

# EL MODELO DE GERONTOMOVILIDAD: APORTES PARA EL ABORDAJE DE LA MOVILIDAD DE PERSONAS MAYORES EN EL NUEVO ESCENARIO POST PANDÉMICO

Mariana Cataldi <sup>1\*</sup>

<sup>1</sup> Universidad de Buenos Aires, Argentina

<sup>1</sup> Universidad Nacional de José Clemente Paz, Argentina

---

\*Autor para  
correspondencia:

[marianacataldi@hotmail.com](mailto:marianacataldi@hotmail.com)

## RESUMEN

A partir de la pandemia mundial acontecida en el 2020, la movilidad de las personas mayores, consideradas grupo de riesgo frente al virus, ha sido fuertemente restringida. La recomendación de “quedarse en casa”, la reconfiguración del transporte público como ámbito de contagio y la simbolización del espacio público como amenazante, han impactado en su movilidad cotidiana, reduciéndola a niveles mínimos o generando inmovilidad.

El artículo desarrolla un modelo de abordaje integral orientado a garantizar el derecho a la movilidad de las personas mayores: la Gerontomovilidad. Se fundamenta en la relevancia de la movilidad, entendida como un derecho que permite el acceso a otros. Describe los diez ejes de la Gerontomovilidad, que de manera articulada aportan al estudio, al diseño y la implementación de políticas públicas contextualizadas que potencien y optimicen las posibilidades de movilidad sustentable en este grupo poblacional.

**Palabras clave** Personas mayores, movilidad, derechos, Gerontomovilidad.

## ABSTRACT

*Since the global pandemic that occurred in 2020, the mobility of the elderly, considered a risk group against the virus, has been strongly restricted.*

*The recommendation to “stay at home”, the reconfiguration of public transport as an area of contagion and the symbolization of public space as threatening, have impacted on their daily mobility, reducing it to minimum levels or generating immobility.*

*The article develops a comprehensive approach model aimed at guaranteeing the right to mobility of the elderly: Gerontomobility. It is based on the relevance of mobility, understood as a right that allows access to others. It describes the ten axes of Gerontomobility, which in an articulated way contribute to the study, design and implementation of contextualized public policies that enhance and optimize the possibilities of sustainable mobility in this population group.*

**Keywords** *Older adults, mobility, rights, Gerontomobility.*

---

## 1. INTRODUCCIÓN

Previo a la pandemia mundial, a nivel internacional venía registrándose un aumento sostenido de la población de mayor edad, cada vez más móvil y urbana (Naciones Unidas, 2019). En América Latina, las proyecciones indicaban que para 2050 las personas mayores representarían casi el 25% de la población y las mujeres superarían a los hombres en cantidad (CELADE, 2020).

---

El incremento de la expectativa de vida ha dado lugar a la conformación de un grupo poblacional heterogéneo, integrado por personas autoválidas, lúcidas e independientes pero también por otras que presentan mayor deterioro, enfermedades crónicas y fragilidad y que por su condición requieren de apoyo permanente en las actividades de la vida diaria. Esta amplia diversidad habilitó la categoría de vejezes en lugar de vejez, que deja de lado la universalidad y analiza “...las múltiples formas de opresión estructural que operan simultáneamente en las personas adultas mayores atento a su género, situación socioeconómica, diversidad cultural, territorio de nacimiento y de vida” (Manes et al., 2016: 11). No obstante, las representaciones sociales dominantes sobre el envejecimiento continúan asociándolos prioritariamente a la enfermedad y al deterioro. También son vistos como inactivos e inmóviles y existen imaginarios sociales que los piensan en forma estática, centrados en el espacio doméstico (Riquelme et al., 2020). Los estereotipos negativos derivan en múltiples evidencias de discriminación social o estructural y en el diseño de políticas públicas que poco se ajustan a sus necesidades reales.

Hasta el momento no se cuenta con información certera acerca del impacto de la pandemia mundial en las estimaciones de población, aunque se conoce que en la “primera ola” las principales víctimas fatales han sido las de edad avanzada. La minimización de los riesgos a que se hallan expuestas en el nuevo escenario, para aminorar los efectos negativos de este fenómeno, constituye un reto insoslayable para los Estados.

Es importante destacar que este grupo poblacional ha estado históricamente expuesto a múltiples vulnerabilidades que no se relacionan exclusivamente con lo sanitario, como las económicas, culturales y sociales que dieron lugar a desigualdades estructurales. Entre las variables que aumentan el riesgo en las personas mayores frente al COVID-19, se mencionan las condiciones de salud subyacentes, el debilitamiento del sistema inmune que dificulta el afrontamiento de nuevas infecciones, pero también la soledad, el aislamiento y la falta de respuesta de los sistemas de salud que empeoran la situación de muchas personas mayores (Huenchuan, 2020). Estas desigualdades también se evidencian al analizar la movilidad y transporte de personas mayores y su acceso diferencial a los servicios, aún en tiempos pre pandémicos.

La movilidad es un derecho<sup>1</sup> que permite el acceso a otros derechos ciudadanos, como la salud, la educación o la cultura (Gutierrez, 2009; Cataldi, 2019). Tiene la finalidad de satisfacer necesidades o deseos de las personas y es diferencial por género. Se encuentra determinada por las construcciones sociales sobre los roles masculinos y femeninos en cada sociedad y la distribución desigual de las tareas productivas y reproductivas.

