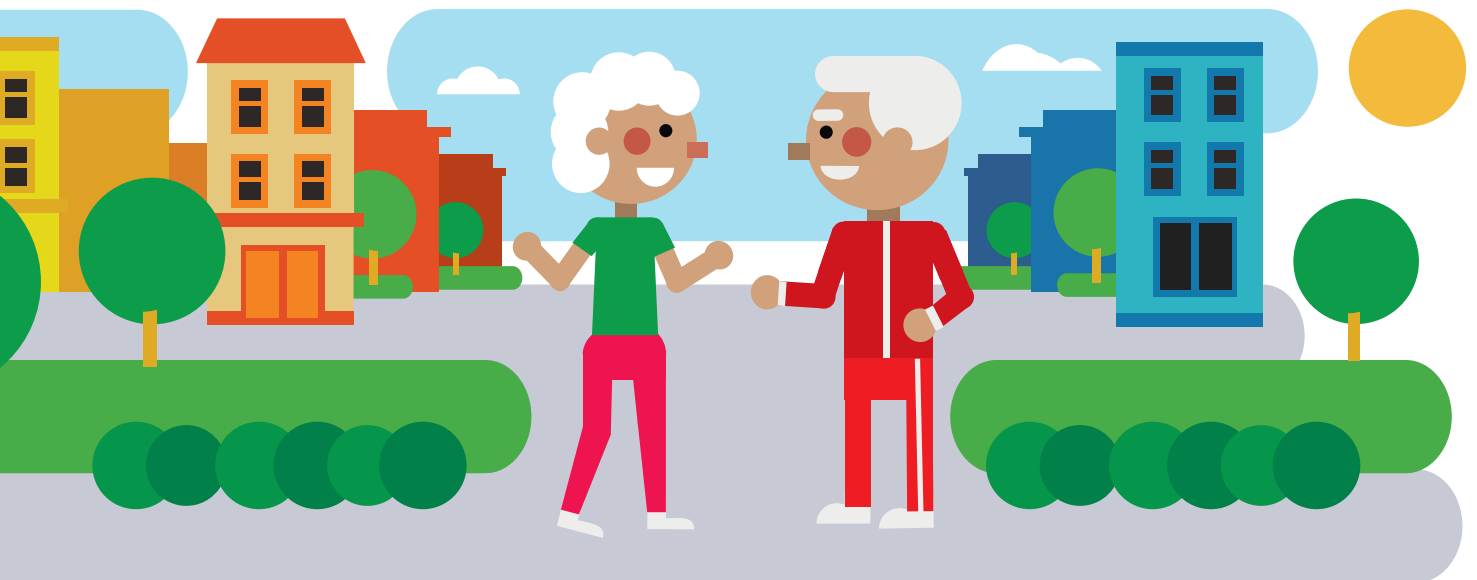


HelpAge

International



## El envejecimiento y la ciudad:

*desarrollando espacios  
urbanos para las personas  
mayores*



# Contenido

## 3 Prólogo

## 4 Resumen ejecutivo

## 5 Datos clave

## 6 Introducción

## 8 Reclamar espacios urbanos para todos

9 Desalentador, inseguro y contaminado

9 Espacios urbanos seguros y acogedores

10 Comunidades transitables, densas y de uso mixto

12 Medios de vida basados en la calle en la vejez

13 Espacios urbanos compartidos que combaten el aislamiento social

14 El transporte público como componente clave de una ciudad habitable

## 16 Envejecimiento saludable en entornos urbanos

16 Enfermedades no transmisibles

18 Exposición a la contaminación del aire

18 Dimensiones espaciales de la demencia

## 20 Seguridad urbana y seguridad en la vejez

20 Residentes urbanos mayores y respuesta a desastres

22 Desplazamiento urbano en la vejez

23 Crimen y seguridad personal

## 24 Conclusiones y recomendaciones

## 26 Notas finales

**HelpAge International es una red global de organizaciones que promueven el derecho de todas las personas mayores a llevar una vida digna, segura y saludable.**

Quisiéramos agradecer a todos los colaboradores de este informe, particularmente a las mujeres y hombres mayores que participaron en grupos focales.

## El envejecimiento y la ciudad:

*desarrollando espacios urbanos para las personas mayores*

Publicado por HelpAge International

HelpAge International  
PO Box 70156  
Londres WC1A 9GB, UK  
Tel +44 (0)20 7278 7778  
info@helpage.org  
**www.helpagela.org**

Registro no. 288180

Copyright © HelpAge International 2016

Este trabajo se encuentra bajo una licencia Creative Commons Attribution- Licencia Internacional No Comercial 4.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>

Escrito por Siôn Eryl Jones

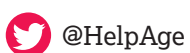
Edición de Kathryn O'Neill

Ilustraciones de Jorge Peñaloza

<http://infografico69.wix.com/jorgepenaloza>

Diseñado por TRUE [www.truedesign.co.uk](http://www.truedesign.co.uk)

Traducido por: Ángela Sanabria González



@HelpAge



HelpAge International

ISBN 978-1-910743-17-1

# Prólogo

Las ciudades pueden ser lugares dinámicos, socialmente progresivos y económicamente poderosos generando muchos beneficios para sus residentes, que incluyen diversidad social y cultural, una sociedad civil fuerte, mejores servicios públicos y mayores oportunidades económicas. Sin embargo, los residentes urbanos no disfrutan de un igual acceso a estos beneficios. Muchas personas están marginadas y excluidas - social, económica y espacialmente - particularmente en la vejez, debido a las actitudes y comportamientos propias del “viejismo”, y la falta de inclusión en las decisiones de planificación y desarrollo. Esta exclusión se agrava durante tiempos de emergencia humanitaria y de respuesta.

Como resalta este informe, las personas mayores en las ciudades están sujetas con demasiada frecuencia a situaciones sistemáticas de marginación y exclusión social, económica y espacial. Calles dominadas por el tráfico, contaminación del aire, transporte público limitado, espacios verdes inseguros, aislamiento de redes sociales, falta de ingresos seguros, mala salud, edificios inaccesibles e inseguros o viviendas inadecuadas pueden negarles a las personas mayores su derecho a llevar una vida segura, digna e independiente.

