

¿Cómo viajan las mujeres y hombres mayores? Envejecimiento, género y movilidad



Mariana Cataldi* (UNPAZ/UBA/Universidad Maimónides)

Resumen

El trabajo propone reflexionar sobre la relevancia de la movilidad de los adultos y adultas mayores como medio de acceso a otros derechos. Forma parte de una investigación doctoral de la Universidad de Buenos Aires, que estudia los patrones de viaje en el envejecimiento desde un abordaje cualitativo. Apunta a conocer los hábitos de personas mayores para movilizarse y problematizar acerca del acceso a derechos a partir de las posibilidades de traslado.

Analiza las formas de viaje durante el proceso de envejecimiento, desde el paradigma de la movilidad y la perspectiva de género, para el logro de determinado fin, la satisfacción de una necesidad o deseo.

Se desarrollan conceptos básicos orientadores sobre el proceso de envejecimiento, las diferencias por género en esta etapa de la vida y el nuevo paradigma de la movilidad orientado a las formas particulares de producción de este grupo etario. Finalmente, se analiza crítica-

* Licenciada en Trabajo Social. Magister en Investigación Social. Doctoranda en la Universidad de Buenos Aires (Doctorado en Ciencias Sociales).

mente, desde esta perspectiva, la producción académica hallada respecto del tema en cuestión y se delimitan algunos lineamientos a considerar para el estudio de la movilidad en las mujeres y hombres de mayor edad.

Palabras claves: envejecimiento, género, movilidad

Desarrollo

Este artículo se propone analizar y reflexionar sobre las formas de movilidad e inmovilidad en el envejecimiento desde una perspectiva de género. Constituye un avance de tesis del Doctorado en Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires,¹ basado en la construcción del escenario teórico-metodológico. Fue elaborado a partir de la técnica de recopilación bibliográfica de la producción académica referida al tema y su posterior análisis.

El envejecimiento poblacional es un fenómeno mundial. Como consecuencia de varios factores, entre ellos el avance científico y las políticas sociales inclusivas, se registra un aumento significativo en la expectativa de vida. En Argentina se mantiene esta tendencia: de acuerdo a los datos aportados por el último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas realizado en el año 2010, el 14,3% de lxs habitantes son mayores de 60 años. En general, se observa que las mujeres viven más tiempo que los hombres.

Los porcentajes varían localmente y la mayor concentración de la población de más edad se ubica en los grandes espacios urbanos: en la Ciudad de Buenos Aires, el 16%. Dentro de ella, los barrios más añosos son Recoleta y Belgrano, entre el 24 % y el 25,8%. El menor porcentaje de mayores reside en los barrios de la zona sur, Villa Lugano, Villa Soldati y Barracas: del 10,8% al 14,7%.

En el conurbano, las cifras disminuyen: en José C. Paz, el 6,8%; en Moreno, el 6,2%; en Malvinas Argentinas, el 7,8%; en San Miguel, el 8,8% (INDEC). A pesar de estas diferencias locales, Argentina se incluye dentro de los países con envejecimiento avanzado, uno de los más elevados en la región.

En este marco, emergen nuevos desafíos a afrontar: dos generaciones envejeciendo juntas, nuevas necesidades de cuidados por enfermedades crónicas y discapacidad, incremento de la población jubilada y pensionada, reformas en los sistemas de seguridad social y nuevas necesidades de movilidad.

Las cuestiones referidas a la movilidad de personas mayores fueron incorporadas en la Ley N° 27360, que en el año 2017 aprueba la Convención Interamericana sobre Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores. En la misma se enuncia el derecho a la movilidad personal y se proponen

¹ El título probable de la tesis es “Movilidad cotidiana de personas mayores de 60 años residentes en la Ciudad de Buenos Aires: el transporte como medio para la efectivización del derecho a la salud”. El trabajo de investigación se encuentra en la etapa de elaboración del plan de tesis definitivo, de modo que se están reelaborando los objetivos de investigación. Asimismo, la perspectiva metodológica que adoptará será la cualitativa.

algunas medidas pertinentes: propiciar el acceso a servicios de transporte público con tarifas preferenciales o gratuitos, asientos reservados para las personas mayores, entre otras.

Se considera que las necesidades de movilidad de las personas mayores deben ser tenidas en cuenta al momento de diseñar políticas de transporte, ya que los obstáculos que se presentan muchas veces dificultan la realización de los traslados y, en consecuencia, impiden o dificultan la efectivización de sus derechos.

Varios autores coinciden al considerar que la movilidad incide en el bienestar y calidad de vida en la vejez (Alsnih y Hensher, 2003; Su y Bell, 2009; Raeside et al, 2012).

También destacan sus beneficios: acceso a lugares, facilitar el contacto con otras personas, mantenimiento de las redes sociales, independencia, beneficios psicológicos (Alsnih y Hensher, 2003).

En la Encuesta Nacional de Calidad de Vida en la Vejez, realizada en nuestro país en el año 2012, se indica que a medida que se avanza en edad, las mujeres mayores tienden a recluirse en su casa, sus salidas son menos habituales que las de los hombres. Las actividades fuera del hogar se reducen a mayor edad. El 2,2% informa que no utiliza el cajero automático por no poder trasladarse.

El presente trabajo parte de la inquietud por conocer las formas de movilidad en personas mayores, responder al cómo, al para qué y al por qué viajan. Se organiza en cuatro ejes temáticos: el proceso de envejecimiento; la perspectiva de género; transporte y movilidad y, finalmente, se aborda y problematiza la producción académica que articula dichos conceptos.

El proceso de envejecimiento

La vejez ha sido definida, desde la perspectiva demográfica, a partir del inicio de una edad cronológica determinada: los 60 o 65 años. Consideramos que resulta inapropiada esta asociación, dado que el envejecimiento es un proceso singular y universal que se atraviesa a lo largo del curso de la vida. Es singular porque cada uno adopta su propia forma de envejecer, con relación a su individualidad y al contexto social en que se encuentra inserto. Es universal porque todos estamos envejeciendo siempre. Desde los enfoques gerontológicos se considera que la edad y el género constituyen categorías analíticas transversales y que la edad cronológica en sí misma no aporta una categoría válida de análisis: “Más de una evidencia existe en el sentido de que no hay nada más alejado de una certeza que la homologación de los sujetos de acuerdo a sus edades cronológicas” (Ríos Segovia, 2009: 21).

