

La ciudad cuidadora. Políticas urbanas para el diseño de comunidades próximas, diversas, inclusivas y accesibles con las personas mayores

María de Lourdes Morales Reynoso⁴

Carlos Eduardo Pacheco Jaimes⁵

Resumen

Una de las características demográficas del siglo XXI, es la consolidación de las ciudades como los espacios de vida que concentran a la mayoría de la población. De acuerdo con proyecciones de la Organización para las Naciones Unidas (ONU), la población urbana en 2050, quintuplicará la que existía en 1950. La propia ONU pronostica que para esa fecha, las personas mayores de 65 años superarán por primera vez a quienes tengan menos de quince años. Estas circunstancias obligan a repensar la estructura y funcionamiento de nuestras ciudades y su viabilidad a mediano y largo plazo. Las políticas urbanas orientadas a un modelo de ciudad dispersa, centrada en el tráfico de automóviles particulares, que priorizan la vida laboral frente a otras actividades cotidianas, segregan a las personas mayores, que por razones económicas o de aptitud motora, son mayoritariamente peatones. Este modelo, orientado a la productividad, les ha olvidado, porque espacios y servicios públicos, no se han diseñado pensando en ellos. Esta propuesta plantea que la autonomía de las personas mayores depende de políticas urbanas que promuevan el derecho a ser cuidadas, a cuidar y a cuidarse. Una ciudad compacta, centrada en la movilidad de las personas y no en el tráfico automotor, con espacios públicos diversos, accesibles e incluyentes orientados a la habitabilidad y no solo a la productividad, es el formato urbano más amable con las personas mayores y con el ejercicio universal del derecho a la ciudad.

⁴ Profesora-investigadora de la Universidad Autónoma del Estado de México, adscrita a la Facultad de Derecho; e-mail: mlmoralesr@uaemex.mx; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9630-6252>

⁵ Alumno de la Licenciatura en Derecho que imparte en la Facultad de Derecho de la UAEMéx; e-mail: cepachecoj@uaemex.mx



POLÍTICAS SOCIALES SECTORIALES

Innovación en la intervención social desde una
perspectiva humanista

Palabras clave: *Derecho a la ciudad, adultos mayores, inclusividad.*

Introducción

Los seres humanos necesitamos a lo largo de nuestra vida tiempo, para cuidarnos, cuidar y ser cuidados. Este tiempo no es solamente nuestro, ya que supone, especialmente cuando cuidamos a otros o somos cuidados, la inversión del de alguien más. El cuidado no solo precisa tiempo, sino la existencia de espacios adecuados, que respondan a necesidades específicas. Dependiendo de la etapa de la vida, de nuestras condiciones individuales y de las personas que forman nuestro núcleo de apoyo inmediato, esas necesidades varían tanto en su contenido como en su cantidad. Lo único que no varía, es su presencia constante a lo largo de nuestra vida.

Todas y todos necesitamos tiempo y espacios adecuados para el cuidado, porque es algo que a todas y todos atañen. A pesar de la universalidad de las necesidades de cuidado, las obligaciones relacionadas con este han recaído fundamentalmente en las mujeres como parte de las tareas que, formal o informalmente, tienen al seno del núcleo familiar. Esto disminuye drásticamente tanto sus expectativas profesionales, como el tiempo que ellas mismas deben dedicar al cuidado.

A la pobreza de ingresos y a la pobreza de tiempo, se añade la carencia de infraestructuras adecuadas para procurar y recibir cuidados de calidad. En este texto no abordaremos el estado del sistema de salud o de las instituciones de beneficencia pública o privadas que asumen funciones de cuidado, que son sin duda necesarias, pero que solo atienden las consecuencias del problema y no sus causas. Lo que abordaremos será el caso de las infraestructuras que no están destinadas específicamente al cuidado, pero que son cruciales para paliar crisis futuras porque están destinadas a la prevención y resiliencia.

