

## ADULTOS MAYORES RESILIENTES EN TERRITORIOS RESILIENTES: ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA, MÉXICO

*María del Carmen Barranco Martín<sup>1</sup>, Fernando Calonge Reillo<sup>2</sup>*  
Universidad de Guadalajara

### RESUMEN

En el contexto de la Década del Envejecimiento Saludable 2021-2030, y de la Agenda 2030, se aconseja que las ciudades adecúen sus espacios a las necesidades de unas poblaciones cada vez más envejecidas. En el estudio de estas adecuaciones, ha sido de gran interés la propuesta de investigar al territorio y a los adultos mayores desde la perspectiva de la resiliencia. Ahora bien, son muy escasas las investigaciones que abordan conjuntamente las interacciones entre los distintos niveles. El objetivo de este artículo es indagar en dichas interacciones, en el caso del Área Metropolitana de Guadalajara México. La investigación documental nos ha permitido determinar los diferentes grados de resiliencia del territorio, y la realización de 18 entrevistas en profundidad, entre diciembre de 2021 y marzo de 2022, nos ha permitido caracterizar las adaptaciones de los sujetos. Los resultados nos muestran que los territorios monofuncionales y habitacionales de clase alta son los menos resilientes, y en ellos los adultos mayores ven comprometida su propia resiliencia, con amenaza de pérdida de su autonomía; por el contrario, territorios de usos mixtos, y de clases bajas, han permitido el ejercicio óptimo de ajuste a algunos habitantes mayores.

**Palabras clave:** Resiliencia; Accesibilidad; Movilidad Urbana; Autonomía Adulto Mayor; Década Envejecimiento Saludable.

### ELDERLY PERSONS RESILIENCE IN RESILIENT TERRITORIES: METROPOLITAN AREA OF GUADALAJARA, MEXICO

### ABSTRACT

Urban spaces must be adapted to aging citizens' needs, according to the 2030 Agenda, and the Decade of Healthy Aging. The concept of resilience has been very useful to elucidate such adaptation, as it has been employed to analyse the territorial resilience, and to unveil how aging populations come through diverse physical and cognitive impairments. Nevertheless, few studies have focused on the interrelations between the territorial resilience and elderly persons resilience. This article contributes to such understanding, by resorting to desk research to measure the territorial resilience of the Metropolitan Area of Guadalajara, Mexico, and through 18 in-depth interviews with senior citizens to calibrate how they adapt to physical and territorial alterations. Our results showed varying degrees of resilience. On the one hand, middle-class districts characterised by single-family developments led to many difficulties for aging populations. Such citizens were no longer autonomous and depended on relatives to meet their daily needs. On the other hand, mixed-land use areas in lower-class neighbourhoods were characterised as more resilient, and they allowed certain elderly persons to find nearby places to carry out their quotidian activities.

**Key words:** Resilience; Accessibility; Urban Mobility; Autonomy Older People; UN Decade of HealthyAgeing.

<sup>1</sup> Centro Universitario Tonalá, Universidad de Guadalajara. E-mail: [carmenbarranco@gmail.com](mailto:carmenbarranco@gmail.com). Investigación financiada por el Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología (CONACYT México), en su Convocatoria de Estancias Posdoctorales por México modalidad Académica 2021-2022. Proyecto “La accesibilidad cotidiana de las personas mayores en entornos metropolitanos: estudio de la capacidad de movilidad en el análisis de las oportunidades de acceso a recursos en el contexto urbano del Área Metropolitana de Guadalajara”.

<sup>2</sup> Departamento de ciencias sociales, jurídicas y humanas, Centro Universitario Tonalá, Universidad de Guadalajara. Sistema Nacional Investigadores nivel II. E-mail: [fernando.calonge@academicos.udg.mx](mailto:fernando.calonge@academicos.udg.mx) Av. Nuevo Periférico 555, Ejido San José Tateposco, CP 45425, Tonalá, Jalisco, México.

## 1. INTRODUCCIÓN

Distintas proyecciones estiman un envejecimiento acelerado de la población mundial, que tenderá a concentrarse, preferentemente en los entornos urbanos (Organización Naciones Unidas (ONU), 2017; ONU, 2022; United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT), 2022). Estas proyecciones invitan a generar cambios sustantivos en las ciudades que garanticen que el envejecimiento se produzca en contextos que refuercen el desarrollo de las capacidades intrínsecas y funcionales de los adultos mayores (Organización Mundial de la Salud (OMS), 2015); RUDNICKA *et al.*, 2020).

Al mismo tiempo, el Proyecto de Estrategia y Plan de Acción Multisectorial sobre el Envejecimiento y la Salud (OMS, 2016) ha consolidado la perspectiva del envejecimiento saludable y valioso, y se ha enfatizado la necesidad de atender al contexto donde tiene lugar dicho envejecimiento, para garantizar el desarrollo de las capacidades de los adultos mayores (OMS, 2020; KEATING, 2022).

Al considerar el envejecimiento en entornos urbanos, es necesario reparar en las recomendaciones de la Nueva Agenda Urbana 2022, sobre la necesidad construir espacios públicos que permitan las movilidades activas, de generar procesos inclusivos de participación en la toma de decisiones, o de reforzar las capacidades de los sujetos para el uso de los espacios y las tecnologías (OMS, 2020; KEATING, 2022). El informe sobre las Ciudades del Mundo 2022 insiste, por su parte, en garantizar una planificación urbana integral que busque consolidar futuros urbanos resilientes (UN-HABITAT, 2022).

Existen ya diversos estudios sobre la resiliencia urbana, encargados de analizar las vulnerabilidades y oportunidades de las grandes aglomeraciones (METZGER *et al.*, 2013). El concepto de resiliencia urbana se suma al de sostenibilidad, para establecer “las propiedades básicas para articular la movilidad, el espacio público, el parque residencial, los equipamientos y servicios públicos dentro de un modelo de articulaciones sociales, económicas y ecológicas como forma de reparar y replantear la vida urbana” (DIEZ BERMEJO *et al.*, 2022: 3). En los países desarrollados, se han generado análisis que indican, por ejemplo, que existen mayores niveles de resiliencia en las áreas de alto nivel socioeconómico (HERNÁNDEZ *et al.* 2020). En países en desarrollo, como es el caso de México, se ha indicado que el entorno puede proporcionar recursos, pero también conllevar barreras que entorpecen el acceso. En el contexto latinoamericano, algunas de estas barreras son consecuencia de la fragmentación espacial, la dispersión urbana y la falta de compactación (JIRON MARTÍNEZ *et al.*, 2013).

Ahora bien, es cierto que la mayor parte de estas aportaciones sobre la resiliencia urbana se centran sobre todo en analizar las propiedades de los territorios, y no tanto las condiciones personales de los sujetos que los habitan. Existen aportaciones sobre el desarrollo de las capacidades de los adultos mayores en contextos urbanos, pero no tanto desde el enfoque de la resiliencia. Estas aportaciones subrayan que a la población adulta mayor se le dificulta contar con instrumentos de transporte e infraestructura que garanticen la accesibilidad a recursos y actividades básicas en la cotidianeidad de forma autónoma, hecho que abre una puerta a la exclusión en el acceso e incluso puede perfilar condiciones de aislamiento social para la población de edad (OMS, 2016: 8-9).

El presente artículo tiene por objetivo analizar las interrelaciones existentes entre la resiliencia de los territorios y la resiliencia de los sujetos, para atender el reto del envejecimiento de la población en contextos urbanos en un país en desarrollo como México. Con este análisis se pretende hacer una triple contribución. En primer lugar, se aspira a reflexionar sobre las condiciones que pueden garantizar un envejecimiento saludable en el contexto urbano. En segundo lugar, se pretende analizar de forma más fina cómo las condiciones de resiliencia de diversos territorios urbanos pueden impulsar o entorpecer la propia resiliencia de los sujetos adultos mayores, a la hora de enfocar su propio envejecimiento. Finalmente, el trabajo ofrece evidencia sobre las condiciones del envejecimiento poblacional urbano para el caso de un país en desarrollo, algo que aún no ha sido suficientemente abordado. Para generar estos resultados, se realizó una investigación de corte fundamentalmente cualitativa, que indaga en los recursos y capacidades de los adultos mayores, y se complementa con algunas herramientas de corte documental y cuantitativo, como observación o cartografía, para poder identificar el nivel de resiliencia de los territorios.

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1. RESILIENCIA URBANA Y TERRITORIOS RESILIENTES

Existen varias definiciones del concepto de resiliencia urbana que se agrupan en cinco áreas de investigación con el objetivo de mejorar la calidad de vida o bienestar de los sujetos: planificación urbana, comunidades urbanas, cambios en las condiciones climáticas, energía y desastres (naturales o humanos) (GOMES ROBEIRO *et al.*, 2019). Si nos centramos en las dos primeras, el enfoque para la construcción de resiliencia a escala urbana debe observarse desde un proceso multisectorial, multidimensional y de múltiples partes interesadas, que permita construir de manera diferente y hacer frente a las exclusiones (UN-HABITAT, 2022: 303).

Para Cumming la fragmentación siempre tiene un componente espacial y la exclusión social puede verse como resultado ante la falta de resiliencia a la fragmentación espacial, entendiendo la resiliencia como el fomento a la diversidad y la adaptación (CUMMING, 2011: 198). Así mismo, HERNÁNDEZ AJA (2020) referencia las dinámicas de segregación y competitividad a las cuales han estado expuestas recientemente las ciudades y, destaca la importancia de la equidad con base en relaciones de equilibrio social, funcional, urbano y territorial que permita realizar funciones propias de la ciudad en la cotidianidad, como la accesibilidad a los servicios, dotaciones básicas o la existencia de espacio social y relacional. Trascendiendo los estudios de vulnerabilidad, el autor define la resiliencia urbana como “la capacidad de las áreas urbanas para adaptarse a los cambios que los impactos de las previsibles crisis pueden producir sobre ellas, equilibrando funciones y desarrollando nuevos satisfactores que hasta ahora no se habían considerado” (HERNÁNDEZ AJA, 2020: 28).

