

# Perspectivas de análisis para el estudio de la movilidad de las personas mayores en la Ciudad

Mariana Andrea Cataldi<sup>1</sup>

marianacataldi@hotmail.com

Rec. 04/01/2018, Apr. 30/03/2018

## Resumen:

El trabajo se propone analizar la producción existente respecto de los adultos mayores y su relación con la movilidad y el transporte en la Ciudad desde la perspectiva de la complejidad. A partir de la revisión bibliográfica, se procede al agrupamiento de dichas producciones de acuerdo a su construcción teórico-metodológica identificada: la perspectiva del transporte, la movilidad, económico-política, ambiental urbanística, género, social, discriminación y vulneración de derechos. Los hallazgos permiten conocer y profundizar sobre el tema a partir del aporte de diversos ejes temáticos, necesarios de considerar para la comprensión de este fenómeno complejo y multidimensional.

**Palabras clave:** Adultos Mayores – Transporte – Movilidad.

## Abstract:

The work proposes to analyse the existing production with respect to the elderly and their relationship with mobility and transport in the City from the perspective of complexity. From the literature review, we proceed to the grouping of these productions according to their identified theoretical-methodological construction: the perspective of transport, mobility, economic-political, urban environmental, gender, social, discrimination and violation of rights. The findings allow knowing and deepening on the subject from the contribution of various thematic axes, necessary to consider for the understanding of this complex and multidimensional phenomenon

**Keywords:** Older adults – Transport – Mobility.

---

<sup>1</sup> Licenciada en Trabajo Social. Magister en Investigación Social. Doctoranda en Ciencias Sociales UBA. Docente en de la Universidad de Buenos Aires, la Universidad Nacional de José C. Paz y la Universidad Maimónides. Autora del libro *Rompiendo el silencio. El maltrato en hogares geriátricos* (2017), Ed. Lumen.

## Introducción

La intención del presente trabajo es elaborar una estructura conceptual sobre la producción referente a la movilidad y el uso del transporte de sujetos adultos mayores, construir tipologías sobre las perspectivas teórico-metodológicas de estudio del tema. Partiendo de la complejidad de los hechos, intenta aportar un marco de análisis integrador que contemple la diversidad de variables intervinientes.

Las personas mayores que residen en la Ciudad necesitan movilizarse para acceder a la cobertura de sus necesidades o para satisfacer sus deseos: la atención de su salud, visitar a familiares y amigos o asistir a una actividad cultural pueden ser algunas situaciones cotidianas que requieren de traslados. Esta movilización puede realizarse de distintas formas: a pie o en bicicleta (transporte no motorizado), en su propio automóvil (transporte motorizado privado), en colectivo, subte, tren, combis, taxis, remise, uber (transporte público de pasajeros, colectivo e individual) o mediante cobertura a través de su Obra Social para afiliados a PAMI (traslados programados).

Las formas seleccionadas para efectuar dichos traslados dependerán de diversos factores, de su autonomía, de su capacidad de autovalimiento, de los costos, de la oferta de servicios disponible en su zona, entre otros determinantes. De acuerdo a lo mencionado y como puede inferirse, son múltiples las variables a considerar para el estudio de este tema.

En la región, en los últimos años se ha comenzado a considerar el tema de la movilidad con el fin de impulsar estudios e incorporar la temática del acceso de adultos mayores al espacio público urbano.

La Convención Interamericana de Derechos de las Personas Mayores (2015), recientemente ratificada en Argentina, establece que toda persona mayor tiene derecho a la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural y a su movilidad personal, mencionando entre otras dimensiones el transporte. A tal fin, propone identificar y eliminar obstáculos y barreras, como también recomienda adoptar medidas que favorezcan la accesibilidad: tarifas preferenciales o gratuitas, asientos reservados para personas mayores. Por otra parte, favorecer el desplazamiento de los mayores por la ciudad incidiría en la efectivización de otros derechos: a la cultura, a la educación, a la participación política, a la justicia, a la libre elección en lo relativo a la atención de su salud. Las posibilidades reales de movilidad facilitan la participación social activa de las personas mayores.

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud (OMS) en el año 2005 impulsa el proyecto “Ciudades Globales Amigables con la Edad” y diseña una metodología específica común de investigación para arribar a un diagnóstico de situación de cada ciudad denominado “Protocolo de Vancouver”. Una de las variables de estudio es el transporte y la accesibilidad del espacio público y se trabaja mediante la técnica de grupos focales.

Varias ciudades han implementado dicho protocolo; Cancún (México), Ginebra (Suiza), Estambul (Turquía), Río de Janeiro (Brasil), entre otras. En la Ciudad de Buenos Aires se aplica en el año 2006 y si bien el informe elaborado hasta el momento no ha sido publicado, los grupos consultados consideran a esta ciudad como “no amigable con la edad”. Las veredas rotas, la inaccesibilidad del transporte colectivo y el caos de tránsito son algunos elementos que fundamentan dicha calificación.