Una ciudad con espacios públicos accesibles, inclusivos, diversos, próximos y comunitarios puede retrasar varios años las necesidades de cuidado de las personas adultas mayores y ayudar a aliviar la carga de los sistemas de salud, potenciando la enorme capacidad de aquellos como cuidadores de otras personas, generalmente de niñas, niños y adolescentes y otros adultos mayores. Necesitamos infraestructura pública que les tome en cuenta, no solo porque en muy pocos años constituirán la mayoría de la población, sino porque es indispensable para su autonomía y autoestima. El modelo de ciudad que tenemos y seguimos

promoviendo, dispersa, uniforme e individualista solo responde a los intereses de un sector minoritario y privilegiado de la población, siendo uno de los factores que desde los años cincuenta aumenta exponencialmente los problemas de los habitantes de las ciudades, especialmente cuando se trata de cuidarse, cuidar y ser cuidados.

Si el cuidado no es una preocupación transversal a toda política pública, seguirá siendo un problema cada vez mayor, en lugar de una actividad natural que todos, como seres vivos, tenemos derecho a realizar y recibir. Cuidar, cuidarnos y cuidar a otros es la vida para la que existimos y trabajamos. Pero en nuestra sociedad vivimos para generar riqueza, casi siempre para otros y cuando ya no podemos hacerlo, somos relegados: “Nuestras ciudades se han construido sobre los cimientos de las lógicas depredadoras del capitalismo y del patriarcado, lo que nos lleva a posicionarnos en confrontación directa con ellos.” (Col-Lectiu point 6: 2019, 154). En el marco de un capitalismo salvaje, que promueve una sociedad para el mercado y no con un mercado que permita satisfacer necesidades individuales y sociales, es inevitable que surjan crisis como la de los cuidados, la de salud y la demográfica que le habrá de seguir, porque se trata de un modelo insostenible destinado a colapsarse de forma irremediable.

La ciudad dispersa, uniforme e individualista versus la ciudad próxima, diversa y comunitaria

La ciudad extendida o dispersa fue considerada durante el siglo XX, la panacea para solucionar los problemas urbanos derivados de la industrialización de las sociedades occidentales y el consiguiente abandono del campo. Durante el siglo XIX los habitantes de las ciudades sufrían de hacinamiento y de los problemas de salud derivados de estos. Las personas con menos recursos fueron las que pagaron el costo de esta rápida industrialización, que no se preocupó por el bienestar de las personas que hacían funcionar sus engranajes. En 1883, el reverendo Andrew Mearns había denunciado “las abyectas condiciones de vida de los barrios obreros” (García: 2017, 21), pero desafortunadamente esta y otras denuncias similares no fueron debidamente escuchadas. Uno de los primeros en documentar exhaustivamente las condiciones de vida de las personas de los barrios obreros fue el

reportero policiaco y reformador social Jacob August Riis, danés afincado en Nueva York a mediados del siglo XIX. La documentación fotográfica y testimonial plasmada en su obra *“How the Other Half Lives: Studies Among the Tenements of New York”* de 1890 removi6 las conciencias sobre el costo del rápido crecimiento de las ciudades y quienes lo pagaban, obligando a la mitad más afortunada de la población a voltear hacia las condiciones en las cuales vivía el resto, lo que esperaba con su obra como el mismo narra en el prólogo a la primera edición (Riis: 2015, 1).

La obra de Riis nos permite entender los orígenes de la ciudad dispersa, porque explica uno de los motivos por los cuales las viviendas se alejaron del centro de las ciudades, huyendo de las insalubres condiciones que pervivían en estas. Esto ya había ocurrido en ciudades pioneras de la industrialización, como Manchester, Liverpool e incluso el propio Londres, sobre todo a partir de que las redes de transporte público fueron más grandes y eficientes. Las personas que podían permitírselo comenzaron a vivir cada vez más en las periferias urbanas.

En una ciudad dispersa, las vías de comunicación son consustanciales a la existencia de los suburbios. En los años cincuenta, estos se desarrollaron aún más y más lejos, prometiendo espacios amplios, áreas verdes, piscinas, vecinos del mismo nivel económico y social, seguridad y autopistas para trasladarse en poco tiempo al trabajo y a las zonas comerciales y de servicios.

