

# Áreas urbanas y personas mayores, ordenación urbana y ancianos

**Joël Yerpez.** Engineer, Doctor of Urbanism. Researcher at the "Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité" (INRETS), Salon de Provence, France

Las personas mayores representan una parte, cada vez mayor de la población en los países desarrollados. Más allá de una simple observación demográfica, la manera como se trata a los ancianos puede explicarse dependiendo de la historia y la cultura de los continentes, pero continúa siendo un asunto ineludible. Considerados en algunos países como fuente de sabiduría y pieza clave de la estructura social, pueden ser sinónimo de exclusión y rechazo en las sociedades occidentales. El proceso de envejecimiento determina para el individuo la específica conexión con el espacio y el tiempo y, por lo tanto, con la ciudad. Estas relaciones no están exclusivamente ligadas al envejecimiento orgánico, también se corresponden con las trabas físicas de las ciudades, con las ofertas de servicios y redes de transporte, así como con las simbólicas e imaginarias dimensiones de la ciudad. La ordenación urbana se convierte en un tópico para la reflexión que puede mejorar las condiciones de vida de los ancianos, especialmente desde el punto de vista de la movilidad y la inseguridad (Yerpez, 1998).

\*\*\*

Ciudad emergente, ciudad fragmentada, deconstruida, dispersa, son expresiones que aparecen para designar el nuevo resultado de las áreas urbanas. Las ciudades están creciendo, como siempre lo hacen, pero pierden densidad, como nunca antes lo habían hecho (Bordreuil, 2000). ¿Con pérdida de relaciones humanas y de comunicación entre los habitantes? No necesariamente, para algunos autores la falta de vida urbana se compensa con la movilidad y, desde hace algunos años, con lo que llamamos técnicas de comunicación y nuevas tecnologías de la información (Internet, domótica e interconexiones). La ciudad sin límites, la ciudad sin forma reconocible, no tiene nada que ver con las composiciones de la ciudad ideal de las utopías del pasado. La ciudad que solía ser reconocible como estructura espacial, ahora tiende a ser definida por acontecimientos negativos o positivos. (Picon, 2000).

¿Pero cuál es el lugar de los ancianos en la ciudad actual y futura? La pregunta es crucial. Por un lado es un grupo que está en constante crecimiento en nuestra sociedad, y por otro, su relación con el automóvil, con las nuevas tecnologías de la comunicación, con los acontecimientos festivos o violentos, es muy específica; aún cuando la población anciana es altamente heterogénea (Yerpez, 1998).

Las investigaciones sobre el papel que los ancianos tienen en la ciudad presentan varias facetas: urbanismo disperso y transporte, nuevas tecnologías de la información e inseguridad.

**Ciudad dispersa y el transporte:** el crecimiento del número de personas mayores que viven en residencias individuales o colectivas situadas en los suburbios, es un aspecto especialmente sensible con reflejo sobre la integración social, la movilidad y especialmente el acceso al transporte urbano.

El acceso al transporte suscita cuestiones sobre el automóvil y la política de transporte público (RTS, 2003). La dependencia del automóvil y sus efectos perversos sobre el transporte público, contribuye a la desaparición de las áreas peatonales en la ciudad. Hay una doble interrogación que concierne al transporte público: ¿deberían los ancianos adaptarse a los sistemas de transporte existentes, o deberían estos últimos ser adaptados a cierta "clientela" con movilidad reducida? Se trata de responder a las exigencias individuales dispersadas por el espacio y de asegurar un bajo coste y fácil accesibilidad. Más allá del transporte, la accesibilidad debe cubrir todos los equipamientos de la ciudad, para servir a las personas con movilidad reducida.

**Nuevas tecnologías de la información:** la influencia de la ergonomía de las innovaciones tecnológicas en comunicación sobre las personas mayores ha sido estudiada en las pautas de los nuevos sistemas de transporte y de los más tradicionales e igualmente para los conductores de automóviles. (Pauzié, 2003).

Para algunos autores, la ciudad digital (Thiry, 2004) es un remedio a las dificultades de desplazamiento (Dupuy, 2004; Raymond, 2004) y puede procurar multitud de servicios a las personas con movilidad reducida.

**Inseguridad:** Los ancianos son especialmente sensibles a la delincuencia e inseguridad. Esto puede verse en el creciente número de urbanizaciones con viviendas o comunidades que disponen de protección privada (Urbanisme, 2004). Algunos estudios han investigado los sistemas de alarma centralizada o individual, que aspira a mejorar la seguridad urbana de la población de riesgo: mujeres, ancianos y niños. El perfeccionamiento de la iluminación pública es una prioridad que permite aumentar la seguridad urbana y la seguridad de las calles. Existen otras cuestiones que también tienen que ver con la inseguridad viaria para ancianos y especialmente para peatones. Hay estudiosos que apuntan varias razones para la excesiva presencia de ancianos entre los accidentes con peatón: la dificultad para cruzar la calle tan rápido como marcan las fases (tiempos de espera) de los semáforos y la impaciencia de los conductores; las dificultades para reaccionar ante una situación peligrosa, por su reducida agilidad, o mala salud; los procesos degenerativos que debilitan la resistencia a lesiones por accidente; la poca adaptación de las infraestructuras urbanas y la influencia de un menor aprendizaje de las reglas de tráfico comparado con los jóvenes.