Con el inicio de la primera fase restrictiva en la que se indicaba el aislamiento obligatorio, las posibilidades de movilidad para las personas de mayor edad se vieron obturadas, inclusive la deambulación a pie en su mismo barrio. Las imposiciones de este tipo ubican a las personas mayores en un lugar subalterno, descalificando sus aptitudes para analizar riesgos, adquirir pautas de autocuidado y decidir sobre su propia vida. La vulneración de sus derechos puede pasar

---

<sup>1</sup>La Convención Interamericana sobre Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores aprobada por la Organización de los Estados Americanos (OEA) en el año 2015 enuncia en su Art. 26 el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal. En Argentina, en 2017 se sanciona mediante la Ley 27.360, publicada en el Boletín Oficial de fecha 31/05/17.

inadvertida y reforzar sutilmente su estigmatización, cuando las restricciones para evitar contagios van en contra de su derecho a la participación comunitaria (Huenchuan, 2020).

Estas consideraciones preliminares, en donde derechos individuales y colectivos entran en contradicción, nos convocan a discutir y analizar estrategias para garantizar la movilidad en la vejez en el nuevo contexto, complejo y de prolongada duración.

El presente artículo propone un modelo de estudio diagnóstico orientado al diseño y ejecución de acciones públicas que faciliten y optimicen la movilidad de las personas mayores en las ciudades garantizando sus derechos.

## **2. MATERIALES Y MÉTODOS**

El artículo se elabora a partir de una investigación de Tesis doctoral de la Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, que analiza la movilidad de personas de 60 años y más para el acceso a los servicios de salud, realizada en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina, en los años 2018 y 2019.<sup>2</sup> Dicho estudio describe las prácticas de viaje de las personas mayores, identifica obstáculos y facilitadores que intervienen en la elección modal y analiza el rol de las redes de apoyo social en la movilidad. Sus resultados y la identificación de las dificultades que enfrentan las personas mayores impulsaron el diseño de una propuesta de abordaje orientada a su aplicación en distintas ciudades: el modelo de Gerontomovilidad. Incluye diez ejes de análisis para conocer la movilidad en ese grupo de población, mediante la elaboración de un diagnóstico situado que aporte al lineamiento y ejecución de acciones públicas contextualizadas.

## **3. MARCO CONCEPTUAL**

Se define como envejecimiento al “Proceso gradual que se desarrolla durante el curso de vida y que conlleva cambios biológicos, fisiológicos, psico-sociales y funcionales de variadas consecuencias, las cuales se asocian con interacciones dinámicas y permanentes entre el sujeto y el medio” (OEA, 2015: 4). La Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores incorpora la expresión “persona mayor” para referirse a las personas de 60 años o más, definición que incluye todas las identidades de género, más allá de su actividad laboral pasada o actual, ubica en primer lugar a la persona y entiende a la vejez como construcción social de la última etapa del curso de vida. Enuncia el derecho a la movilidad personal y a la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural y convoca a los Estados a tomar medidas para identificar y eliminar barreras de acceso en el transporte, como también en la vía pública, edificios, viviendas, entre otros.

La perspectiva de la movilidad complementa el enfoque tradicional del transporte, que estudia las condiciones materiales de acceso. Aporta una mirada más amplia y superadora. Surge a comienzos del siglo XXI, se centra en los sujetos y sus deseos o necesidades, su campo de estudio son las prácticas de viaje y ha sido enunciada como “nuevo paradigma en movilidad urbana” (Gutiérrez, 2012). Los estudios realizados desde la perspectiva de la movilidad permiten conocer las movibilidades posibles, las potenciales, las efectivamente realizadas y el logro de las finalidades de

---

<sup>2</sup> La Tesis doctoral se titula “La movilidad de las personas mayores de 60 años en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: el transporte como medio para el ejercicio del derecho a la salud”. Fecha de defensa de Tesis: 26/2/21.

---

los viajes. La menor movilidad en las personas mayores redonda en un menor acceso a la salud, la educación y otros servicios sociales, es decir, menos oportunidades (Montezuma, 2003). Las personas mayores frágiles requieren de servicios de transporte protegido, de elevado costo, o de la presencia de redes de apoyo que puedan proveer el traslado. En este sentido, la movilidad adquiere un carácter relevante al permitir o al facilitar el acceso de las personas a los servicios y, en consecuencia, a sus derechos.

#### **4. ANTECEDENTES: MOVILIDAD DE PERSONAS MAYORES, BARRERAS Y FACILITADORES**

La vejez es una de las etapas más largas del ciclo vital y como hemos señalado, su definición como grupo homogéneo es inadecuada debido a su amplia diversidad y trayectorias diferenciales. En el mismo sentido y respecto de la movilidad, Jirón y Zunino (2017), sostienen que no podemos hablar de un sujeto universal dada la heterogeneidad de las experiencias de movilidad.

Las personas mayores se trasladan de múltiples maneras, de acuerdo a las posibilidades de traslado disponibles en su ciudad, a su estado psicofísico, al género, a las condiciones económicas y sus hábitos de uso. Esto quiere decir que la movilidad no depende exclusivamente de una elección individual y que las posibilidades de traslado son desiguales.

Las prácticas de viaje son diferenciales por género, hombres y mujeres hacen distinto uso de los sistemas de transporte (Zucchini, 2015; Gutierrez y Pereyra, 2018). Las producciones que incluyen la perspectiva de género en los estudios de transporte desde un enfoque relacional han ido incrementándose en los últimos años, lo que permite comparar los motivos de viaje de cada uno, analizar la movilidad del cuidado e identificar la distribución de tareas productivas y reproductivas (Díaz, 1989; Díaz y Jiménez, 2007; Jaimurzina et al., 2017; Jirón, 2007; Rico y Segovia, 2017; Tobío, 1995). En varias publicaciones se señala que los desplazamientos disminuyen al avanzar la edad lo que genera que salgan poco de sus barrios, principalmente las mujeres. Son ellas las encargadas de realizar las compras, de allí concluyen que conservan su función como abastecedoras de la familia (Díaz, 1989; Díaz y Jimenez, 2007).

