que tomar una unidad la mayoría desconocen cómo hacerlo; en cuanto a la opción de caminar, únicamente la consideran la mitad (56%) (FIG. 4).

Cuando relacionamos los principales cambios de la corporalidad, que revelan los entrevistados, con los tres medios de desplazamiento principales que se han detectado, se puede profundizar en las inseguridades que se generan por cada uno de ellos y en las estrategias. Cabe destacar, que la estrategia que más se pone en práctica es no utilizar el medio de desplazamiento y, por lo tanto, se da una automática pérdida de autonomía para el sujeto (FIG. 5).

Es importante resaltar que en Balcones Oblatos el transporte colectivo ha sido alternativa

Cambios en la CORPORALIDAD	MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO	INSEGURIDADES	ESTRATEGIAS	
1. Lentitud 2. Pérdida de agilidad 3. Cansancio, fatiga 4. Deficiencia visual 5. Disminución de movilidad en piernas 6. Pérdida cognitiva	Caminar	Caídas por deterioro de banquetas	1. <b>No caminar (pérdida autonomía)</b>	
		Iluminación	2. Utilización de bastón (o similar)	
		Escasez de espacios para descanso (mobiliario)	3. Acompañamiento	
		Carencia de baño	4. No caminar oscuro	
	Transporte de pasajeros	Carencia de banquetas y cruces seguros		
		Cómo utilizarlo	1. <b>No utilizarlo (pérdida autonomía)</b>	
		Paradas-apeaderos	2. Utilización de bastón (conseguir asiento)	
		<b>Caídas:</b> subir, estar, bajar de la unidad	3. Tomar una unidad, recorridos cortos	
	Vehículo particular	Deficiente diseño: unidades y paradas	4. Evitar conectar con otra unidad	
		No control del tiempo (citas médicas)		
Intolerancia de los operadores				
Manejo agresivo		1. <b>No utilizarlo (pérdida autonomía)</b>		
<b>Accidentalidad</b>		2. Dejar de manejar (80 años y más)		
No señalización		3. No manejar oscuro		
No semaforización peatonal	4. Utilizar viales con semaforización completa			
Carencia de estacionamiento	5. Dispositivos GPS (los menos)			
Orientación-desorientación				

FIG. 5 / Corporalidad y medios de desplazamiento: estrategias en las prácticas de desplazamiento

Fuente: Elaboración propia con base en el análisis de las entrevistas en profundidad

en todo el ciclo de vida de los entrevistados y aunque tuvieran oportunidad de tener vehículo particular, lo compaginaban. En este sentido, al ser un medio de desplazamiento aprehendido, en la etapa de adulto mayor continúa siendo una práctica habitual, aunque su diseño e infraestructura no tenga en cuenta la corporalidad de las personas mayores. Es cierto, que para llegar a ser una habituación primero es necesario que exista una oferta de servicio para la ciudadanía, independientemente del nivel socioeconómico de la zona. Un claro ejemplo lo observamos en Jardines Universidad, pues la escasa oferta del medio de desplazamiento limita la pericia en la utilización de este.

Es así como los desplazamientos de la cotidianeidad están relacionados con las posibilidades de acceso que nos da el contexto donde habitamos en combinación con la capacidad de tener movilidad. Es un hecho que para un área metropolitana el contexto se amplía, y las actividades y/o recursos se distribuyen más allá de límites vecinales, barriales, distritales e incluso municipales; esta es la situación de nuestros casos de estudio. A este respecto, entra un aspecto importante para tener en cuenta como son las *escalas de movilidad*, tal y como observaremos a continuación al analizar la *capacidad satisfacer necesidades básicas* y en concreto para el *acceso* (a recursos y actividades cotidianas) de los entrevistados.

### 3.3. Capacidad de satisfacer necesidades básicas: acceso (a recursos y actividades cotidianas)

Uno de los principales recursos para cualquier sujeto es el acceso a vivienda y la seguridad en su tenencia. En la investigación se destaca que un 73% de los entrevistados tienen acceso a vivienda propia. Para la población de Jardines Universidad, son algo mayores las oportunidades de tenencia de vivienda propia en el rango del adulto mayor (78%), pero en rasgos generales, podríamos argumentar que el 27% de los entrevistados no tiene una seguridad de tenencia de vivienda (FIG. 4).

La ubicación de la vivienda es el punto de partida para acceder a los recursos y actividades de la cotidianeidad, de ahí que el contexto donde esté insertada abrirá mayor o menores oportunidades para el sujeto. Al analizar la movilidad cotidiana de los entrevistados, se observan un total de 168 desplazamientos. Si se complementa la información de la FIG. 4 con la FIG. 6, se aprecia gráficamente los desplazamientos de ambos contextos. De estos desplazamientos el 36% se realizan en el caso Balcones Oblatos y el 64% en Jardines Universidad, dato que indica que el número de desplazamientos se duplican en contextos no marginales, como es el caso de Jardines Universidad. Los desplazamientos en escala metropolitana equivalen al 17% y los desplazamientos en escala municipal y de

proximidad son prácticamente igual en porcentaje, 41% y 42% respectivamente (Fig. 4).

Del total de desplazamientos en el caso Jardines Universidad, los metropolitanos equivalen al 19%, de los cuales más de la mitad los desarrollan las mujeres (12 desplazamientos versus 8 de hombres); al igual se detecta en la escala de proximidad (22 desplazamientos mujeres versus 14 de hombres). Sin embargo, en la municipal hay una equivalencia entre ambos géneros con una leve tendencia hacia mayores desplazamientos masculinos. En el caso de Balcones Oblatos, para las tres escalas, los desplazamientos femeninos prácticamente duplican a los masculinos.

Ahora bien, al centrarnos en los desplazamientos de las escalas de movilidad por caso de estudio, se manifiesta que en Jardines Universidad los movimientos principales son a escala municipal, seguidos de la escala de proximidad; pero en Balcones Oblatos, la mayor escala utilizada es la de proximidad, seguida de la municipal. Es evidente que las escalas de desplazamiento se relacionan directamente con los

funcionamientos instrumentales de la capacidad de movilidad, es decir los medios de transporte y la infraestructura. Como se distingue en la utilización de transporte, en Jardines Universidad el 100% de los entrevistados hacen uso del vehículo particular en sus accesos, manejen o no, dato que confirma que existan más desplazamientos a escala municipal en Jardines Universidad, ya que son desplazamientos de mayor distancia que preferencialmente se realizan en vehículo privado. Para este mismo contexto, la segunda escala de desplazamiento registrada es la de proximidad, y coincide con el 34% de los desplazamientos peatonales (Fig. 4). Contrariamente, ocurre en Balcones Oblatos, siendo la escala de proximidad la principal, seguida de la municipal; destacando en este contexto, que el 100% de los entrevistados caminan y utilizan el transporte de pasajeros colectivo.

Se matiza que, aunque los desplazamientos metropolitanos son los de menor registro en ambos casos de estudio, en Jardines Universidad estos duplican a Balcones de Oblatos (Figs. 4 y 6), por el hecho de tener opción al vehículo particular.