Para garantizar los derechos humanos de todos los residentes, incluyendo a las personas mayores, los gobiernos y las autoridades de las ciudades deben adoptar e implementar medidas no discriminatorias, legislación inclusiva, políticas intersectoriales y preparación para emergencias y planes de respuesta. También se deben establecer mecanismos participativos que interactúen con las organizaciones en representación de las personas mayores para garantizar la plena y efectiva participación de las personas mayores en las políticas y otros procesos de toma de decisiones.

Estas medidas deben tener en cuenta la diversidad de las experiencias de las personas en la vejez. Nuestras ciudades deben incluir a todas las personas mayores y sus diferencias de origen étnico, discapacidad, orientación sexual o género.

Esto es necesario para garantizar la inclusión social, económica y entornos físicos urbanos que protejan y promuevan los derechos humanos en todas las etapas de la vida de las personas, incluso en la vejez.

Construyendo sobre la base de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, creemos que la Nueva Agenda Urbana presentada por Habitat III, brinda una oportunidad importante para que los gobiernos nacionales y otras partes interesadas puedan renovar sus compromisos de proteger y promover los derechos de las personas mayores en contextos urbanos.

**Arun Maira**

*Presidente, HelpAge International*



# Resumen ejecutivo

Hoy, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades y con esa proporción se elevará a dos tercios para 2050. La población mundial también está envejeciendo rápidamente, con el número de personas mayores de 60 años se espera pasar a un billón en la próxima década. Un número significativo y creciente de residentes urbanos del mundo son personas mayores: más de 500 millones. Estas dos tendencias: “*urbanización y envejecimiento de la población*” están ocurriendo con mayor rapidez en los países de ingresos bajos y medios.

La investigación muestra que para las personas mayores las ciudades presentan características físicas, sociales y barreras económicas que les impiden percibir su derecho a vivir con dignidad y seguridad o disfrutando de su entorno. Iniciativas innovadoras para hacer ciudades más apropiadas para las personas mayores, como el modelo de ciudades y comunidades amigables con la edad, de la Organización Mundial de la Salud, ha conducido a mejoras en una cantidad de ciudades.

La accesibilidad física es absolutamente esencial, pero pensando más allá de esto ¿qué hace que los espacios urbanos compartidos y las calles sean realmente inclusivos y habitables?, ¿cuál es la relación entre nuestra salud en la vejez y las condiciones físicas, sociales y el entorno económico urbano?, ¿qué hace que las personas mayores que viven en ciudades se sientan vulnerables a la delincuencia o los desastres, y cómo esto afecta su vida cotidiana o la asistencia que reciben en tiempos de crisis?. Estas son algunas de las preguntas que se exploraron para este informe.

Los desafíos a los que se enfrentan las poblaciones urbanas han escalado hasta la Agenda de Desarrollo a nivel internacional. Los principales procesos globales son la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la Cumbre Humanitaria Mundial y la nueva Agenda de Urbanización (como parte del proceso de Hábitat III), todas unidas para hacer un llamado a la inclusión. Las prioridades incluyen permitir que las personas mayores participen en la planificación y la toma de decisiones para tener acceso a un transporte público seguro y asequible, y para disfrutar de espacios verdes públicos agradables, seguros y accesibles.

## Construyendo ciudades amigables

Concentrándose en los países de ingresos bajos y medios, este informe tiene como objetivo estimular la discusión sobre algunas de las acciones que los gobiernos y las autoridades de las ciudades pueden tomar para construir ciudades realmente inclusivas. Se basa en la experiencia del programa de la Red de HelpAge International en una amplia gama de entornos, incluso en Kiev (Ucrania), Beirut (Líbano), Bogotá (Colombia) y Bishkek (Kirguistán).

El proceso de investigación incluyó una revisión de la literatura, un diálogo con un rango amplio de expertos y una serie de debates con grupos focales de personas mayores en Río de Janeiro (Brasil), Ciudad de México (México), Sukkur y Peshawar (Pakistán).

Los enriquecedores detalles capturados en estos grupos focales ayudaron a conformar tres temas claves que se abarcan en este informe:

- **Recuperación de espacios urbanos** para todas las personas y el desafío de desarrollar estrategias urbanísticas que combatan con la prioridad dada a los automóviles y otros medios de transporte, lo que hace que los espacios urbanos sean hostiles y poco acogedores, al tiempo que limitan la actividad física y la interacción social.
- **Envejecimiento saludable en entornos urbanos** enfocándose en combatir la prevalencia de enfermedades no transmisibles (ENT), los impactos de la contaminación ambiental, y el fortaleciendo redes comunitarias que pueden ayudar a un número cada vez mayor de personas viviendo con demencia.
- **Seguridad urbana y seguridad en la vejez** en un contexto de entornos urbanos que cada vez más son lugares donde se generan tensiones sociales, económicas y políticas.