La jubilación es uno de los acontecimientos que produce cambios en la movilidad cuando se abandona el trayecto pendular “de casa al trabajo y del trabajo a casa” (Chaves et al., 2017: 51). Con el retiro de la actividad laboral, se modifica la vida cotidiana de las personas, lo que da lugar a diferentes necesidades y motivos de movilidad.

Durante los traslados, las personas mayores pueden enfrentarse a distintos tipos de dificultades que impiden el acceso a servicios. Se define barrera como “todo obstáculo natural o artificial que constituya un problema de movilidad o accesibilidad, pudiendo hacer impracticable un espacio urbano, un edificio o un transporte, para algunos usuarios” (Olivera, 2006: 327).

Los obstáculos o barreras en la movilidad de las personas mayores fueron analizados por varios autores. Alcántara (2010) identifica los principales obstáculos en la movilidad para las personas que denomina de la “tercera edad”, señala los problemas de accesibilidad, la deficiente seguridad en los roles de peatón y la falta de calidad en el transporte público. En Chile, se halló que las personas mayores padecen más que las de otras edades por la calidad de los servicios y perciben que el transporte público se halla diseñado para las personas sanas, no para las frágiles (Gajardo et

al., 2012). En el mismo país, al estudiar los significados que asignan al transporte, se conoció que las personas mayores participantes en la investigación señalan que la incomodidad en los servicios de transporte, el desconocimiento de los recorridos y la incertidumbre respecto del funcionamiento los llevaron a relegarse en sus casas (Osorio et al., 2008).

Jirón y Mansilla (2013) distinguen entre infraestructura de accesibilidad y experiencia de accesibilidad, analizan sus relaciones para ver la manera en que las barreras inciden en la vida cotidiana. Proponen ampliar la mirada físico-espacial y reconocer las estrategias que emplean las personas para afrontar las barreras. Este enfoque, superador de los tradicionales, combina la infraestructura urbana con las condiciones socio culturales y socioeconómicas y los procesos de exclusión. En este marco, enumeran varios tipos de barreras relacionadas con la movilidad: financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emocionales (Jirón y Mansilla, 2013; Jirón, 2017).

La encuesta Salud, Bienestar y Envejecimiento (SABE) realizada en 1999-2000 analizó, entre otras dimensiones, el acceso a la salud en personas mayores en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. Este estudio pionero incluye en su marco teórico el análisis de las barreras económicas, físicas, psicológicas, sociales y espaciales que se interponen entre el sujeto y la atención de su salud. En ese momento, el 15,7 % de las personas consultadas no habían realizado las consultas médicas que necesitaban por problemas de distancia o por falta de transporte. Respecto de los factores económicos, el 11,3 % no asistió por el costo del viaje. Con relación al género, son mayoritariamente hombres quienes no realizaron las consultas (Pantelides, 2005).

Al estudiar la movilidad de las personas mayores para el acceso a los servicios de salud en la Ciudad de Buenos Aires, hallamos semejanzas en las perspectivas de mujeres y hombres, quienes señalaron que las principales barreras son organizacionales y comunicacionales, como los procedimientos administrativos complejos que impulsaban movilidades recurrentes y la falta de aviso de la suspensión de turnos (Cataldi, 2021). En tercer lugar, mencionan como barrera la resultante de la acción colectiva de protesta, como paro de transporte y otras medidas gremiales que obstaculizaban el traslado y la atención en los servicios.

## **5. FUNDAMENTOS DEL MODELO DE GERONTOMOVILIDAD**

La Gerontomovilidad o estudio de la movilidad de las personas mayores constituye el punto de partida del diseño de políticas públicas. Propone un conjunto de ejes para tener en cuenta al investigar esta temática con la intención de facilitar su análisis e identificar los principales problemas y necesidades que atraviesa este grupo poblacional durante la movilidad y respecto del transporte en los distintos espacios.

El modelo de Gerontomovilidad incluye el análisis de los modos de movilidad y transporte disponibles en una determinada ciudad en relación con otras variables. Parte de considerar a las personas mayores como grupo poblacional diverso y heterogéneo y a la movilidad como derecho que permite el acceso a otros derechos. Planteamos articular la oferta disponible con las necesidades de traslado de las personas mayores, las autoválidas, semidependientes y dependientes, teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas y otros factores que la determinan.

---

El diseño de políticas de movilidad situadas, basadas en un diagnóstico local, posibilita la traza de acciones orientadas a la articulación de las políticas. El modelo de Gerontomovilidad incorpora la participación activa de la población, para lograr movilidades sustentables e integradoras, que faciliten los desplazamientos de los diversos grupos poblacionales que la conforman, especialmente las que requieren de apoyo por su situación de vulnerabilidad.

Definimos como Gerontomovilidad urbana sostenible, el transporte y la movilidad de personas mayores en las ciudades, en el marco de los principios de sustentabilidad y del derecho a la ciudad. Los conceptos de “sostenibilidad” y “sustentabilidad” incluyen tres dimensiones: la sostenibilidad energética (modos con menor consumo de energía), la sostenibilidad medioambiental (reducción de emisiones y contaminación sonora) y la sostenibilidad social, que apunta a una mayor equidad poblacional (Herce, 2009). En este marco, se propone asegurar el derecho a la movilidad de la diversidad de ciudadanos sin comprometer a las generaciones futuras, aminorando los daños ambientales, y con equidad social.