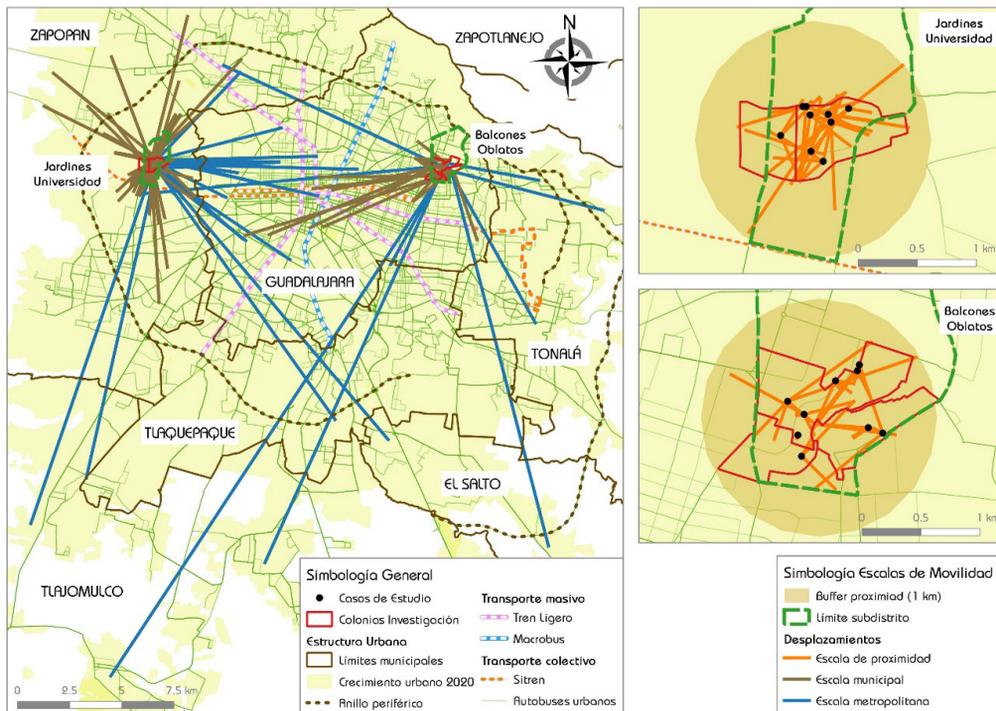


FIG. 6 / Análisis escalas de movilidad: origen y destino de los desplazamientos

Fuente: Elaboración propia con base en el análisis de las entrevistas en profundidad.

Fuentes cartográficas: Área Geoestadística Básica (AGEB), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Sistema Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). Proyección: Universal Transversal de Mercator. Datum Geoestadística WGS84 zona 13N

Al centrarnos en los recursos y actividades de acceso (FIG. 4) encontramos coincidencia en la accesibilidad cotidiana de los entrevistados, en cuanto a servicios de salud, alimento, aprendizaje, actividad física, recreación, relaciones sociales, otras compras y culto. Es importante observar su distribución por el área metropolitana con respecto a la ubicación de la vivienda y cómo los sujetos acceden a ellos. Esto permitirá examinar si la *capacidad de movilidad* es un componente importante en la inclusión-exclusión de las personas de edad en la ciudad.

Como ya se ha mencionado, uno de los recursos principales para un envejecimiento saludable es tener acceso a los servicios de salud. Para los casos de estudio se observa que el 67% de los entrevistados tienen acceso a salud, siendo la población de Balcones Oblatos la que tiene un mayor porcentaje (88%) (FIG. 4). Esto se debe a que existe un centro de salud público en el mismo distrito, por lo que los desplazamientos en su mayoría se realizan en transporte colectivo o de forma peatonal. Solo uno de los

entrevistados se desplaza en escala metropolitana (FIG. 7).

Al contrario, para Jardines Universidad los principales desplazamientos para acceso a salud se realizan en escala metropolitana, pues el centro de salud público que les es asignado por cercanía pertenece al municipio de Guadalajara. Debido a que una parte de los entrevistados no manejan, dependen del tiempo de terceros para poder asistir a las citas, por lo que la mayoría no se atienden de forma regular en la sanidad pública. Esto lleva a buscar servicios de salud privados en la medida de sus posibilidades económicas. Aunque estos servicios se reconocen de mayor calidad, los entrevistados los combinan con salud pública como estrategia para tener un expediente abierto, ya sea para acceder a medicación crónica gratuita o por si se presentaran eventos incosteables y necesitan ser atendidos en la brevedad.

Por lo anterior, para los casos de estudio se distingue que el acceso a salud se ve beneficiado en la colonia con mayor grado de marginación

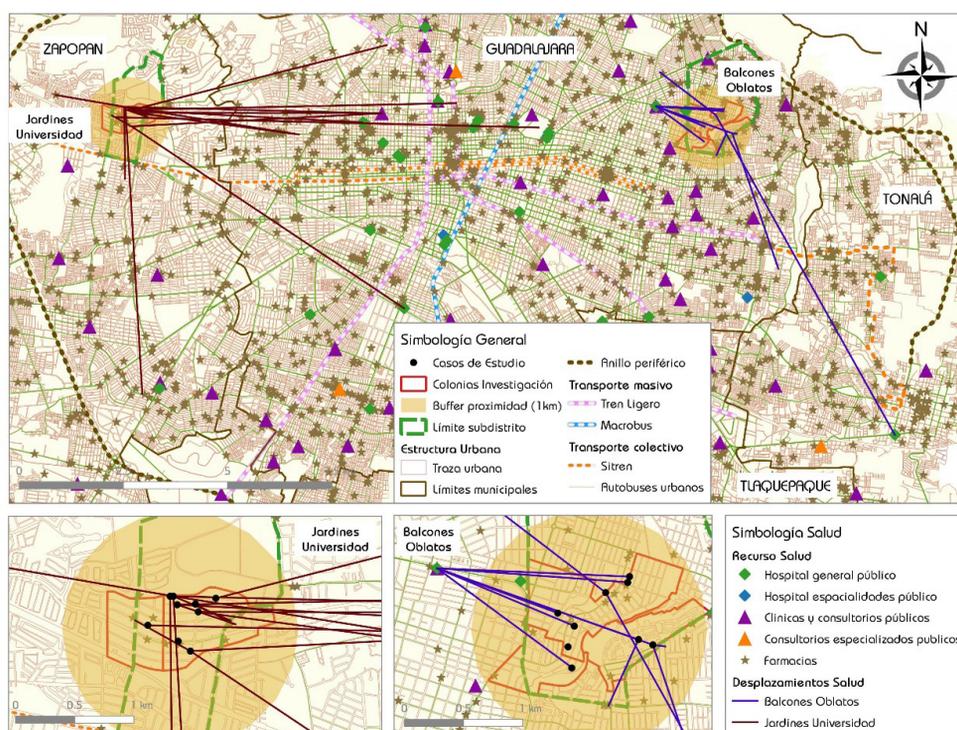


FIG. 7 / Capacidad de satisfacer necesidades básicas: acceso a salud

Fuente: Elaboración propia con base en el análisis de las entrevistas en profundidad y la observación directa