Como se ha mencionado anteriormente, en Argentina, como en muchos países del mundo, se ha incrementado el porcentaje de población mayor y las tendencias indican que aumentará aún más en los próximos años. Se vive más tiempo y las que más tiempo viven son las mujeres, por lo cual en la literatura reciente se han comenzado a desarrollar aspectos relacionados con la feminización del envejecimiento. En Latinoamérica se mantiene la tendencia a una mayor longevidad femenina, concentrándose principalmente en las zonas urbanas (CEPAL, 2004).

Hechas estas consideraciones preliminares, cabe enunciar uno de los ejes principales de este trabajo: hombres y mujeres envejecen de manera diferencial y, por tanto, adoptan distintas prácticas en su vida cotidiana. Conocer las necesidades particulares de movilidad puede contribuir al adecuado diseño y ejecución de políticas y programas de transporte dirigidos a este grupo de población.

Las formas de envejecer se hallan estrechamente ligadas a las representaciones sociales dominantes. Las mismas orientan y muchas veces determinan las conductas socialmente aceptadas para el hombre anciano y la mujer anciana. Los mitos y estereotipos negativos inciden considerablemente sobre este proceso, ya que a modo de profecía autocumplida generan en los viejos conductas acordes a las que de ellos se espera. Las representaciones predominantes asocian el envejecimiento a la enfermedad y deterioro: “una mirada rápida a las distintas sociedades nos muestra que la idea de la vejez ha caminado por sendas en las que convivía con sentidos peyorativos y devaluativos. Así, la edad aparece como fuente de descalificación” (Castaño y Martínez Benlloch, 1990: 160).

Las formas diferenciales de envejecer se vinculan con diversas dimensiones. Una de ellas es el estado de salud de las personas. Los viejos más jóvenes, pueden conservar su autonomía, independencia y autovalimiento, pero a medida que se avanza en la edad aparece el deterioro, lo que restringe las capacidades de movilidad de las personas y las limita a los espacios más próximos:

a medida que se avanza en el tiempo, las prácticas y movilidades de las personas de edad se focalizan fundamentalmente en los alrededores de la vivienda [...] problemas de salud colocan al adulto mayor en situación de pérdida de autonomía, limitando así sus desplazamientos y por lo tanto cambiando o reduciendo sus prácticas cotidianas” (Quiroga, 2015: 51).

Como estrategia de afrontamiento, la persona mayor evita viajar, lo que se ha categorizado como “no viajes” (Gutiérrez, 2017: 49), que hace referencia a los traslados no realizados. Sobre ello se afirma:

Es importante contemplar los viajes que no se hacen y las motivaciones del porqué no se hacen, por ejemplo la literatura científica muestra cómo muchas mujeres dejan de hacer viajes simplemente por imposibilidad física de llegar a los sitios en el tiempo de que disponen y con los medios de transporte a que tienen acceso (Zucchini, 2015: 188).

Frecuentemente la persona mayor con limitaciones en la movilidad delega en otra persona la actividad que debía realizar, siempre que no requiera de su propia presencia. Para ello es necesario que cuente con algún tipo de red de apoyo: familiares, amigos o vecinos a quienes pueda encomendar las tareas, como por ejemplo cobrar su jubilación mediante la gestión de un poder o uso de tarjeta bancaria, solicitar un turno médico o realizar compras. Pero no siempre es posible evitar el viaje: muchas mujeres mayores

tienen a su cargo el cuidado de nietos o personas de la familia que se encuentran enfermas, deben retirar a los niños de la escuela o llevarlos al médico. En estos casos, el traslado se torna imposible de eludir.

Por otra parte, las nuevas perspectivas en gerontología remiten a la necesidad de considerar la cuestión de la movilidad y el acceso. La inclusión social es uno de los ejes principales orientadores de la intervención, destacando la importancia de promover la integración de las personas mayores en el espacio público.

El “envejecimiento activo”, paradigma propuesto por la Organización Mundial de la Salud en 1999, impulsa la participación activa de las personas mayores en la sociedad. Para lograrlo, la movilidad emerge con un rol fundamental. Sin opciones de movilidad accesible disminuyen las posibilidades de participación de la población de más edad.

En los últimos años se ha revalorizado y promovido el “envejecer en casa”, destacando los múltiples beneficios de transitar los últimos años de la vida en el espacio habitual: la propia casa, el propio barrio, con los mismos vecinos. Esta iniciativa requiere de la previa resolución de las necesidades de movilidad en la vida cotidiana o de la implementación de servicios a domicilio que garanticen el acceso a sus derechos.

La perspectiva de género

La perspectiva de género incorpora la mirada sobre lo considerado masculino y femenino en una sociedad: es una construcción social no determinada por la dimensión biológica que implica una relación de poder desigual. Permite comprender las desigualdades derivadas de dicha desigualdad que se manifiestan en múltiples espacios de la vida social.

Con el surgimiento y consolidación de los movimientos feministas, se incorpora el concepto de género, que ha sido profundamente debatido y resignificado. Pone en cuestión los mandatos asignados por el rol de género y la discriminación que produce.

Los estereotipos de género están presentes durante el envejecer y se vinculan tanto con los mandatos sociales como con los prejuicios existentes sobre las personas mayores.

De la mujer mayor se suele esperar que priorice el rol familiar de abuela y cuidadora en el espacio privado del hogar, predominando una imagen asexuada, pasiva y sometida. Pero muchas abuelas se enamoran, estudian carreras universitarias, realizan actividad física, emprenden nuevos proyectos y viajan.

Otras mujeres mayores ven obstaculizadas sus posibilidades de integración social por su situación de desamparo. Desde un enfoque de vulnerabilidad se señala la fragilidad a la que se hallan expuestas las mayores envejecientes y que obstaculizan el mantenimiento de la vitalidad:

las vidas de esas mujeres adultas transcurren muchas veces en soledad, alejadas de redes sociales que las contengan, con la debilidad que caracteriza a la salud de los mayores, escenario no demasiado alentador para muchas de ellas, lo que viene a configurar una situación de vulnerabilidad en la cual terminan sus vidas (Tisnés y Salazar Acosta, 2016: 232).