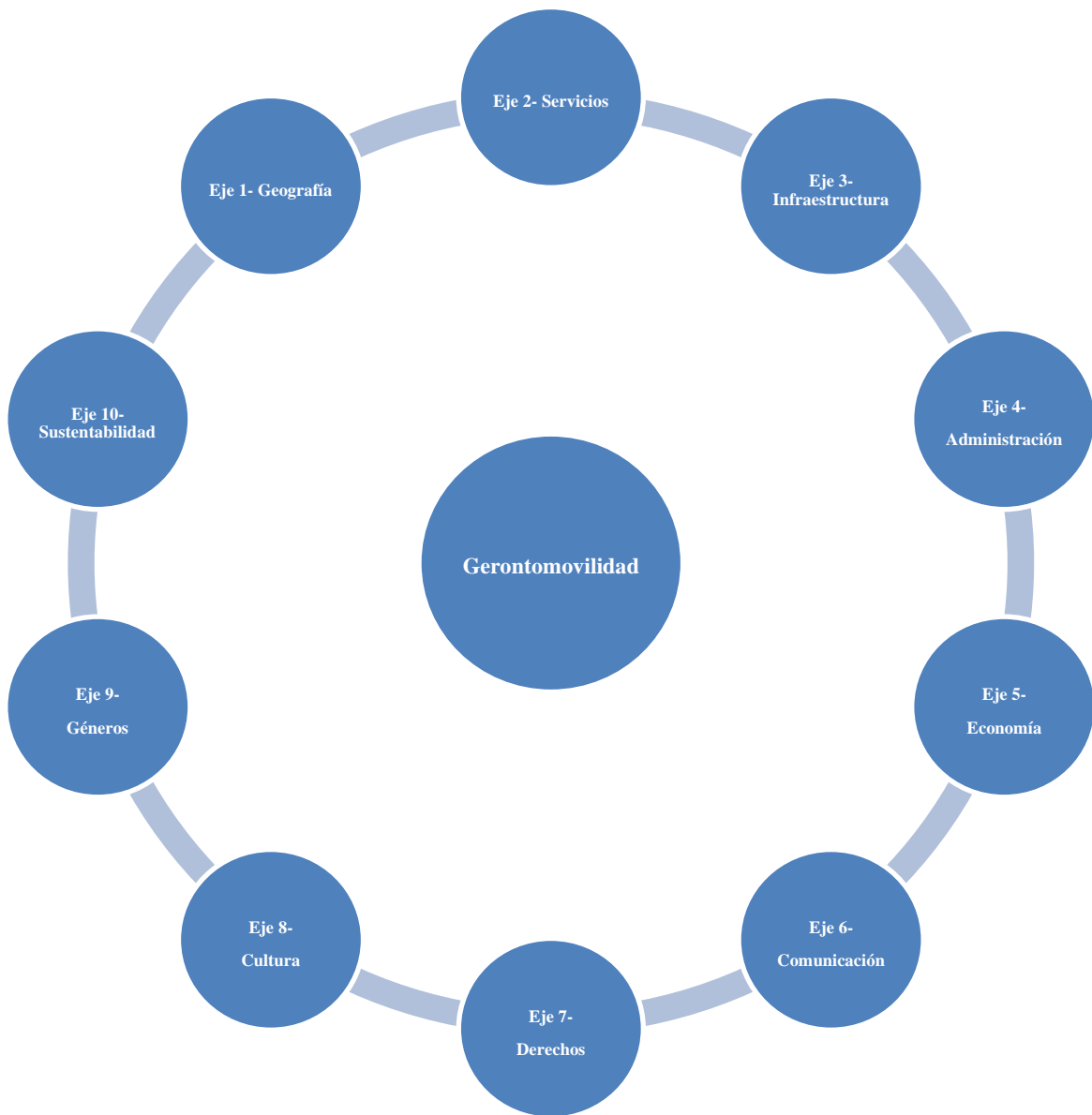
Enfatizamos sobre la necesidad de enfocar el análisis desde la perspectiva de la complejidad y adoptar propuestas articuladas para afrontar los problemas urbanos, lo que se sostiene desde varias perspectivas. Se ha afirmado que el servicio de salud requiere una política de movilidad acorde (Martínez et al., 2016) y que la planificación urbana es indivisible del planeamiento de la movilidad (Dombriz, 2009). También es necesario considerar el planeamiento de la circulación, que define las reglas de uso del espacio, las leyes de tránsito y la educación vial (Vasconcellos, 2015). La integración de políticas sociales, de salud, urbanísticas, de transporte y de movilidad posibilita la planificación de acciones que atiendan problemas complejos que no pueden ser resueltos aisladamente. La fragmentación y la desarticulación de las políticas públicas impacta negativamente en la calidad de vida de las personas.

La movilidad de las personas mayores en las grandes ciudades y su inserción en el espacio público se hallan determinadas por múltiples componentes. Por su carácter complejo, para el diseño de estrategias locales y concretas, procuramos considerar las dimensiones en su totalidad y las relaciones que se establecen en su interior, con la intención de delimitar una respuesta efectiva a las situaciones problemáticas que se identifiquen. Esta respuesta no implica necesariamente la asignación de nuevos recursos, puede consistir en la reasignación de los existentes. Además, incluye la coordinación y la articulación entre políticas específicas, o la planificación integrada (salud, transporte, economía, seguridad social) sin generar costos adicionales para los Estados.