Aunque inicialmente este éxodo resolvió los problemas relacionados con el espacio, rápidamente surgieron otros que perviven a la fecha. Problemas que apenas existían en la ciudad concentrada o próxima, como la ausencia o encarecimiento de bienes básicos próximos a la vivienda, la cada vez mayor pérdida de tiempo en traslados hacia la ciudad y la precariedad de opciones cercanas en lo que se refiere a servicios de todo tipo. Quienes se vieron (y se ven actualmente) más afectados, fueron quienes no podían acceder a un vehículo automotor particular. Al proliferar el modelo que favorecía a este último como principal medio de traslado, el transporte público perdió efectividad e inversiones, afectando a quienes no podían permitirse un automóvil o bien, a quienes no lo podían, por diversos motivos, conducir. El impacto en la autonomía de estas personas y la posibilidad de acceder a bienes

y servicios de calidad fue evidente, sobre todo, en quienes precisan cuidados. Típicamente, niñas, niños, adolescentes, personas con discapacidad y adultos mayores.

La ciudad dispersa afectó especialmente a las mujeres, porque reforzó la división sexual del trabajo, aumentando a las tareas de cuidado la de transportar a quienes no podían hacerlo mediante un vehículo automotor, situación que sigue manteniéndose, y en ocasiones agravándose, en la actualidad. Por ello en el marco del urbanismo feminista se insiste que la forma en que la ciudad se diseña no es neutra y que el espacio refuerza los roles tradicionales de género (Valdivia, 2018: 67).

La ciudad dispersa a menudo adolece de otras características que agravan las condiciones de vida de las personas y que son la uniformidad y la ausencia de lazos comunitarios. La separación de los usos de suelo impiden que las personas accedan a servicios y comercios con facilidad, reforzando la dependencia del automóvil.

La uniformidad se refleja en el uso de suelo por las ventajas económicas que supone concentrar un mismo tipo de giro comercial o de servicios, pero también en la infraestructura urbana, en el tamaño del mobiliario, la duración de los semáforos, arbolado urbano y acceso a servicios básicos como sanitarios. Los promedios y la uniformidad de acciones e infraestructura a partir de estos, responde a las necesidades de la mayoría de la población, pero afecta especialmente a quienes tienen menos capacidad para adaptarse a cualquier diseño, como los adultos mayores. Cuando los servicios públicos y la infraestructura no considera las diferencias, dificulta las tareas de cuidado, que suelen implicar relaciones intergeneracionales. La ausencia de pluralidad en el espacio público promueve su uso y experiencia individual, matando lazos comunitarios que son indispensables para que el cuidado se desfeminice y desfamiliarice.

Este modelo de ciudad ha tenido un costo muy alto tanto para las personas que los habitan, como para los espacios territoriales que les albergan, trasladando múltiples costos a las administraciones públicas que todos acabamos pagando directa o indirectamente. De acuerdo con el Instituto de Recursos Mundiales México, el modelo de ciudad extensa le cuesta a las familias mexicanas poco más del 1% del PIB (Zubizaray y otros: 2021, 60). El costo no es solo económico y generalmente lo pagan quienes ven afectada su salud física y

metal por los factores vinculados a los grandes desplazamientos, como las aglomeraciones y la pérdida de tiempo en el automóvil o en un transporte público escaso y precarizado, que generan contaminación y estrés. Lo pagan quienes no tienen automóvil porque todo se diseña en función de este en la ciudad.

Resumiendo, es un modelo de desarrollo urbano depredador que lastima a los más vulnerables y que en el caso de las personas adultas mayores lesiona una de las cosas que más valoran: su autonomía.

La némesis de este modelo, la ciudad próxima, diversa y comunitaria, no es una utopía concebida como la evolución ideal de la ciudad dispersa. Tiene su origen, más bien, en sus problemas y rescata algunos elementos del modelo de ciudad que existió antes de que los medios de transporte permitieran el crecimiento exponencial de las ciudades. Antiguamente, muchas ciudades estaban diseñada a escala humana, ya que la mayoría de sus habitantes eran peatones. Por los mismos motivos, se trataba de ciudades diversas que, si bien tenían zonas específicas para ciertas actividades, esta concentración no suponían la ausencia de actividades o comercios necesarios para la vida cotidiana, ya que su tamaño reducido permitía acceder múltiples servicios en un espacio limitado.