La cuestión de las personas mayores, el transporte y la movilidad ha sido analizada desde diversas perspectivas teórico-metodológicas que se intentará elucidar en el presente trabajo. La construcción de tipologías permite ordenar conceptualmente y clasificar las distintas producciones sobre una temática. Es una abstracción que nos permite afir-

mar que el tema puede ser agrupado en función de determinadas perspectivas. El análisis deberá incorporar los procesos socio-históricos en que se instala y la intensidad de los hechos, de otro modo se reduciría el estudio a un análisis puramente lógico.

Señala Horkheimer: “Dentro de la división social del trabajo, el científico debe clasificar hechos en categorías conceptuales y disponerlos de tal manera, que él mismo y todos quienes tengan que servirse de ellos puedan dominar un campo táctico lo más amplio posible” (Horkheimer, 2003, pp. 230).

El esquema que se propone a continuación establece perspectivas teórico-metodológicas para el análisis empírico de la cuestión que nos ocupa: las personas mayores y sus hábitos de uso del transporte en la vida cotidiana. Se han incorporado producciones que no abordan directamente a este grupo poblacional pero que contribuyen a conocer posibles líneas interpretativas. Cabe aclarar que de ninguna manera se pretende arribar a categorías universales, ni tampoco se intenta fragmentar la realidad o los hechos. Lo que se propone es aportar una síntesis de las perspectivas halladas, sujeta a revisión y superación.

Si bien se ha observado que la producción sobre el tema específico de los sujetos usuarios adultos mayores es escasa, diversos enfoques permiten aproximarnos a este fenómeno multidimensional. Estas miradas han sido agrupadas en las siguientes categorías: Perspectiva material-transporte, Perspectiva de la movilidad, Perspectiva económico-política, Perspectiva ambiental-urbanística, Perspectivas sociales, discriminación y vulneración de derechos y Perspectiva de género.

## **I. Perspectiva material-transporte**

Esta perspectiva focaliza en el estudio de las condiciones materiales de acceso de los transportes y deriva del concepto de accesibilidad. Históricamente, la planificación del transporte surge ligada a la ingeniería civil, aunque, como se desarrollará más adelante, va incorporando otras disciplinas bajo la necesidad de adoptar una mirada interdisciplinaria.

El paradigma del transporte prioriza los estudios sobre lo estructural, lo general, los sistemas de transporte y su impacto. Su interés se centra en los medios que permiten el desplazamiento de las personas, estudiando las infraestructuras, los tipos y formas de servicios de transporte: oferta de transporte público y/o privado, destinos, estaciones, normativa, tarifas.

Los estudios estadísticos sobre el transporte en Argentina pueden integrar esta perspectiva. En esta línea se analizan los datos cuantitativos referidos a promedios de pasajeros transportados, tarifas medias, cantidad de remises y taxis habilitados, entre otros. Otra publicación incorpora información sobre los reclamos recibidos acerca de los transportes urbanos, entre los motivos más frecuentes se mencionan los conductores, las frecuencias, desvíos en los recorridos, vehículos, tarifas, etcétera (Boletín Estadístico Anual, 2016) En los años 2009-2010 se aplica la Encuesta de Movilidad Domiciliaria que se propone conocer los patrones de movilidad. Los resultados correspondientes al Área Metropolitana de Buenos Aires arrojan algunos de los principales hallazgos sobre la movilidad de los jubilados: observan bajos niveles de viajes en este grupo poblacional, priman los viajes de corta duración, el 61% responde que no viajó el día anterior. Sobre la elección del modo, es predominante el transporte público y, dentro del mismo, el 80% utiliza colectivo.

Según los datos del Ministerio de Desarrollo Social (2010), la inaccesibilidad en el transporte es considerada una barrera urbanística en tanto que constituye un obstáculo para la movilidad de las personas mayores en el espacio urbano. Se afirma que en el espacio urbano existen elementos o impedimentos que imponen alterar el recorrido para llegar a un destino y que “La eliminación de las barreras urbanísticas, soluciona las necesidades de movilidad de la mayoría de los ciudadanos, favoreciendo especialmente que los Adultos Mayores puedan utilizar estos espacios en condiciones de igualdad y seguridad, sin ser discriminados, asegurando su inclusión social” (Ministerio de Desarrollo Social, 2010, p. 61). En este sentido, se propone un diseño universal o diseño para todos, dirigido a personas de diversa capacidad y edad, evitando realizar adaptaciones o readecuaciones sobre lo existente.

Los tradicionales estudios sobre el transporte sectorizados han sido criticados por su parcialidad: “En efecto, el estudio del transporte se ha reducido a una visión cuantitativa y/o cualitativa de las infraestructuras y los desplazamientos relacionados principalmente con los vehículos motorizados” y en consecuencia “...no ha permitido ver con claridad los graves problemas de accesibilidad, movilidad o inmovilidad que padecen los pobres, especialmente los grupos más marginados por cuestiones de edad o género en los países en desarrollo”. Este autor cuestiona que los estudios se limiten a conocer la cantidad de medios de transporte, la cantidad de pasajeros transportados por día, los motivos de viaje, los itinerarios. Los estudios tradicionales analizan entidades estáticas: conductor, peatón y cuantifican los desplazamientos.