\*\*\*

Globalmente las personas mayores tienen dificultades con el urbanismo funcionalista que separa las actividades mediante “zoning”. El automóvil ha generado una amplia dispersión espacial y algunos urbanistas están demandando un retorno al urbanismo tradicional, adaptado a los peatones, donde los requerimientos sobre movilidad se vean sustituidos por requerimientos sobre accesibilidad.

¿Cómo deberíamos reaccionar sobre el urbanismo disperso? ¿Deberíamos considerar esta dispersión de viviendas y servicios como inevitable o deberíamos rechazarla? Para determinadas investigaciones debe instituirse “el urbanismo de proximidad”, facilitar la eco-movilidad (caminar, andar en bicicleta, transporte público), recrear los espacios públicos al ámbito local (Bonanomi, 1998) y/o centrar nuestra esperanza en las ciudades multipolares (Chalas y Dubois-Taine, 1997).

Si hay necesidad de dar una nueva orientación a las áreas periurbanas y recomponer la ciudad existente, entonces, habrá que recuperar los esfuerzos de la acción pública para evitar la segregación social y espacial. (Wieil, 1999).

El urbanismo disperso, la dependencia del automóvil y el ascenso de las nuevas técnicas de comunicación e información, están dibujando una ciudad donde el papel de la tercera edad puede ser difícil y donde va a ser necesario estar vigilante. Además de debates sobre el urbanismo del futuro, existe hoy en Francia un interesante contexto legislativo y reglamentario que define los nuevos instrumentos de gestión urbana (planes de movilidad, planeamiento municipal, normativas sobre accesibilidad) que puede permitir pensar en la “integración” de los ancianos en la ciudad (Yerpez, 2004, 2004a). Pero los agentes locales deben tomar el testigo. Una reflexión sobre la calidad urbana que debe beneficiar a todos.

## Bibliografía

Bordreuil, la ville desserrée, in Paquot T, Lussault M., Body-Gendrot (ss ; la dir.) la ville et l'urbain, l'état des savoirs, la Découverte, p.169 – 181;

Brenac T, Nachtergäelle C., Reigner H. (2004), Scénarios types d'accidents impliquant des piétons, rapport INRETS n°256.

Chalas Y., Dubois-Taine G. (ss. la dir.) (1997), *La Ville émergente*, Les éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

Dupuy G. (1999), La dépendance automobile. Symptôme, analyse, diagnostic, traitement, Anthropos, collection Villes, Economica, 162p.

Dupuy G. (2004), *Cities and planning in a Era of Information Technologie and Communication*, Congrès de l'Association of European Schools of Planning (AESOP), Metropolitan Planning and Environmental Issues, Grenoble, 1-4 juillet 2004

Pauzzié A. (2003), Vieillesse de la population et ergonomie des innovations technologiques de communication dans la conduite automobile in *Recherche Transports Sécurité* n° 81, pp. 203 – 212.

Pochet P. (2003), Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées. Evolutions actuelles et enjeux in *Recherche transports Sécurité* N°79, p.93 – 104.

Picon A. (2000), Les utopies urbaines, entre crise et renouveau in *La revue des deux mondes*, p110-117.

RTS (2003), *Recherche, Transports Sécurité*, Numéros spéciaux Vieillesse et conduite automobile n°79, 80, 81, Avril-septembre, Octobre – décembre, Elsevier, Paris.

Urbanisme (2004), Dossier Enclaves résidentielles in *Urbanisme* n°337, pp. 37 – 70.

Raymond J. L., *Mobilités et espaces publics numériques*, in Compte rendu du Séminaire Ville et vieillir, Mobilité des seniors, Accessibilité de l'espace public, Institut des Villes, p. 57 – 64.

Thiry C., *Virtualité et logiques spatio-temporelles*, in Montulet B. Kaufman V. (ss. la dir.), *Mobilités, fluidités... libertés?* Travaux et recherches, publications des Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles, pp. 121 - 135

Wiel M. (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, 149p.

Yerpez J. (1998), (ss. la coordination) *La ville des vieux, Recherche sur une cité à humaniser*, Actes du colloque Ville et vieillissement, Arles, Octobre 1997, Editions de l'Aube, coll. territoire, La Tour d'Aigues, 502p.

Yerpez J., (2004), *PDU, un outil pour intégrer la sécurité routière?* In Yerpez (ed.) Actes du Colloque Le Plan de Déplacements Urbains, un processus sous le regard des chercheurs, coll. Actes de colloque INRETS, Arcueil, pp. 55-70.

Yerpez J. (2004a), *Réflexion sur l'évolution de l'aménagement urbain, villes et personnes âgées, Séminaire Mobilité des personnes vieillissantes, Accessibilité à l'espace public, Programme «Ville et vieillir»*, Organisé par l'Institut des villes en partenariat avec la Fondation de France, la fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, GART, 5 mai 2004.