Una ciudad próxima implica que las personas no pierdan dos horas o más en ir a su trabajo, asistir a la escuela, acudir al médico, recoger a sus hijos de la escuela o a sus padres de terapias o centros comunitarios, visitar a sus amigos, pasear a su perro y un largo etcétera, perdiendo otras dos en regresar a sus viviendas. Una ciudad próxima supondría que, al menos a escala barrial, las personas pudieran acceder a servicios y establecimientos necesarios para la vida cotidiana sin sacrificar su calidad de vida.

Claramente no todos los barrios pueden tener todos los servicios, pero sí los necesarios para el día a día y, a fin de atender los primeros, acceso a una red de transporte público eficiente y sostenible, preferentemente multimodal, que permita acceder a esos servicios menos comunes sin invertir horas de su vida. Esto beneficia especialmente a las mujeres, como ha documentado repetidas veces la organización Col-Lectiu point 6 que repetidamente ha desarrollado categorías que permiten analizar el espacio desde el urbanismo feminista, evidenciando que está lejos de ser neutro (Col-Lectiu point 6: 2019, 66).

El derecho humano a la movilidad, incluido en el Artículo 18 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (C.P.E.U.M.: 2017: 18), busca no solo el acceso más justo y equitativo al transporte, sino que este sea sostenible, inclusivo y accesible. La sostenibilidad no solo se refiere a la contaminación, sino al fomento de la salud. Como afirma el arquitecto danés Jan Gehl, en su obra *Ciudades para la gente*, las políticas de movilidad que ponen a las personas en el centro de las decisiones urbanas, además de impactar positivamente en el ejercicio de este derecho, promueven otros con los cuales mantiene una relación simbiótica:

Políticos y urbanistas deliberan sobre como lograr que la gente se mueva más diariamente, a partir de un cambio en el diseño de las ciudades, porque caminar o moverse en bicicleta en el espacio urbano es más que una forma de transporte amigable con el medio ambiente, que por añadidura ayuda a promover la seguridad. Promueve, asimismo, la salud. (La traducción es nuestra) (Gehl, 2010: 204)

Las personas adultas mayores y quienes les cuidan, precisan que la ciudad les cuide también a ellos, ofreciéndoles espacios para la movilidad que solo sean adecuados para transitar en automóvil particular.

El transporte público es muy importante para las personas vulnerables y para quienes les cuidan, porque es frecuente que por razones de edad, no puedan conducir por sí mismas en un vehículo particular. En el caso de las personas adultas mayores, esta posibilidad no se encuentra ya en el horizonte como alternativa, porque su aptitud motora no aumentará. Una persona mayor que no puede moverse por sí misma a menudo es dependiente de otros y esta movilidad no solo se refiere a su persona, sino a la posibilidad de acceder a distintos puntos de su ciudad de residencia.

La diversidad de usos es importante porque aunque los espacios públicos y el transporte sean adecuados para las personas mayores, todas las personas se benefician de la diversidad, ya que es el mejor antídoto para la discriminación estructural, que suele ser un producto de la uniformidad.

Finalmente, la ciudad comunitaria se entiende como aquella en la que todas las personas se hacen cargo del bienestar de los otros en la ciudad, incluso cuando no les

conocen. Es una característica propia de ciudades pequeñas o de zonas de la ciudad que conservan una identidad definida. Los pueblos y barrios originarios de la ciudad de México a menudo responden a esta idea de comunidad, si bien se encuentran en riesgo por la dispersión y uniformidad que actualmente caracteriza a nuestras ciudades e impiden este tipo de vida.