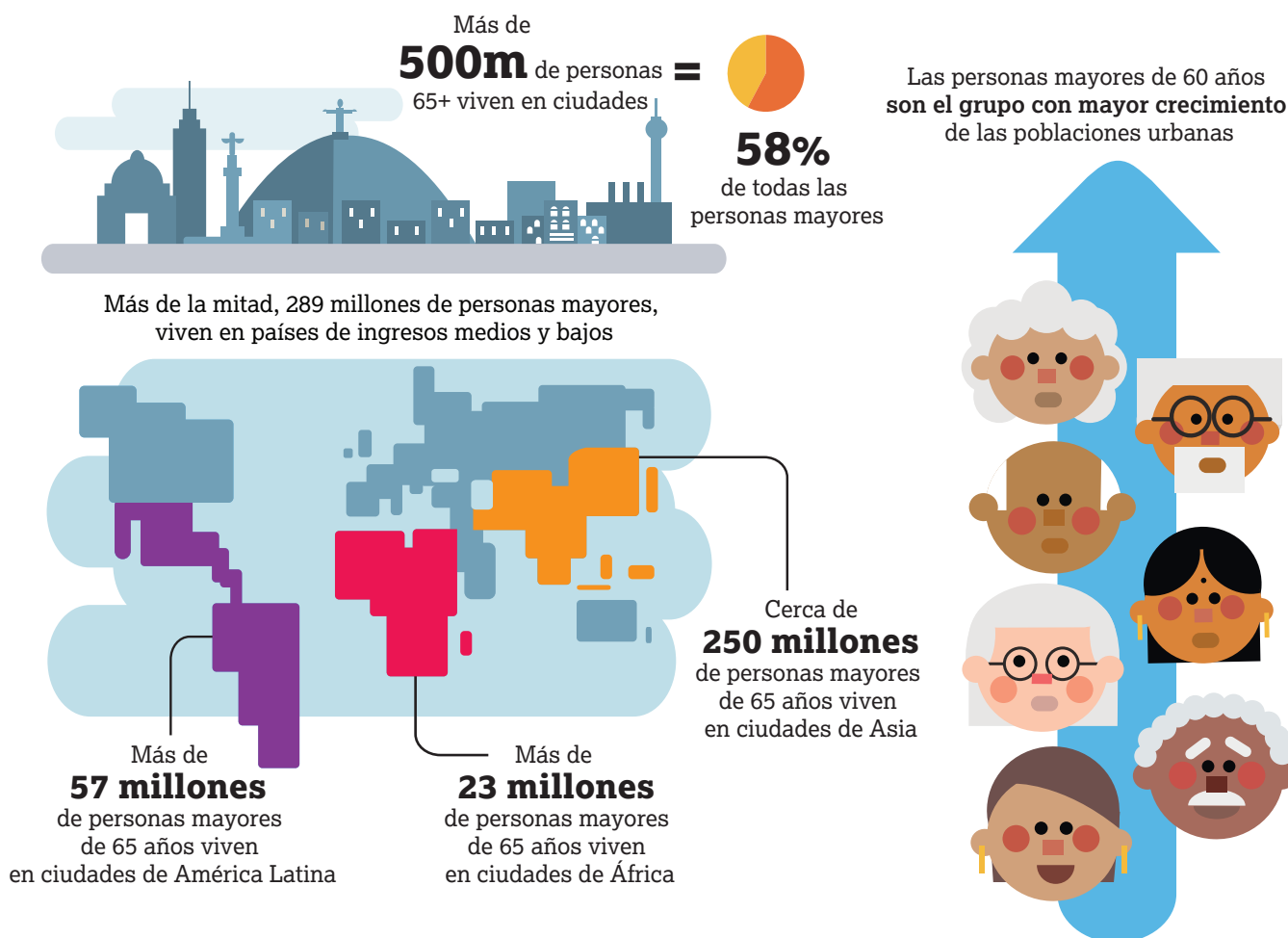


## Recomendaciones

El informe concluye que una amplia gama de intervenciones interrelacionadas puede hacer mucho para mejorar los entornos urbanos para las personas mayores. HelpAge International hace un llamado a los gobiernos y autoridades de las ciudades para:

- **Crear espacios urbanos comunes, inclusivos y agradables que fomenten la actividad física y proporcionen un acceso más fácil a los servicios y oportunidades para todos.** Reducir el uso del automóvil, las velocidades del tráfico, promover métodos alternos como las caminatas y la bicicleta, y apoyar a quienes tienen sus medios de vida en la calle. Esto también incluye proporcionar espacios verdes y públicos que alienten la actividad física y la interacción social, y aumentar los servicios públicos de transporte que sean adecuados, accesibles, seguros y responsables.
- **Promover el envejecimiento saludable y abordar los factores de riesgo clave relacionados con el estilo de vida urbano,** abordando las altas tasas de enfermedades no transmisibles en las ciudades a través de la sensibilización y el fomento de la actividad física, la alimentación saludable, reduciendo la contaminación del aire y creando redes de apoyo comunitarias para personas con demencia.
- **Ayudar a los residentes urbanos mayores a sentirse seguros viviendo en la ciudad** involucrándolos en la planificación de acciones de preparación ante desastres, promoviendo una mejor coordinación entre los actores humanitarios y las autoridades de la ciudad para garantizar que las necesidades específicas de las personas mayores se cumplan en momentos de emergencia, y reconociendo los desafíos a los que se enfrentan las personas mayores desplazadas. Además, las ciudades deberían considerar la delincuencia, seguridad y protección personal en la planificación y decisiones políticas, particularmente en las calles, espacios públicos y sistemas de transporte públicos.

## Datos clave



Source: All data from Urban and Rural Population by Age and Sex 1980-2015, <http://esa.un.org/unpd/popdev/urpas/urpas2014.aspx> (31 August 2016)

# Introducción

El envejecimiento de la población y la urbanización son las principales tendencias mundiales que están dando forma a nuestro mundo hoy, y en las próximas décadas. Más de la mitad de la población mundial (El 54%) vive en ciudades, y esta cifra se elevará al 66% para el año 2050.<sup>1</sup>

La población mundial también está envejeciendo rápidamente. Ahora hay más de 900 millones de personas de 60 años o más, y se espera que suban a 1,4 billones para 2030. Esta tendencia está ocurriendo más rápidamente en países de ingresos bajos y medios, que serán el hogar de 8 de cada 10 personas mayores del mundo para 2050.<sup>2</sup>

Más de 500 millones de personas de 65 años o más viven en ciudades.<sup>3</sup> Sin embargo, las ciudades de todo el mundo están fallando en abordar los cambios traídos por el envejecimiento de la población mundial.<sup>4</sup> Las personas viviendo en áreas urbanas enfrentan una creciente desigualdad e inseguridad,<sup>5</sup> debido a que las ciudades están llenas de barreras físicas, sociales y económicas que impiden a las personas mayores, en particular, disfrutar plenamente de sus derechos y vivir en condiciones de dignidad y seguridad.<sup>6</sup>

Algunas ciudades ya han adoptado el modelo de ciudades amigables con la edad de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y han comenzado a adaptar servicios y estructuras para que sean accesibles e inclusivos con las personas mayores. Esta es una herramienta importante para ayudar a los gobiernos y autoridades a promover la salud, participación y seguridad de las personas mayores, mejorando en última instancia la calidad de vida a medida que las personas envejecen.<sup>7</sup> Sin embargo, siempre hay mucho más que los Gobiernos nacionales y locales pueden hacer para promover y proteger los derechos de las personas mayores para que todos los residentes disfruten de los beneficios de la vida urbana.