Fuentes cartográficas: Área Geoestadística Básica (AGEB) y Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2021 (DENUE), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Sistema Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). Proyección: Universal Transversal de Mercator. Datum Geoestadística WGS84 zona 13N

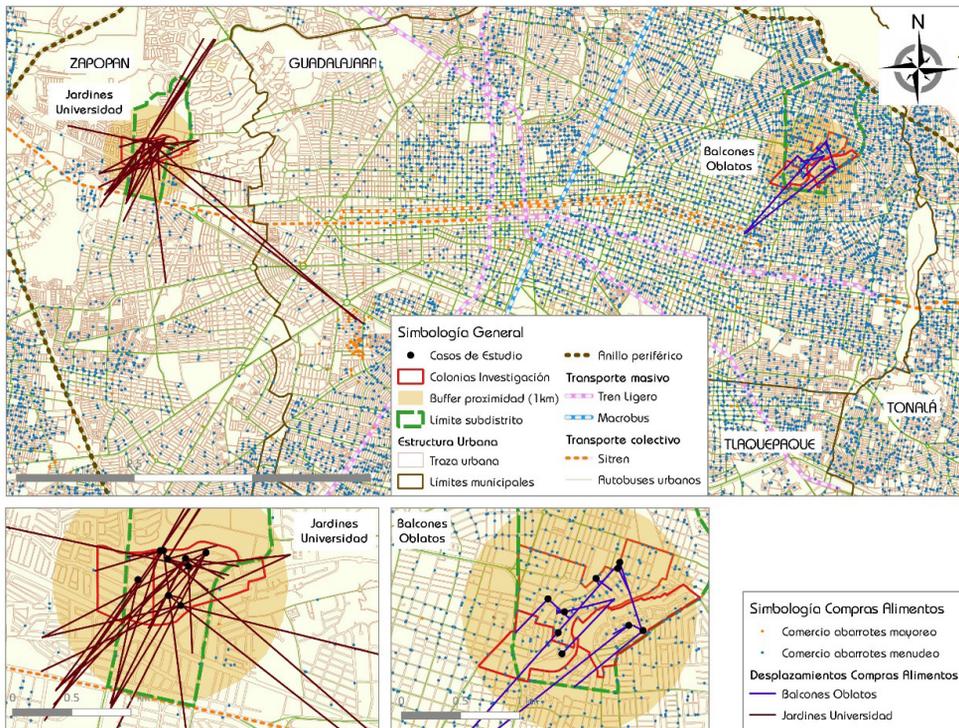


FIG. 8 / Capacidad de satisfacer necesidades básicas: acceso a compras de alimentos

Fuente: Elaboración propia con base en el análisis de las entrevistas en profundidad y la observación directa

Fuentes cartográficas: Área Geoestadística Básica (AGEB) y Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2021 (DENUE), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Sistema Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). Proyección: Universal Transversal de Mercator. Datum Geoestadística WGS84 zona 13N

ya que cuentan con un equipamiento de proximidad y con mayores posibilidades de acceder a él de forma pedestre y en transporte colectivo, lo que les da autonomía para aprovechar dicho recurso.

El siguiente recurso básico para considerar, es el acceso a alimentos. Si observamos la FIG. 8, existen muchas más opciones de establecimientos al por menor en Balcones Oblatos, la mayoría de los entrevistados manifiestan acceder caminando o en transporte de pasajeros. Algunos de los entrevistados masculinos comentan realizar desplazamientos en bicicleta como estrategia para facilitar la carga de sus compras. Aunque son los menos (22%) (FIG. 4), ya que como distinguimos (FIG. 5) la corporalidad del adulto mayor no permite tener como opción este tipo de transporte, pues la deficiente infraestructura no se adapta a las condiciones físicas de las personas en edad de vejez.

En Jardines Universidad prácticamente las compras se realizan en establecimientos al por mayor, pues tienen la opción de desplazarse en

vehículo particular por lo que la distancia o el transportar carga no les preocupa, y esta elección les permite comprar en volumen y a mejor precio; sin embargo, en algunos casos dependen también de terceros para realizar dicha actividad. Si comparamos ambos casos, son muchos menos los desplazamientos por alimentos en Balcones Oblatos, esto es consecuencia de que el 89% de los entrevistados tienen oportunidad de participar en el programa de comedores (67%) y/o despensas (67%), debido a sus bajos ingresos económicos. Este hecho influye también en otro de los recursos básicos establecidas por el envejecimiento saludable como es el acceso a vestido (ropa y calzado). Para Balcones Oblatos únicamente el 11% dedica desplazamientos para adquirir recursos de dicha índole (FIG. 4).

El acceso a actividad física también es esencial para un envejecimiento saludable. Se destaca que para el 83% de los entrevistados es una actividad habitual a la cual pueden acceder caminando. En Jardines Universidad existe un parque utilizado por el 78% (FIG. 9).

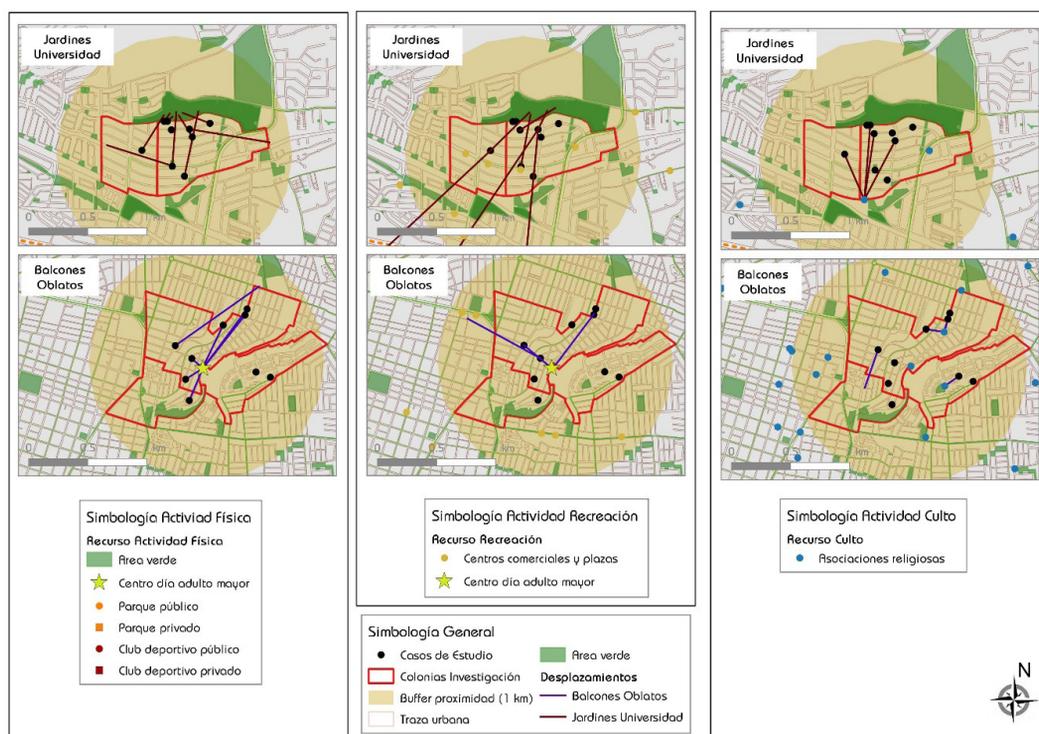


FIG. 9 / Capacidad de satisfacer necesidades básicas: acceso a actividad física, recreación y culto