La ciudad próxima, diversa y comunitaria y las personas adultas mayores

El derecho a la movilidad y a la accesibilidad no pueden desligarse del derecho a la ciudad, entendido en los términos que la *Nueva Agenda Urbana (NAU-III)* señala en el numeral 11 y que puede resumirse en la siguiente frase: “11. Compartimos el ideal de una ciudad para todos... conocido como “el derecho a la ciudad”, en sus leyes, declaraciones políticas y cartas. (ONU: 2017, 5)”.

La Constitución política de la Ciudad de México, la primera en incorporar este derecho en nuestro sistema jurídico, le define en su artículo 12 en los mismos términos:

1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente. (C.P.C.M.: 2016, 12)

El derecho a la ciudad no es otra cosa que el derecho de las personas a que la ciudad reconozca su existencia y necesidades. Es el derecho a que la ciudad cuente con infraestructuras que respondan a la diversidad de usos, a las etapas de la vida de las personas y a las actividades necesarias para reproducir la vida, como son las tareas de cuidado.

Una ciudad, como la que se desarrolló preferentemente a partir de la segunda guerra mundial, centrada en la productividad y en las ganancias, necesariamente impactará y no de forma positiva en las tareas de cuidado. Aunque las tareas de cuidado pueden parecer ajenas a la producción, son precisamente las que la hacen posible. La ausencia de ayudas estatales y sociales para las tareas de cuidado, amenaza actualmente el modelo económico mismo, ya que impacta directamente en la tasa de natalidad. Las personas no pueden darse el lujo de tener varios hijos, incluso uno, porque nadie asume las tareas de cuidado en los términos que

el mercado espera (las que realizan las mujeres veinticuatro horas al día sin retribución) y esto incluye a los adultos mayores. Paradójicamente, mejores condiciones urbanas podrían incorporarles directamente en las tareas de cuidados, al menos a los que son autovalentes.

La presencia de personas mayores no son un fenómeno propio de la sociedad contemporánea. Siempre han existido personas que han rebasado los sesenta años, que desde mediados del siglo XX marcan el ingreso formal a la tercera edad. Por ello las edades de retiro y otras prestaciones laborales tomaban como referencia los sesenta años, con independencia de que muchas personas rebasaban esa línea a menudo. Lo que sí es diferente en la actualidad, es la cantidad de personas mayores que rebasan esa edad, en condiciones mucho mejores que quienes envejecían apenas cien años atrás. Los avances de la medicina y mejores condiciones de vida han hecho posible un envejecimiento más saludable y activo, al grado que en 2050, los menores de quince años serán menos que las personas mayores de sesenta y cinco (OMS: 2015a). Este cambio poblacional impacta en todos los ámbitos sociales y genera retos importantes para la economía y para la gestión de los espacios de vida, que cada vez más se encuentran en la ciudad.

Las ciudades no han sido concebidas para albergar a tantas personas adultas mayores, por lo que los servicios para estas frecuentemente no son suficientes. El cuidado de los adultos mayores, típicamente femenino, pertenecía de forma exclusiva, hasta hace muy poco, al ámbito domésticos, por lo que el espacio público no ha sido diseñado pensando en ellos.

Las personas adultas mayores realizan numerosas tareas de cuidado, de otras personas adultas mayores, de niñas, niños y adolescentes y de sí mismas. Colaboran así en una actividad que, paradójicamente, no se incluye al calcular el PIB, dado que no es remunerada, pero sin la cual la cifra actual sería imposible de alcanzar. Las tareas de cuidado no se contabilizan, a pesar de ser una condición esencial para la producción. Los adultos mayores a menudo no son una carga, sino una bendición para sus familias. Aún así, los espacios en los cuales realizan las tareas de cuidado no tienen una perspectiva intergeneracional, dificultando las tareas e incluso poniendo en riesgo a cuidadores y beneficiarios del cuidado. Tareas que el Estado ha sido incapaz de procurar, asumiendo una visión cada vez más lejana

del comunitarismo y más cercana al individualismo, que favorece la productividad frente a la habitabilidad.