¿Qué hace que los espacios y calles urbanos sean verdaderamente inclusivos y habitables, más allá de las medidas de accesibilidad, y alienten a la gente a salir e interactuar, con la comunidad?, ¿cómo deben cambiar las condiciones físicas, sociales y económicas existentes para alcanzar este objetivo?, ¿las estructuras necesitan cambiar para lograr este objetivo? ¿cuál es la relación entre nuestra salud en la vejez (y las condiciones comunes que asociamos con el envejecimiento) y el entorno urbano físico, económico y social más amplio?, ¿cómo se agrava la vulnerabilidad de las personas mayores ante la delincuencia y los desastres cuando se vive en las ciudades?, ¿cuáles son las consecuencias de esos eventos en nuestras vidas? Estas son algunas de las preguntas que explora este informe.

## Marcos de políticas inclusivas

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), acordados en 2015, piden una urbanización inclusiva que permita a las personas mayores participar en la planificación y la toma de decisiones, tener acceso a un transporte público seguro y asequible y disfrutar de espacios verdes seguros, inclusivos y accesibles.<sup>8</sup> La Cumbre Humanitaria Mundial de 2016 escuchó llamados a la preparación inclusiva ante desastres y la respuesta humanitaria en entornos urbanos desafiantes para garantizar que los residentes urbanos mayores disfruten de sus plenos derechos a la asistencia humanitaria.<sup>9</sup>

La Nueva Agenda Urbana, como parte de Hábitat III (convocada en octubre de 2016 en Quito, Ecuador), hace eco en estos llamados para tomar medidas frente al envejecimiento de las poblaciones urbanas. Las prioridades incluyen crear espacios públicos adecuados y bien diseñados, reducir la contaminación del aire, aumentar la inversión en transporte público y una mayor participación de las personas mayores en la planificación y la toma de decisiones.<sup>10</sup>

Juntos, estos foros globales brindan oportunidades para los gobiernos y otras partes interesadas, a nivel nacional, regional y municipal para asumir compromisos claros y firmes de crear ciudades inclusivas que protejan y promuevan los derechos de los ciudadanos a lo largo de toda la vida, incluso a una edad más avanzada. Brindan una oportunidad oportuna para cambiar el proceder en el cual las personas mayores en áreas urbanas tienden a ser "ignoradas y subestimadas".





## Enfoque en espacios, salud y seguridad

Este informe destaca las realidades de la vida cotidiana de las personas mayores en áreas urbanas en países de ingresos medios y bajos, centrándose en tres temas clave:

- 1. Crear espacios urbanos comunes, inclusivos y agradables** que fomenten la actividad física y proporcionen un acceso más fácil a los servicios y oportunidades para todos. Reducir el uso del automóvil, las velocidades del tráfico, promover métodos alternos como las caminatas y la bicicleta, y crear comunidades mixtas que contribuyan a apoyar a quienes tienen sus medios de vida en la calle, así como una gran inversión en los sistemas de transporte públicos.
- 2. Promover el envejecimiento saludable y abordar los factores de riesgo clave relacionados con el estilo de vida urbano**, abordando las altas tasas de enfermedades no transmisibles en las ciudades a través de la sensibilización y el fomento de la actividad física, la alimentación saludable, reduciendo la contaminación del aire y creando redes de apoyo comunitarias para personas con demencia.
- 3. La seguridad y protección urbana en la vejez** resalta las consecuencias para las personas mayores de entornos urbanos hostiles así como tensión social, económica y política. También analiza cómo las respuestas a las crisis humanitarias en las zonas urbanas pasan por alto la situación de las personas mayores, y los desafíos particulares a los que se enfrentan los refugiados mayores y los desplazados internos. También analiza cómo las personas mayores se ven afectadas por el crimen y la inseguridad.

Hay estudios de caso para ilustrar los temas clave, así como artículos de opinión de expertos en urbanización y desarrollo. El informe concluye con recomendaciones para ayudar a los planificadores y tomadores de decisiones a construir ciudades más inclusivas que realicen y protejan los derechos de las personas de todas las edades.

## Alcance y metodología

Además de revisar la literatura sobre el envejecimiento de las poblaciones urbanas, este informe está basado en las experiencias del personal que trabaja en programas a través de la red global de HelpAge. Los programas abarcan desde la promoción de un transporte público más responsable para las personas mayores en Kiev (Ucrania), el tratamiento de las enfermedades no transmisibles en Bishkek (Kirguistán) y el apoyo a las personas mayores afectadas por la demencia en Bogotá (Colombia).

Las discusiones de grupos focales celebradas en 2016 con personas mayores en Río de Janeiro (Brasil), Ciudad de México (México) y Peshawar y Sukkur (Pakistán) brindan un panorama detallado sobre cómo las tendencias en la urbanización y el envejecimiento niegan los derechos a las personas mayores y afectan su calidad de vida día a día. Cada grupo focal comprendía entre 9 a 13 participantes, principalmente de entornos de bajos y medianos ingresos.

## OPINIÓN

### La pobreza urbana en la vejez: pasada por alto y menospreciada

Los enfoques de desarrollo a menudo no reconocen adecuadamente los desafíos que enfrentan los residentes urbanos de bajos ingresos, incluso en la vejez. Las mediciones financieras de la privación habitualmente subestiman tanto el número de personas que viven en la pobreza en las ciudades, como el grado de su privación. Las mediciones alternativas de pobreza a menudo combinan la proximidad de los servicios y la infraestructura con accesibilidad, asequibilidad e idoneidad.

Asegurar que nadie se quede atrás requiere más que enlistar a las personas mayores como otro grupo vulnerable; requiere la participación significativa de las personas mayores en la recopilación de datos, la toma de decisiones, el diseño y la implementación. La recopilación de datos debe incluir personas de todas las edades y avanzar más allá de los indicadores de bienestar basados en los ingresos para reflejar las realidades de la vida en una ciudad. Priorizar la inversión en servicios urbanos e infraestructura es vital, pero debe tener en cuenta las opiniones y experiencias de las personas mayores.