Fuente: Elaboración propia con base en el análisis de las entrevistas en profundidad y la observación directa  
 Fuentes cartográficas: Área Geostatística Básica (AGEB) y Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 2021 (DENUE), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Proyección: Universal Transversal de Mercator. Datum Geostatística WGS84 zona 13N

En Balcones Oblatos, el Centro de Día proporciona dinámicas de activación que son aprovechadas por el 67% (FIG. 4). De igual forma, estas dos locaciones son espacios que los entrevistados también manifiestan utilizarlos para convivencia social y recreación, por lo que les proporciona múltiples capacidades en una inmediatez de proximidad.

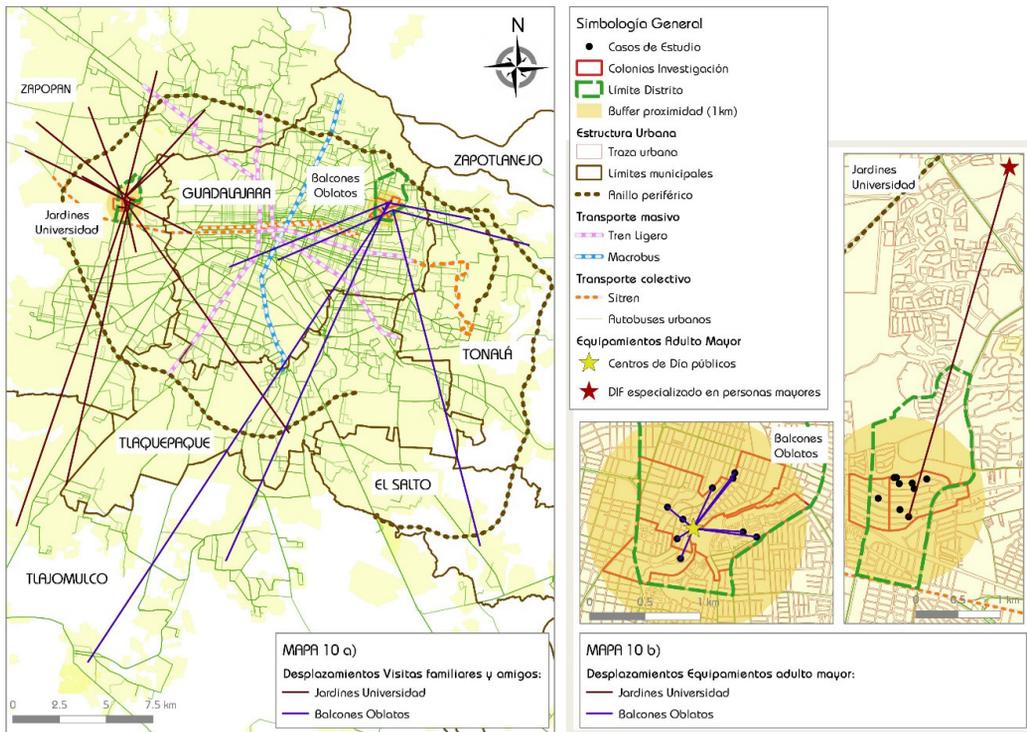
Retomando este último acceso, al observar la FIG. 9, en Balcones Oblatos los desplazamientos por recreación son a nivel de proximidad, pero en Jardines Universidad las distancias se amplían a escala municipal con vehículo particular, siendo los motivos la asistencia a algún centro comercial.

Otra de las capacidades importantes para la población entrevistada es el acceso a culto (61%) (FIG. 4). En la FIG. 9 se advierte que los desplazamientos en su mayoría se dan en el rango de proximidad, a lo que comentan los entrevistados se suelen realizar de forma peatonal. Este acceso es significativo debido a que también cubre para algunos de los entrevistados el

recurso de convivencia social. El cual como se aprecia a continuación, siempre es un punto de apoyo como estrategia cuando por algún motivo se pierde la autonomía y no puede haber un contacto directo con familiares.

### 3.4. Capacidad de crear y mantener relaciones

Por último, otra de las capacidades fundamentales es la *de crear y mantener relaciones*. En Jardines Universidad el 67% mantienen contacto presencial con sus familiares (FIG. 4), sin embargo, la mayoría de las visitas son de forma esporádica. En Balcones Oblatos se reduce aproximadamente a la mitad. Para ambos casos, si observamos la FIG. 10 Mapa 10a, se percibe que los recorridos realizados son a nivel municipal y metropolitano. En Jardines Universidad se observan más desplazamientos que en Balcones Oblatos, esto se debe a que en Jardines Universidad el medio de transporte es el



**FIG. 10 / Desplazamientos visitas a familiares y amigos, sistemas de transporte y desplazamientos a equipamientos destinados a personas mayores**

Fuente: Mapa 10 a) elaboración propia con base en el análisis de las entrevistas en profundidad y el Sistema de Transporte Urbano (SITEUR). Mapa 10 b) elaboración propia con base en el análisis de las entrevistas en profundidad y el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas 20021 (DENUE)

Fuentes cartográficas: Área Geoestadística Básica (AGEB), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Proyección: Universal Transversal de Mercator. Datum Geoestadística WGS84 zona 13N

vehículo particular, sin embargo, en Balcones Oblatos se desplazan en transporte de pasajeros que, aunque es un medio utilizado por los entrevistados, lo evitan en la medida de lo posible debido a que el diseño no se adapta a sus condiciones corporales, como ha sido expuesto (Fig. 5). Cabe matizar que, en ambos contextos, el contacto con los familiares se va reduciendo a semanal e incluso mensual, debido a la distancia, así como el tiempo y los medios de desplazamiento.

En Balcones Oblatos todos los entrevistados se apoyan con el Centro de Día para mantener su red de relaciones y potencializar el soporte personal que requieran. Si observamos la Fig. 10 Mapa 10b, este equipamiento se encuentra en la proximidad de sus viviendas, por lo que les es posible llegar caminando.

En Jardines Universidad el centro al que debieran de asistir está a cuatro kilómetros, por lo que el acceso se debe de realizar en vehículo

particular o en transporte de pasajeros, pero esta última no es opción, debido a que existe una deficiente conexión modal. Antes de la pandemia COVID-19 estaban organizados para realizar actividades en el edificio de la asociación de vecinos ubicado en el parque de la colonia y semanalmente se reunían. A raíz de la pandemia se interrumpieron las actividades y es un recurso que echan en falta. De todas formas, los habitantes de Jardines Universidad consideran que no era suficiente con tener actividad una vez a la semana, y ellos habían abogado por tener permanente un espacio físico de proximidad que posibilitara acudir diariamente.