El derecho a la ciudad supone espacios en los que todos puedan desarrollarse adecuadamente, sin depender de los demás. También implica que las personas que utilizan los espacios en la ciudad, puedan participar en su diseño y opinar sobre su uso. No ha sido el caso de las personas adultas mayores, aunque numerosos documentos internacionales que nuestro país ha firmado así lo supongan. La Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, en su objetivo 11, asume como metas la existencia de espacios públicos y transportes adecuados para las personas de edad (ONU, 2016). Desafortunadamente, esto solo ha quedado en buenas intenciones que no se han materializado en la vida cotidiana.

Cada vez más es evidente que el modelo de ciudad dispersa, uniforme e individualista desarrollada en el siglo XX ha segregado a los colectivos más vulnerables, entre ellos las mujeres y las personas adultas mayores. No solo porque las mujeres son las que realizan mayormente las tareas de cuidado, sino porque las personas adultas mayores son por excelencia peatones. Una ciudad dispersa les obliga a depender en mayor medida de otros para trasladarse, ya sea por razones económicas o de aptitud motora. Puesto que la autonomía de las personas adultas mayores se vincula a la posibilidad de moverse por sí mismas y de acceder a los espacios públicos y a los servicios sin depender de otros, el modelo merma su calidad de vida. Esto ha sido reforzado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) que establece tres principios para considerar que una ciudad es amigable con las personas adultas mayores: accesibilidad, inclusión y equidad (OMS: 2015a, 27).

Para que un espacio público sea adecuado para las personas adultas mayores, debe cumplir con ciertos requisitos que, si bien varían de país a país, han sido resumidos por la OMS, al emitir los parámetros para considerar a una ciudad amigable con los adultos mayores. La OMS la define como la que se constituye en

una comunidad con un ambiente inclusivo y accesible que optimiza la salud, las oportunidades de participación y seguridad para todas las personas, con el propósito de que la calidad de vida y la dignidad estén aseguradas para las personas de edad (OMS, 2015b :3).

Es importante enfatizar que no basta con ser accesible, sino que ha de ser inclusiva. La infraestructura urbana ha de invitarles a estar en la calle y, sobre todo, en la medida de lo posible, a estar en la calle por sí mismos. Esto fomenta su autonomía y autoestima. Un espacio público que no ha sido diseñado pensando en ellos, les excluye sea esta o no la intención. La presencia de mobiliario urbano hostil, como el que no permite sentarse cómodamente mucho tiempo, es un ejemplo de ello (Chinchilla, 2020: 74). El mensaje es que no vale la pena dedicarles presupuesto público, ni espacios para su desarrollo.

La OMS considera que los tres principios básicos para alcanzar el bienestar por las personas mayores en sus espacios de vida son:

Para valorar la accesibilidad:

- Estado de las vías peatonales en vecindarios.
- Accesibilidad a espacios públicos y edificaciones.
- Accesibilidad al transporte público.
- Accesibilidad en las paradas del transporte público.
- Vivienda económicamente accesible.

Para valorar la inclusividad:

- Actitud positiva hacia los adultos mayores
- Compromiso con actividades comunitarias voluntarias
- Compromiso con la generación de empleos a adultos mayores
- Compromiso con actividades socioculturales
- Participación de los adultos mayores en la toma de decisiones locales
- Disponibilidad de información
- Disponibilidad de servicios sociales y de salud
- Seguridad económica

Para valorar la equidad se utiliza la diferencia entre ingresos. (OMS, 2015a: 27)

A fin de evaluar si se cumplen estas condiciones, es preciso desarrollar estudios que procuren datos confiables que puedan orientar la creación de políticas públicas y estructuras para llevarlas a cabo. En nuestro país no existe, desafortunadamente, una amplia cultura de

la información que nos permita conocer donde estamos en los diversos asuntos de interés social y se vislumbra que, al menos a mediano plazo, estos documentos sean cada vez más escasos.

El envejecimiento supone una distinción de las diferencias físicas e intelectuales que las personas presentan a lo largo de su vida. La infraestructura pública no implica grandes cargas, pero sí el cuidado de reglas que existen en la actualidad, que favorecen a todos y que desafortunadamente no se acatan por los gobiernos federales, estatales y municipales. La falta de cumplimiento de estas normas, relacionadas con el tamaño de las banquetas, arbolado público, mobiliario urbano amigable, preferencia en el derecho de vía, por mencionar solo algunas, nos afectan a todos, pero especialmente a las personas adultas mayores, que tienen mayores dificultades para integrarse a la vía pública en su ausencia.