**David Dodman** *Director del Grupo de Asentamientos Humanos, Instituto Internacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo (IIED)*

# Recuperar espacios urbanos para todos

## Mensajes clave

- Las ciudades deben alejarse de los modelos de desarrollo orientados al automóvil que crean espacios urbanos hostiles, poco acogedores y contaminados. Deben adoptar políticas y planificación centradas en las personas, quienes crean espacios acogedores, seguros y saludables. Se debe fomentar la actividad social, caminatas y uso de la bicicleta. Las iniciativas deben incluir a todos los residentes urbanos.
- Las comunidades deben ser transitables, densas y de uso mixto, fomentando la actividad social y económica en la calle. Las personas necesitan acceso a una variedad de bienes y servicios cerca de sus hogares, mientras que las autoridades deben apoyar las oportunidades para aquellos que encuentran en la calle la posibilidad de tener un medio de subsistencia, porque de esa labor dependen muchas personas mayores (particularmente mujeres).
- Los planificadores y tomadores de decisiones pueden combatir el aislamiento urbano en la vejez diseñando espacios urbanos inclusivos para alentar y apoyar la participación en la vida de la ciudad, y la creación de comunidades más fuertes.
- La inversión en un sistema de transporte público adecuado, accesible, seguro y responsable, en particular para las personas mayores y las mujeres, es vital, no solo para moverse con seguridad sino para crear espacios urbanos agradables y centrados en las personas.

Esta sección considera algunos de los principales desafíos que enfrentan las personas mayores en las ciudades en su vida cotidiana: viajar, trabajar, comprar, socializar, cuidar de sus familias y disfrutar del tiempo libre. Se centra en la mala calidad de los espacios públicos en muchos países de bajos y medianos ingresos, así como en los problemas de accesibilidad y responsabilidad de los servicios de transporte público.





**“Las calles están ocupadas y tenemos que entrar en el tráfico cuando no hay espacio. Los pavimentos rotos y desiguales significan que corremos el riesgo de caer y lastimarnos. No tenemos baños para usar y pocos lugares para sentarnos y descansar. ¡Los banquillos no tienen espaldas, lo que significa que tenemos que estar sentados espaldas con espaldas!”**

Mujer mayor, Ciudad de México, México

## Hostil, inseguro y contaminado

Muchos alcaldes municipales y gobiernos en países de ingresos medios y bajos están siguiendo las mismas estrategias de desarrollo orientadas al automóvil que los países de altos ingresos. Dichas estrategias ahora están demostrando ser muy problemáticas.<sup>11</sup> En muchos países de medios y bajos ingresos, la propiedad de automóviles privados está aumentando abruptamente<sup>12</sup> y la infraestructura vial prioriza los vehículos y la actividad económica a expensas de la seguridad y la habitabilidad, especialmente para los usuarios de la calle más vulnerables.<sup>13</sup> Las estrategias basadas en construir más carreteras y carreteras para hacer frente a la demanda de tránsito han fracasado.<sup>14</sup>

Las calles y ciudades llenas de automóviles y otros vehículos son poco saludables, acogedoras e inseguras. Las mujeres mayores en Ciudad de México y Río de Janeiro describieron la ansiedad que produce sentir la rapidez del tráfico. Sin embargo, solo el 13% de la población mundial vive en países donde se aplica un límite de velocidad nacional y donde las autoridades locales tienen la facultad de reducir este límite para garantizar velocidades seguras en las carreteras locales.<sup>15</sup> La contaminación del aire, discutida más adelante en este informe, afecta desproporcionadamente a las personas mayores,<sup>16</sup> causa más de 7 millones de muertes al año<sup>17</sup> y afecta la calidad de vida de las personas. Por ejemplo, las mujeres mayores en Sukkur, Pakistán, nos dijeron que no les gustaba salir al exterior debido al tráfico pesado y la contaminación.

## Infraestructura peatonal inadecuada e insegura

Muchas comunidades urbanas están fragmentadas, separadas por caminos y autopistas transitables e intransitables.<sup>18</sup> La infraestructura para peatones (pavimentos, espacios públicos y puentes) a menudo es insuficiente, está en mal estado, sucia u obstruida, de modo que cruzar carreteras muy transitadas puede ser difícil y peligroso.<sup>19, 20</sup> Mujeres mayores con las que hablamos en la Ciudad de México y en Río de Janeiro informaron que las aceras rotas y angostas les dificultaban caminar a la farmacia, comprar alimentos o tomar el transporte público. Casi 300,000 peatones y ciclistas son asesinados cada año en países de medios y bajos ingresos.<sup>21</sup> Las personas mayores son más propensas a sufrir lesiones graves o fatales en un accidente de tránsito.<sup>22</sup> En Dhaka, los peatones (de todas las edades) representaron el 86% de todas las muertes en carretera en 2011.<sup>23</sup>

Estos factores desalientan colectivamente la vida y la actividad social en la calle.<sup>24</sup> Si las personas mayores no se sienten seguras de poder usar las calles y los espacios públicos, su capacidad para vivir de forma independiente y participar en la vida de la ciudad será limitada.<sup>25</sup>

## Espacios urbanos seguros y agradables

Los gobiernos, los planificadores y otras partes interesadas pueden marcar una gran diferencia en la calidad de vida de los residentes urbanos mayores mediante el diseño de ciudades para las personas, no para el tráfico privado, y hacer que las ciudades sean más atractivas. El celebrado arquitecto y urbanista Jan Gehl es un fuerte defensor del diseño de espacios urbanos para las personas (incluidos peatones y ciclistas) en lugar de vehículos. Sostiene que un buen diseño urbano significa que la vida puede experimentarse a paso de peatones, no a la velocidad de un automóvil o autobús.<sup>26</sup> Señala que ver a las personas mayores utilizando pavimentos y espacios públicos es un buen indicador de que una ciudad ha sido diseñada con éxito a escala humana.<sup>27</sup>

El acceso físico para todos los ciudadanos, de todas las edades, es un componente vital de las ciudades inclusivas y se están realizando esfuerzos en muchos países para mejorar la accesibilidad. Sin embargo, los planificadores deben ir más allá de simplemente proporcionar suficiente espacio para que las personas se muevan por la ciudad. Las intervenciones para reducir el tráfico, mejorar la calidad del aire, priorizar la marcha, el ciclismo y el transporte público han demostrado que es posible crear ciudades atractivas donde las personas disfrutan pasar el tiempo. Esto inspira vida y actividad social en las calles, apoya un contacto social significativo y valioso, y brinda oportunidades para que todos los residentes participen plenamente en la vida de la ciudad.<sup>28, 29</sup>

Diseñar ciudades inclusivas requiere que los planificadores y autoridades cambien los modelos de desarrollo orientados al automóvil hacia la planificación urbana centrada en las personas junto a una mayor inversión en transporte público. El Grupo de los 77 países de bajos y medianos ingresos, junto con China, pidieron que se tome una acción al respecto antes de Habitat III.<sup>30</sup>



### Objetivo de Desarrollo Sostenible 11

Pide el acceso universal a espacios verdes y públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para mujeres, niños, personas mayores y personas con discapacidad, para 2030.