“En Jardines Universidad falta un lugar que esté abierto todos los días” (JU-01, Mujer, 71 años, carrera técnica).

“Yo creo que más centros de convivencia, que no fueran tan costosos, porque, por ejemplo, yo ahorita no necesito ir a un asilo para vivir, pero si tuviera un lugar agradable... Hay algunos asilos

que son de día, centros de día, pero están un poco marginados porque el costo puede ser alto. Yo digo de ir dos veces a la semana, o alguna cosa así" (JU-02, Mujer, 73 años, secundaria).

#### 4. Optimización de las oportunidades del adulto mayor en entornos amigables: la estructura de oportunidades de acceso y los equipamientos multi-capacidad

Retomando lo expuesto en el planteamiento de la investigación, para alcanzar un envejecimiento saludable es necesario anticiparse y prever una historia de vida que nutra la capacidad intrínseca y abra oportunidades en la vejez para adaptarse a nuevas situaciones. En la investigación se observan tres nuevas situaciones para los sujetos adultos mayores que habitan en un entorno metropolitano y que se debería de considerar en una nueva visión de la planificación urbana. La primera se relaciona con las posibilidades de distribución de recursos y actividades básicas con relación a la posibilidad de desplazamientos, pues al pensar el territorio desde la visión metropolitana se desdibuja la consideración de proximidad y el sentido de dotación barrial. La segunda concierne a los cambios en las estructuras familiares y la *capacidad de crear y*

*mantener relaciones* fuera de este círculo. Independientemente del nivel socioeconómico es común encontrar a adultos mayores que viven de forma independiente de los hijos y no tienen la oportunidad de apoyo de éstos, para el desarrollo de actividades cotidianas. Este fenómeno da como resultado que los adultos mayores deban esforzarse por mantener su autonomía en el día a día y buscar estrategias que les permitan reforzar sus redes de apoyo. La tercera atiende con la *capacidad de contribuir*. Ciertamente es que desde la Declaración de Brasilia (1996) se marcó como objetivo que las personas mayores sanas pudieran seguir siendo un recurso para sus familias, comunidades y economías. Esto refiere que, aunque las contribuciones de las personas mayores a la sociedad no siempre sean remuneradas, es importante que este grupo de personas se sigan sintiendo valiosas.

En este primer acercamiento a la realidad de los entrevistados en un área metropolitana, se distingue que la *capacidad de satisfacer necesidades básicas* en el acceso a recursos y actividades de la cotidianidad está directamente condicionada por la *capacidad de tener movilidad* y en concreto, con la relación escalas de movilidad o desplazamiento y los funcionamientos instrumentales. El medio de desplazamiento que está latente en ambos casos de estudio es el caminar que se relaciona con la escala de proximidad y se observa como el medio que

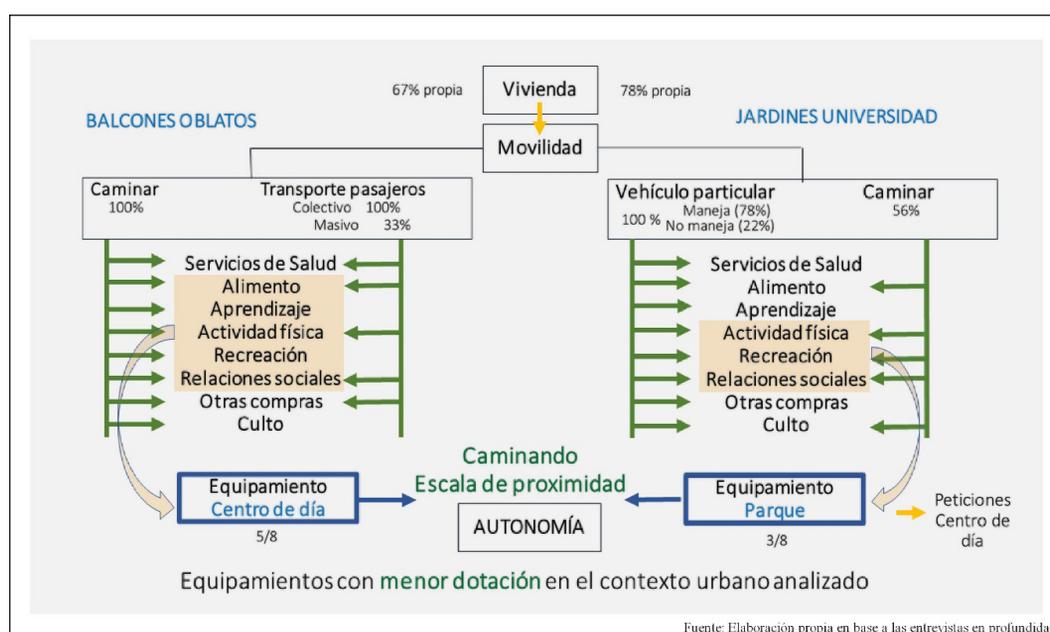


FIG. 11 / Las Capacidades Fundamentales y su relación con las escalas de desplazamiento y los equipamientos

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas en profundidad

permite mayor autonomía. Esto se da porque los desplazamientos de la población de edad se ven condicionados por la *corporalidad*, que podría ser clasificada como un tercer funcionamiento de la *capacidad de movilidad*. La cual, en conjunción con los funcionamientos instrumentales de la movilidad en una ciudad amigable con los adultos mayores, deberían de posibilitar caminar, conducir o subirse a un transporte de pasajeros sin experimentar inseguridad.

Al enfocar la atención en las motivaciones de los desplazamientos, en ambos casos se advierten ocho recursos y actividades básicas que configuran de forma general el acceso a la *capacidad de satisfacer necesidades básicas* (FIG. 11). Cabría resaltar que, para Balcones Oblatos cinco de los ocho elementos se desarrollan en un mismo espacio, el Centro de Día. En el caso de Jardines Universidad, son tres de los ocho elementos los que se desarrollan en un área verde, como es el parque Bosque Eca Do Queiros. Coincidentemente, son los equipamientos con menor dotación en el área metropolitana.

Si reflexionamos sobre cómo interactúan con el Centro de Día los entrevistados de Balcones Oblatos, se observa que con el acceso a este tipo de equipamientos cubren las capacidades de *acceso a servicios básicos de salud mental, alimentos, actividad física, así como las capacidades de crear y mantener relaciones, contribuir y aprender, crecer y tomar decisiones*.

“Al venir al centro sí hubo cambio en mí anímicamente más que todo” (OBL-07, Mujer, 66 años, secundaria).

“Me ayuda mucho en lo de la comida. Y aparte de eso, como esto del programa de este señor que vino a darnos esa cátedra de tanatología. Hijole, me sirvió mucho para sentirme mejor” (OBL-12, Hombre, 71 años, primaria).