Si nos enfocamos en los signos de exclusión, han sido tratados desde la vertiente de la accesibilidad al observar la distribución desigual de recursos y actividades que ofrece el contexto urbano (LUCAS, 2012), el impacto que un bajo nivel de accesibilidad tiene en la vida de las personas, desde el análisis de la equidad (MARTENS *et al.*, 2022) y cómo los desplazamientos por la urbe se ven condicionados por los medios de transporte y sus escalas de desplazamiento (VICH CALLEJO *et al.*, 2017). Este último aspecto se ha comenzado a tratar agrupando indicadores que permiten identificar los tipos de medidas más eficaces para aumentar la resiliencia de diferentes sistemas de transporte (LEOBONS *et al.*, 2019; MARTINS *et al.*, 2019) y así, garantizar la propia adaptación resiliente de la ciudad y sus habitantes.

En este sentido, se concibe que los medios de transporte y su infraestructura son importantes funcionamientos instrumentales de la capacidad de movilidad de los sujetos para el acceso a recursos y actividades básicas (ROBEYNS, 2003; KRONLID, 2008; BARRANCO MARTÍN, 2018, 2019; BARRANCO MARTÍN *et al.*, 2021). La existencia de esos medios de transporte puede favorecer la resiliencia de la ciudad en su transformación y adaptación (MARQUET SARDÀ *et al.*, 2017) e incluso a la de los propios sujetos. Dichos instrumentos, pueden influir sobre la conexión de los habitantes con aquellos recursos o actividades que se distribuyen sobre el espacio público, por lo que es importante pensar que la finalidad del sistema de transporte es garantizar la accesibilidad y, ante un proceso resiliente, debe absorber los cambios o adaptaciones sin perder la funcionalidad de su finalidad (MARQUET SARDÀ *et al.*, 2017: 13).

Ahora bien, el territorio es vivido por los sujetos quienes experimentan su propia resiliencia. Como remarcábamos, la equidad social debe de estar presente ante cualquier adaptación o transformación resiliente y dentro de dicha equidad la Década del Envejecimiento Saludable enfoca los esfuerzos hacia contextos para todas las edades que privilegien a los adultos mayores como sujetos vulnerables. Como discurriremos en el caso de estudio, se pueden presentar territorios aparentemente resilientes que, observados desde la experiencia del adulto mayor y sus medios de desplazamiento, son territorios excluidos ante la inequidad por edad. De ahí la importancia de entender la resiliencia territorial ante el envejecimiento, a partir del análisis de los funcionamientos instrumentales de la capacidad de movilidad (infraestructura y transporte) y de observar cómo la resiliencia personal del adulto mayor puede estar comprometida.

### 2.2. SUJETOS ADULTOS MAYORES RESILIENTES

Según el Banco Mundial (2020), la esperanza de vida en Latinoamérica a 2020 es de 79 años para las mujeres y de 73 años para los hombres y ésta irá en aumento. La importancia de este hecho es percatarnos de que el envejecimiento es un proceso natural que configurará cambios físicos y psicológicos que deben estar en armonía con los entornos donde vivimos. Desde que

nacemos vamos envejeciendo y experimentamos distintos procesos reguladores que nos adaptan en las etapas de la vida, por consiguiente, envejecer no es una enfermedad (CÁRDENAS-JIMÉNEZ *et al.*, 2011; URIARTE ARCINIEGA, 2014). En México, la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores (2022) entiende como adulto mayor aquellas personas que cuentan con sesenta años y más; y sus principios rectores están basados en la autonomía y autorrealización, participación, equidad, corresponsabilidad, atención preferente e igualdad sustantiva.

La habilidad para adaptarse positivamente a situaciones de adversidad y de las pérdidas se define como resiliencia (URIARTE ARCINIEGA, 2014: 68), pero también realizamos adaptaciones ante cambios que deberíamos de observar cómo normales o naturales como es el proceso de envejecimiento. Se denominan mayores resilientes a “aquellos mayores que han sabido ajustarse personal y socialmente a los cambios y a las adversidades, normales y extraordinarias, que siguen teniendo un adecuado nivel de funcionamiento en las diferentes áreas vitales del desarrollo, que mantienen una adecuada satisfacción con su vida, bienestar psicológico” (URIARTE ARCINIEGA, 2014: 65).

De acuerdo con URIARTE ARCINIEGA (2014), la *identidad positiva* y el *sentido de autosuficiencia* son dos de los recursos personales que se activan ante ciertas situaciones estresantes o de riesgo y permiten resultados positivos para alcanzar el bienestar en todas las edades. La autosuficiencia es “la confianza en las cualidades y posibilidades propias que ayuda a generar seguridad en sí mismo, bienestar, optimismo; activa y optimiza recursos, particularmente para hacer frente a las amenazas y al estrés” (URIARTE ARCINIEGA, 2014: 73). Dicho sentido de autosuficiencia se fortalece al tener una vida social activa evitando escenarios de aislamiento social que puedan conducir a la privación de apoyo emocional, físico y económico; la sensación de falta de compañía también acrecienta la situación de aislamiento social (ARRANZ SALAS *et al.*, 2009).

Como observaremos a partir del trabajo empírico, algunas de estas circunstancias se relacionan con las posibilidades de resiliencia de la persona y se influyen por las oportunidades que su entorno ofrece posibilitando acceder autónomamente a recursos y actividades, en combinación con las prácticas de desplazamiento que el territorio ofrece para su acceso. Entendiendo estas prácticas desde la capacidad de movilidad y la suma de sus funcionamientos instrumentales y potenciales.

### 2.3. EL CONTEXTO URBANO LATINOAMERICANO Y LA RESILIENCIA TERRITORIO Y PERSONAL

Cuando hablamos de metrópolis, la movilidad como elemento integrador cobra una fuerza mayor en el acceso al bienestar para las personas que está distribuido a lo largo de todo el territorio. Es importante recordar que la planificación y organización del territorio y de la movilidad deben de ser afines (UN-HABITAT, 2013), puesto que cada modelo de ciudad será resultado de un modelo de movilidad urbana o inversamente el modelo de movilidad condicionará la ciudad (MIRALLES-GUASCH *et al.*, 2003). El contexto se problematiza, cuando el modelo de ciudad metropolitana al que se ha llegado se quiere transformar o adaptar por reconocerse como un modelo insostenible (económica, social y/o ambientalmente). Un modelo de ciudad sin sentido para las personas, lo que MARTIN FIORINO (2014) registra como *ciudad de supervivencia*, “ciudades fragmentadas, para vivir en solitario, con signos de exclusión, inequidad y competencia desmesurada” (MARTIN FIORINO, 2014: 283) que son aceptadas con resignación y acomodamiento, bajo lo que el autor llama *política de sobrevivientes* (MARTIN FIORINO, 2014: 279).

Este escenario lo encontramos en las grandes metrópolis latinoamericanas y en concreto en México que, desde la introducción del modelo neoliberal, ha suscitado una profunda transformación (CABRALES BARAJAS, 2010; IRACHETA CENECORTA, 2020) y ha condicionado los entornos metropolitanos hacia intereses inmobiliarios que promueven vivienda sin equipamientos ni servicios básicos de proximidad, nulifican la movilidad activa y dificultan el acceso cotidiano de la población a sus necesidades. Aun cuando en la actualidad se reconoce que las adaptaciones o transformaciones urbanas se deberían enfocar en los tres pilares de la sostenibilidad, se continúa privilegiando el aspecto económico y se relegan los otros dos, asumiendo que de forma natural que se adaptarán o transformarán favorablemente. Como veremos, las acciones humanas dirigidas a la *política de sobrevivientes* son contradictorias para promover los pilares de la equidad y preservación ambiental, pues abre un escenario de fragmentación urbana con signos de exclusión (MARTIN FIORINO, 2014).

Para una planificación urbana integral la diversidad del territorio es fundamental y debe estar soportada por un modelo de movilidad que corresponda con la planificación y organización del modelo de ciudad. Al cabo, el objetivo es encontrar mecanismos óptimos para planificar territorios humanizados (GEHL, 2004), no fragmentados y con capacidad resiliente. Siguiendo la idea de Cumming y el papel de la diversidad en el fomento de la resiliencia a los eventos de fragmentación (CUMMING, 2011: 198), para Marquet y Miralles-Guasch ofrecen mayor capacidad de adaptación las áreas urbanas que combinan opciones modales de desplazamiento, con mixticidad o mezcla de usos de suelo y altas densidades (MARQUET SARDÀ *et al*, 2017: 14) contraponiéndose a las áreas urbanas dispersas, fragmentadas, con bajas densidades y con el uso del vehículo particular como principal medio de desplazamiento. Desde la óptica urbana en México, para población de nivel socioeconómico medio-alto y como referente aspiracional, se ha fomentado el segundo modelo habitacional, sin diversidad o mezcla de usos de suelo, con fragmentación espacial que promueve la dispersión urbana y la accesibilidad mediante la utilización de medios de desplazamiento motorizados que, no siempre alientan la autonomía de sus habitantes en su ciclo de vida. Desde mediados de la primera década del siglo, este modelo se ha replicado también para vivienda con nivel socioeconómico medio-bajo.

Por consiguiente, es relevante pensar la movilidad en un contexto metropolitano como uno de los elementos urbanos que promuevan la integralidad de la ciudad, incidiendo favorablemente sobre la posibilidad de desplazamiento de las personas y sobre la participación en la sociedad (QUEROL PIERA, 2004: 17). Es decir, hablar de un territorio accesible donde los medios de desplazamiento activos cobran una posición estelar, no solamente para la resiliencia del territorio mismo, sino también, para la resiliencia de sus habitantes y el desvanecimiento de los signos de exclusión social.