***“Recordamos poder movernos con libertad, ir a cualquier parte de la ciudad que quisiéramos y caminar todo el día cuando éramos jóvenes. Nuestra motivación y energía aún existen, si solo tuviéramos calles y aceras accesibles y fáciles de recorrer”.***

Hombre mayor, Peshawar, Pakistán

## Comunidades transitables, densas y de uso mixto

Centrarse en que las comunidades existentes y nuevas sean transitables, densas y de uso mixto respalda un envejecimiento saludable y permite que las personas mayores participen plenamente en la vida de la ciudad. En muchas áreas urbanas, las comunidades están creciendo y desarrollándose orgánicamente de manera continua, con una vibrante actividad en la calle y vínculos sociales. Los planificadores urbanos necesitan apoyar en lugar de socavar esta forma orgánica de desarrollo comunitario.

### Caminando y en bicicleta

En muchas partes del mundo caminar es la única forma de transporte disponible para las personas mayores.<sup>31</sup> Pero existen muchas barreras que impiden que los hombres y mujeres mayores disfruten caminar en las ciudades. Por ejemplo, las personas mayores con pérdida auditiva pueden no ser capaces de identificar el tráfico que se aproxima, lo que puede hacer que se sientan ansiosos; los cruces de calles pueden no proporcionar suficiente tiempo para cruzar de manera segura; y los pavimentos irregulares y mal mantenidos pueden aumentar el riesgo de caídas.<sup>32</sup>

Las mujeres mayores con las que hablamos en la Ciudad de México dijeron que el acceso a servicios e infraestructura básica -como bancos o baños públicos- puede marcar la diferencia entre dar un paseo agradable o decidir quedarse en casa. La investigación de Dhaka mostró que las mujeres mayores tienden a no utilizar los puentes peatonales sobre carreteras con mucho tráfico, sobre todo por la sensación de cansancio o malestar al tener que cargar insumos para sus hogares.<sup>33</sup>

Hay muchas maneras de hacer que carreteras y aceras sean más seguras y atractivas para los residentes urbanos, incluidas las personas mayores. El movimiento Complete Streets, por ejemplo, aboga por la asignación de espacio vial separado para caminar, andar en bicicleta y mejorar el transporte público, destacando los beneficios para las personas de todas las edades en términos de inclusión, seguridad y salud.<sup>34</sup>

Existe evidencia de que los planificadores están comenzando a adoptar nuevos enfoques que favorecen a las personas sobre los autos. En Delhi, India, en contraste con las políticas anteriores que priorizaron la expansión vial, el gobierno estatal anunció recientemente su intención de priorizar a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público (en ese orden) sobre los usuarios de vehículos privados, que solo representan el 1% de los usuarios de carreteras.<sup>35</sup>

### Comunidades densas, compactas y de uso mixto

Una densidad urbana más alta ayuda a crear comunidades animadas y transitables. También apoya el desarrollo de comunidades de uso mixto porque una gama más amplia de servicios y oportunidades para personas de todas las edades se vuelve factible y sostenible.<sup>36</sup> Esto es particularmente útil para las personas mayores que, como ya se señaló, a menudo tienen pocas opciones más que caminar cuando quieren llegar a algún lado. Las mujeres y hombres mayores también pueden tener necesidades complejas de salud y atención, que serían más manejables si los servicios que necesitan están disponibles en su vecindario.

La densidad (en oposición a la expansión urbana sin fin) también hace que el transporte público sea más sostenible, menos costoso y más eficaz.<sup>37</sup> En Mumbai (India), la investigación muestra que los barrios densos y de uso mixto concentrados alrededor de un sistema ferroviario relativamente extenso han generado que el 51% de todos los viajes se hagan a pie y el 78% de los viajes en vehículos realizados en transporte público.<sup>38</sup>

Lograr comunidades más compactas y densas requiere que los planificadores, autoridades y gobiernos inviertan en infraestructura, adopten un diseño amigable con la edad y el género, respeten el tejido existente de las comunidades y desarrollen una combinación de espacios privados y públicos.<sup>39</sup> La densidad no siempre significa alto aumento, pero sí significa diseñar calles y espacios públicos atractivos y tener una masa crítica de personas que quieran usarlos.<sup>40</sup>

## ESTUDIO DE CASO

### Beirut, Líbano: Características de los vecindarios y la edad avanzada

Nuestros hallazgos recientes de investigación sugieren una fuerte correlación entre las características de seguridad, el atractivo, la amabilidad y la eficiencia del vecindario y el compromiso social de las personas mayores y la participación en actividades físicas y sociales. Beirut es generalmente una ciudad poco amigable para los peatones, que restringe la movilidad de las personas mayores y de otros grupos con necesidades específicas (incluidas las personas con discapacidad y los padres de niños pequeños). El acceso limitado a espacios públicos significa que las personas mayores tienen menos vínculos sociales dentro de las comunidades.

Líbano también ha visto un aumento significativo en su población de refugiados en los últimos años, con un número cada vez mayor de refugiados mayores que se mudan a ciudades como Beirut. Muchos tienen discapacidades menores o más graves y también pueden ser marginados socialmente y tienen relaciones e interacciones reducidas con las personas en las comunidades de acogida.

Los activistas en Beirut ahora piden al gobierno municipal, funcionarios electos y organizaciones de la sociedad civil que aborden la accesibilidad y la participación en el entorno urbano para garantizar que todos, incluidos los refugiados de todas las edades, puedan participar en la vida de la ciudad.