El hombre mayor afronta dificultades particulares, ya que en el envejecimiento resulta más difícil responder al estereotipo masculino: “La masculinidad hegemónica se asocia con rasgos de competitividad; poder físico, sexual y económico; desapego emocional; coraje y dominación, capacidad de protección y autonomía” (Iacub, 2014: 43). Este autor menciona la disrupción que se produce entre los relatos hegemónicos masculinos y la posibilidad de continuidad en la vejez. Durante el envejecimiento, se atraviesa un proceso de desempoderamiento progresivo, en parte iniciado a partir de la jubilación, que afecta considerablemente la autoestima de las personas mayores, especialmente en los hombres, quienes históricamente han asumido el rol de proveedores familiares.

Como se ha señalado, las trayectorias de mujeres y hombres sobre su proceso de envejecimiento y formas de movilidad son diferenciales. Esta movilidad se concreta en el espacio público y dicho espacio también debe ser interpretado desde esta perspectiva:

El espacio público y la calle han sido esferas asignadas históricamente, desde la cultura occidental, a la acción y la ocupación masculina [...] Las relaciones de género en los espacios públicos hacen de este un espacio marcado históricamente por mecanismos de exclusión de la mujer (García, 2002: 14).

En el envejecimiento femenino, se produce una doble discriminación, por el hecho de ser mujer y ser vieja.

Incorporar la perspectiva de género permite conocer los distintos escenarios y diseñar políticas de transporte teniendo en cuenta las múltiples necesidades de la población: “las necesidades de movilidad difieren entre hombres y mujeres debido a sus diferentes roles socioeconómicos asignados estructuralmente y responsabilidades que inciden en sus patrones de uso, acceso y necesidades de transporte” (Jaimurzina et al, 2017: 7).

Transporte, movilidad e inmovilidad

La movilidad como enfoque social considera las necesidades y deseos de desplazamiento de los sujetos, se propone estudiar las prácticas de viaje (Gutiérrez, 2009). Es un concepto más amplio que el de transporte, ya que focaliza en las personas y en la movilidad, incluso incorporando al viaje, el estudio del previaje y el posviaje. Analiza la movilidad y no movilidad, es decir, los viajes realizados y no realizados. El transporte representa el medio por el cual se concreta la movilidad. Señala Jirón: “El enfoque de la movilidad intenta comprender tanto el movimiento como las experiencias y los significados que emergen de la misma” (Jirón y Zunino Singh, 2017: 405). La movilidad no se reduce a una mediación entre dos lugares, el origen y el destino, sino que articula una necesidad o deseo con su satisfacción. La movilidad urbana es definida como

una performance en el territorio, una práctica social de uso de modos de transporte que conjuga necesidades de desplazamiento y capacidades de satisfacerlas [...] La movilidad es una performance en el espacio y también una capacidad que garantiza el derecho a la ciudad (Gutiérrez, 2005: 9).

La movilidad es necesaria e inevitable. En su vida cotidiana, las personas mayores se movilizan por diversos motivos: concurrir a una consulta médica, cobrar su jubilación, participar en un taller universitario, visitar familiares o cuidar a sus nietos. Mediante ella, se hacen efectivos sus derechos: a la salud, a la educación, a la cultura, a la recreación, a la participación e integración comunitaria, al trabajo, a la seguridad social, entre otros. El transporte es vital para facilitar la inclusión social de las personas mayores y para que puedan mantener una buena calidad de vida (Raeside et al, 2012).

Desde esta perspectiva, los traslados adquieren una importancia relevante, dado que su inaccesibilidad puede obstaculizar el acceso a derechos. Las limitaciones en la capacidad de movilidad son consideradas una forma de discriminación (Zucchini, 2015). Contrariamente, las posibilidades de movilidad facilitan la inclusión social y el acceso a servicios. Movilizarse es mucho más que trasladarse de un lugar a otro, es un medio para acceder a un derecho. Como señalan Avellaneda y Lazo: “los medios de transporte dejan de ser meros instrumentos para desplazarse para adquirir una función social más allá del propio desplazamiento” (2011: 48).

Esta movilización puede realizarse de distintas formas: a pie o en bicicleta –transporte no motorizado–, en automóvil, motocicleta o ciclomotor –transporte motorizado privado– o en colectivo, subte, tren, combis, taxis o remises –transporte público de pasajeros (Dmuchowsky y Velázquez, 2017: 34). En el caso de las personas mayores puede enunciarse una cuarta categoría: los traslados programados. Dichos traslados son los cubiertos por su obra social para realizar tratamientos específicos, como hemodiálisis, rehabilitación u otros especiales. En nuestro país, las personas mayores afiliadas a PAMI pueden recurrir al servicio de traslados especiales programados, que comprende ambulancias o vehículos provistos por la obra social. Son los traslados individuales de afiliadxs que no están motivados por una emergencia médica, programados con anticipación, en el medio que se determine en cada ocasión, previa gestión y autorización de acuerdo a la normativa vigente. La existencia de este tipo de servicio debe analizarse en función de su efectiva accesibilidad y disponibilidad.

La realización del viaje corresponde a una determinada búsqueda de actividades y en las personas mayores muchas veces aparecen en forma encadenada. Se trata de un conjunto de viajes consecutivos que responden a varias finalidades (Su y Bell, 2009).

Los hábitos de uso del transporte de hombres y mujeres son diferenciales. Por otra parte, a partir de la jubilación, se abandona la forma de movilidad lineal “de casa al trabajo y del trabajo a casa” (Chaves et al, 2017: 51), y se incorporan nuevas modalidades de desplazamiento, acordes a la nueva vida cotidiana que emerge con la finalización de la actividad laboral remunerada.

Estas formas diversas de movilidad se definen por la interrelación de los siguientes factores: individuales, sociodemográficos, lugar de residencia, medios de transporte y localización de los recursos (Demoraes et al, 2016).

Entre los factores individuales, se incluyen la edad avanzada, el género, el grado de autonomía o dependencia para los desplazamientos. En México, se analizaron las prácticas de personas mayores de diferentes grupos socioeconómicos para estudiar la relación entre el envejecimiento y la vida urbana partiendo del eje de la segregación socioespacial. En sus conclusiones refieren:

el estado de salud del adulto mayor determina sus condiciones de movilidad y autonomía para hacer uso de los servicios que ofrece la ciudad. Por otro lado, la infraestructura urbana no siempre favorece el desplazamiento de los grupos con movilidad reducida (Zamorano et al, 2012: 100).

Destacan que el papel de las redes sociales y familia atenúa las barreras en la accesibilidad. En este caso, lxs ancianxs cuentan con personas cercanas que los acompañan a los distintos destinos que necesiten, transportándolxs en sus automóviles o brindando otros tipos de apoyo.