“Aquí vengo de diario porque nos dan los alimentos [...] En lo que llega la comida y nos la preparan, hacemos ejercicios” (OBL-09, Mujer, 65 años, secundaria).

El asistir y convivir al Centro de Día, les refuerza su autonomía y les permite cubrir un importante porcentaje de las capacidades fundamentales que debieran de conformar la EOA, teniendo acceso en una escala de proximidad de forma peatonal, lo que no supone ningún costo extra para transportarse. Los entrevistados manifiestan que ya no podrían concebir su día a día sin este tipo de equipamiento, pues en el centro han encontrado alimento, salud psicológica, aprendizaje, redes de apoyo y la posibilidad de contribuir con sus iguales, entre otros beneficios.

En ambos casos de estudio los sujetos manifiestan que este tipo de centros deberían de ser algo más.

“Yo di mi servicio y andaba observando todo eso asilos, casinos y las casas de día que hay muy pocas [...] Podemos hacer un espacio en donde todos podamos aportar, toda la comunidad [...] Se les hace un expediente cuando los recibes, tenemos médicos y en caso dado... hasta un abogado de carácter legal [...] Aún el tener tu vivienda, es básico el tener un lugar donde convivir y que te tengan checado, da tranquilidad [...] Yo siempre he pensado en un momento dado, aunque mis hijos peguen el grito, pero... cómo me voy con la nuera, cómo me voy con mi hija...” (JU-01, Mujer, 71 años, carrera técnica).

Esto nos hace reflexionar sobre la planificación urbana desde la ampliación de capacidades para el adulto mayor y la posibilidad de imaginar y crear equipamientos de proximidad que beneficien múltiples capacidades.

## 5. Conclusiones

Estamos ante dos nuevos fenómenos, el incremento de la población urbana y del envejecimiento poblacional, que permiten observar, desde las etapas del ciclo vital, la necesidad de afrontar adecuaciones a nuestros contextos urbanos y considerar la creación de estructuras que fortalezcan la equidad etaria y desvanezca las exclusiones sociales. En este acercamiento a la experiencia de la cotidianidad de las personas de edad en dos contextos habitacionales metropolitanos que pertenecen a la Red Regional de Ciudades Amigables con las Personas Mayores, se ha explorado cómo el entorno es un elemento primordial para fomentar las capacidades fundamentales de los sujetos de edad.

Se han observado los desplazamientos con relación al modo de transporte y las escalas de movilidad, distinguiendo cerca del doble de desplazamientos para el género femenino en ambos contextos analizados con tendencia a no rebasar los límites municipales. Se subraya que en el último ciclo de vida las necesidades y oportunidades del adulto mayor se modifican y éstas pueden verse más beneficiadas con apoyo público, por lo que se destaca el apremio de aplicar políticas públicas planeadas hacia la dotación de servicios y equipamientos sin anteponer la condición socioeconómica, acentuando el acceso a sanidad pública y a transporte de pasajeros.

Como se ha apreciado, indagar en los entornos urbanos desde la experiencia de los adultos mayores, nos aparta de la tradicional visión del hábitat considerado ideal para la formación de una familia, como pudiera ser el caso de Jardines Universidad. Colonias de viviendas unifamiliares de carácter residencial, tranquilas, y con amplios espacios; pero que pueden ser altamente nocivas para los sujetos cuando crecen y pierden la capacidad de conducir un vehículo. A la inversa, puede pensarse que espacios que, en principio, escapan al estereotipo del espacio ideal para la formación de una familia, como Balcones Oblatos, pueden ser mucho más idóneos para los sujetos una vez que envejecen.

Esta transformación del hábitat debe de observarse de forma integral, pues es un hecho que el contexto donde vivimos tiene una relación directa con la capacidad para *satisfacer necesidades básicas* y la capacidad de *movilidad*. Si los espacios están dotados de mayores oportunidades, llámense recursos, posibilidad de realizar actividades y posibilidades de funcionamientos instrumentales óptimos (transporte, infraestructura, corporalidad), se podrá nutrir positivamente el conjunto de capacidades. Se necesita un cambio de visión para que las políticas públicas objetiven la dotación del transporte de pasajeros y su infraestructura a la par del crecimiento urbano, atendiendo a la equidad sin considerar el nivel socioeconómico y sin relegarlo a niveles socioeconómicos menores generando medios de desplazamientos con imaginarios clasistas.

Se ha puesto en evidencia como para este grupo etario es importante reflexionar sobre políticas públicas de vivienda planificada con acceso a recursos y actividades básicas que se adapten a las nuevas realidades familiares, proporcionando estrategias de autonomía al adulto mayor para llevar a cabo libremente su cotidianidad con posibilidad de elección y oportunidad de prosperar. Así mismo, también se reitera la importancia de la movilidad como factor que favorece el envejecimiento activo o que condiciona otro tipo de factores que también están sosteniendo ese envejecimiento, como el acceso a salud, la seguridad económica, la capacidad de laborar y de contribuir o la capacidad de crear y mantener relaciones. Estas consideraciones abren una interesante línea de investigación que profundice en las interrelaciones del contexto urbano y el desarrollo de la autonomía de los sujetos en su ciclo de vida.

Se resalta el interés de generar políticas públicas que aprovecharan el nicho de oportunidad con las personas de edad y se concentraran en potencializar la *capacidad de contribuir* con

relación a la capacidad intrínseca estudios. La formación educativa sumada a la experiencia laboral de las personas mayores pudieran ser un importante recurso para contribuir a la sociedad desde la mano de los más experimentados, que sin duda alguna son los adultos mayores; y a su vez, sería un fuerte motor para activar y dar sentido al último ciclo de la vida. Se enfatiza la tendencia de distanciamiento de las redes familiares y la necesidad de atender la *capacidad de crear y mantener relaciones*, ya que si es positiva puede influir sobre un estado de salud óptimo, así como nutrir a la capacidad intrínseca del sujeto para abrir camino a otras oportunidades.

Esto nos hace reflexionar sobre la planificación urbana y la dotación de equipamientos y servicios que, vistos desde la ampliación de capacidades para el adulto mayor, quizás cabría imaginar equipamientos multi-capacidad a escala distrital, que de forma peatonal o con transporte de pasajeros sin necesidad de conexión y con un tiempo de traslado que no produzca fatiga en el sujeto, pudieran estar al servicio del adulto mayor de forma autónoma en su cotidianidad. La experiencia del Centro de Día de Balcones Oblatos puede ser un punto de partida a considerar en la nueva visión para la planificación.

Por lo tanto, hay que planificar desde la flexibilidad y la heterogeneidad que el mismo ciclo de vida demanda. Así como prestar atención a dos nociones esenciales para la equidad etaria, como son corporalidad y autonomía. Conceptos que debieran de ser explorados para conjuntarlos en una nueva visión del hábitat bajo el supuesto de que permitan imaginar y crear elementos multi-capacidad. La realidad es que, aunque tenemos ciudades catalogadas como amigables con las personas de edad, queda mucho esfuerzo para entender cómo nuestro hábitat debería adaptarse a las personas mayores y pasar a ser ciudades para todas las edades.