## **6. GERONTOMOVILIDAD: DIEZ EJES PARA SU ANÁLISIS**

El estudio de la Gerontomovilidad incluye varios ejes de análisis: geografía, cultura, economía, administración, géneros, derechos, comunicación, servicios, infraestructura y sustentabilidad. En cada dimensión, partimos de una concepción singularizada de las personas mayores, consideradas un grupo social heterogéneo, independientemente de la edad cronológica, con diferentes necesidades y deseos de movilidad y diversos motivos de inmovilidad. Incorporamos el análisis de la inmovilidad teniendo en cuenta la categoría de “no-viaje”, que permite identificar las demandas latentes, los obstáculos que enfrentan e intervenir para su eliminación o disminución (Agudelo et al., 2018; Vasconcellos, 2015). Según sus autores, en los estudios de transporte el porcentaje de no viajeros se encuentra invisibilizado, al aplicarse encuestas a personas usuarias que no indagan sobre las causas que motivan la inmovilidad (Agudelo et al., 2018).

Los diez ejes que proponemos (ver Ilustración 1) corresponden a varios tópicos de análisis, con la intención de identificar las barreras que operan en cada uno. Este conocimiento diagnóstico puede contribuir al lineamiento de estrategias tendientes a potenciar facilitadores y minimizar obstáculos. Las dimensiones o categorías que desarrollamos han sido diseñadas con fines analíticos, pero, de ningún modo, intentan fragmentar este fenómeno. Contrariamente, el diseño y la planificación de políticas de movilidad dirigidas a personas mayores requiere de la elaboración de un diagnóstico localizado, que considere aspectos culturales, generacionales, geográficos, demográficos, económicos, desde una lectura multidimensional e integradora y precisa del abordaje interdisciplinario. La inclusión de una visión contextualizada permite proponer políticas públicas superadoras, basadas en las experiencias y perspectivas de las personas mayores (Jimenez et al., 2020).



**Ilustración 1** Gerontomovilidad: Dimensiones para su estudio

---

El primer paso al emprender el estudio de la Gerontomovilidad consiste en establecer un recorte geográfico, social y temporal del contexto. Este momento preliminar comprende la delimitación espacial y también el conocimiento de la población teniendo en cuenta su historicidad y las dimensiones políticas que la atraviesan. Apunta a conocer la composición de la población mayor y las condiciones en que viven. También analiza la presencia de personas mayores en situación de calle, quienes transitan una vulnerabilidad extrema y realizan movilidades cotidianas para la subsistencia, como el traslado a comedores comunitarios o para el acceso a alimentos.

Mediante el acercamiento a los sujetos mayores y el acceso a su palabra es posible acceder a sus necesidades de movilidad, los motivos de elección de los tipos de transporte, sus saberes y representaciones sobre los distintos modos, la ubicación de los servicios a los que acuden, su organización y los problemas que identifican. Las herramientas que pueden ser utilizadas para arribar a este conocimiento son variadas: diálogos informales con personas mayores e informantes clave, observación participante y no participante, grupos de discusión, lectura de archivos, acceso a encuestas de movilidad y estudios que incorporen la perspectiva de usuarios potenciales, análisis de programas y procedimientos, entre otros. Como se puede observar, incorpora elementos cuantitativos y cualitativos en relación y la combinación de métodos.

Al realizar la delimitación del contexto que se estudiará se tendrán en cuenta las condiciones espaciales, climáticas, del suelo y las características urbanas para conocer el escenario en que las personas mayores residen, interactúan y deben moverse. Uno de los factores que incide en las necesidades de movilidad es el medio físico. El territorio puede resguardar y proteger a las personas mayores u obstaculizar su vida cotidiana impactando en su calidad de vida. Tal es el caso de las ciudades verticales con desniveles naturales y las que no cuentan con servicios básicos de proximidad o de alta complejidad que impulsan movilidades extensas y costosas para su acceso.

El segundo eje se refiere a los servicios. Analiza los sistemas de transporte, su organización y la articulación con otros sectores, como el servicio de salud. Procura indagar sobre la oferta de prestaciones a domicilio para las personas menos móviles, con recursos insuficientes o que no cuenten con redes de apoyo. Esto puede suprimir movilidades innecesarias y aminora su exposición a riesgos de contagio en momentos pandémicos.

El tercer eje corresponde a la infraestructura, categoría que integra el transporte, los servicios urbanos y su articulación. Las características y el estado de las unidades de traslado en los distintos modos; los vehículos, los vagones de subterráneo, los colectivos y el equipamiento público son algunas dimensiones para indagar. A partir de la visión de las propias personas mayores y de sus experiencias de viaje, se pueden conocer los principales obstáculos físicos que deben afrontar tanto en los transportes como en las estaciones o paradas, lo que permite identificar sus necesidades particulares. El estado de las calles, las veredas y las estaciones de transporte, la existencia de mobiliario urbano, de dispositivos sanitizantes públicos, son otros elementos cuya valoración aporta al análisis de las condiciones en que se movilizan las personas mayores en un determinado espacio. La inclusión de estos contenidos aporta para el diseño de intervenciones urbanas que faciliten los desplazamientos en condiciones seguras.