**Mehran Madani** *Profesor Asistente de Arquitectura del Paisaje, Universidad Americana de Beirut*



## La calle como medio de vida en la vejez

Muchas personas que viven en áreas urbanas dependen de actividades informales para su sustento, basadas en la calle, como vender alimentos o pequeños artículos al borde de la carretera o mover bienes y personas. Este es particularmente el caso para las personas de países de ingresos medios y bajos y especialmente para las personas mayores.<sup>41, 42</sup>

Las mujeres tienden a estar más desfavorecidas y marginadas cuando se trata de oportunidades laborales formales y actividades informales generadoras de ingresos debido a su acceso limitado a través del curso de la vida a la educación, la tierra, otros activos productivos, y servicios financieros.<sup>43</sup> Los hombres y mujeres mayores a menudo enfrentan discriminación por edad por parte de los empleadores, forzándolos a realizar trabajos poco calificados y mal remunerados. Por ejemplo, un estudio mostró que más de la mitad de las mujeres mayores y dos tercios de los hombres mayores que viven en asentamientos informales en Nairobi se dedicaban a tal trabajo.<sup>44</sup> Los vehículos que causan contaminación y/o tienen movimientos rápidos a menudo significan un alto riesgo para las personas mayores dedicadas a actividades en la calle, generando lesiones o incluso la muerte simplemente para ganar un ingreso.<sup>45</sup>

**“Tratamos de ganar algo de dinero con actividades como empujar carritos, vender frutas y verduras”**

Hombre mayor, Sukkur, Pakistán



### OPINIÓN

#### Medios de vida informales basados en la calle

La mayoría de los trabajadores de los países de ingresos medios y bajos se ganan la vida en el sector informal, sobre todo en las etapas posteriores de la vida: vendiendo verduras y alimentos cocinados, esperando trabajos de construcción a pequeña escala o trabajando como tiradores de carritos. El sector informal es una fuente de sustento especialmente importante para las mujeres mayores, muchas de las cuales son viudas o apoyan a cónyuges mayores y parientes en situación de pobreza.<sup>46</sup> En las áreas urbanas, los espacios públicos brindan acceso esencial a los clientes.<sup>47</sup> Es común que las personas mayores ganen ingresos bajos e irregulares por trabajar 60-80 horas a la semana, a menudo haciendo trabajos físicamente desafiantes en condiciones peligrosas, como tratar de vender bienes en carreteras con pavimentos estrechos o sin pavimento y con un tráfico rápido.<sup>48</sup> Muy pocos trabajadores informales están cubiertos por un plan de pensiones.

Las autoridades locales y los planificadores a menudo ignoran el trabajo que hacen las personas mayores y los medios de subsistencia que proporcionan sus ingresos. Con frecuencia introducen políticas de renovación urbana que son perjudiciales para los ingresos de las personas mayores. Las decisiones de política y planificación deben evitar el desplazamiento de las oportunidades informales de medios de vida basadas en la calle y, en su lugar, mejorar la seguridad y la viabilidad económica de esas actividades. Estas medidas deberían ir junto con las medidas de protección social, como proporcionar una pensión significativa. Esto permitiría a mujeres y hombres mayores adaptar su trabajo a sus deseos, necesidades y capacidades, permitiéndoles elegir si trabajan, qué tipo de trabajo hacen y cuántas horas trabajan.

**Penny Vera-Sanso** Profesora Titular, Estudios de Desarrollo y Antropología Social, Birkbeck, Universidad de Londres

## Espacios urbanos compartidos que combaten el aislamiento social

Además de promover la actividad física, que es buena para la salud,<sup>49</sup> los espacios públicos y verdes animados brindan oportunidades para la interacción social, lo que puede fortalecer la cohesión de la comunidad y ayudar a combatir el aislamiento que a menudo sienten las personas mayores.<sup>50</sup> Una encuesta de 10,000 personas mayores en India, por ejemplo, descubrió que aquellos que vivían en las ciudades tenían más probabilidades de sentirse solos y aislados socialmente, particularmente aquellos mayores de 80 años.<sup>51</sup> Las personas mayores pueden sentirse aisladas debido a la falta de confianza para salir al aire libre, incluso en su vecindario inmediato.<sup>52</sup> Una investigación en comunidades informales en Nairobi descubrió que el 36% de las mujeres mayores (que a menudo asumen la responsabilidad de cuidar niños u otros miembros de la familia) y el 60% de los hombres mayores vivían solos, 2,5 veces más que el promedio nacional, lo que indica que en países de ingresos bajos pueden estar en mayor riesgo de aislamiento social.<sup>53</sup>

Los espacios urbanos pacíficos y seguros también brindan oportunidades para una reflexión tranquila, que puede promover una mejor salud mental. Dichos espacios también son importantes para el creciente número de residentes urbanos que viven con demencia, lo cual se analiza con más detalle más adelante.

***“Estar siempre en casa nos da demasiado tiempo para pensar y puede hacernos sentir deprimidos y solos. Salir a visitar un parque o comprar en un mercado ayuda a detener esos pensamientos, especialmente si podemos conocer a otras personas allí.”***

Hombre mayor, Peshawar, Pakistán





## El Objetivo de Desarrollo

**Sostenible 11** exige el acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, en particular ampliando el transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas vulnerables, mujeres, niños, personas con discapacidad y personas mayores.

## El transporte público como componente clave para una ciudad habitable

Invertir en un mejor transporte público hace que exista transporte sostenible y seguro para todos los residentes urbanos, independientemente de su edad o ingresos. El transporte público es particularmente valioso para las personas mayores ya que puede ayudarlos a mantener conexiones sociales y acceder a servicios de salud y otros servicios vitales.<sup>54</sup> Las personas mayores con las que hablamos en Ciudad de México, Peshawar y Río de Janeiro informaron que dependían en gran medida del transporte público para desplazarse. Sin este servicio les sería difícil asistir a eventos familiares, como funerales y bodas, y acceder a los servicios de salud.