Por lo tanto, como observaremos en el caso de estudio, si trasponemos la sostenibilidad a una escala simple de grado de resiliencia, que tenga en cuenta los medios de desplazamiento y la experiencia de los sujetos en contextos metropolitanos latinoamericanos, los medios de desplazamientos no motorizados o activos (pedestre y bicicleta) serán los que más inducen la resiliencia. Pues se consideran transportes verdes con cero emisiones de gases, sumado a que son los que pueden influir de forma equitativa en el desarrollo de la autonomía de los sujetos que, como apreciaremos, es un importante factor en la resiliencia personal de las personas de edad. Con menor grado, les sigue el transporte de pasajeros (colectivo y masivo) que aun siendo motorizados el volumen de pasajeros a transportar otorga sostenibilidad sobre el vehículo particular, el cual queda en tercer lugar.

### 3. METODOLOGÍA Y CASO DE ESTUDIO

Metodológicamente se explora el fenómeno de la resiliencia territorial en contraste con la del sujeto adulto mayor que experimenta el territorio. La investigación documental ha proporcionado información estadística y georreferenciada sobre población con base de datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía e Informática (INEGI) 2010 y 2020. Los Planes Parciales por distrito han permitido delimitar el territorio objeto de estudio y en conjunto con la información del Censo Económico 2021 (DENUE) se ha analizado la clasificación de usos de suelo y se ha georreferenciado la dotación de servicios y equipamientos. A partir de la observación participante se ha dado testimonio sobre el territorio físico y los medios de desplazamientos utilizados por los sujetos. Para explorar empíricamente la experiencia en el territorio y la apropiación en la utilización de los medios de desplazamiento, así como las estrategias puestas en práctica, se efectuaron dieciocho entrevistas semiestructuradas a personas de 60 años y más, entre los meses de diciembre de 2021 y marzo de 2022. La muestra se construyó según la técnica cualitativa de la bola de nieve a partir de un primer contacto vinculado a las instituciones públicas para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) de ambos municipios seleccionados.

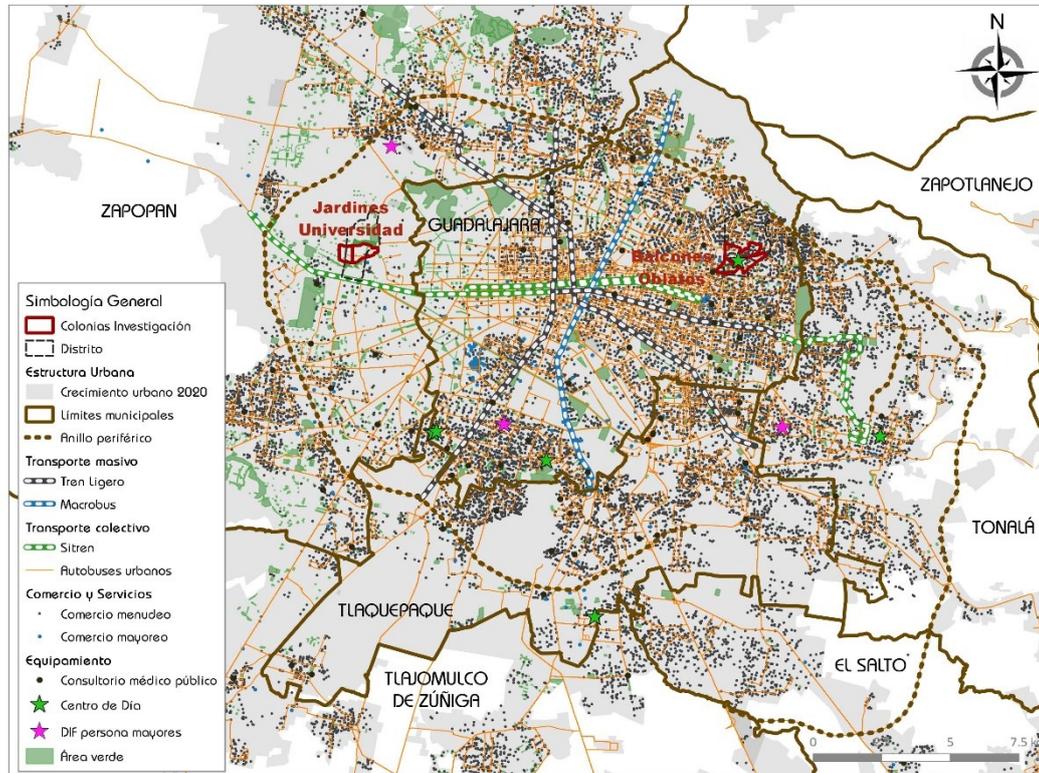
#### 3.1. CASO DE ESTUDIO: ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) pertenece al Estado de Jalisco y, según datos del Censo de Población y Vivienda 2020, es la segunda región más poblada del país. En 2010 estaba compuesta por 8 municipios con una población de 4,434,878 habitantes, a los que se anexaron dos municipios para el 2020, llegando a una población de 5,179,874 habitantes. Los municipios principales y con mayor población son Guadalajara y Zapopan (ver Figura 1), los cuales también han tenido cambios poblacionales. Guadalajara, siendo el municipio central y

prácticamente urbanizado en su totalidad, ha experimentado un descenso poblacional de 1,495,189 en 2010 a 1,385,629 en 2020. Sin embargo, el municipio de Zapopan se registra un aumento poblacional, de 1,243,756 en 2010 a 1,476,494 en 2020.

FIGURA 1

## Ubicación Contexto de Estudio en el Área Metropolitana de Guadalajara



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI 2020 y DENUE 2021

Uno de los factores primordiales de expulsión de población central, se debe a la especulación inmobiliaria, que ha ido desplazando las posibilidades de adquisición de vivienda hacia las periferias. Es así como los jóvenes de las familias centrales se han distanciado del núcleo familiar optando por espacios habitacionales monofuncionales, en ocasiones reducidos, con dependencia del vehículo particular, donde sus habitantes viven largos períodos de desplazamiento y con distanciamiento de las redes familiares. Como observaremos en los casos de estudio, este aspecto influye en las nuevas realidades de la población adulta mayor.

Para la selección de los contextos de estudio se tuvo en cuenta que el municipio de pertenencia estuviera incluido en la Red Mundial de Ciudades Amigable con las Personas Mayores, que las zonas a estudiar reflejaran población adulta mayor en el Censo de Población, y que el contexto habitacional fuera abierto (no fraccionamiento cerrado en régimen condominal, pues el transporte de pasajeros no tiene acceso). Se realizó distinción de grado socioeconómico, cobertura de transporte de pasajeros (oferta de transporte de pasajeros masivo y colectivo en la zona de estudio) y viviendas con vehículos. Debido a que cuando se inició la investigación todavía no existían datos abiertos del Censo de Población y Vivienda 2020, se trabajó con la información del Censo 2010. Para determinar la población adulta mayor se consideró la población de 50 a 59 años que al 2020 sería una población de 60 años y más. Durante la investigación se corroboró con las instituciones para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) que en ambos municipios las zonas seleccionadas fueran representativas (ver Tabla 1).

Conforme la investigación se ha ido desarrollando, han surgido otras variables consideradas importantes para la observación y comparación de la resiliencia, tanto desde el territorio como desde la individualidad de los sujetos. Es así como se ha distinguido: densidad poblacional, mixticidad o mezcla de uso de suelo en el contexto inmediato a la vivienda, proximidad a red

familiar (% de adultos mayores que tiene hijos viviendo en la misma colonia, barrio o distrito), porcentaje de utilización de medios de desplazamiento en grado de mayor a menor resiliencia (ver Tabla 1).

TABLA 1  
Variables Casos de Estudio

Caso Estudio		BALCONES OBLATOS	JARDINES UNIVESIDAD	
Municipio		Guadalajara	Zapopan	
Colonias		Balcones Oblatos, Lomas San Eugenio, San Isidro Oblatos	Jardines Universidad	
Distrito		D4SD04	ZPN-05 Vallarta-Patria	
Grado de marginación		Alto	Bajo	
Nivel socioeconómico		Medio-bajo, bajo	Medio-alto, alto	
% proximidad a red familiar (hijos)	Vive con hijos	33%	33%	
	Hijos viven en la colonia	11%	11%	
Densidad habitacional (clasificación planes parciales)*		H4 -V	H1-U (desde un inicio), H3-V (modificación en plan parcial 2010-2013 para densificación y compactación a través de vivienda vertical con uso de suelo mixto)	
Grado mixticidad o mezcla de uso de suelo		Alto (habitacional, comercio y servicio)	Bajo (habitacional)	
Cobertura de transporte de pasajeros		Alta	Baja	
Proporción de Vivienda con vehículos		Baja	Alta	
Medios de desplazamiento en escala de resiliencia (% entrevistados)	+ R E S I L I E N C I A  -	Pedestre	100 % (principal)	56%
		Bicicleta	22%	0%
		Pasajeros colectivo	100% (conecta a 2.5km con transporte masivo)	0% (conecta a 5.2km con transporte masivo)
		Pasajeros masivo	33%	0%
		Taxi	11%	11%
		Vehículo particular	33% (11% manejan, 22% no maneja)	100% (principal) (78% manejan, 22% no maneja)

\* Densidad Habitacional Máxima (con base en Reglamento Estatal de Zonificación y Código Urbano Estado de Jalisco):

H1-U: habitacional unifamiliar, 50 habitantes/ha o 10 viviendas/ha

H3-V: habitacional plurifamiliar vertical, 270 habitantes/ha o 54 viviendas/ha

H4-V: habitacional plurifamiliar vertical, 520 habitantes/ha o 104 viviendas/ha

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas en profundidad, planes parciales y DENUÉ 2021

El caso Balcones Oblatos refleja una colonia popular. Existe vivienda unifamiliar y plurifamiliar con alto grado en la mezcla de uso de suelo (ver Figura 1) debido a su oferta de comercio al menudeo. Su topografía es abrupta, con fuertes pendientes que dificultan los desplazamientos pedestres.