Los tradicionales estudios sobre el transporte sectorizados han sido criticados por su parcialidad: “En efecto, el estudio del transporte se ha reducido a una visión cuantitativa y/o cualitativa de las infraestructuras y los desplazamientos relacionados principalmente con los vehículos motorizados” y, en consecuencia, “no ha permitido ver con claridad los graves problemas de accesibilidad, movilidad o inmovilidad que padecen los pobres, especialmente los grupos más marginados por cuestiones de edad o género en los países en desarrollo” (Montezuma, 2003, pp. 175). Montezuma cuestiona que los estudios se limiten a conocer la cantidad de medios de transporte, la cantidad de pasajeros transportados por día, los motivos de viaje, los itinerarios. Los estudios tradicionales analizan entidades estáticas: conductor, peatón y cuantifican los desplazamientos.

## **II. Perspectiva de la movilidad**

La mencionada perspectiva se inicia a comienzos del siglo XXI y complementa la perspectiva material del transporte antes desarrollada. Humaniza la mirada sobre el transporte y la movilidad, al ser enriquecida por los aportes de la sociología urbana, la ecología, la psicología, los estudios culturales. Con ello se produce una transición en los estudios, poniendo más énfasis en las personas, en los grupos sociales concretos, y no en los medios de transporte. La perspectiva se centra en los sujetos y sus deseos o necesidades, entendiendo al transporte como un medio para lograr la movilidad. Recupera la dimensión cultural y subjetiva. Esta perspectiva ha sido enunciada como “Nuevo paradigma en movilidad urbana” (Gutiérrez, 2013, pp. 61-74). Partiendo de considerar la movilidad urbana como una práctica social, se propone recuperar la visión subjetiva del desplazamiento. Articula las necesidades y deseos de desplazamiento de los sujetos con las capacidades de satisfacerlos. Este enfoque integra la dimensión espacial y humana del

movimiento, a partir de un objeto de análisis mucho más amplio que el transporte: la movilidad (Blas Orduna, 2015, pp. 25).

El campo de estudio son las prácticas de viaje, entendidas como la resultante de representaciones, opciones y elecciones de determinado grupo social, en nuestro caso las personas mayores. Desde esta perspectiva, se consideran los viajes que se conocen, los que se consideran posibles de hacer y los que efectivamente se realizan: la movilidad concebida, la movilidad efectiva y la movilidad realizada. Al respecto, señala Gutiérrez: “Los viajes realizados, al igual que un iceberg, son la parte visible o emergente de un universo mayor cuyo alcance deviene de lo que el propio sujeto en el contexto social (espacial y temporalmente situado) concibe. El viaje realizado muestra la elección de un grupo social según un abanico de opciones conocidas de viaje” (Gutiérrez, 2013, pp. 66). Las prácticas sociales de desplazamiento dan cuenta de la forma de apropiación del territorio de un grupo social determinado.

La perspectiva de la movilidad permite no sólo un conocimiento más amplio de la cuestión, sino también acceder al impacto de ella derivado: “Menor movilidad significa menor accesibilidad al trabajo, a la oferta habitacional, a la educación, a la salud y a los servicios en general, lo que entraña mayor exclusión de la población pobre, ya largamente discriminada y segregada, de las oportunidades que la ciudad ofrece” (Montezuma, 2003).

La incidencia de las condiciones económicas de la población es analizada también desde la perspectiva de la movilidad. Según señala Alcantara Vasconcellos: “El uso de diversas formas de transporte está fuertemente influenciado por el nivel de ingresos. Personas con bajos ingresos desempeñan mucho más el papel de peatones, ciclistas y usuarios de transporte público; personas con ingresos más altos suelen desempeñarse como motoristas o pasajeros de automóviles. El ingreso tiene una fuerte influencia en la elección de los modos de desplazamiento”. La movilidad aumenta conforme al aumento del ingreso. En este sentido, se considera que, para explicar el desarrollo urbano y sus relaciones con el transporte, es necesario contemplar los siguientes factores: el sistema político y económico, las políticas del Estado, los individuos y sus necesidades, el sector privado, los sistemas de transporte, su oferta, los procesos migratorios, el valor de la tierra y la dinámica de la economía. De su interacción derivará una determinada forma de producción del espacio urbano. Respecto de las personas mayores, Vasconcellos afirma que utilizan más los modos motorizados para trasladarse, a diferencia de los escolares y los jóvenes que utilizan bicicleta o caminan. Este autor identifica los principales obstáculos en la movilidad para las personas de la tercera edad: “problemas graves de accesibilidad y seguridad en los roles de peatón y ciclista y de calidad al usar el transporte público. Finalmente, cuando se analiza a los portadores de deficiencia, los problemas son severos en la mayoría de los casos debido al inadecuado ambiente de circulación” (Alcántara Vasconcellos, 2010, pp. 49).

La investigación cualitativa analiza los puntos de vista y las prácticas de los actores sociales, intenta conocer cómo las personas interpretan los hechos sociales. En este sentido, se hallaron estudios mediante entrevista, encuesta y grupo focal que intentan conocer la perspectiva de los propios actores respecto del uso del transporte, como los realizados en Chile, México, España.