La administración constituye el cuarto eje. Este punto comprende los procedimientos para acceder a los distintas prestaciones y la perspectiva de las personas mayores sobre su efectiva accesibilidad, con el fin de reconocer dificultades organizacionales. Proponemos indagar sobre los



procedimientos para el acceso a los servicios y en qué medida se ajustan a esta población. En cuanto a la movilidad, analiza la existencia de tarifas preferenciales o gratuitas, las gestiones necesarias para acceder a ellas y su grado de complejidad. También contempla el análisis de la organización de los servicios, de transporte o de salud, para visualizar las posibilidades de disminuir las movilidades de las personas mayores frágiles o facilitar su traslado. En este sentido, sería importante determinar las acciones posibles de omitir y de simplificar, como solicitar turnos médicos personalmente, autorizar órdenes en distintas dependencias, retirar resultados de estudios, etc. Las barreras organizacionales derivan de un sistema desarticulado que obtura el logro de finalidades. Responde a una estructura rígida de gestión centralizada, con normativas no acordes a la población de mayor edad y no orientadas a sus necesidades, que obstaculiza el acceso a sus derechos.

La economía es el quinto eje. La incorporación de esta variable responde a la estrecha relación entre los recursos y la movilidad. Tanto en la elección del modo de traslado como en la realización efectiva de la movilidad, muchas veces, la disponibilidad de recursos determina la forma de desplazamiento. Los costos de las tarifas, la existencia de aranceles preferenciales o gratuitos, la relación de los valores de los pasajes con los montos medios de jubilaciones y pensiones son elementos a evaluar en el estudio de la Gerontomovilidad dado que las inequidades socio-económicas generan formas de movilidad desiguales.

El sexto eje se refiere a la comunicación. En este punto, proponemos analizar las formas de comunicación existentes y su grado de efectividad. Conocer la totalidad de las opciones de servicios de transporte amplía las posibilidades de uso de los distintos modos. Que las personas mayores dispongan de información sobre las alternativas para viajar, los procedimientos para acceder a tarifas preferenciales y las tarifas gratuitas, los servicios de su obra social, es un camino posible para facilitar la movilidad. Pero también es importante que se comunique de manera clara la existencia y la organización de otros servicios, como los de salud. Se propone analizar los modos de información dominantes y en qué medida resultan efectivos, tanto los medios tecnológicos como los tradicionales, como folletería accesible, cartelería en la vía pública fácil de visualizar, líneas telefónicas de consulta, charlas de difusión y la televisión de aire. La ausencia o insuficiencia de contenidos o las dificultades de interpretación pueden constituirse como barreras comunicacionales que impliquen movilidades inútiles o adicionales. En el primer caso, cuando no se logra el fin de viaje y en el segundo, cuando para alcanzar el objetivo es necesario movilizarse reiteradas veces. Las estrategias de comunicación basadas en valores, costumbres y habilidades de las personas mayores contribuyen en el proceso de transmisión exitoso que evitará movilidades innecesarias y permitirá suprimir viajes no esenciales.

En el séptimo eje, analizamos los derechos mediante el conocimiento de la legislación vigente en el contexto delimitado. Por un lado, los derechos atinentes a las personas mayores de manera particular. Pero también los derechos no específicos de este grupo etario, como los resultantes de su condición de personas usuarias del transporte público. En este punto, se sugiere indagar acerca del conocimiento que tienen las personas mayores sobre sus propios derechos y sobre los procedimientos y recursos institucionales para gestionar reclamos frente a su vulneración.

El octavo eje se refiere a la dimensión cultural. Considera las prácticas de movilidad arraigadas en las personas mayores, los hábitos de uso dominantes, los motivos de elección y no elección, los

---

desestimados y su fundamentación. Clasifica los modos por grado de adhesión, alta, media o baja según los valores y disvalores que les asignan. Identifica las posibles resistencias frente a nuevas formas o modos de traslado, y a la combinación de modos tradicionales y pondera las posibilidades de cambio en las pautas de comportamiento de movilidad habituales. Los distintos transportes pueden ser portadores de estereotipos negativos y generar sentimientos de temor, miedo, desconfianza, que dan lugar a barreras emocionales. La presencia de dichas barreras se ha evidenciado en varios modos, como el subterráneo o Uber, de baja adhesión o desestimados por las personas mayores (Cataldi, 2019). Cabe considerar que a partir de la pandemia el transporte público se ha asociado al riesgo de contagio y estos discursos pueden incidir en la elección modal de las personas de mayor edad.

El género constituye el noveno eje, aunque atraviesa transversalmente todas las dimensiones del estudio. Propone conocer las prácticas de movilidad diferenciales, las pautas de traslado por género y cómo intervienen en el acceso a los servicios. En esta línea interpretativa, planteamos la inclusión de la perspectiva de género en las encuestas de movilidad y en otros estudios sobre el transporte de personas mayores evitando su agrupamiento en categorías estigmatizantes y agénicas, como “jubilados” o “adultos mayores”.

Finalmente, el décimo eje se vincula con la sustentabilidad. En el diagnóstico, incorporamos el análisis del impacto energético, medioambiental y social de las movilidades de mayor adhesión de las personas mayores y las probabilidades de modificación de las prácticas en pos de los principios de sustentabilidad y apuntando al logro de una movilidad en condiciones de seguridad y cuidado.