Respecto de los factores sociodemográficos, se consideran la conformación del grupo familiar, el apoyo que se puede brindar a la persona mayor, y el nivel económico, como medio de acceso a formas más accesibles de traslado, automóvil propio, remis o taxi. El nivel económico es determinante ya que facilita u obstaculiza la movilidad como medio de acceso a derechos:

En los casos en los que el adulto mayor o su familia tienen capacidad económica suficiente, las necesidades que surgen son preferentemente resueltas en la oferta privada. Sin embargo, una gran parte de la población adulta mayor ve limitada esa capacidad y por lo tanto, ve restringido y de difícil acceso a la prevención, a los sistemas de salud, medicamentos o tratamientos (Tisnés y Salazar Acosta, 2016: 220).

La carencia de recursos impacta directamente en la inaccesibilidad a los derechos: “los sectores excluidos son los que presentan las peores condiciones de movilidad y consecuentemente las peores posibilidades de acceso a las oportunidades y los derechos propios de la vida en la ciudad” (Apaolaza, 2012: 5). Esta situación puede derivar en una movilidad de tipo precaria, en el uso de servicios no habilitados, con los riesgos derivados que conlleva. La movilidad restringida es considerada un factor constitutivo de la exclusión social (Uteng, 2009).

Otro factor a tener en cuenta es el lugar de residencia, ya que habitar en una gran ciudad o en un pequeño poblado suburbano incide directamente en las posibilidades reales de movilidad. Para quienes residen en zonas alejadas de las grandes ciudades, el traslado se torna imprescindible al momento de acceder a determinados servicios, como la atención de su salud si no existen recursos locales, o en el

caso de que necesiten un servicio de mayor complejidad. También es necesario considerar las condiciones del clima y las características físicas del terreno. Tal es el caso de las ciudades con muy bajas temperaturas en invierno o los desniveles que dificultan el desplazamiento a pie.

Los medios de transporte existentes en la zona de residencia, la cercanía a las paradas, la frecuencia en los servicios, la calidad de los servicios, las barreras en el acceso, son cuestiones a considerar que estiman la accesibilidad. Algunos obstáculos identificados en los espacios y en los medios, que afectan no solo a las personas mayores, son “las calles en mal estado, la falta de veredas, los anegamientos, las ciclovías sobre espacios peatonales, los pasillos muy angostos en los autobuses públicos, las estaciones de metro sin escaleras mecánicas o ascensores” (Jirón, 2017: 420). En este último caso, cabe mencionar un hecho bastante frecuente: cuando las estaciones de subterráneo o tren cuentan con escaleras mecánicas y ascensores, pero por desperfectos técnicos y falta de reparación no se pueden utilizar por extensos períodos de tiempo.

La localización de los recursos, como obra social, bancos, centros culturales o recreativos, es otra cuestión a considerar. Las mujeres y hombres mayores necesitan trasladarse para cobrar su jubilación, concurrir a una consulta médica o realizar gestiones. La distancia geográfica de dichos recursos puede facilitar u obstaculizar su acceso. De existir servicios de proximidad o servicios a domicilio, se facilita la posibilidad de acceso, ya que la necesidad es cubierta de manera alternativa.

La interrelación de los factores enunciados deviene en múltiples formas particulares de movilidad. Como señala Jirón (2017), no podemos hablar de un sujeto universal dada la heterogeneidad de la experiencia de la movilidad.

Para las personas que presentan dificultades en la movilidad, las opciones se limitan al transporte motorizado, como remis o taxi, que tiene un costo mayor, a veces imposible de afrontar con un haber previsional insuficiente para cubrir la canasta básica.

Al aumentar la discapacidad y dependencia, se reduce notablemente la movilidad. La gestión y cobertura del traslado programado cubierto por la obra social muchas veces resulta engorrosa y se autoriza solamente en casos específicos muy complejos. Ante estas u otras dificultades, muchas personas mayores desestiman viajar, lo que se ha denominado “inmovilidad”.

Cabe reiterar que abordar el estudio de la movilidad de mujeres y hombres mayores desde esta perspectiva resulta indispensable para comprenderla desde un abordaje multidimensional: “La literatura científica sobre género, urbanismo y transporte de las últimas tres décadas ha mostrado que hombres y mujeres hacen un uso significativamente distinto de los sistemas de transporte” (Zucchini, 2015: 88).

El transporte público ha sido diseñado, desde el urbanismo, principalmente para garantizar la producción, dirigido a un ciudadano joven, hombre y trabajador. Diversos estudios señalan que los principales usuarios de este servicio adquieren dicho perfil, favoreciendo principalmente las pautas masculinas de traslado (Llopis Orrego y Pino Espejo, 2014).

En un contexto neoliberal, las políticas de transporte priorizan las necesidades de movilidad de los trabajadores remunerados, sin considerar las de otros ciudadanos –personas mayores y/o personas con discapacidad–. Esta situación no se presenta exclusivamente en este país: “Los servicios de transporte en los países de toda la región de América Latina y el Caribe reproducen las desigualdades socioeconómicas y de género que caracterizan a la región” (Jaimurzina et al, 2017: 5).

Por otra parte, las tareas reproductivas, como el cuidado de los niños, de las personas enfermas y del hogar, han sido asignadas a las mujeres, relegándolas al espacio privado y desestimando sus posibilidades de habitar y transitar el espacio público (Buckingham, 2011). Como se ha mencionado con anterioridad, en el caso de las mujeres mayores, es frecuente que asuman tareas de cuidado de niños y niñas mientras los padres de estos últimos trabajan. Recientemente, se acuñó el término “movilidad del cuidado” para hacer referencia a este tipo de desplazamientos, los realizados diariamente para desempeñar tareas de cuidado no remunerado. Incluye tanto a personas proveedoras de cuidados como a las que requieren ser cuidadas.

Señalan Hernández y Rebón (2017) que “sería ingenuo pensar que la movilidad llega a todos los estratos sociales por igual”, ya que no depende de la elección personal, hay personas que tienen más posibilidades de trasladarse que otras.

Los hogares de ingresos más bajos presentan dificultades superiores en la movilidad de sus integrantes (Raeside et al, 2012). En este sentido, resulta interesante el concepto de “viajes reprimidos” como objeto de estudio, utilizado para conocer si las personas mayores saldrían más o harían más actividades en caso de contar con mejores servicios o mayores opciones de acceso a la movilidad (Su y Bell, 2009).