“Pues aquí nadie le quería llegar, es puro cerro, aquí es un agujero [...] Si ve, todavía hay lugares bien feos. Hay lugares que... es un agujero, es que cuando ya llega arriba, llega ahogándose” (OBL-11, Hombre, 74 años).

El caso de Jardines Universidad refleja una colonia con vocación residencial, esto es, proyectada en la periferia como zona socioeconómicamente media-alta, con uso de suelo habitacional unifamiliar de baja densidad poblacional, sin comercios ni servicio de proximidad, así como, con dependencia del vehículo particular por la carencia de transporte de pasajeros. Aunque ha sido absorbida por la mancha urbana, sus características de uso de suelo monofuncional y dependencia del vehículo particular se siguen manteniendo como imaginario de estatus socioeconómico de sus habitantes que permite distinguir la esencia primaria de una colonia a la de un barrio.

“Vivo en la colonia desde 1977, fui de las pioneras. Mis primeros vecinos, siempre lo

menciono, eran vacas, literalmente eran vacas. Muy poca construcción aquí en la colonia [...] Mis amistades en Chapalita ni sabían de... ¿dónde te vas? Pues a Jardines Universidad, pero... ¿qué están regalando allá? ¿dónde? ¿por qué te vas hasta allá? Porque realmente era considerado casi la periferia de alguna manera” (JU-02, Mujer, 73 años).

“Encontramos en aquél entonces todavía un lugar muy tranquilo. Lo que era este parque, era prácticamente un parque natural [...] O sea, era un ambiente totalmente rústico. Tan rústico era, que todo eran puras milpas y terrenos baldíos” (JU-16, Hombre, 67 años).

Aunque con el tiempo, la consolidación de la zona junto a las necesidades primarias de sus habitantes ha ido implementando algunos usos de suelo mixtos en las avenidas que circunscriben Jardines Universidad, lo que ha facilitado la accesibilidad peatonal a algunos comercios al por menor y servicios del quehacer diario (ver Figura 1).

Como podremos observar a continuación, en la actualidad ambos contextos se han ido transformando, al igual que se han ido adaptando sus habitantes en su ciclo de vida. Aunque ambas transformaciones, vistas desde el actual paradigma de la sostenibilidad, no siempre se han enfocado para que los resultados se alineen de forma positiva con una planificación urbana integral.

#### 4. RESULTADOS: ESTRATEGIAS DE ADAPTACIÓN AL CONTEXTO URBANO Y MAYORES RESILIENTES

Exponíamos que, desde una escala urbana, un territorio que fomente la diversidad en su uso de suelo y medios de desplazamiento posibilita una planificación integral y por lo tanto aumenta las oportunidades de adaptación o transformación de este, es decir, posibilita fomentar la resiliencia (CUMMING, 2011). De esta forma, de acuerdo con MARQUET SARDÀ *et al* (2017), características tales como los usos de suelo mixtos, las altas densidades y las opciones modales de desplazamiento, son indicadores que ofrecen claridad sobre una mayor capacidad de adaptación y por lo tanto el fomento de resiliencia.

Al comparar los dos contextos de estudio (ver Tabla 2), aparentemente podríamos aseverar que Balcones de Oblatos tiene mayor capacidad de adaptación. Al ser una colonia de nivel socioeconómico medio-bajo, la vida en ésta tiene connotaciones más barriales en cuanto a la variedad de usos de suelo y las posibilidades de desplazamientos con medios de transporte sostenibles. Es así como las necesidades básicas de sus habitantes han fomentado que con el tiempo afloren comercio y servicios en la proximidad de las viviendas, ampliándose la gama de oportunidades. Este hecho se advierte al encontrar alto grado de mezcla o variedad en usos de suelo y una amplia gama de modalidad para los medios de desplazamiento (ver Figura 1) considerados con mayor resiliencia (transporte de pasajeros masivo y colectivo).

En Jardines Universidad el último Plan Parcial proyecta un aumento de densidad poblacional al incorporar la posibilidad de transformar la zona en vivienda plurifamiliar vertical y orientarla a la mixticidad o mezcla de uso de suelo. Sin embargo, debido a su vocación inicial que priorizaba la monofuncionalidad de uso de suelo para vivir retirado del bullicio de la ciudad, la clasificación de suelo era exclusivamente habitacional unifamiliar de densidad baja y actualmente, la oferta de transporte de pasajeros es escasa, así como equipamientos, comercio y servicios tanto en un rango de proximidad (radio  $\leq 1$ km), como a nivel colonia (barrio) e incluso a nivel distrital. Estas circunstancias se reflejan en la modalidad de los medios de desplazamiento para los entrevistados, que se reduce al vehículo particular, aun cuando algunos de ellos ya no manejan (ver Tabla 2).

TABLA 2  
Indicadores para un territorio resiliente amigable con el adulto mayor

Territorio Resiliente	Indicadores cubiertos por caso de estudio	
	BALCONES OBLATOS	JARDINES UNIVERSIDAD
Densidad habitacional alta	x	
Mixticidad en el uso de suelo	x	
Cobertura de transporte de pasajeros	x	
Utilización de medios de desplazamiento con mayor resiliencia	Caminar	x
	Bicicleta	x
	Transporte de pasajeros	x
Oferta de vivienda que permita proximidad a la red familiar intergeneracional		

Fuente: Elaboración propia con base a las entrevistas en profundidad y la observación participante

Ahora bien, apuntábamos que podemos hablar de personas integralmente resilientes cuando su capacidad intrínseca y la influencia del entorno en ésta, permita una capacidad funcional resiliente, siendo resiliente también el entorno. Es así como a continuación, se ha tratado de entender la resiliencia del entorno y la de los adultos mayores en éste, siendo la autonomía un indicador fundamental como observaremos a continuación.

#### 4.1. PLANIFICACIÓN URBANA Y LA OFERTA HABITACIONAL COMO REGULADOR DE REDES FAMILIARES

En Balcones Oblatos, el factor de inseguridad combinado con la promoción de nueva vivienda de estrato medio-bajo hacia las periferias del AMG ha ido desplazando de la colonia a la población joven emancipada. Lo que ha dado como resultado un distanciamiento de las redes familiares, quedando los adultos mayores con menores posibilidades de ser apoyados en su cotidianidad por los hijos.

*“Tengo puros hombres, son tres [...] Ellos casi no vienen porque todos trabajan [...] Los veo como una vez al mes, más o menos. Mantengo contacto por teléfono. De eso sí, nos hablan diario [...] A veces nosotros tenemos tiempo y vamos y los visitamos [...] Tardamos en llegar con ellos... será como... el más lejos, como hora y media, porque vive hasta El Castillo (El Salto). Ahí tomamos seis camiones, o sea, tres de mi esposo y tres míos. Tenemos tarjeta para el transporte, pero como ahorita que ya se terminó, pues nos tardamos poquito más en ir [...] Ahorita vengo yo del que vive para acá, para Urbiquinta. Como quiera, que sean cuatro camiones, son dos de ida y dos de venida. Nos vamos y nos quedamos unos días con ese y con el de El Castillo” (OBL-05, Mujer, 66 años).*

Algo similar sucede en Jardines Universidad, aunque aquí la causa de la destrucción de redes de apoyo haya sido la revalorización de la plusvalía de la zona, y la dificultad de las generaciones más jóvenes para comparar vivienda en este fraccionamiento. El alejamiento de estas redes, y la obligatoriedad de usar el automóvil para visitarlas, hace que los contactos disminuyan.

*“Mi hija vive en Solares, entonces... no vive muy cerquita [...] Como ella, pues todo el día trabaja, entonces... más bien ella es la que me anda diciendo de repente... mamá ¿puedes ir a pagar el refrendo del carro? [...] Esas son mis vueltas extras” (JU-03, Mujer, 60 años).*

*“En ocasiones visitamos a mi hijo casado. Él vive allá por... San Luis Gonzaga, antes de pasar el canal. Hacemos como unos veinte minutos en coche [...] Vamos cada... no le pasamos dos semanas, como cada quince días, porque ahorita estamos muy apegados a la bebida que ya empieza a caminar” (JU-16, Hombre, 67 años).*

En la actualidad, debido a las políticas de compactación y densificación urbana, se empiezan a dar construcciones de vivienda plurifamiliar pero ofertada como de lujo, por lo que la adquisición de un departamento continua sin estar al alcance de los hijos de los primeros colonos e incluso las rentas. también se dificultan.

*“Conmigo ahora está viviendo temporalmente una de mis hijas. Ella tiene su vehículo, pero... estamos nada más esperando que encuentren una casita donde renten, donde se puedan meter ella y sus tres hijas [...] Rentar por la zona está difícil, porque esta es una zona cara y aquí una renta no le baja de diez, quince mil pesos (entre 500 y 750 dólares) [...] Aquí han estado buscando, pero como le digo, el nivel de renta es algo... van a tener que buscar otro nivel” (JU-16, Hombre, 67 años).*

El aspecto de promover vivienda para las generaciones futuras oriundas de la zona a nivel colonia o distrito, en pocas ocasiones son consideradas por las políticas públicas como capacidad básica de las personas. Aun cuando uno de los objetivos específicos de la Ley para el Desarrollo Integral del Adulto Mayor del Estado de Jalisco es establecer las responsabilidades de la familia, la sociedad y el Estado en cuanto a atención, promoción y apoyo a los adultos mayores. Por lo que es preciso hacer hincapié, ya que como comentábamos, se considera un aspecto importante que influye en las nuevas realidades de la población adulta mayor. El estar distanciados de esa oportunidad de apoyo por sus familiares directos en la vida cotidiana lleva a situaciones de depresión e incluso aislamiento social.