Las dimensiones desarrolladas pretenden aportar ejes orientativos para la elaboración de un diagnóstico de situación orientado al diseño de políticas urbanas de movilidad localizadas que consideren las necesidades y prácticas de movilidad de las personas mayores y favorezcan su integración social. Se trata de un modelo dinámico y flexible en permanente reconstrucción. Como hemos señalado reiteradamente, las políticas de movilidad no son factibles de ser trasladadas o replicadas, dado que cada ciudad presenta infraestructuras distintas, formas de movilidad diferentes, escenarios socioeconómicos particulares, prácticas culturales más o menos arraigadas en los hombres y en las mujeres mayores que la habitan. Además, en el estudio de la Gerontomovilidad, es preciso identificar las tensiones derivadas de los distintos intereses en disputa, los modos de transporte que se intentan imponer, las posiciones políticas sobre el rol del Estado o el lugar que se otorga a las necesidades de movilidad de las personas vulnerables. En la planificación, se deberá apuntar al logro de equilibrio y soluciones consensuadas por los distintos actores, priorizando la inclusión de la población y el respeto de sus derechos ciudadanos.

## 7. CONCLUSIONES

Sostenemos que la producción de conocimiento tiene que estar orientada a generar un tipo de información que contribuya al diseño de políticas públicas a través de las cuales el Estado afronte las demandas de la población y los problemas sociales, o los prevenga. Su rol como garante respecto de los derechos de las personas mayores es ineludible.

La Gerontomovilidad es un modelo orientado a producir conocimiento contextualizado sobre la movilidad de las personas mayores. Propone la elaboración de un diagnóstico situado y participativo, implica la producción de insumos para la planificación e intervención. Apunta a

conocer la movilidad de las personas mayores en un contexto determinado, un espacio delimitado, local y singular. Apunta a identificar las necesidades y obstáculos en la movilidad para el lineamiento de políticas públicas articuladas e inclusivas. Esta perspectiva multidimensional se basa en los principios de sostenibilidad energética, medioambiental y social.

El análisis de los diez ejes de la Gerontomovilidad, la elaboración de un diagnóstico sobre lo existente y real, puede contribuir en la elaboración de alternativas de acción que sean factibles, viables y respondan a las demandas de las personas mayores respecto de sus intereses, necesidades y deseos de movilidad garantizando el acceso a sus derechos. A partir de la pandemia mundial y las restricciones impuestas a la movilidad de las personas mayores, se evidencia la necesidad de conocer en profundidad la realidad emergente e implementar estrategias de movilidad segura y protegida en este grupo poblacional.

Adherimos a la visión del transporte como una cuestión pública y la movilidad como un derecho, que no puede ser entendida meramente como un servicio reglado por las leyes del mercado, principalmente en el nuevo escenario que acontece en la postpandemia. El Estado es el único actor con capacidad de regularlo, que puede intervenir en el mercado procurando el bienestar de la población. Debe adoptar un rol activo en el diseño y en la puesta en marcha de acciones concretas que faciliten la movilidad y apunten a metas a mediano y a largo plazo, superando los tiempos acotados de la propia gestión. La organización colectiva de la población sería un elemento facilitador para impulsar que se otorgue prioridad al tema en la agenda pública. De otro modo, resolver el traslado protegido y el cuidado de las personas mayores menos móviles recaen en la familia y en las redes sociales, históricamente las principales proveedoras de cuidados.

Finalmente, reafirmamos la importancia de planificar conjuntamente las políticas públicas, de generar la coordinación intersectorial y de diseñar las acciones con la participación activa de la población mayor. La intención es garantizar la movilidad, en especial, de los grupos poblacionales de menores recursos con el menor impacto posible en el ambiente, apuntando a asegurar el derecho a la movilidad, puente de acceso a otros derechos.

## **REFERENCIAS**

Agudelo, L. Sarmiento-Ordosgoitia, I. Mejía, A. y Córdoba, J. (2018) Los no viajeros y su participación en la ciudad. Un reflejo de las inequidades del transporte. Innovando para repensar el transporte urbano. Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Medellín: CLATPU, 763-773.

Alcántara, E. (2010) Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF. Recuperado el 21 de julio 2021 en: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>

Cataldi, M. (2019) ¿La movilidad de las personas mayores es sustentable? El caso de la Ciudad de Buenos Aires, Argentina. Revista Transporte y Territorio, 21, 212-223.

Cataldi, M. (2021) La movilidad de las personas mayores de 60 años en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: el transporte como medio para el ejercicio del derecho a la salud. Tesis Final del

---

Doctorado en Ciencias Sociales. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires. Argentina.

CELADE (2020) Vulnerabilidades sociodemográficas de las personas mayores frente al Covid-19. Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía. Recuperado el 21 de julio 2021 en: <https://www.cepal.org/es/enfoques/vulnerabilidades-sociodemograficas-personas-mayores-frente-al-covid-19>

Chaves, M. Segura, R. Speroni, M. y Cingolani, J. (2017). Interdependencias múltiples y asimetrías entre géneros en experiencias de movilidad cotidiana en el corredor sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 41-67.

Díaz, M. (1989). Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso. *Documents D'anàlisi geogràfica*, 14, 219-239.

Díaz, M. y Jiménez, F. (2007) Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género? *Terr@ Plural*, Ponta Grossa, 1, 91-101.

Dombriz, M. (2009) Urbanismo y Movilidad: dos caras de la misma moneda. *Ingeniería y Territorio*, 86, 4-9.

Gajardo, J. Navarrete, E. López, C. Rodríguez, J. Rojas, A. Troncoso, S. y Rojas, A. (2012) Percepciones de personas mayores sobre su desempeño en el uso de transporte público en Santiago de Chile. *Revista Chilena de Terapia Ocupacional*, 12, 88-102.

Gutiérrez, A. (2009) Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. En XV CLATPU, Buenos Aires. Recuperado el 21 de julio 2021 en: <http://www.lo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf>.