Producción académica: envejecimiento, género y movilidad

El interés por comprender cómo, por qué y para qué viajan las personas ha generado un incremento significativo de la producción sobre el tema. Como señalan Gutiérrez y Blanco:

En los últimos tiempos se han desarrollado numerosos estudios dirigidos a conocer las movilidades, en plural, que responden al conjunto de necesidades y que responden a conjuntos amplios de sujetos, de allí el interés en reconstruir las condiciones de movilidad de distintos grupos y sectores sociales: abordajes desde el género, las discapacidades, los grupos etarios, etc. (2016 :132)

Tal como se ha venido desarrollando, sostenemos que el estudio de la movilidad durante el envejecer requiere de la incorporación de la perspectiva de género de manera transversal. Esta visión pone en debate el derecho a la ciudad y las posibilidades reales de inclusión social con igualdad de género. Cuestiona la omisión del género al pensar lo urbano, entendiéndolo como una expresión más de desigualdad, y reafirma la necesidad de incorporar este enfoque en la planificación urbana (Rico y Segovia, 2017).

Entre los estudios que incorporan la perspectiva de género respecto del acceso al transporte en personas mayores, se hallaron publicaciones en Europa, América del Norte y Latinoamérica. Los distintos escenarios y estilos de vida dan cuenta de formas particulares de movilidad y experiencias novedosas difíciles de replicar. Tal es el caso de los servicios de transporte especializados para personas mayores implementado en Londres (Su y Bell, 2009). Más adelante se desarrollarán los alcances de esta experiencia.

La literatura europea establece una prevalencia del uso del automóvil propio hasta edades más tardías. La producción latinoamericana sobre género y movilidad analiza predominantemente otros ejes temáticos: el acceso en poblaciones vulnerables y la incidencia de las condiciones socioeconómicas como facilitadoras u obstaculizadoras de la movilidad en las personas mayores. A continuación se analizarán brevemente algunos de los estudios hallados.

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

En Escocia, un estudio arroja que las mujeres mayores de 70 años caminan o viajan como pasajeras en automóvil, en tercer lugar lo hacen como conductoras. Se ha registrado un alza en las licencias de conducir otorgadas a mujeres, pero los hombres siguen liderando, superando el 70% en mayores de 70 años (Raeside et al, 2012). En este país, los mayores de 60 años viajan gratis en autobús, pero no representa el tipo de servicio más utilizado. Se indagó sobre los motivos del escaso uso. Las personas entrevistadas consideran que los autobuses en Escocia son limpios, frecuentes, seguros, cómodos y baratos, pero tanto hombres como mujeres afirman no necesitar utilizarlos por contar con automóvil propio. Además, el 31% de las mujeres y el 20% de los hombres refieren que no los utilizan por sus problemas de salud. Las personas mayores de menores ingresos, que residen en zonas más desfavorecidas, tienen menos acceso al automóvil propio.

En EEUU, las personas mayores prefieren el uso del automóvil, siendo significativamente menor la elección del transporte público y el no motorizado –caminata– (Alsnih y Hensher, 2003). Entre los problemas identificados por el uso intenso del vehículo privado, se mencionan la contaminación ambiental y el congestionamiento del tránsito. Señalan que hay más conductores mayores y altamente dependientes del automóvil. Estos autores proponen desarrollar políticas tendientes a proporcionar alternativas de transporte, como el comunitario especializado.

En Londres se halló un estudio sobre comportamientos de viaje de las personas mayores. Al tener más tiempo disponible, priorizan en sus elecciones las tarifas y no los tiempos de viaje. El taxi es utilizado en forma predominante por mayores de 75 años de edad. Concluyen que una mayor densidad de paradas de autobús cercanas a los hogares podría incrementar su uso (Su y Bell, 2009). Las personas mayores en esta ciudad pueden optar por transportes especializados que complementan los servicios públicos tradicionales; es el caso de los servicios puerta a puerta, como el denominado *London Dial-*

a-ride. Se trata de un servicio dirigido a personas con discapacidad o personas mayores que atraviesen problemas de salud que dificultan la movilidad. Es un minibús sin cargo para personas registradas que acrediten fehacientemente su estado y al que acceden a través de sencillas reservas telefónicas. Incluso se pueden realizar reservas regulares, si es necesario reiterar los viajes semanalmente. Otra opción disponible en esta ciudad es el *ScootAbility*, pequeño vehículo eléctrico de uso individual para personas con limitaciones en la movilidad.

En España, se hallaron varios trabajos que abordan la cuestión. Un estudio realizado incorpora el término “cautivo” para nombrar a los usuarios que dependen únicamente del transporte público para desplazarse y afirma que la mayor parte de las mujeres se encuentran en esta situación. En las familias que cuentan con un solo vehículo, en general este es usado por el hombre. Destaca la importancia de incorporar esta perspectiva:

Realizar estudios con enfoque de género implica incluir algo más que el sexo en los cuestionarios de los estudios de movilidad, no se trata de realizar un análisis diferencial entre mujeres y hombres sino de profundizar en el análisis de necesidades a través de una metodología cualitativa que permita el acercamiento a la realidad social de ambos. [...] Es necesario acercarse al transporte público con perspectiva de género desde el ámbito de la investigación utilizando las herramientas idóneas y los medios necesarios para poder estudiar las necesidades reales de desplazamiento de las mujeres como principales usuarias del transporte público (Llopis Orrego y Pino Espejo, 2014: 953-954).

En el mismo país, otro estudio realizado en la ciudad de Alcalá, articula la frecuencia en los viajes con la edad y el género:

En línea con los resultados de otros muchos estudios, la edad resulta ser una variable muy influyente en la frecuencia de los desplazamientos, la cual disminuye progresivamente con el número de años, hasta llegar a la alta proporción de mujeres mayores que apenas salen de su barrio (Díaz Muñoz, 1989).

Define a las mujeres ancianas de más bajo estatus como “grupo desventajado”, que presenta una movilidad más reducida. Cuando lo hacen, utilizan autobús y los motivos corresponden mayoritariamente al tradicional rol femenino de mantener la unidad familiar. La misma autora, en otra publicación, halla entre sus encuestadas mayores de 65 años que el motivo principal del desplazamiento es realizar compras: 52,90%. (Díaz Muñoz y Jiménez Gigante, 2007)

Tobío C. analiza las pautas de movilidad de jubilados y jubiladas en España, hallando que la mayoría de los hombres se movilizan por motivos de ocio, siendo menor en las mujeres este tipo de traslado. Para ellas, el motivo principal es realizar compras: “las jubiladas dedican la mitad de sus recorridos diarios a la compra” (Tobío, 1995: 7). Dichas compras responden a las actividades reproductivas en el

espacio privado del hogar: es la mujer anciana quien continúa asumiendo su histórico rol de garantizar el aprovisionamiento familiar.