*“He aprendido a estar sola y no me afecta, no me deprime, vamos... peor hay gente que sí [...] Simplemente cuando vives en una ciudad grande, por las distancias... Esa amiga que te digo que quedó viuda, ella vive aquí, el hijo adelante del Ángel Leño y trabajaba por el*

*aeropuerto, entonces... cuando recién se fue a vivir para allá, uy... mi amiga hasta lloraba porque ya no venía a verla [...] ¿Pero a qué horas quieres que venga? Oye, se va temprano para allá, viene llegando a las siete de la noche a su casa, obviamente tiene hijos, mujer... esto y todo... o sea, y no le queda así a la pasadita para decir, voy a llegar con mi mamá y voy a estar quince, veinte minutos y me voy. O sea... el desplazarse ¿dos horas? entre idas y venidas..." (JU-03, Mujer, 60 años).*

Esta visión de la transformación del parque de vivienda explicada desde la experiencia de los entrevistados como punto de vista de la equidad de edad, permite incorporar un quinto indicador a considerar para analizar un territorio resiliente, como es el de la oferta de vivienda que permita proximidad de la red familiar intergeneracional (ver Tabla 2). Podemos observar que ambos casos de estudio se alejan de su adaptación resiliente al testimoniar en la experiencia de los adultos mayores como la oferta de vivienda para sus hijos los ha alejado de la proximidad con sus redes familiares.

Por lo tanto, si la administración pública no promociona vivienda asequible en las zonas centrales que mantenga el tejido social y potencialice el primer nivel del cuidado del adulto mayor que es la familia, se debería de considerar el establecimiento de la responsabilidad de cuidado al segundo o tercer nivel, la sociedad y el Estado. Así como, buscar estrategias para poner al servicio de la población de edad, oportunidades que potencien su autonomía sin depender de un apoyo familiar directo. Es así como cabe señalar la importancia de analizar los medios de transporte para comprender mejor la resiliencia en términos del territorio. A continuación, se identifican las oportunidades que se relacionan con las posibilidades de desplazamiento en el espacio público para acceder a recursos o actividades básicas de forma autónoma; prestando atención en la capacidad de resiliencia tanto a nivel territorial como a nivel individual de los sujetos.

#### 4.2. INFRAESTRUCTURA DEL ESPACIO PÚBLICO Y MEDIOS DE DESPLAZAMIENTO

Como ya se comentó, los medios de desplazamiento por excelencia que abren oportunidades de resiliencia son los que tienen que ver con la movilidad activa o no motorizada. Pero cuando hablamos de accesibilidad en un contexto metropolitano, la distancia en los desplazamientos puede rebasar la posibilidad de un traslado con medios activos, por lo que es necesario considerar funcionamientos instrumentales de la capacidad de movilidad que se relacionen con el transporte de pasajeros, aun siendo éste motorizado.

Con referencia en la Tabla 1 y la experiencia de nuestros entrevistados, el medio de desplazamiento activo que se utiliza en ambos casos de estudio es el pedestre. En Balcones Oblatos, si la situación corporal lo permite, todos los entrevistados optan por realizar sus desplazamientos caminando para acceder al 100% de los recursos o actividades cotidianas. Cuando su corporalidad no lo permite, su segunda opción es el transporte colectivo.

Sin embargo, en Jardines Universidad, únicamente algo más de la mitad utiliza el caminar como medio de desplazamiento y sus accesos se limitan al espacio verde que denominan Bosque Eca Do Quiero, en ocasiones para ir a la abarrotera de la colonia (colmado o comercio de venta al por menor) y al templo. El resto de los desplazamientos los realizan en vehículo particular, aunque aproximadamente una cuarta parte de los entrevistados no manejan y dependerán de otras personas para hacer efectivos los traslados. Por lo tanto, podemos constatar que las posibilidades de desplazamiento en Jardines Universidad promueven una menor utilización de medios de transporte sostenibles y por lo tanto un menor grado de resiliencia.

Cuando hablamos de la experiencia del adulto mayor en los medios de transporte sostenibles, un aspecto importante para tener en cuenta, además de la resiliencia implícita en el mismo medio de desplazamiento, es la autonomía que estos funcionamientos instrumentales pueden otorgar a la persona, aspecto importante en la resiliencia personal del adulto mayor.

Como habíamos comentado, el entorno puede proporcionar recursos, pero también conlleva barreras (JIRÓN MARTÍNEZ *et al.*, 2013). Para nuestros entrevistados en ambas locaciones, una de las mayores barreras con las que se deben de enfrentar a diario en su experiencia de caminar es el estado de las banquetas o aceras.

*"Es muy trabajoso, por mi edad y mi visión, porque las banquetas están a desnivel. Con mucho hoyo y disparejas y luego... todas las banquetas obstruidas con carro, con material, con equis... todo así tiene uno que bajarse de la banqueta" (OBL-06, Hombre, 74 años).*

*"Las calles tienen muchos baches, las banquetas no están bien, no están bien adecuadas. Sí, les hace falta algún barandalito [...] Hay banquetas que están en malas condiciones y algunas no tienen su rampita. Pusieron unos bolardos para que respeten los de las bicicleteas, porque*

*ahí en Eca Do Queiros todos van por la banqueta” (01-JU, Mujer, 71 años).*

Uno de los motivos del deterioro de las aceras es que cada propiedad se hace cargo del diseño y mantenimiento de estas, el municipio no se ataña dicha responsabilidad. Cuando las propiedades no están habitadas o son terrenos baldíos se agrava la situación.

*“Pero sí insisto que hay mucha banqueta que necesita intervención [...] Tenemos muchas banquetas de casas un poco... que no hemos sido cuidadosos de mejoramiento y terrenos, que hay pocos, pero algún baldío que ya si está muy, muy maltratada la banqueta” (JU-02, Mujer, 73 años).*

El ancho de la banqueta también supone una barrera en el transitar del adulto mayor.

*“Me ha tocado muchísimas veces de que sí, somos invisibles [...] Incluso para nuestras mismas personas de nuestra edad [...] como que les incomoda que uno vaya o adelante o que vaya uno a pasar [...] Al caminar por la calle me afecta mi problema del oído en muchos sentidos. Porque hay a veces que viene caminando alguien, yo voy caminando normal con mi bastón. A lo mejor, como no oigo, alguien viene atrás, yo voy al centro y no dejo pasar a la gente. Y hay gente que se molesta porque no escucho” (OBL-07, Mujer, 66 años).*

El llegar a los cruces de las calles o las grandes avenidas, también se vuelve un conflicto para el adulto mayor. En Jardines Universidad es uno de los motivos para no realizar sus desplazamientos peatonales, porque para acceder a la mayoría de los comercios y servicios están del otro lado de la Avenida Patria, una vialidad con alto flujo vehicular.

*“Sí, veo la necesidad de tener unos pasos peatonales un poco más seguros para nosotras que caminamos, que atravesamos avenidas o las mismas calles. Por ejemplo, si camino todo Eca Do Queiros llego hasta Patria. Ahí el semáforo se pone en siga y atravieso la mitad y me paro en el camellón (o mediana). Pero para cruzar del camellón a la otra acera, tienes que estar pendiente de los carros que vienen, si no todos van a seguir de frente, si alguno va a dar vuelta. Entonces tienes que estar pendiente... cual, entre carro y carro tienes que correr o acelerar el paso para atravesar, es una parte que también... ya ha habido accidentes, también... de una persona conocida [...] Quizás como solución un poco más de tiempo o que fuera como nada más para el peatón [...] El pensar que pueda controlar el tiempo para saber cuánto me falta para cruzar, me da tranquilidad” (JU-02, Mujer, 73 años).*

*“Usted verá que hay momentos, algunas horas, que el tráfico es muy intenso y como es una vía..., como le digo, de cruzar a Patria, eso es lo que ha venido mermando la calidad de vida aquí para los adultos [...] Hay ocasiones en que tiene uno que esperarse un buen rato para poder cruzar, porque pues es continuo el flujo” (JU-16, Hombre, 67 años).*

Otra de las cuestiones a tomar en cuenta es la falta de iluminación y de mobiliario público.

*“En algunas partes está deficiente la iluminación” (JU-14, Mujer, 81 años).*

*“En el trayecto al Centro de Día, aquí hay dos, dos partes donde tienen como banquetas hacia fuera. Y como las casas están solas, ya nosotras pasamos, nos sentamos un ratito, subimos la otra subidita y nos volvemos a sentar y ya de ahí nos vamos” (OBL-05, Mujer, 66 años).*

Existe la postura de algunos colonos para la omisión del mobiliario en el espacio público, bajo la argumentación de ser elementos que propicien malas prácticas.

*“Mobiliario en la calle para un descanso, no hay [...] Hay gente que, desde mi punto de vista, como te digo yo, sé que hay inseguridad, pero creo que hay gente muy paranoica, que a todo el mundo ve con cara de maleante y piensa (el que haya mobiliario) que eso propicia que gente se siente ahí y vigile el movimiento, las casas y que esto... que lo otro [...] Que sí es cierto, esa calle para tener este bosquecito es muy oscura en la noche, es más, yo creo que es de las calles más oscuras de la colonia, irónicamente. Porque se presenta a que se vayan a fumar marihuana, a que parejitas, a muchas cosas, pues es un bosquecito” (JU-03, Mujer, 60 años).*

En Balcones Oblatos, otra de las barreras que experimentan los habitantes es la basura acumulada en las calles, la cual también en época de lluvias propicia inundaciones al obstruir los pocos registros de desagües existentes.

*“Pesadito venir para acá (Centro de Día) [...] Las banquetas ya las arreglaron, las del arroyo. De aquí está bien feo, donde se cruzan las calles aquí. El basural, tienes que caminar despacio” (OBL-10, Mujer, 66 años).*

*“Los espacios muy sucios [...] Muchas inundaciones, las casas se inundan, no hay registros para el agua” (OBL-06, Hombre, 74 años).*

Es así como a partir de la experiencia de los entrevistado se han distinguido seis factores importantes a intervenir para generar un diseño de calle que propicie la resiliencia del contexto

urbano y abra opciones para estimular los desplazamientos pedestres e influir en la resiliencia personal y en la inclusión de los ciudadanos adultos mayores en el espacio público (ver Tabla 3). Dichos factores se pueden agrupar en: (1) Banquetas: diseño y mantenimiento municipal; (2) Cruces y pasos peatonales; (3) Iluminación; (4) Mobiliario; (5) Limpieza; (6) Inundaciones.