Gutiérrez, A. (2012) ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 2, 61-74.

Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2018) ¿Patrón de género? Un análisis comparado de la movilidad cotidiana en Ciudades Argentinas. Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Medellín: ALATPU. Recuperado el 21 de julio 2021 en: <http://www.camilonemo.com/assets/images/research/dataVisualization/plataformaGestionTransito/LibroCLATPU2018.pdf>

Herce, M. (2009) Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona, Reverté, Barcelona.

Huenchuan, S. (2020) COVID-19: Recomendaciones generales para la atención a personas mayores desde una perspectiva de derechos humanos (LC/MEX/TS.2020/6/Rev.1), Ciudad de México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020. Recuperado el 21 de julio 2021 en: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45316/4/S2000271\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45316/4/S2000271_es.pdf)

Jaimurzina, A. Muñoz, C. y Pérez, G. (2017) Género y Transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. CEPAL, Santiago.

Jiménez, R. Mendoza, C. y Rodríguez, A. (2020) Introducción a la Metodología Cualitativa para el Estudio de la Vejez y el Envejecimiento. Universidad Autónoma de Tlaxcala, México.

Jirón, P. (2007) Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana de Santiago de Chile. Revista Venezolana de Estudios de la Mujer, 12, 173-197.

Jirón, P. (2017) Planificación urbana y del transporte a partir de las relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En Rico M. y Segovia. O. (Eds.), ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. CEPAL, Santiago. Recuperado el 21 de julio 2021 en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-aportes-politicas-urbanas-igualdad>

Jirón, P. y Mansilla, P. (2013) Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. Revista de Geografía de Norte Grande. 56, 53-74.

Jirón, P. y Zunino, D. (2017) Movilidad urbana y género. Experiencias latinoamericanas. Dossier. Revista Transporte y Territorio, 16, 1-8.

Manes, R. Carballo, B. Cejas, R. Machado, E. Prins, S. Savino, D. y Wood, S. (2016) Vejececes desiguales. Un análisis desde el enfoque de derechos de las personas mayores. Revista Margen, 83, 1-13.

Martínez, S. Régoli, S. y Romano, J. (2016) Importancia del transporte público en el acceso a la salud. El caso de la maternidad del Hospital Iturraspe en la ciudad de Santa Fé. Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad, 21, 57-76.

Naciones Unidas (2019) World Population Ageing 2019. Recuperado el 21 de julio 2021 en: <https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WorldPopulationAgeing2019-10KeyMessages.pdf>

Montezuma, R. (2003) Ciudad y transporte. La movilidad urbana. En La ciudad inclusiva. Cuadernos de la CEPAL, 88. CEPAL, Santiago.

Olivera, A. (2006) Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. Treballs de la Societat Catalana de Geografia, 61-62, 326-343.

OEA (2015) Convención Interamericana sobre la protección de derechos humanos de las personas mayores. Organización de los Estados Americanos. Recuperado el 21 de julio 2021 en: [http://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados\\_multilaterales\\_interamericanos\\_A-70\\_derechos\\_humanos\\_personas\\_mayores.asp](http://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados_multilaterales_interamericanos_A-70_derechos_humanos_personas_mayores.asp)

---

Osorio, P. Torrejón, M. y Vogel, N. (2008) Aproximación a un concepto de calidad de vida en la vejez. Escuchando a las personas mayores. *Revista de Psicología*, 17, 101-108.

Pantelides, E. (2005) Acceso de los adultos mayores del Área Metropolitana de Buenos Aires a los servicios de atención de salud. Presentado en las VI Jornadas argentinas de estudios de población. Recuperado el 21 de julio 2021 en: [https://www.researchgate.net/publication/228926966\\_Acceso\\_de\\_los\\_adultos\\_mayores\\_del\\_Area\\_a\\_Metropolitana\\_de\\_Buenos\\_Aires\\_a\\_los\\_servicios\\_de\\_atencion\\_de\\_salud](https://www.researchgate.net/publication/228926966_Acceso_de_los_adultos_mayores_del_Area_a_Metropolitana_de_Buenos_Aires_a_los_servicios_de_atencion_de_salud)

Rico, N. y Segovia, O. (2017) ¿Quién cuida en la Ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. CEPAL, Santiago.

Riquelme, H. Lazo, A. y Solsona, D. (2020) Apuntes para comprender las prácticas de movilidad de personas mayores en la Ciudad contemporánea. Capítulo 9 (247-271). Nuevas miradas en Psicología del Curso Vital. RIL Editores. Universidad Autónoma de Chile. Recuperado el 21 de julio 2021 en: [https://www.academia.edu/44234770/Apuntes\\_para\\_comprender\\_las\\_experiencias\\_y\\_pr%C3%A1cticas\\_de\\_movilidad\\_de\\_las\\_personas\\_mayores\\_en\\_la\\_ciudad\\_contempor%C3%A1nea](https://www.academia.edu/44234770/Apuntes_para_comprender_las_experiencias_y_pr%C3%A1cticas_de_movilidad_de_las_personas_mayores_en_la_ciudad_contempor%C3%A1nea)

Tobío, C. (1995) Estructura urbana, movilidad y género en la Ciudad moderna. Conferencia presentada en la Escuela de verano Jaime Vera. Universidad Carlos III de Madrid.

Vasconcellos, E. (2015) Transporte Urbano y Movilidad. Reflexiones y propuestas para países en desarrollo. Universidad Nacional de San Martín, Argentina.

Zucchini, E. (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, Universidad Politécnica de Madrid, España.