La ciudad próxima, diversa y comunitaria, es el formato urbano más amable con las personas adultas mayores, no solo por la concentración de usos de suelo que presenta, sino porque la sola presencia de estas en las calles supone el desarrollo de servicios para ellas y la posibilidad de que sean incluidas como sujetos activos en su comunidad.

Conclusiones

El análisis de los modelos de planeación urbana y organización de los servicios públicos bajo la dicotomía ciudad próxima, diversa y comunitaria versus la ciudad dispersa, uniforme e individualista, permite apreciar que la aseveración de que la ciudad no es neutra que han sostenido diversos colectivos feministas, dista de estar equivocada. Trabajos y reportes de académicos y organizaciones referidas en este artículo, como Col-Lectiu point 6, la Organización de las Naciones Unidas a través de la Nueva Agenda Urbana (NAU-III) y la Organización Mundial de la Salud, entre otras, permiten evidenciar que cada vez es necesario invertir más tiempo en traslados, que estos se facilitan sobre todo para quienes utilizan el automóvil y que esto ha impactado especialmente en los más vulnerables, como mujeres, niñas, niños y adolescentes y personas mayores, reduciendo su autonomía y a menudo su salud. La ausencia de servicios básicos próximos al domicilio de las personas mayores autovalentes, limita la posibilidad de que estas realicen por sí mismas tareas de cuidado para

ellas y para otros, aumentando en otros colectivos vulnerables, típicamente las mujeres, las horas que han de dedicar a las tareas de cuidado.

Si bien es importante procurar apoyo con profesionales capacitados para las tareas de cuidado de adultos mayores, la ciudad cuidadora no es la que contrata a personas que atiendan a otros mientras sus familiares invierten horas para llegar a su trabajo al otro extremo de la ciudad. La ciudad cuidadora ha de tomar en cuenta la relación simbiótica que supone una visión de cada derecho como un nodo vinculado de una red, a fin de diseñar espacios de vida dignos, que cuenten con todos los servicios necesarios para la vida cotidiana y que procuren acceso a medios de transporte seguros y rápidos para aquellos que por su naturaleza, no puedan ofrecerse cerca de cada domicilio. Sólo de esta manera será posible generar las condiciones para que las personas puedan cuidarse mejor, cuidar mejor a otros y ser mejor cuidadas.

Las políticas urbanas han de centrarse en la reestructuración de espacios diversos y plurales, que favorezcan la concentración y diversidad de usos de suelo, lo que reduciría los desplazamientos en vehículos automotores, favorecería los traslados a pie o en vehículos libres de emisiones y fomentaría la autonomía de las personas mayores. Todo ello en el entendido de que el derecho al cuidado y el derecho a la ciudad son simbióticos y que han de cuidarse las condiciones que requieren uno y otro para que puedan ejercerse plenamente.

La autonomía de las personas mayores depende en buena medida de políticas urbanas que promuevan espacios públicos donde sea posible ejercer dignamente el derecho a ser cuidadas, a cuidar y a cuidarse. Una ciudad compacta, centrada en la movilidad de las personas y no en el tráfico automotor, con espacios públicos diversos, accesibles e incluyentes orientados a la habitabilidad y no solo a la productividad, es el formato urbano más amable con las personas mayores y con el ejercicio universal del derecho a la ciudad.

Finalmente, nada de esto será posible sin que previamente se realice un diagnóstico sobre el impacto de la dispersión que existe entre vivienda, servicios, centros escolares y laborales y lugares de esparcimiento, ya que es la base de la cual ha de partir el diseño de las políticas que permitan acercar a las personas al lugar en el cual residen, los servicios mínimos que permitan una mejor administración del cuidado, más equitativa, justa y digna.