Aunque la propuesta ha sido de gran interés, pues el trabajo es una investigación exploratoria de corte etnográfico que ha permitido realizar un acercamiento a la realidad de los sujetos adultos mayores sin condicionar la investigación a un supuesto inicial, se reconoce la limitación de trabajar con una muestra no probabilística y el hecho de que los sujetos pueden necesitar distintos recursos o actividades básicas que abran la conectividad entre las capacidades fundamentales, por lo que se destaca la importancia de que cuántos más trabajos experimentales se realicen

en distintos contextos habitacionales, mayor será el conocimiento sobre las interrelaciones.

Como aportaciones se destaca la propuesta de analizar la accesibilidad urbana desde el análisis de las capacidades fundamentales y buscar vías alternas que dirijan la planificación urbana hacia ciudades para todas las edades, que puedan agrupar Objetivos de Desarrollo Urbano (ODS) que acerquen los entornos urbanos al cumplimiento de la Agenda 2030.

## 7. Bibliografía

- ATKINSON, R. & FLINT, J. (2001): Accessing hidden and hard-to-reach populations: Snowball research strategies. *Social Research Update*, 33 (1), 1-4.
- AVELLANEDA, P. (2008): Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*, 28(2), 9-35.
- BARRANCO, M. del C. (2018): Capacidad de movilidad y bienestar: estudio de accesibilidad desde la experiencia de la inclusión-exclusión urbana. Caso de estudio Área Metropolitana de Guadalajara. Tesis doctoral, Universidad de Guadalajara.
- \_\_\_\_\_. (2019): Movilidad urbana y desarrollo humano: la experiencia de dos contextos habitacionales en Tonalá. En CALONGE (Coord.): *Los múltiples caminos a la subsistencia. Movilidades y accesibilidad desde espacios no centrales de la metrópoli*. Universidad de Guadalajara, p. 107-148.
- \_\_\_\_\_. & CALONGE, F. (2021): Capacidad de movilidad en metrópolis dispersas: estudio de accesibilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 14. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu14.cmm>
- CALONGE REILLO, F. (2018): Recursos de movilidad y accesibilidad urbana en los municipios del sur del área metropolitana de Guadalajara, México. *Urbano*, 21(38), 48-57.
- \_\_\_\_\_. (2019): Hacia la periferia. Las movilidades de las clases populares. Universidad de Guadalajara.
- CASS, N. & SHOVE, E. & URRY, J. (2005): Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review* (45), 539-555.
- CEBOLLADA, A. (2006): Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 48, 105-121.
- CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE DE MÉXICO, CTS; A.C. (2009): *Manual de desarrollo orientado al transporte sustentable, DOT*. Centro de Transporte sustentable de México, A.C.
- CORBETTA, P. (2010): *Metodología y técnicas de investigación social*. McGraw Hill.
- DANGONG, C. & JOLLY, J.F. & MONTEOLIVA, A. & ROJAS, A. (2011): Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. Pap. Polít. Bogotá (Colombia), 16 (2), 485-514.
- GARCÍA, A. & JIMÉNEZ, B. (2016): Envejecimiento y urbanización: implicaciones de dos procesos coincidentes. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM*, 89, p. 58-73. [dx.doi.org/10.14350/ig.47362](https://doi.org/10.14350/ig.47362)
- GARCÍA, B. (2008): Análisis del bienestar de los adultos mayores en México. Tesis maestría en población y desarrollo. Flacso México. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Sede México.
- GARCÍA VALDEZ, M.T., SÁNCHEZ GONZÁLEZ, D., & ROMÁN PÉREZ, R. (2018): Envejecimiento y estrategias de adaptación a los entornos urbanos desde la gerontología ambiental. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 34(1), 101-128. <https://doi.org/10.24201/edu.v34i1.1810>
- GARROCHO, C. & CAMPOS, J. (2015): Segregación socioespacial de la población mayor en la Ciudad de México, 2000-201. *La situación demográfica de México 2015*. Consejo Nacional de Población (CONAPO)
- GHIORMA, A. & GURRUTXAGA, M. (2023): Estudio comparado de los planes regionales de ordenación territorial en materia de análisis de la población y directrices sobre servicios para grupos de edad. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 55(215), 211-222. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.215.12>
- GUTIÉRREZ, A. & MINUTO, D. (2007): Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. *XIV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. PET-COPPE/ UFRJ, ANPET, Río de Janeiro. Temática Transporte y Exclusión social, n° 366.
- HAM, R. (1998): Implicaciones del envejecimiento en la planeación del bienestar. *Papeles de Población* 4(17),
- HERNÁNDEZ, D. (2012): Activos y estructura de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Revista Eure*, 38 (115), p. 117-135.
- \_\_\_\_\_. (2013): Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma de la ciudad de Montevideo. *Concurso CLACSO-Asdi 2013 "Estudio sobre políticas públicas en América Latina y el Caribe: Ciudadanía, democracia y justicia social"*. [http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20131217100153/D\\_Hernandez\\_politicas\\_publicas\\_policy\\_brief\\_revisado.pdf](http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20131217100153/D_Hernandez_politicas_publicas_policy_brief_revisado.pdf)
- HUENCHUAN, S. (ed.) (2018): Envejecimiento, personas mayores y Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: perspectiva regional y de derechos humanos. *Libros de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*, n° 154 (LC/PUB 2018/24-P)
- INSTITUTO DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y GEOGRÁFICA, IIEG (2017): 7.2% de la población de Jalisco en 2017 son adultos mayores. *Strategos*, <https://iieg.gob.mx/strategos/los-adultos-mayores-en-jalisco/>
- \_\_\_\_\_. (2018): Resultados para Jalisco de las Proyecciones de la Población de México y las Entidades Federativas 2016-2050. *Boletín USD 18.08.22*. <https://iieg.gob.mx/strategos/resultados-para-jalisco-de-las-proyecciones-de-la-poblacion-de-mexico-y-las-entidades-federativas-2016-2050/>
- INSTITUTO JALISCIENSE DEL ADULTO MAYOR, IJAM (2014): *Plan estratégico para una Ciudad amigable con*