TABLA 3  
Factores importantes para considerar en el diseño de infraestructura del espacio público amigable con el adulto mayor

Barreras	Acciones solicitadas en los distintos casos de estudio	Petición observadas por caso de estudio	
		BALCONES OBLATOS	JARDINES UNIVERSIDAD
Banqueta	- Diseño homogéneo por parte del Municipio que considere la corporalidad del adulto mayor - Mantenimiento municipal	x	x
Cruces y pasos peatonales	- Semaforización peatonal - Pasos a nivel de banqueta		x
Iluminación	- Calles - Áreas verdes - Mobiliario para el descanso - Paraderos transporte pasajeros	x	x
Mobiliario	- Para descanso - Para sociabilizar	x	x
Limpieza	- Mantenimiento municipal	x	
Inundaciones	- Previsión en el diseño de calles	x	

Fuente: Elaboración propia con base a las entrevistas en profundidad y la observación participante

Aunque en Balcones Oblatos se puede hablar de un contexto con mayores posibilidades resilientes (ver Tabla 2), en la experiencia de los entrevistados (ver Tabla 3) se percibe que es un espacio que no está preparado para el adulto mayor, por lo tanto, para ser un espacio resiliente se deberían de realizar intervenciones en el espacio público. Dichas intervenciones, aunque parezcan obvias y relativamente sencillas, las políticas públicas no las ha podido asumir por décadas, quizás porque los ciudadanos adquieren una capacidad de resiliencia que ayuda a superar la incapacidad de adaptación positiva en la resiliencia territorial. Este hecho se constata con los entrevistados adultos mayores que, aunque el espacio no está adaptado para ellos, en la búsqueda de *identidad positiva* y el *sentido de autonomía*, se adaptan y siguen optando por el desplazamiento con mayor grado de resiliencia que es el pedestre, así como el transporte de pasajeros como se manifiesta a continuación.

### 5.2.1 Medio de desplazamiento pedestre

Como vimos, uno de los principales medios de transporte que garantiza la resiliencia del territorio es el caminar. Aunque en Balcones Oblatos, este medio es utilizado por los entrevistados para llevar a cabo su cotidianeidad, en Jardines Universidad, prácticamente lo utilizan para desplazarse dos o tres cuadras con motivo de ir al parque y a la abarrotera donde compran los productos perecederos del diario. Ahora bien, lo que se ha detectado es que es el medio más autónomo, que les permite controlar el tiempo según su corporalidad, el más económico y a la par, les proporciona actividad física.

*“Tengo aquí la clínica como a unas 15 cuadras, me voy caminando [...] la 48 o la 110 [...] 10 minutos, 15 minutos [...] Me tardo más en tomarlo que en pase y a veces corta rutas. Sí, mejor prefiero ir caminando”* (OBL- 06, Hombre, 74 años).

*“Pues sería como a los setenta y tantos años, porque ya este.... Empezando porque mis pasos se hicieron más lentos, empecé a fijarme yo que todos hacían ya... no levantan sus pies, por eso se cae uno, los va uno arrastrando”* (JU-13, Mujer, 83 años).

Aunque en Jardines Universidad no es una opción principal de desplazamiento cotidiano. Más allá de las dos o tres cuadras, les provoca inseguridad y únicamente lo tomarán como opción en ocasiones puntuales que no puedan realizar el desplazamiento en vehículo particular e incorporando estrategias de seguridad.

*“Pues mira, como te digo, yo no soy una persona muy, muy miedosa, porque hay gente muy*

*aprensiva. Pero claro que sí, a veces sientes inseguridad [...] Obviamente no me llevo mi bolsa de colgar. Entonces así, agarré, y llevaba como un monederito, pero en realidad en el monederito no llevaba nada, más que una identificación, no llevaba dinero, más que las moneditas que... el cambio que trajera. Los billetes me los metía aquí (señala al pecho) y cuando llegué a la Benavides saqué el dinero... y le digo... pues la verdad que ya no puede uno cargar dinero cuando anda caminando. Le digo... a ninguna hora del día” (JU-03, Mujer, 60 años).*

Otra de las estrategias que utilizan, es realizar el desplazamiento en vehículo particular y una vez llegan a la zona de destino, estacionar el vehículo y caminar como parte de su actividad física.

*“Yo me voy a dar mis clases, estaciono el carro algo más... para poder caminar lo más posible, y siempre viendo los tiempos tratando de hacer algo también de ejercicio, de actividad” (JU-16, Hombre, 67 años).*

### 5.2.2 Medio de desplazamiento transporte de pasajeros

El segundo medio de desplazamiento utilizado por los entrevistados de Balcones Oblatos es el transporte de pasajeros colectivo. Como considerábamos, aunque es un medio motorizado, se puede pensar como un transporte favorable a la resiliencia, pues al ser compartido entre los usuarios es mucho menos contaminante que el vehículo particular.

En Jardines Universidad es un medio de transporte no considerado por los entrevistados. Algunos expresan no saber cómo utilizarlo.

*“Si tuviera que tomar un camión no sé cómo hacerlo [...] No me quiero imaginar yo teniéndome que mover en camión y menos dentro de unos años. No quisiera, ni si quiera imaginármelo, porque... digo yo, o sea, ¿cómo se sube y se baja la gente a los camiones? sí mal se paran [...] No me lo planteo... no, no, ni me lo quiero imaginar...” (JU-03, Mujer, 60 años).*

Otros manifiestan haberlo utilizado en algún momento, pero la experiencia con connotación negativa los ha llevado a que no sea opción para su desplazamiento.

*“Hace muchos años en la esquina de la farmacia de plaza amistad, al bajarme de... todavía ni me bajaba, cuando el camión cerró la puerta, yo pensé pues que iba a caer, iba a caer bajo la rueda. Entonces me aventé [...] A mí no me gustaban los pantalones de mezclilla y ese día traía pantalón de mezclilla... Si me raspé las rodillas y eso, pero no como me habría..., las manos, sí y un poco aquí y aquí. ¿La llevo a una clínica?, y le dije no, nomás fíjese bien que va platicando, no se fija. Ya me crucé, tiemble y tiemble” (JU-13, Mujer, 83 años).*

En Balcones Oblatos, el transporte de pasajeros era un medio utilizado en las etapas anteriores a la de adulto mayor, incluso teniendo vehículo particular.

*“Antes, aunque tenía mi camioneta me movía en camión” (OBL-11, Hombre, 74 años).*

Por lo que se puede hablar de una experiencia adquirida en el ciclo de vida, que pasa a formar parte de la capacidad intrínseca del sujeto. Si desde joven es habitual utilizar el transporte público, puede disminuir la inseguridad de uso en edad adulta, No obstante, aunque es un medio de transporte recurrente por todos los entrevistados, se distinguen dos posturas como adulto mayor, al contrastarlo con la experiencia de otros modos de desplazamiento como es el pedestre y el vehículo particular.

Comparado con la autonomía de controlar el tiempo que proporciona caminar, el servicio de transporte colectivo ofertado tiene un punto débil a mejorar.

*“Tengo aquí la clínica como a unas 15 cuadras, me voy caminando [...] la 48 o la 110 [...] 10 minutos, 15 minutos [...] me tardo más en tomarlo en que pase y a veces corta rutas. Sí, mejor prefiero ir caminando” (OBL-06, Hombre, 74 años).*

*“Cuando no me dan la parada, pues me siento mal, porque hay veces que como le digo, por ejemplo, ese... si sabe usted que lo va a tomar y va a tardar otra media hora más o... más de media hora... pues se siente mal. Sobre todo, en ese, los otros no porque pasan cada ratito y hay muchos, pero esos no” (OBL-02, Mujer, 73 años).*

Varios son los inconvenientes del servicio, como la cordialidad del chofer, limpieza, diseño de la unidad, entre otros.

*“Pero no, el transporte si se queja uno, no nomas yo, todo el mundo. En radio metrópoli no “Ahí donde yo vivo tienen puros camiones ya de esos que... muy viejos, ya carros que se quedan donde quiera. No tiene buen servicio [...] La comodidad para subirse, sentarse... no pues no mucha comodidad no” (OBL-02, Mujer, 73 años).*

También es un medio más caro que el desplazamiento pedestre.

*“Sí busco mis rutas para evitar muchos gastos”* (OBL-05, Mujer, 66 años).

La mayoría de las ocasiones expresan que atenta ante la corporalidad de la persona, llegando incluso a optar por no realizar el desplazamiento.

*“La verdad yo digo que no están cómodos [...] Hay unos camiones que están metiendo, que traen en el primer este...donde va uno a pisar, lo traen muy alto. Entonces yo, para subir el pie arriba...hijole, necesito gatear [...] Antes, traían más bajito el primer escalón donde pisaba uno. Ahora los tubos hasta mero arriba, ¿qué pasó? si no estamos en Estado Unidos, si somos puro chaparrito”* (OBL-12, Hombre, 71 años).

*“Pero sí hace falta...para eso tiene todavía mucho, mucho para que podamos nosotros subir, porque dos escalones y luego se voltea, y el pedazo no, no es suficiente [...] A veces si dejo de ir a los lugares porque tengo que tomar el camión, y como conozco cómo están ciertas rutas, entonces me siento como frustrada y...no voy a vender. Depende un poco del estado físico que traiga”* (OBL-07, Mujer, 66 años).

Aunque se evidencia la resiliencia de los entrevistados al desarrollar ciertas estrategias para no verse imposibilitados de su utilización.