En un estudio realizado en Barcelona, publicado en Cataluña, se analiza la movilidad por edad y sexo. Respecto de los medios de la movilidad, la mayoría de los hombres con más de 65 años utilizan transporte no motorizado, caminata y bicicleta: el 68,9% de los encuestados. Solo el 10% utiliza transporte público y el 21,1% transporte privado: automóvil, moto u otros transportes privados. En el caso de las mujeres mayores de 65 años, aumenta levemente el tipo de transporte no motorizado y transporte público y disminuye el privado: el 70,2% de las encuestadas se moviliza mediante el transporte no motorizado y el 17,7% utiliza transporte público. En cuanto al transporte privado, solo el 12,1% lo utiliza. Los motivos de viaje también fueron analizados en esta encuesta, agrupando los datos por sexo y edad. En este caso, no se observan variaciones relevantes. En los hombres mayores de 65 años, el 1,2% se moviliza por motivos ocupacionales, el 53,1% por motivos personales y el 45,7% para regresar a su hogar. En cuanto a las mujeres mayores, el 1,8% se moviliza por motivos ocupacionales, el 53,8% por motivos personales y el 44,4% para volver a su casa. Dentro de los motivos personales se incluyen los siguientes: realizar compras, asistir al hospital, visitar familiares o amigos, acompañar a personas, hacer gestiones, por ocio, diversión y paseos.²

En Chile, un estudio que aborda las implicancias de género en la movilidad cotidiana, señala:

Relaciones desiguales como las de género, condiciones socioeconómicas o edad, generan experiencias diferenciadas, donde para algunos la experiencia de viajar se vuelve difícil y limitada. En el caso de las relaciones de género, que cruzan las diferencias de ingreso, las mujeres, cuyos roles se dividen entre el reproductivo y el productivo requieren realizar varias tareas al mismo tiempo y experimentan grandes dificultades en su desplazamiento (Jirón, 2017: 191).

En Argentina, hacia fines del año 2009 y principios del 2010, se implementó la Encuesta de Movilidad Domiciliaria en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Sus resultados se analizaron por grupos poblacionales, entre ellos los jubilados, diferenciando las prácticas de viaje de hombres y mujeres mayores. En general, esta población realiza bajos niveles de viajes. La mayoría prefiere moverse a pie, situación que predomina tanto en hombres como en mujeres mayores encuestados. Seguidamente, seleccionan el colectivo como primera opción. Respecto del modo, la principal diferencia aparece en el uso del automóvil como conductor: el 19% de los hombres lo seleccionan y solo el 3% de las mujeres. No se hallaron publicaciones posteriores a la encuesta mencionada.

En otro estudio focalizado en los servicios de colectivo, ferrocarril y subte, afirman que los usuarios de mayor edad representan solo el 12% de los viajes totales realizados. Respecto del colectivo y el subte, si bien observan que los principales usuarios de este medio son hombres, no cruzan datos relativos a

² Fuente: observatori.tm.cat/enquestesdemobilitat

sexo y edad. Solo el 2,1% de lxs viajantes de colectivo son mayores de 65 años. En el subterráneo la cifra es similar: menos del 2,5%; y en el ferrocarril solo el 2% es adultx mayor.

Un estudio reciente publicado por la CEPAL, señala que “la escasez de datos desagregados por género es particularmente notoria en el sector transporte, dado que no existe una recopilación regular y fiable de tal información en la mayoría de los países de América Latina” (Jaimurzina et al, 2017: 11). Tampoco se hallan datos diferenciados por edad. En los pocos casos registrados, las personas mayores se enuncian como agénéricas, como el caso del estudio sobre los usuarios de servicios de colectivo, ferrocarril y subte mencionado en el párrafo anterior. No se articulan datos correspondientes a movilidad, edad y género, que podrían aportar un conocimiento más amplio y ajustado sobre las necesidades reales de movilidad de hombres y mujeres mayores.

En personas de todas las edades se reconoce la tendencia a mantener el mayor tiempo posible el tipo de viaje que se está acostumbrado a realizar (Alsnih y Hensher, 2003). Las personas mayores, especialmente los hombres, adoptan este comportamiento. Mantienen la costumbre de conducir su automóvil hasta edades avanzadas, aun cuando sus habilidades y capacidades se hallan disminuidas para hacerlo. Las mujeres tienden a dejar de conducir voluntariamente y de manera prematura.

Conclusiones

A partir de la bibliografía analizada es posible establecer algunas regularidades sobre la movilidad de mujeres y hombres de mayor edad. También han surgido nuevos interrogantes por elucidar.

Al cambiar la vida cotidiana a partir de la jubilación, se producen modificaciones en los hábitos de movilidad. En general, disminuyen en cantidad. Los hombres mayores conservan la hegemonía del uso del automóvil cuando disponen de vehículo, símbolo histórico de progreso y poder. Esta pauta se mantiene en edades más tempranas. Las mujeres mayores utilizan más el transporte público. Con relación a los motivos de los traslados, en los hombres se observan más casos que tienen como objetivo el ocio y la recreación. En las mujeres, predominan las tareas reproductivas: realizar compras, visitar familiares, acompañar personas. Este tipo de viajes se concretan muchas veces de manera encadenada, en función de las actividades a realizar. Son las mujeres quienes realizan más cantidad de viajes diarios con distintas finalidades.

Quienes no disponen de un medio propio para movilizarse, como vehículo o ciclomotor, y no cuentan con medios para contratar un servicio de remis o taxi, se transforman en usuarios cautivos del transporte público. Este servicio no siempre cuenta con las condiciones óptimas de accesibilidad en las unidades y las condiciones de los viajes no garantizan las necesidades de los hombres y las mujeres mayores viajantes. Si bien las unidades cuentan con asientos reservados para personas con discapacidad y personas mayores, el uso también es prioritario para mujeres embarazadas y con niños pequeños. En momentos de intensa demanda, estos asientos resultan insuficientes. De esta manera, las dificultades para movilizarse pueden contribuir a los procesos de exclusión social.