La crisis demográfica que sufren varios países del mundo que han visto caer sus tasas de natalidad por debajo de la tasa de reemplazo, tiene su origen al menos parcialmente en la ausencia de políticas para procurar cuidados, vivienda y servicios de calidad. Aunque esta relación ha de probarse con los estudios correspondientes, es una hipótesis prometedora que merece estudios más completos en nuestro país, que nos permitirán emprender las acciones adecuadas para atender crisis de vivienda, transportes y cuidados de mejor manera.

Referencias

- Chinchilla, Izaskun (2020). *La ciudad de los cuidados. Salud, economía, medio ambiente*, Catarata, Madrid.
- Col·lectiu Punt 6 (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*, Virus, Barcelona.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (C.P.E.U.M.), Reformada, Diario Oficial de la Federación (D.O.F), 05 de febrero de 1917, (México).
- Constitución Política de la Ciudad de México (C.P.C.M.), Reformada, Diario Oficial de la Federación (D.O.F.), 29 de enero de 2016, (México).
- FMU (2012), “Carta mundial por el derecho a la ciudad del Foro Mundial Urbano Barcelona-Quito 2005” en *Revista paz y conflictos*, núm. 5, Universidad de Granada, pp. 184-196. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/revista/13752/A/2012>
- García Vázquez, Carlos (2017). *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*, Gustavo Gili, Barcelona.
- Gehl, Jan (2010), *Cities for people*, Island Press, Washington.
- Gobierno de la Ciudad de México (2016) *Manual de normas técnicas de accesibilidad*, Jefatura del gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: <https://indiscapacidad.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/597/134/bf6/597134bf6774d274440550.pdf>
- OEA (2015). *Convención interamericana sobre la protección de los derechos humanos de las personas mayores del 15 de junio de 2015*, Organización de Estados Americanos. Disponible en: http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/tratados_multilaterales_interamericanos_a-70_derechos_humanos_personas_mayores.pdf
- OMS (2015a). *Measuring the age-friendliness of cities. A guide to using core indicators*, Organización mundial de la salud, Ginebra. Disponible en: https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/203830/9789241509695_eng.pdf
- OMS (2015b). *Informe mundial sobre el envejecimiento y la salud*, Organización mundial de la salud, Ginebra. Disponible en:

http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186466/9789240694873_spa.pdf?sequence=1

ONU (2016), “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible” en *Resoluciones y decisiones aprobadas por la asamblea general durante su septuagésimo periodo de sesiones. Volumen I: Resoluciones del 15 de septiembre al 23 de diciembre de 2015*, Suplemento No. 49, Organización para las Naciones Unidas, Nueva York, Disponible en: <http://www.un.org/es/ga/70/resolutions.shtml>

ONU (2017), *Nueva agenda urbana 2016-2036 (NAU-III)*, ONU-Habitat, Disponible en: <http://uploads.habitat3.org/hb3/NUA-Spanish.pdf>

ONU (2025). *Observaciones generales del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales al Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC)*, Oficina del Alto Comisionado de la Organización de las Naciones Unidas. Disponible en: <https://www.ohchr.org/es/treaty-bodies/cescr/general-comments>

Ramírez Kuri, Patricia (coordinadora) (2017). *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales y Facultad de Arquitectura, CDMX.

Riis, Jacob (2015). *How the Other Half Lives: Studies Among the Tenements of New York*, Martino Fine Books, New York City.

Valdivia, Blanca (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora en *Hábitat y Sociedad. Aportaciones feministas a las arquitecturas y las ciudades para un cambio de paradigma*, núm. 11, Universidad de Sevilla, Disponible en: <https://revistascientificas.us.es/index.php/HyS/article/view/5172/6044>

Zubicaray Díaz, Gorka; Ramírez Reyes Brito, Lorelei; Berumen, Abraham y Mackres, Eric (2021). *El coste de la expansión urbana en México*, Instituto de Recursos Materiales México (WRI), CDMX. Disponible en:

<https://urbantransitions.global/wp-content/uploads/2021/07/Costos-econo%CC%81micos-para-la-expansio%CC%81n.pdf>