En el caso de Chile, se entrevistó a mayores de 60 años que no dependen de otra persona para el uso del transporte. Así se afirma que “las personas mayores sufren más que la mayoría por la calidad del transporte público, principalmente por su infraestructura, percibiendo que el sistema de transporte estaba diseñado para personas sanas y no para las

que son frágiles” (Gajardo, 2012, pp. 99). Entre sus hallazgos, los autores observan que las personas entrevistadas implementan estrategias adaptativas de afrontamiento para un mejor desempeño en el ambiente social, como modificaciones temporales priorizando el uso matinal o el acceso previo a información y preparación de los viajes, lo que facilita la actividad. El significado que se le asigna al transporte se vincula a la posibilidad de conservar autonomía e identidad. Otro estudio realizado en el mismo país se propone conocer las percepciones de calidad de vida en la vejez, mediante grupos focales conformados por personas mayores residentes en la ciudad de Santiago de Chile. Se considera que el entorno físico y social facilita o dificulta la calidad de vida. Las personas participantes señalan que la incomodidad del servicio de transporte, el desconocimiento de los recorridos y la incertidumbre respecto del funcionamiento los ha llevado a relegarse en sus casas.

Si bien la investigación realizada en México no focaliza en las percepciones de los adultos mayores –dado que han entrevistado personas de distintas edades–, identifica los atributos más importantes para los usuarios desde el punto de vista del nivel de utilidad: el estado físico de los autobuses y la forma de manejar del conductor, en ese orden de prioridad (Sánchez, 2010). Otro estudio realizado en un municipio del mismo país utilizó encuesta aplicada a mayores de 60 años. Respecto de las actividades fuera de la vivienda que éstos consideran difíciles, mencionan utilizar el transporte colectivo: camiones y autobuses (Narváez Montoya, 2012).

Con relación a la percepción de los viajeros de autobús de mayor edad, un trabajo publicado en España establece que las malas experiencias han retraído a los usuarios y el desconocimiento sobre su accesibilidad ha perjudicado su utilización. Además, agrega que un servicio de transporte verdaderamente accesible es aquel que cumple los criterios de accesibilidad en todas las etapas de la cadena de transporte: distancia y facilidad de desplazamiento desde el domicilio a la parada, desde el inicio del trayecto hasta el final, subidas y bajadas, sacar boleto y esperar, incluyendo el conjunto del itinerario. En esta publicación se indican algunas problemáticas y pautas de comportamiento mencionadas por las personas mayores como usuarios de autobús: por lo general no les ceden el asiento, viajan en horarios del día de menor tránsito de personas, tienen dificultades por el movimiento de los vehículos, acceden a la salida con dificultad. Este trabajo articula tanto la perspectiva del transporte como la de la movilidad (Vega Pindado, 2006).

En el mismo país, otro estudio sobre accesibilidad, recopilado en el denominado “Libro Verde”, no focalizado en personas mayores sino desde la perspectiva de los usuarios con discapacidad, realizó encuestas para acceder a su opinión sobre el transporte público. De eliminarse las barreras en el transporte, las personas entrevistadas consideran que realizarían actividades nuevas, como pasear, salir, concurrir a espectáculos y otras actividades asociadas al ocio y tiempo libre. De lo que se puede inferir el carácter determinante de la accesibilidad para favorecer la inclusión social: “las personas con discapacidad, fundamentalmente incrementarían el uso de todos los medios de transporte ante su mayor demanda efectiva de movilidad tras la eliminación de barreras” (Instituto Universitario de Estudios Europeos, 2002, pp. 280).

La Organización Mundial de la Salud O.M.S., como parte de su proyecto global de “Ciudades amigables con la Edad”, publica un informe resultante de la aplicación del Protocolo en varios países. El punto de partida de dicho documento es la afirmación de que la habilidad para trasladarse determina la participación social y cívica y el acceso a la salud. Las ciudades en que se realizó el estudio son heterogéneas, cuentan con una diversa gama de servicios de transporte público y privado. Aquí se retoman los aportes

anteriormente mencionados respecto de la relevancia: “El transporte, incluyendo transporte público accesible en términos físicos y económicos, constituye un factor clave para el envejecimiento activo” (Organización Mundial de la Salud, 2007, pp. 25).

### III. Perspectiva económico-política

Esta perspectiva incorpora el análisis de las dimensiones sociales, políticas y económicas que inciden en las movilidades e inmovilidades. Considera que la desigualdad en el acceso a la movilidad constituye una forma de manifestación de las desigualdades sociales.

Existen diversas teorías que han intentado explicar los procesos de envejecimiento. Una de ellas, correspondiente a la denominada segunda generación de teorías, es la “economía política del envejecimiento”. Entiende que la distribución de los recursos en la sociedad capitalista prioriza las relaciones de producción, brindando oportunidades a algunos y excluyendo a otros: “Al analizar las políticas sociales dirigidas a las personas de mayor edad, los economistas políticos sostienen que sus efectos han sido mucho más beneficiosos para los intereses capitalistas que para los viejos mismos” (Oddone, 2011, pp. 40).

De acuerdo a esta línea interpretativa, Schmunis señala que “Si es posible considerar a la ciudad como una organización diseñada para la producción, resulta que no está preparada para aquellos que se han “retirado” de la producción” (Schmunis, 2001, pp. 29-32). Las necesidades de los adultos mayores –añade– han sido dejadas por el Estado a criterios de rentabilidad de grupos económicos.