De la elaboración del presente artículo han surgido muchas preguntas que convocan a continuar profundizando sobre esta temática: ¿Qué posibilidades reales de desplazamiento tienen hombres y mujeres mayores en nuestro país? ¿Qué posibilidades de desplazamiento tienen los ancianos que residen en barrios del conurbano? ¿Qué estrategias implementan para resolver sus necesidades y deseos ante condiciones adversas para el traslado? ¿Desestiman viajar por la presencia de obstáculos en el acceso? ¿Han modificado sus prácticas de viaje? ¿Qué actividades desean o necesitan realizar y desestiman por las dificultades para trasladarse? ¿Los obstáculos en la movilidad limitan la efectivización de sus derechos?

La cuestión de la movilidad e inmovilidad de adultos y adultas mayores es un tema complejo que se halla estrechamente ligado a las condiciones socioeconómicas y culturales. Por este motivo, resulta indispensable conocer las necesidades de movilidad de adultxs mayores situadas, en determinado contexto. El factor socioeconómico resulta determinante al momento de analizar la movilidad: en países desarrollados, se implementan alternativas de viaje accesibles a la población mayor cuando no es posible el uso del transporte público, estrategias de alto costo para regiones con menores recursos disponibles y, por tanto, imposibles de replicar.

En los últimos años, los estudios sobre movilidad han incorporado una nueva mirada, superando los análisis sobre los vehículos y sobre la frecuencia del transporte, considerando el conocimiento sobre la diversidad de sujetos que se movilizan y la concreción de la finalidad del viaje, es decir, el acceso a servicios. También se ha avanzado en la producción de herramientas metodológicas cuali-cuantitativas para el abordaje de la movilidad: encuestas de origen y destino, encuesta digital de interceptación, entrevistas de vida cotidiana y movilidad, historia de viaje, encuesta web de movilidad (Gutiérrez, 2017).

Como se ha desarrollado, los hombres y mujeres de mayor edad presentan necesidades específicas de desplazamiento que han sido poco estudiadas localmente. Las experiencias de otros países pueden contribuir a enriquecer el conocimiento sobre el tema y las estrategias alternativas de viaje introducidas, pero es indispensable realizar nuestro propio diagnóstico de situación para el lineamiento de políticas factibles de implementar basadas en nuestra propia realidad local.

Las políticas de transporte deberían considerar a lxs múltiples usuarixs: niños, niñas, jóvenes, mujeres y hombres, adultos y adultas mayores, personas con discapacidad, y no solo contemplar las necesidades de viaje de los trabajadores. Sin una política inclusiva de transporte se ve obstaculizado el acceso a servicios de salud, educativos y recreativos, por lo cual es indispensable para garantizar el acceso a derechos. En este sentido, la reciente ratificación de la Convención Interamericana de Derechos Humanos de las Personas Mayores en Argentina constituye un gran avance en la materia, ya que en la nueva ley se establecen claramente las medidas recomendadas al respecto.

De esta forma, reafirmamos la premisa inicial: la movilidad constituye un derecho en sí mismo que permite el acceso a otros. Sin ella garantizada, los derechos ciudadanos se ven amenazados.

Como señala Jordi Borja:

Optimizar la movilidad de todos los ciudadanos y la accesibilidad de cada una de las áreas de las ciudades metropolitanas es una de las condiciones para que la ciudad democrática sea real [...] Todos tenemos derecho a la ciudad y este derecho incluye la movilidad y también el reconocimiento de los otros (Borja y Muxi, 2000: 36).

El derecho de las personas mayores a habitar y transitar la ciudad, tanto las grandes ciudades como los pequeños poblados o barrios periféricos, debe constituirse como prioridad en la agenda pública, a fin de promover la real inclusión de los adultos y adultas mayores.

Bibliografía

- Alcantara Vasconcellos, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF. Recuperado de <http://www.scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- Alsnih, R. y Hensher, D. (2003). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(10), 903-916.
- Apaolaza, R. A. (2012). Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino. Recuperado de http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT8/GT8_AsencioA.pdf
- Argentina. GCBA-Dirección General de Estadística y Censos de la Ciudad de Buenos Aires (2016). *Población de Buenos Aires: revista semestral de datos y estudios sociodemográficos urbanos* 13(23).
- Argentina. Instituto Nacional de Estadística y Censo (2012). Encuesta Nacional sobre Calidad de Vida de Adultos Mayores 2012. ENCAVIAM. Buenos Aires: INDEC. Recuperado de <https://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/sociedad/encaviam.pdf>
- Argentina. Ley N° 27360. Boletín Oficial de la República Argentina, 31 de Mayo de 2017.
- Argentina. Ministerio de Transporte. (2007). *Investigación de Transporte Urbano de Buenos Aires INTRUPUBA* Recuperado de <http://uecmovilidad.gob.ar/investigacion-de-transporte-urbano-de-buenos-aires-intrupuba/>
- Argentina. Ministerio de Transporte. (2010). *Encuesta de movilidad domiciliaria 2009-2010*. Recuperado de <http://uecmovilidad.gob.ar/encuesta-de-movilidad-domiciliaria-2009-2010-movilidad-en-el-area-metropolitana-de-buenos-aires/>
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, 4, 47-58. Recuperado de www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf
- Banister, D. y Bowling, A. (2003). Quality of life for the elderly: the transport dimension. Recuperado de <https://ideas.repec.org/a/eee/trapol/v11y2004i2p105-115.html>
- Borja, J. y Mux, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.