*“Cuando llega el camión me agarro así, de las dos (manos), así normal como antes (de una mano) no, con las dos manos. Y a veces hasta me ayudan, de que ve que me cuesta, que se me dificulta. Si me siento, pues es un pedacito”* (OBL-10, Mujer, 66 años).

*“En el camión con la guitarra y el bastón...me va a todas emes...Para todo hay mañanas menos para la muerte, acuértese. Mi bastón trae cuerda, trae una cinta para ponérmela aquí (señala la muñeca). Al subirme al camión pues agarro mi bastón y mi...la guitarra me la pongo acá (señala el hombro), tiene su cordón...ya subiéndome, ya me siento y me la acomodo”* (OBL-11, Hombre, 74 años).

Es así como en Balcones Oblatos, aunque es un medio de transporte recurrente para todos los entrevistados, también ponen en duda su positividad. Dicha connotación negativa es lo que hace del medio de desplazamiento un transporte no resiliente. Sin embargo, al contrastarlo con el vehículo particular puede ser un modo de transportarse más económico y en cuanto a la autonomía, más seguro.

*“Tenía mi camioneta, pero ya... no tengo donde ir [...] O sea, para ir con mis hijos no tiene caso, porque me voy en el camión, no gasto gasolina y no me arriesgo a un choque [...] Lo hice por economía y principalmente por seguridad”* (OBL-11, Hombre, 74 años).

Cuando la persona va perdiendo la capacidad de manejar, como manifiestan algunos entrevistados en Jardines Universidad, puede ser una opción como medio de transporte que le continúe otorgando autonomía sin depender de otras personas para ser trasladado.

*“No lo sé tomar, pero aprendería... eso no es problema. A lo mejor si no pudiera manejar utilizaría transporte público”* (JU-01, Mujer, 71 años).

### 5.2.3 Medio de desplazamiento vehículo particular

El medio principal de desplazamiento en Jardines Universidad es el vehículo privado. No obstante que una cuarta parte de ellos ya no maneja, se siguen desplazando con ayuda de otras personas.

*“Algunos fines de semana, por ejemplo, éste me llevó (su hijo) a Costco (supermercado), porque me hacían falta algunas cosas [...] Entre semana, él no tiene tiempo de llevarme [...] Yo veo la misa de las siete de la noche y si voy a ir, mi hijo (al recoger a las nietas) me deja en el templo y ya me evito las ocho cuadras que iba a caminar. Al terminar la misa me vengo a mi casa y siempre hay alguna persona que se ofrece a traerme, porque tengo muchos amigos en la iglesia y en la noche sí acepto “raite” más que en la ida, porque ya está oscuro [...] y me puedo caer”* (JU-14, Mujer, 81 años).

Aunque el vehículo particular es un modo de desplazamiento donde la autonomía tiene una vigencia natural debido a la corporalidad, lo cierto es que la mayoría de los que manejan no se han cuestionado su modo de desplazamiento una vez estén imposibilitados.

*“Nada más hay uno y lo comparto con mi esposo. Antes teníamos dos [...] Si en algún momento ya no pudiera manejar... no, no me había hecho la pregunta”* (JU-01, Mujer, 71 años).

*“A mí, ya me da miedo manejar de noche aquí. Ya utilizo lentes todo el tiempo, ya no me animo a salir a carretera. Ahora manejo muy despacio, más atrabancado. Sé que algún día va a llegar, pero pues... llegado su momento...”* (JU-04, Hombre, 64 años).

## 4.3. FUNCIONAMIENTOS INSTRUMENTALES Y MAYORES RESILIENTES

Como ya se ha mencionado, la infraestructura del espacio público y los medios de desplazamiento pueden ser importantes elementos que potencien la transformación y/o adaptación de la ciudad hacia la resiliencia. Al observar la experiencia de los entrevistados desde las estrategias en sus desplazamientos con relación a los funcionamientos instrumentales de la capacidad de movilidad, se pueden distinguir cuatro tipos de autonomía, según las posibilidades de concatenación (ver Tabla 4).

TABLA 4  
Clasificación de autonomía en los adultos mayores según la resiliencia del sujeto y los funcionamientos instrumentales de la capacidad de movilidad en el contexto urbano

		Funcionamientos instrumentales de la capacidad de movilidad (infraestructura y medios de desplazamiento) amigables con las personas de edad		
		Resilientes		No Resilientes
		Pedestre	Transportes pasajeros	Vehículo particular
Sujetos adultos mayores	Resilientes	<b>AUTONOMÍA ÓPTIMA</b>		<b>AUTONOMÍA CADUCA</b>
		-Acceden a los recursos y actividades básicas caminando -Banquetas aptas -Cruces aptos -Mobiliario de descanso -Iluminación adecuada; pueden desplazarse en horarios sin luz natural.	-Combinan con el desplazamiento pedestre óptimo. -Diseño de unidades adecuadas a la corporalidad del envejecimiento. -Control horarios y tiempo de recorridos.	-Pueden manejar: se consideran personas autónomas -Llegan a los recursos y actividades básicas -Necesitan tener una alternativa autónoma, para cuando la corporalidad no les permita manejar
	No Resilientes	<b>AUTONOMÍA COMPROMETIDA</b>		<b>PÉRDIDA DE AUTONOMÍA</b>
		-Dejan de utilizar el medio de transporte por inadecuación de los funcionamientos instrumentales de la capacidad de movilidad (infraestructura y medios de desplazamiento). -Pérdida de autonomía -Aislamiento social		- Limitan autonomía a horarios de luz diurna -Dependen de otras personas para ser transportados -Aislamiento social

Fuente: Elaboración propia con base a las entrevistas en profundidad

Es así como en los casos de estudio analizados, podemos observar dos extremos, la *autonomía óptima* y la *pérdida de autonomía*. Entre ambas se distingue la *autonomía comprometida* y la *autonomía caduca*. En la primera, todavía hay posibilidad de generar acciones ante el territorio. En la segunda, se deben de generar esfuerzos para que en etapas anteriores a la de adulto mayor, la capacidad intrínseca del sujeto se vea fortalecida con la experiencia en la utilización de diversos medios de desplazamientos, lo que consolidará la capacidad funcional del sujeto y le otorgará un abanico más amplio de oportunidades de desplazamiento en las distintas etapas de la vida y sus circunstancias. Esto, nos hace repensar por un lado cómo las políticas públicas debieran encaminar a que la utilización de los medios de transporte de pasajeros se convierta en parte de la capacidad intrínseca de los sujetos en etapas anteriores de adulto mayor; y por otro lado, aunque es algo muy debatido pero poco puesto en práctica, impulsar el cambio a una planificación urbana verdaderamente integral que privilegie los medios de desplazamiento más resilientes hacia la edad, es decir, el pedestre y el transporte de pasajeros, con todo lo que esto conlleva.

Así pues, podremos hablar de una dualidad en las personas integralmente resilientes, cuando su capacidad intrínseca y la influencia del entorno en ésta, potencialicen la capacidad funcional del sujeto de forma positiva, siendo resiliente también el entorno de sus desplazamientos.

## 5. CONCLUSIONES

A lo largo del artículo se ha tratado de atender el reto del envejecimiento de la población en contextos urbanos en un país en desarrollo. Se han analizado las relaciones existentes entre la resiliencia de los territorios y la de los sujetos adultos mayores, para evidenciar los medios de desplazamiento y la autonomía de los sujetos, como importantes elementos en las adaptaciones necesarias hacia un contexto metropolitano con mayor sostenibilidad.

Se ha apuntado cómo el territorio con menor nivel socioeconómico aparentemente es el contexto más resiliente, es decir, con mayor factibilidad de adaptación debido a que tiene alta densidad poblacional, alto grado de mezcla de usos de suelo y los entrevistados utilizan mayor diversidad de modos de desplazamiento en comparación al contexto de mayor nivel socioeconómico. Es así como el territorio otorga mayores oportunidades a sus residentes por tener un abanico más amplio de opciones para transportarse de forma autónoma, hecho que permite vislumbrar una mayor capacidad resiliente para los sujetos. No obstante, se ha observado, que aun cuando el contexto tiene los condicionantes para ser resiliente puede ser excluyente para los adultos mayores. Así pues, se necesita profundizar en la experiencia de los sujetos de edad para detectar un conjunto de acciones que realmente puedan hacer efectiva la resiliencia del entorno y esta influya en la capacidad funcional de las personas, asegurando escenarios positivos a la resiliencia personal que alcance la equidad para todas las edades.

Se ha expuesto que el contexto con mayor nivel socioeconómico es menos resiliente, no porque sus habitantes no lo sean, sino porque no tienen los medios a su disposición. La planificación urbana del mismo no consideró desde un inicio que los medios pedestre y transporte de pasajeros fueran opciones para los habitantes de nivel socioeconómico alto. Así se deviene un contexto que puede propiciar autonomía a los sujetos desde el momento de tener licencia para conducir, pero es un contexto con pérdida de autonomía para el antes y el después de dicha capacidad. Se evidencia cómo los habitantes se apropian del vehículo privado sin preparar un futuro sin él y la habilidad de conducir la prolongan en la medida que esté a su alcance para no perder la autonomía, aun poniendo en riesgo su propia vida y la de terceros. Paulatinamente van reduciendo sus desplazamientos motorizados y por lo tanto su autonomía. Primero a un ámbito distrital y con dependencia de iluminación natural, posteriormente al ámbito de colonia. Pero con el tiempo perderán su autonomía y quedarán a expensas de ser trasladados por otras personas, lo que al final puede generar situaciones de aislamiento social en la población adulta mayor.

Se abre aquí un gran interrogante hacia la política de vivienda que se ha dado en de los últimos decenios, la cual está más enfocada hacia modelo de Jardines Universidad como pretensión de un estatus socioeconómico. Por lo tanto, habrá que afrontar cómo transformar estos contextos urbanos carentes de funcionamientos instrumentales para la capacidad de movilidad, o lo que es lo mismo, cómo convertirlos en resilientes ante la Agenda 2030.