En España se halló un estudio que analiza las opciones políticas para la ciudad a partir de la movilidad y el transporte. Este estudio señala que la perspectiva funcionalista ha generado un modelo urbano contemporáneo excluyente, que contribuye a la segregación social, dado que el espacio público se convierte en un espacio meramente de circulación, antes que lugar de relación y socialización: “los principales usuarios son los vehículos y no las personas” (Miralles Guasch, 2003, pp. 12).

Según Vega Umbasia, las ciudades han sido formadas sin un ordenamiento incluyente de las personas de mayor edad. Este escenario afecta su calidad de vida, les genera inseguridad, los aísla y afecta su desenvolvimiento autónomo en la ciudad. Este autor colombiano afirma la existencia de un conflicto entre quienes planifican, diseñan y ordenan las ciudades y quienes la habitan, usan y representan (Vega Umbasia, 2014).

La ciudad constituye un escenario de intereses en disputa. En ella cohabitan numerosas personas, niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, con múltiples intereses y roles, que ponen en juego distintas demandas. Esto se manifiesta también en lo relativo a la movilidad:

Las demandas son, inherentemente, motivo de conflicto y necesitan ser negociadas. No hay forma de atender todas las demandas simultáneamente, en el mismo espacio de circulación. Esto quiere decir que la neutralidad política aplicada a la circulación es otro mito. [...] Si se toma en cuenta que la atención de todos los intereses es imposible y que el ordenamiento de la circulación no es una actividad neutral, todo ambiente de circulación se encuentra físicamente marcado por las políticas referidas que, a su vez, revelan los intereses dominantes que las moldearon. (Alcántara Vasconcellos, 2010, p. 71)

#### **IV. Perspectiva ambiental-urbanística**

Esta orientación integra los enfoques de la gerontología ambiental, geografía del envejecimiento y el urbanismo gerontológico, basado en el diálogo entre distintas disciplinas. Los estudios sobre la cuestión ambiental sobre el envejecimiento en Latinoamérica integrando la perspectiva gerontológica son todavía incipientes. Esta perspectiva otorga relevancia al ambiente y su relación con el envejecimiento activo en el propio lugar de residencia. Entiende que el espacio incide en el proceso de envejecimiento. Destaca la importancia de la participación activa de las personas mayores en la planificación y de un abordaje multidisciplinario.

Varios autores coinciden en la concepción del entorno urbano como un medio hostil para el envejecimiento (Jorge, 2009; Narvaez, 2012; Urroz, 2004) Los riesgos de caídas o atropellos en el espacio público pueden derivar en el aislamiento de las personas mayores en sus domicilios por temor y generar un impacto negativo tanto en su calidad de vida como en sus posibilidades de integración social. En Argentina, el 18% de las víctimas fatales por accidentes de tránsito ocurridas en el transcurso del año 2016 fueron personas mayores de 60 años (Luchemos por la vida, 2016). Esta cifra, que responde a las personas fallecidas de manera inmediata, podría incrementarse si se considera a las víctimas por secuelas de accidentes. Al respecto, señala Vasconcellos que “En el caso de personas de mayor edad, la principal tendencia es el número de muertes de peatones porque su vulnerabilidad aumenta a medida que aumenta su edad” (Vasconcellos, 2010 pp. 113). Cabe considerar también los daños temporales o definitivos derivados y que implican el requerimiento de formas de movilidad específicas.

#### **V. Perspectivas sociales, discriminación y vulneración de derechos**

Esta posición deriva de estructuras que generan discriminación, de los mitos y prejuicios sobre las personas mayores. En esta línea, se identifican producciones de Argentina, Colombia, España y políticas implementadas para atender tal problemática.

En Argentina, el maltrato o abuso ejercido en el espacio público y, dentro del mismo, en el transporte, ha sido definido como maltrato social. En dicho estudio, realizado mediante encuestas a personas mayores de 60 años, el 3,3% afirma haber recibido algún tipo de agresión en el transporte público en los últimos meses (Oddone, 2015). En este sentido, también se ha accedido a bibliografía producida en Colombia, que denomina maltrato estructural-sociopolítico a las condiciones de inseguridad social y el descuido en la prestación de servicios (Dulcey Ruiz, 2015). Un estudio de Tesis doctoral realizado en España parte de un posicionamiento similar: “Las limitaciones en la capacidad de movilidad pueden ser consideradas en la actualidad como una forma de discriminación tremenda y a la vez invisible dentro de la sociedad” (Sánchez de Madariaga, 2015, pp. 5). Señala que las personas mayores, junto a los niños y las personas con discapacidad, conforman grupos para los que las opciones de transporte son más reducidas, ya que requieren de un sistema de transporte con características determinadas que no siempre existen. Propone que la edad sea considerada como indicador, al evaluar los patrones de movilidad para orientar de manera adecuada las políticas públicas en la materia. Las consultas mediante encuesta a los grupos sociales más afectados por el sistema de transporte y que habitualmente no participan, como las personas mayores, puede aportar una interesante herramienta de apoyo.