- Buckingham, S. (2011). Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género. *Revista de derechos humanos*, 4, 6-11.
- Castaño, D. y Martínez Benlloch, I. (1990). Aspectos psicosociales en el envejecimiento de las mujeres. *Anales de psicología*, 6(2), 159-168.
- 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 (Argentina). *Revista Transporte y Territorio*, 16. Recuperado de <http://bibliotecas.filo.uba.ar/filo-digital>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2004). *Población, Envejecimiento y Desarrollo*. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/13059?locale-attribute=es>
- Demoraes, F., Contreras, Y. y Piron, M. (2016). Localización residencial, posición socio-económica, ciclos de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, 15. Recuperado de <http://bibliotecas.filo.uba.ar/filo-digital>
- Díaz Muñoz, M. (1989). Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso. *Documents D'Anàlisi Geogràfica*, 14, 219-239.
- Díaz Muñoz, M. y Jiménez Gigante, F. (2007). Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género? *Terr@ Plural, Ponta Grossa*, 1(1), 91-101.
- Dmuchowsky, J. y Velázquez, M. (2017). Movilidad urbana y reparto modal en las ciudades metropolitanas de Argentina. En A. Müller (comp.), *Transporte urbano e interurbano en la Argentina. Aportes desde la investigación*. Buenos Aires: EUDEBA-PIUBAT.
- Enquesta de Mobilitat en dia feiner (2016). *EMEF 2015. La mobilitat a l'ambit del sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona*. Recuperado de https://doc.atm.cat/ca/_dir_emef/emef2015/files/assets/basic-html/page-1.html
- España. Instituto Migraciones y Servicios Sociales/Universidad de Barcelona (2002). *Libro Verde: La accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras*. -Madrid: IMSERSO
- Freixas, A. (1997). Envejecimiento y género: otras perspectivas necesarias. *Anuario de Psicología*, 73, 31-42.
- Gajardo, J., Navarrete, E., López, C., Rodríguez, J., Rojas, A., Rojas, A. y Troncoso, S. (2012). Percepciones de personas mayores sobre su desempeño en el uso de transporte público en Santiago de Chile. *Revista chilena de Terapia Ocupacional*, 12(1). Recuperado de <https://revistas.uchile.cl/index.php/RTO/article/view/22055>
- García, A. (2002). *Ocupar y transitar. Identidad y género en el espacio público urbano*. (Tesis de Licenciatura en Antropología). Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Recuperado de www.tesislatinoamericanas.info
- Gastrón, L. (coord.) (2013). *Dimensiones de la Representación Social de la Vejez*. Mar del Plata: EUDEM.
- Gutiérrez, A. (2005). Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del 90'. *XIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. Lima: CIDATT Centro de Investigación y de Asesoría de Transporte.
- (2009) Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *XV CLATPU, Buenos Aires*. Recuperado de <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf>

- (coord.) (2017). *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad*. Buenos Aires: EUDEBA-PIUBAT.
- Gutiérrez A. y Minuto, D. (2007). Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. *XIV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. PET-COOPE/UFRJ, ANPET. Río de Janeiro. Recuperado de <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu07366.pdf>
- Gutiérrez A. y Kralich, S. (2011). De movilidades e inmovilidades urbanas. *Revista Transporte y Territorio*, 4, 1-9.
- Gutiérrez A. y Blanco, J. (2016). Urbanización, movilidades y segregación socio-territorial. En J. Blanco y S. Lencioni (coords.), *Argentina e Brasil. Territórios em redefinição*. Río de Janeiro: Consequencia editora.
- Hernández, C. y Rebón, J. (2017). La calidad como reclamo. Los usuarios del sistema ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires. En A. E. Müller (comp.), *Transporte urbano e interurbano en Argentina*. Buenos Aires: EUDEBA-PIUBAT.
- Iacob, R. (2014). Masculinidades en la vejez. *Voces en el Fénix*, 5(36), 38-47.
- Jaimurzina A., Muñoz, C. y Pérez, G. (2017). *Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de repository.eclac.org
- Jirón, M. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer- Caracas*, 12(29).
- (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de las relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En M. N. Rico y O. Segovia, *¿Quién cuida en la Ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-aportes-politicas-urbanas-igualdad>
- Jirón M. y Zunino Singh, D. (2017). Movilidad urbana y género. Experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16. Dossier. Recuperado de: <http://bibliotecas.filo.uba.ar/filo-digital>
- Llopis Orrego, M. y Pino Espejo, M. (2014). *Apuntes sociológicos sobre la necesidad de integración de la perspectiva de género en los estudios destinados al transporte público*. (Ponencia). V Congreso Universitario Internacional Investigación y Género. Universidad de Sevilla. Sevilla. Recuperado de www.idus.us.es
- Narvárez Montoya, O. (2012). Envejecimiento demográfico y requerimientos de equipamiento urbano: hacia un urbanismo gerontológico. *Papeles de población*, 74. Recuperado de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v18n74/v18n74a9.pdf>
- Olivo Viana, M. y Piña Morán, M. (comps.) (2009). *Envejecimiento y Cultura en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Central de Chile.
- 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(1), 101-108. doi:10.5354/0719-0581.2011.17144
- Quiroga, P. (2015). Prácticas cotidianas de los adultos mayores en el contexto familiar latinoamericano. *Oculum Ensaio*, 12(2).
- Raeseide, H., Chen, T. y McQuaid, R. (2012). Population ageing, gender and the transportation system. *Research in Transportation Economics*, 34.

- Rico, M. N. y Segovia, O. (2017). ¿Quién cuida en la Ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-aportes-politicas-urbanas-igualdad>
- Ríos Segovia, P. (2009). La gerontología social y el campo de la edad. En M. Olivo Viana y M. Piña Morán (comps.), *Envejecimiento y Cultura en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Central de Chile.
- Sánchez González, D. (2015). Ambiente físico-social y envejecimiento de la población desde la gerontología ambiental y geografía. Implicaciones socio-espaciales en América Latina. *Revista de Geografía Norte Grande*, 60, 97-114.
- Schmunis, E. (2001). El derecho a la ciudad para los adultos mayores y las barreras móviles. *Revista argentina de Gerontología y Geriátrica*, 20(1/4), 29-32.
- Su, F. y Bell, M. (2009). Transport for older people: Characteristics and solutions. *Research in Transportation Economics*, 25, 46-55.
- Tisnés, A. y Salazar Acosta, L. (2016). Envejecimiento poblacional en Argentina: ¿qué es ser un adulto mayor en Argentina? Una aproximación desde el enfoque de la vulnerabilidad social. *Papeles de Población*, 22(88), 209-236.
- Tobío, C. (1995). *Estructura urbana, movilidad y género en la Ciudad moderna*. (Conferencia). Universidad Carlos III. Madrid.
- Urroz, G. (2004). Accesibilidad urbana y tercera edad. *Mundo Urbano*, 18. Recuperado de <http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php/ano-2002/54-numero-18/77-2-accesibilidad-urbana-y-tercera-edad>
- Uteng, T. (2009). Gender, ethnicity, and constrained mobility: insights into the resultant social exclusion. *Environment and Planning*, 41, 1055-1071.
- Vega Pindado, P. (2006). *La accesibilidad del transporte en autobús*. Madrid: IMSERSO.
- Zamorano, C., de Alba, M., Capron, G. y González, S. (2012). Ser viejo en una metrópoli segregada: adultos mayores en la ciudad de México. *Nueva antropología*, 25(76).
- 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. Madrid.