- los mayores. Instituto Jalisciense del Adulto Mayor. <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Plan%20Estrat%C3%A9gico%20para%20una%20Ciudad%20Amigable%20con%20el%20Adulto%20Mayor.pdf>
- INSTITUTO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN DEL DESARROLLO DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA, IMEPLAN (2016): *Plan de ordenamiento territorial metropolitano de AMG (POTmet)*: Gobierno del Estado de Jalisco.
- \_\_\_\_\_ (2019): *Plan estratégico para una metrópoli amigable con las personas mayores 2020-2024*. Gobierno del Estado de Jalisco.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, INEGI (2010): *Censo de población y vivienda 2010*. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/#microdatos>
- \_\_\_\_\_ (2020): *Censo de población y vivienda 2020*. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#microdatos>
- JIMÉNEZ-RENEO, M.C. & MADURGA-CHORNET, M.I. (2021): La normativa de accesibilidad en los espacios públicos urbanizados: estudio comparado. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 53(210), 1107-1138. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.210.13>
- JIRÓN, P. & MANSILLA, P. (2013): Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, (56), 53-74. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>
- KAUFMANN, V. & BERGMAN, M. & JOVE, D. (2004): Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), p. 745-756.
- KAZTMAN, R. & FILGUEIRA, C. (1999): Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay. *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo*. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/28651>
- KRONLID, D. (2008): Mobility as Capability. En UTENG, T. y CRESWELL, T. *Gendered Mobilities* (23-31): Ashgate.
- LIMÓN, M., & ORTEGA, M. (2011): Envejecimiento activo y mejora de la calidad de vida en adultos mayores. *Revista de psicología y Educación*, (6), 225-238.
- LINK, F. & SEÑORET, A. & FUENTES, L. & RODRÍGUEZ, S. (2022): Vitalidad urbana y sociabilidad barrial: complejidades de una metrópolis latinoamericana. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 54(212), 443-458. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.212.9>
- LUCAS, K. (2012): Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy* 20, 105-113.
- MARQUET, S. & MIRALLES GUASCH, C. (2014): La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos. *Ciudad*, 17(1), 99-120. <https://doi.org/10.24197/ciudades.17.2014.99-120>
- MIRALLES GUASCH, C. (2002): *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Editorial Ariel.
- \_\_\_\_\_ (2011): Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo. *Anales de Geografía*, 31(1), 125-145.
- \_\_\_\_\_ & CEBOLLADA, A. (2003): Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. *Fundación Alternativas*.
- MOUNTON, A. (1996): *Understanding social research*. Van Schaik Publishers.
- NAUSSBAUM, M. (2012): *Crear capacidades: propuesta para el desarrollo humano*. Editorial Paidós.
- NORDBAKKE, S. & SCHWANEN, T. (2013): Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature. *Review Focusing on Older People*. Mobilities. DOI: [10.1080/17450101.2013.784542](https://doi.org/10.1080/17450101.2013.784542)
- OLIVI, A. & FADDA, G. & REYES, V. (2016): Movilidad urbana y calidad de vida de las personas mayores en una ciudad vertical. El caso de Valparaíso, Chile. *Revista Márgenes* 13(19), p. 38-47.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, OMS (2002): Envejecimiento activo: un marco político. *Revista Esp. Geriátrica Gerontol*, 37(S2), 74-105.
- \_\_\_\_\_ (2007): *Ciudades Globales Amigables con los Mayores: Guía*. [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43805/9789243547305\\_spa.pdf](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43805/9789243547305_spa.pdf)
- \_\_\_\_\_ (2015): *Informe mundial sobre el envejecimiento y la salud*. [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186466/9789240694873\\_spa.pdf](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186466/9789240694873_spa.pdf)
- \_\_\_\_\_ (2016): *Acción multisectorial para un envejecimiento saludable basado en el ciclo de vida: proyecto de estrategia y plan de acción mundial sobre el envejecimiento y la salud*. [https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA69/A69\\_17-sp.pdf?ua=1](https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_17-sp.pdf?ua=1)
- \_\_\_\_\_ (2020): *Decade of Healthy Ageing (2020-2030)*. World urbanization prospects: the 2005 revision New York, United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2006. [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/decade-of-healthy-ageing/decade-proposal-final-apr2020-reviews.pdf?sfvrsn=b4b75ebc\\_25&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/decade-of-healthy-ageing/decade-proposal-final-apr2020-reviews.pdf?sfvrsn=b4b75ebc_25&download=true)
- OVIDO, D. & GUZMAN, L. A. (2020): Revisiting Accessibility in a Context of Sustainable Transport: Capabilities and Inequalities in Bogotá. *Sustainability*, 12 (11), 4464. <https://doi.org/10.3390/su12114464>
- PICAZZO, P. & GUTIÉRREZ, E. & INFANTE, J. M. & CANTÚ, P. C. (2011): La teoría del Desarrollo humano y sustentable: hacia el reforzamiento de la salud como un derecho y libertad universal. *Estudios sociales (Hermosillo, Son.)* 19(37), 253-279.
- PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO, PNUD (2010): *Informe sobre Desarrollo Humano 2010. La verdadera riqueza de las naciones: Caminos al desarrollo humano*. Oxford University Press.
- ROBEYNS, I. (2003): Sen's capability approach and gender inequality: Selecting relevant capabilities. *Feminist Economics* 9(2-3), 61-92.
- SALAS, S. M. & SÁNCHEZ, D. (2014): Envejecimiento de la población, salud y ambiente en América Latina. Retos del Urbanismo gerontológico. *Contexto VIII*(9). Universidad de León, p. 31-49.
- SEN, A. (1998): Capital y capacidad humanos. *Cuadernos De Economía*, 17(29), 67-72. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ceconomia/article/view/11496>
- \_\_\_\_\_ (2000): *Desarrollo y Libertad*. Editorial Planeta.
- SHIN, H. (2011): Spatial Capability for Understanding Gendered Mobility for Korean Christian Immigrant

Women in Los Angeles. *Urban Studies*. DOI: [10.1177/0042098010388955](https://doi.org/10.1177/0042098010388955)

TENAZOS, V. & QUINONES, A. (2013): Desarrollo Humano. En TENAZOS (Coord.): *Manuales sobre cooperación y desarrollo: Desarrollo humano, pobreza y desigualdades*. Universidad de Cantabria, 11-54.

THE SOCIAL EXCLUSION UNIT, SEU (2003): *Making the connections. Final Report on Transport and Social Exclusion*. London, Office of the Deputy Prime Minister.

URRY, J. (2000): *Sociologies beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. Routledge.

\_\_\_\_\_ (2007): *Mobilities*. Polity Press.

VALLES, M. (1999): *Técnicas cualitativas de investigación social*. Síntesis.

DENUE	Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas
DIF	Desarrollo Integral de la Familia
DIPAM	Desarrollo Integral a Personas Adultas Mayores
DOTS	Desarrollos Orientados al Transporte Sustentable
EOA	Estructura de Oportunidades de Acceso
IIEG	Instituto de Información Estadística y Geográfica
IJAM	Instituto Jalisciense del Adulto Mayor
IMEPLAN	Instituto de Planeación y Gestión de Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
ODS	Objetivo Desarrollo Sostenible
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU	Organización Naciones Unidas
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
POTmet	Plan de Ordenamiento Metropolitano
SEU	The Social Exclusion Unit
SITEUR	Sistema Tren Eléctrico Urbano
TOD	Transit Oriented Developments

## 8. Listado de Acrónimos/Siglas

AGEB	Área Geoestadística Básica
AMG	Área Metropolitana de Guadalajara
CEMAM	Centro Metropolitano del Adulto Mayor
CTS	Centro de Transporte Sustentable de México