Focalizando en el transporte ferroviario en la Ciudad de Buenos Aires, se realizó un estudio donde se establece que las desigualdades sociales se reproducen en desigualdad de oportunidades de movilidad. Su autora señala que “Sometidos a cancelaciones, demoras, hacinamiento y eventos fatales, los pasajeros de este servicio se ven enfrentados al maltrato cotidiano que les impone viajar en estas condiciones” (Pérez, 2014, pp. 315). Si bien las estadísticas señalan que la mayor cantidad de usuarios de este tipo de transporte son personas de edad mediana, viajantes trabajadores, sus conclusiones reafirman el derecho a un trato digno, a la información, al acceso a servicios públicos eficientes y de calidad, a la protección del Estado, independientemente de la edad: “El derecho al transporte digno estará en mejores condiciones de ser garantizado cuando los pasajeros, lejos de la situación de indefensión descripta, cuenten con mecanismos para “hacer oír su voz” (Pérez, 2014, pp. 27).

En Costa Rica se creó un procedimiento para que las personas mayores que sufran abuso o maltrato en el transporte público puedan efectuar la denuncia y el Estado se compromete a garantizar el derecho de acceso a la justicia, mediante la implementación de procedimientos específicos. De esta forma, pueden formalizar denuncias por violencia en autobuses y otros tipos de maltrato. En la Ciudad de Buenos Aires, Argentina, las denuncias por discriminación o malos tratos en servicios públicos pueden formalizarse a través del INADI, la Defensoría del Pueblo, Defensa del Consumidor, o la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. En el caso específico del transporte en tren y sobre la percepción de eficacia de los reclamos, observamos la siguiente reflexión: “En un país con baja credibilidad en las instituciones, los canales de reclamo del sistema ferroviario no están exentos de dicha percepción” (Hernandez, 2017, 69-82). El efectivo acceso a dichos programas, las representaciones sobre las posibilidades reales de generar cambios y el rol del Estado como garante de derechos vulnerados, son interrogantes a considerar que exceden el presente trabajo.

## VI. Perspectiva de género

Esta visión pone en debate el derecho a la ciudad y las posibilidades reales de inclusión social con igualdad de género. Cuestiona la omisión del género en el pensamiento de lo urbano, entendiéndolo como una expresión más de desigualdad y reafirmando la necesidad de incorporar este enfoque en la planificación urbana (Rico, 2017).

El transporte público ha sido diseñado, desde el urbanismo, para procurar el traslado de un viajero prioritariamente hombre, joven y trabajador, es decir, pensando en un usuario o ciudadano productivo: “La red de servicios de transporte favorece, en gran medida, las pautas masculinas de traslado” (Llopis, 2014, pp. 85). Contrariamente, las principales usuarias del transporte público son mujeres. Además, el hábito de uso de hombres y mujeres es diferencial.

Entre los estudios que incorporan las diferencias por género respecto del acceso al transporte en personas mayores, se hallaron publicaciones de Gran Bretaña, España y Chile.

En la investigación publicada en Gran Bretaña se analizaron las diferencias por género respecto de las formas de movilidad. Los hombres mayores de 60 años conservan el hábito de uso del automóvil propio y las mujeres hacen más uso del autobús. Las personas entrevistadas consideran que el transporte es importante como medio de acceso a servicios locales y para la participación en actividades (Banister, 2003).

En España, un estudio realizado incorpora el término “cautivo”, haciendo referencia a los usuarios que dependen únicamente del transporte público para desplazarse y afir-

mando que la mayor parte de las mujeres se encuentran en esta situación. En las familias que cuentan con un solo vehículo, este es generalmente usado por el hombre. El estudio destaca la importancia de incorporar esta perspectiva: “Realizar estudios con enfoque de género implica incluir algo más que el sexo en los cuestionarios de los estudios de movilidad, no se trata de realizar un análisis diferencial entre mujeres y hombres sino de profundizar en el análisis de necesidades a través de una metodología cualitativa que permita el acercamiento a la realidad social de ambos” (Llopis Orrego, 2014, p. 953). Y agrega que “Es necesario acercarse al transporte público con perspectiva de género desde el ámbito de la investigación utilizando las herramientas idóneas y los medios necesarios para poder estudiar las necesidades reales de desplazamiento de las mujeres como principales usuarias del transporte público” (Llopis Orrego, 2014, p. 954).

En Chile se halló un estudio que analiza la movilidad y no movilidad en la ciudad y su incidencia en la calidad de vida y como expresión de desigualdades. Desde una perspectiva de género, considera que “la experiencia de movilidad no es homogénea; las experiencias urbanas se viven de manera diferenciada por hombres y mujeres” (Jirón, 2007).

## Conclusiones

La literatura a que se tuvo acceso fue organizada en base a los ejes temáticos predominantes, pero, como se ha mencionado anteriormente, de ninguna manera implica una fragmentación de este fenómeno complejo. Este modelo de análisis puede permitir, además de visualizar los tipos de estudio sobre el tema, explicitar los aspectos a considerar, como los económicos, sociales, culturales, históricos, reconociendo la necesidad de integrar distintos saberes. Establecer los distintos criterios hallados para el estudio de la movilidad en las personas mayores conlleva a valorar las metodologías de estudio más adecuadas a tal fin.