Por otro lado, se ha puntualizado sobre la importancia de autonomía de las personas mayores y de cómo el entorno la condiciona. Al realizar un entrecruzamiento de ambas resiliencias, la del territorio y la de los sujetos, se pone en relevancia el factor autonomía. Esto ha permitido compartir una clasificación según las posibilidades de concatenación de las dos resiliencias, que va desde una *autonomía óptima*, a una *pérdida de autonomía*, pasando por *autonomía comprometida* donde todavía hay posibilidad de generar acciones ante el territorio, y una *autonomía caduca*, donde la utilización de los medios de transporte de pasajeros debieran de convertirse en parte de la capacidad intrínseca de los sujetos en etapas anteriores a la de adulto mayor en conjunto con las políticas públicas para proporcionar transporte de pasajeros.

Es así como al tener en cuenta que podemos vivir hasta edades más avanzadas, cabría reflexionar por qué adaptar los entornos urbanos nada más a la franja de edad productiva de las personas y no a todo el ciclo de vida. De esta forma, poner al centro del análisis al adulto mayor y su autonomía se convierte en un componente importante a observar para transformar las urbes latinoamericanas en entornos amigables con la edad.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- ARRANZ SALAS, L., GIMAÉNEZ-LLORT, L., DE CASTRO, N.M., BAEZA, I., DE LA FUENTE, M. De (2009): "El aislamiento social durante la vejez empeora el deterioro cognitivo, conductual e inmunológico". *Rev. Esp. Geriatria Gerontol.*, vol. 44, p. 137-142.
- BANCO MUNDIAL (2020): Esperanza de vida al nacer. Consulta el 15 septiembre 2022 en: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.DYN.LE00.FE.IN?end=2020&locations=ZJ&start=1960&view=chart>
- BARRANCO MARTÍN, 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, 364 pp.

- BARRANCO MARTÍN, M. del C. (2019): *Movilidad urbana y desarrollo humano: la experiencia de dos contextos habitacionales en Tonalá*. “Los múltiples caminos a la subsistencia”. En Calonge *et al.* Universidad de Guadalajara, p. 107-148.
- BARRANCO MARTÍN, M. del C. y CALONGE REILLO, F. (2021): “Capacidad de movilidad en metrópolis dispersas: estudio de accesibilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara”. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, vol. 14, p. 1-24.
- CABRALES BARAJAS, F. (2010): *El de atrás paga: El modelo metropolitano de Guadalajara*. “La reinención de la metrópoli. Algunas propuestas. En O. Urquidez (Ed.). Colegio de Jalisco, pp. 17-24.
- CAHILL, J., McLOUGHLIN, S., WETHERALL, S. (2018): “The Design of New Technology Supporting Wellbeing, Independence and Social Participation, for Older Adults Domiciled in Residential Homes and/or Assisted Living Communities”. *Technologies*, vol. 6, n° 18, p. 1-33.
- CÁRDEMÁS-JIMÉMEZ, A. y LÓPEZ-DÍAZ, A. (2011): “Resiliencia en la vejez”. *Rev. Salud Pública*, vol.13, n° 3, p. 528-540.
- CUMMING, G. (2011): *Spatial Resilience in Social-Ecological Systems*. Springer, 254 pp.
- DÍEZ BERMEJO, A., HERNÁNDEZ AJA, A., SANZ FERNÁNDEZ, A. (2022): “Resiliencia urbana: discurso e institucionalización de un concepto”. *Ciudades*, vol. 25, p. 1-18.
- GEHL, J. (2004). *La humanización del Espacio Urbano*. Reverté.
- GOMES RIBEIRO, P., GONÇALVES, L. (2019): “Urban resilience: A conceptual framework”. *Sustainable Cities and Society*, vol. 50, <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101625>
- HERNÁNDEZ AJA, A., SÁNCHEZ-TOSCANO, G., SANZ FERNÁNDEZ, A. (edit.) (2020): “Resiliencia funcional de las áreas urbanas. El caso del Área Urbana de Madrid”. Madrid, Instituto Juan de Herrera.
- HERNÁNDEZ AJA, A. (2020): “De la vulnerabilidad a la resiliencia”. En “Resiliencia funcional de las áreas urbanas. El caso del Área Urbana de Madrid”. Madrid, Instituto Juan de Herrera, p. 25-29.
- IRACHETA CENECORTA, A. (2020): “La ciudad que quisiéramos después de COVID-19”. *ACE: Architecture, City and Environment*, vol. 15, n° 43, p. 1-23.
- JIRÓN MARTÍNEZ, P. y MANSILLA QUÍÑONES, 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*, n° 56, p. 53-74.
- KEATING, N. (2022): “A research framework for the United Nations Decade of Healthy Ageing (2021-2030)”. *European Journal of Ageing*, n°19, p. 775-787.
- KHAN, H. (2013): *Five Hours a day. Systemic innovation for an ageing population*. Nestor. Laboratorio de Innovación Pública (LIPUC) (2018). *RedActiva: Fomentando la movilidad de los adultos mayores en la ciudad*. Laboratorio de Innovación Pública, Chile.
- KRONLID, D. (2008): “Mobility as capability”. En *Gendered mobilities*. Ashgate.
- DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN MEXICANA (2022): *Ley de los derechos de las personas adultas mayores* (10 mayo 2022). Diario Oficial de la Federación Mexicana.
- LEBONS, C., GOUVEA CAMPOS, V., MELLO BANDEIRA, R. (2019): “Assessing Urban Transportation Systems Resilience: A Proposal of Indicators”. *Transportation Research Procedia*, vol. 37, p. 322-329.
- LUCAS, K. (2012). “Transport and social exclusion: Where are we now?” *Transport Policy*, N°20, p.105-113.
- MARQUET SARDÀ, O. y MIRALLES-GUASCH, C. (2017): “Efectos de la crisis económica en la movilidad cotidiana de la Región Metropolitana de Barcelona”. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, vol. 75, p. 9-28.
- MARTENS, K., SINGER, M., COHEN-ZADA, A. (2022): “Equity in Accessibility. Moving From Disparity to Insufficiency Analyses”. *Journal of the American Planning Association*, vol. 88, n° 4, p. 478-494.
- MARTIN FIORINO, V. (2014): “Biopolis: Políticas de la vida y ciudades de supervivencia en América Latina”. *Cultura Latinoamericana*, vol. 20, n° 2, p. 271-284.

- MARTINS, M., RODRIGUES DA SILVA, A., PINTO, N. (2019): “An indicator-based methodology for assessing resilience in urban mobility”. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 77, p, 352-363.
- traMETZGER, P., ROBERT, J. (2013): “Elementos de reflexión sobre la resiliencia urbana: usos criticables y aportes potenciales. Territorios, n° 28, p. 21-40.
- MIRALLES-GUASCH, C. y CEBOLLADA FRONTERA, A. (2003): “Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad”. *Fundación Alternativas*.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) (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) (consultado el 03 octubre de 2022).
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (2016). *Acción multisectorial para un envejecimiento saludable basado en el ciclo de vida: proyecto de estrategia y plan de acción mundiales sobre el envejecimiento y la salud. Informe de la Secretaría*. [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/253025/A69\\_17-sp.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/253025/A69_17-sp.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (consultado el 12 de agosto de 2022).
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) (2020). Decade of Healthy Ageing 2020-2030 (Quinta revisión, Abril 2020). <https://mailchi.mp/who/decade-of-healthy-ageing-update-5> (consultado el 23 de junio de 2022).
- ORGANIZACIÓN NACIONES UNIDAS (ONU) (2017). Nueva Agenda Urbana. Habitat III, Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible de 2016.
- ORGANIZACIÓN NACIONES UNIDAS (ONU) (2022). Progresos realizados en aplicación a la Nueva Agenda Urbana. Asamblea General Consejo Económico y Social, 7 de marzo de 2022. [https://digitallibrary.un.org/record/3964578/files/A\\_76\\_639--E\\_2022\\_10-ES.pdf](https://digitallibrary.un.org/record/3964578/files/A_76_639--E_2022_10-ES.pdf) (consultado el 22 de junio de 2022).
- QUEROL PIERA, J. (2004). *Bienvenidos al urbanismo. Ideas básicas*. Viena ediciones.
- ROBEYNS, I. (2003). “Sen’s capability approach and gender inequality: Selecting relevant capabilities”. *Feminist Economics*, vol. 9, n° 2-3, p. 61-92.
- RUDNICKA, E., NAPIERALA, P., PODFIGURNA, A., MECZEKALSKI, B., SMOLARCZYK, R., GRYMOWICZ, M. (2020): “The World Health Organization (WHO) approach to healthy ageing”. *Maturitas*, vol. 139, p. 6-11.
- SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITRORIAL Y URBANISMO (SEDATU) (2018): “Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015”. *SEDATU*. <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015-149891> (consultado el 9 de agosto de 2022).
- UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME (UN-HABITAT) (2013): “Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: orientaciones para políticas”. *Informe mundial sobre asentamientos humanos*. Routledge. <https://escobedo-pb.unhabitat.org/system/documents/attachments/000/000/011/original/f7cfe918790e79c6935e584c512d3a55667f0071.pdf> (consultado el 11 de julio de 2022).
- UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME (UN-HABITAT) (2022): *World Cities Report 2022*. UN-Habitat. [https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr\\_2022.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr_2022.pdf) (consultado el 19 septiembre 2022).
- URIARTE ARCINIEGA, J. (2014): “Resiliencia y Envejecimiento. European Journal of Investigation in Health”, *Psychology and Education*, vol. 4, n° 2, p. 67-77.
- VICH CALLEJO, G., MARQUET SARDÀ, O., MIRALLES-GUASCH, C. (2017). “The scales of the metropolis: Exploring cognitive maps using a qualitative approach based on SoftGis software”. *Geoforum*, n°. 88, p. 49-56.