Por lo observado en las distintas producciones, la edad, junto a otros factores como género, ingreso, capacidades o nivel educacional, son determinantes al momento de analizar la movilidad, pero ninguno de ellos aisladamente nos conduce a comprenderla. Del entrecruzamiento de las diversas perspectivas pueden establecerse algunas inferencias preliminares para el estudio de la movilidad en las personas mayores. La movilidad se encuentra estrechamente ligada al factor económico. Aumenta en la medida que aumenta el ingreso. Las personas de menores ingresos utilizan transporte público, bicicleta, caminan o directamente omiten viajar. Quienes más se desplazan en transporte son las personas que trabajan. Las personas mayores, al haber abandonado la actividad laboral, integran, junto a los niños, los grupos poblacionales menos móviles o inmóviles (Alcántara Vasconcellos, 2010). Otro grupo con menos movilidad es el conformado por personas con algún tipo de discapacidad. Los hábitos de uso del transporte son diferenciales en hombres y mujeres, responden a pautas culturales y a los roles asignados por género y configuran determinadas formas de uso. Desde este paradigma, el espacio público es prioritariamente masculino.

Metodológicamente, se han aplicado diversos medios de conocimiento. Las encuestas de origen y destino, la encuesta digital de interceptación, la etnografía urbana, la historia de viaje constituyen algunas técnicas válidas y posibles para su abordaje (Gutierrez, 2017). Por otra parte, los métodos biográficos como historias de vida, autobiografías y entrevistas en profundidad pueden aportar una estrategia efectiva para conocer las experiencias de los adultos y adultas mayores respecto de la movilidad en la ciudad,

integrando la dimensión individual y la colectiva. Como señala Rizo García: “Narrar la propia vida es la forma básica de objetivar la experiencia. He aquí el valor que convierte a los métodos biográficos en formas privilegiadas de acceso al conocimiento de lo social” (Rizo García, 2004, pp. 232-238). La interacción dialógica facilita la reflexión sobre las dimensiones individual y social, indivisibles e indisociables. Ferraroti introduce el concepto de contexto histórico como uno de los elementos a considerar en la interpretación de las historias de vida: “El agente histórico es un individuo que hace ciertas cosas, toma o no ciertas decisiones, se mueve, transcurre su tiempo de vida. Y todo esto tiene sitio en un marco que, sin embargo, no es estático, sino reactivo, lo ayuda o lo bloquea, lo estimula o lo paraliza” (Ferraroti, 2007, pp. 15-40). Sostiene que este método permite que los problemas emerjan y se definan a través de las palabras de los propios actores: “Las historias de vida respetan el momento imprevisible del comportamiento: se acepta a la persona como tal, no se la mediatiza para hacerla entrar en las casillas del cuestionario” (Iniesta, 2006, pp. 1-14) Por lo expuesto, cabe considerar las posibilidades que puede brindar este método para el estudio del tema que nos ocupa, es decir, analizar las trayectorias de uso del transporte en el curso de su vida, las transformaciones en los hábitos y los eventos que dieron lugar a dichas modificaciones, las regularidades y rupturas respecto de la movilidad.

Los hábitos de uso del transporte en el transcurso de la vida de las personas mayores, sus hábitos y prácticas de movilidad, en los distintos tiempos históricos, contextos y escenarios, constituyen un campo de estudio que es necesario abordar. Se destaca la importancia de conocer no sólo cómo viajan los adultos y adultas mayores en la ciudad, sino lo que harían si contaran con más opciones de servicios y si éstos fueran más accesibles.

Es esperable que las producciones contribuyan no solo a ampliar el conocimiento, sino que también redunden en acciones concretas que favorezcan la integración y sociabilidad de las personas mayores a partir de sus desplazamientos por la ciudad.

## Bibliografía

- Alcántara Vasconcellos, E. (2010). “Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad”. Disponible en: [www.scioteca.caf.com](http://www.scioteca.caf.com)
- Anuario estadístico 2015 (2016). Buenos Aires: Dirección general de estadísticas y Censos, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Banister, D. y Bowling A. (2003). “Quality of life for the elderly: the transport dimensión”. Disponible en: [www.elsevier.com/locate/tranpol](http://www.elsevier.com/locate/tranpol)
- Blas Orduna, M. (2015) “Avances en el desarrollo del Planeamiento estratégico del Transporte en el marco del Plan Federal estratégico del Transporte de la República Argentina” En *Actas del Primer Congreso Argentino de Transporte*. Buenos Aires: Red Universitaria de Transporte.
- Boletín estadístico Anual. Edición 2006 (2017). Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Argentina.
- Dulcey Ruiz, E. (2015). “Trato digno y maltrato”. En *Envejecimiento y Vejez*. Bogotá: Fundación Cepsiger para el Desarrollo Humano.

- Encuesta de Movilidad Domiciliaria (2010). *Movilidad en el Area Metropolitana de Buenos Aires*. Ministerio de Transporte. Presidencia de la Nación. Disponible en <http://uecmovilidad.gob.ar/encuesta-de-movilidad-domiciliaria-2009-2010-movilidad-en-el-area-metropolitana-de-buenos-aires/>
- Ferraroti, F. (2007). “Las historias de vida como método”. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 14(44).
- Gajardo, J., Navarrete, E., López C., Rodríguez J., Rojas A. y Troncoso S. (2012). “Percepciones de personas mayores sobre su desempeño en el uso de transporte público en Santiago de Chile”. Disponible en [www.revistaterapiaocupacional.uchile.cl](http://www.revistaterapiaocupacional.uchile.cl)
- Gutiérrez A. (2013). “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte”. *Revista Bitácora urbano territorial*, 21(2).
- Gutiérrez A. [Coord.] (2017). *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Hernandez, C. y Rebón, J. (2017). “La calidad como reclamo. Los usuarios del sistema ferroviario de pasajeros del Area Metropolitana de Buenos Aires”. En *Transporte urbano e interurbano en Argentina. Aportes desde la Investigación*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Horkheimer M. (2003). “Teoría Crítica”. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Iniesta M. y Feixa C. (2006). “Historias de vida y ciencias sociales. Entrevista a Franco Ferraroti”. *Periferia. Revista de recerca i formació en antropologia*, (5).
- Instituto Universitario de Estudios europeos (2002). *Libro Verde. La accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Jiron, P. (2007). “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile”. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12(29).
- Jorge, A. C. (2009). “Os idosos e a circulação no espaço urbano: a locomoção dos idosos do Pólo Tuna Luso Brasileira do Projeto Vida Ativa na cidade de Belém/PA”. Belem: Dissertação, Universidade da Amazônia.
- Llopis Orrego, M. y Pino Espejo, M. (2014). “Apuntes sociológicos sobre la necesidad de integración de la perspectiva de género en los estudios destinados al transporte público”. Disponible en: [www.idus.us.es](http://www.idus.us.es)
- Luchemos por la Vida Asociación Civil (2016). “Quienes, cómo y dónde. Cifras detalladas de accidentes de tránsito en Argentina”. Disponible en [www.luchemos.org.ar/estadísticas](http://www.luchemos.org.ar/estadísticas).
- Ministerio de Desarrollo Social. Presidencia de la Nación (2010). “Accesibilidad al medio físico para los adultos mayores”. Disponible en [www.algec.org/accesibilidad](http://www.algec.org/accesibilidad).
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada Frontera, Á. (2003). “Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad”. Disponible en <https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/4069631>.
- Montezuma, R. (2003). “Ciudad y transporte. La movilidad urbana”. *Cuadernos de la CEPAL*, (88). Disponible en [www.cepal.org](http://www.cepal.org)
- Narváz Montoya O. (2012). “Envejecimiento demográfico y requerimientos de equipamiento urbano: hacia un urbanismo gerontológico”. Disponible en <http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v18n74/v18n74a9.pdf>.

- Oddone, M. (2011). “La teoría social del envejecimiento. Un análisis histórico” Disponible en [www.centrodedia.com.ar](http://www.centrodedia.com.ar)
- Oddone, M. y Mariluz, G. (2015). “Aportes para un debate sobre el maltrato en la vejez”. En *Los adultos mayores y la efectividad de sus derechos*. Buenos Aires: Rubinzal Culzoni Editores.
- Organización Mundial de la Salud “Ciudades globales amigables con los mayores. Una guía” (2007). Disponible en [www.who.int/ageing/AFCSpanishfinal.pdf](http://www.who.int/ageing/AFCSpanishfinal.pdf).
- Pérez, V. (2014). “Viajar en la ciudad: movilidad, padecimiento y disconformidad entre los pasajeros de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires”. *Argumentos. Revista de crítica social*, (16) (pp. 315-343).
- Redondo, N. (2016). “Estudio Diagnóstico de la Ciudad de Buenos Aires. Protocolo de Vancouver”. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (Documento no publicado).
- Rico, M. y Segovia, O. (2017). “¿Quién cuida en la Ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad”. Disponible en <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-aportes-politicas-urbanas-igualdad>.
- Rizo García, M. (2004). Reseña de “El espacio biográfico. Dilemas de la subjetividad contemporánea” de Leonor Arfuch. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, XLVI, (190).
- Sánchez de Madariaga, I. (2015). “Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad: el caso de Madrid” [Tesis doctoral]. Madrid: Escuela Técnica superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.
- Sánchez, O. y Flores, J. (2010). “Factores de calidad del servicio en el transporte público de pasajeros: estudio de caso de la ciudad de Toluca”. Disponible en [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-84212010000100003&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-84212010000100003&script=sci_arttext).
- Schmunis, E. (2001). “El derecho a la ciudad para los adultos mayores y las barreras móviles”. *Revista argentina de Gerontología y Geriatria*, 20(1/4), pp. 29-32.
- Urroz, G. (2004). “Accesibilidad urbana y tercera edad”. Disponible en: [www.mundourbano.unq.edu.ar](http://www.mundourbano.unq.edu.ar).
- Vega Pindado, P. (2006). *La accesibilidad del transporte en autobús*. Madrid: Publicaciones IMSERSO.
- Vega Umbasia, L. (2014). “Ciudad-envejecimiento y vejez-educación. Elementos para develar un conflicto entre la ciudad concebida y la ciudad imaginada”. Disponible en [revistas.ugca.edu.com](http://revistas.ugca.edu.com).