Sin embargo, simplemente proporcionar transporte público no es suficiente para satisfacer las necesidades de las personas mayores; la accesibilidad de los vehículos y la asequibilidad de los viajes son factores importantes. La investigación muestra que los residentes urbanos con bajos ingresos realizan significativamente menos viajes que aquellos con ingresos más altos. Esto limita la capacidad de las personas de acceder a medios de vida y oportunidades de empleo, visitar amigos, familiares y asistir a servicios de salud.<sup>55</sup> Las mujeres en particular dependen del transporte público para realizar viajes más complejos para cumplir sus múltiples funciones, como cuidar de su familia y ganar un ingresos.<sup>56</sup> Muchas ciudades reconocen la importancia del transporte público y proporcionan viajes subsidiados o gratuitos para personas mayores.<sup>57</sup>

Muchas personas mayores, especialmente en países de ingresos bajos y medianos, también dependen de formas de transporte informales, como bicitaxis y pequeños autobuses. A menudo proporcionan un acceso físico más fácil y un servicio más localizado; las opciones de puerta a puerta son particularmente útiles cuando caminar hasta las paradas del transporte público puede no ser una opción.<sup>58</sup>

### Accesibilidad y responsabilidad

Las personas mayores con las que hablamos a menudo tenían dificultades para acceder al transporte público: los altos pasos dificultaban subir a un autobús o tren, había poco tiempo para sentarse antes de que el vehículo comenzara a moverse nuevamente, y los viajes a menudo eran accidentados e incómodos. Las mujeres mayores en la Ciudad de México hablaron sobre cómo aliviar el dolor que les producían los asientos incómodos, mientras que las personas mayores en Peshawar dijeron que los viajes eran costosos. Algunos hombres y mujeres mayores dijeron que no podían permitirse usar el transporte público.

## OPINIÓN

### Los beneficios de enfocar el desarrollo en el transporte público

Garantizar que las ciudades sean inclusivas y ofrezcan el mejor nivel de vida para todos los ciudadanos es un gran desafío para los tiempos modernos, para los gobiernos y la sociedad en general. Las ciudades y vecindarios que tienen más éxito en personificar los conceptos de equidad y acceso a oportunidades y servicios son aquellos que han adoptado el concepto de "desarrollo orientado al tránsito": desarrollo compacto, de mayor densidad, uso mixto y transitable a menos de media milla de una estación de transporte público, en lugar de modelos individuales basados en vehículos. Debemos preguntarnos entonces, si más de la mitad de los viajes alrededor del mundo no son motorizados,<sup>59</sup> ¿por qué hay tanto financiamiento público destinado a infraestructura para automóviles?

Enfocar el desarrollo de viviendas en torno a la provisión de transporte público fomenta vecindarios densos y compactos. Las calles y aceras seguras y completas permiten el uso de bicicletas y promueven áreas peatonales activas y vibrantes con usos mixtos de la tierra, compartidos y con diversos servicios. Todo esto asegura que los ciudadanos, independientemente de su edad, tengan un acceso más equitativo a las ventajas de vivir en las ciudades, y da a las personas una mayor independencia y una mejor calidad de vida, en particular a las personas mayores, que a menudo son marginadas por entornos centrados en el automóvil.

**Ramón J Cruz** *Director del Programa de Políticas Internacionales, Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo*



En otros casos, las personas mayores que tienen derecho a un viaje público subsidiado o gratuito dijeron que los operadores de transporte solían ignorarlos y no se detenían para recogerlos, ya que veían pocos incentivos financieros para hacerlo o estaban bajo presión para ceñirse a un horario (ver estudio de caso a continuación).<sup>60, 61</sup>

Las personas mayores no deberían tener que aceptar un servicio de menor calidad de los operadores de transporte. Como se muestra en el siguiente estudio de caso de Ucrania, las mujeres y los hombres mayores de las zonas urbanas pueden participar en iniciativas para mejorar la rendición de cuentas de los proveedores de servicios y reclamar sus derechos a un transporte seguro y accesible.

## ESTUDIO DE CASO

### Kiev, Ucrania: Haciendo que los proveedores de transporte público sean más responsables

En la capital ucraniana, Kiev, los servicios de transporte, incluidos el metro, tranvías y autobuses, son provistos por el gobierno municipal y operadores del sector privado. Los servicios municipales de transporte son nominalmente gratuitos para las personas mayores. Sin embargo, la organización de la sociedad civil Turbota pro Litnih v Ukraini (TLU) ha descubierto que, en la práctica, algunos operadores privados no pueden recoger personas mayores en los puntos de espera. Además, brindan servicios de mala calidad, inapropiados y discriminatorios.

TLU ha implementado diversas iniciativas para alentar a las personas mayores a tomar un papel activo en la mejora de los servicios de transporte público en nueve ciudades ucranianas. Estos incluyen un sistema de tarjeta roja, a través del cual los usuarios pueden reportar servicios pobres y discriminatorios a los operadores de autobuses. La organización también ha capacitado a voluntarios mayores para llevar a cabo reuniones de promoción con los funcionarios del consejo responsable de los servicios de transporte en Kiev.

Se han asegurado varias mejoras incluidos viajes gratuitos para personas mayores, luces verdes más largas para permitir que las personas tengan más tiempo para cruzar las carreteras, extensión de una ruta de autobús a un distrito mal atendido y paradas de autobús en diferentes lugares para que las personas mayores puedan llegar más fácilmente a los centros de salud locales.

**Galina Poliakova** *Turbota pro Litnih v Ukraini*

**“Los autobuses son muy difíciles de usar. Los pasos son muy altos, a menudo no hay lugar para sentarse o ubicar los carritos de mercado que utilizamos para nuestras compras. Los asientos del autobús son duros e incómodos y causan dolor de espalda y molestias durante los viajes. Con frecuencia, los conductores de autobuses no se detienen a recogernos porque saben que no tenemos que pagar.”**

Mujer mayor, Río de Janeiro, Brasil



# Envejecimiento saludable en entornos urbanos

## Mensajes clave

- Los gobiernos y planificadores deben fomentar la actividad física y promover la alimentación saludable para abordar las altas tasas de enfermedades no transmisibles (ENT) en las poblaciones urbanas.
- Más de 7 millones de personas mueren cada año debido a la contaminación del aire. La reducción de las emisiones y del tráfico vehicular en las ciudades mejorará la salud de todos los residentes urbanos, en particular las personas mayores que se ven desproporcionadamente afectadas.
- El creciente número de personas que viven con demencia requiere una cuidadosa consideración durante la planificación. Una mayor inversión en aumentar la conciencia pública es vital para crear comunidades inclusivas.

Además de los determinantes sociales y económicos ampliamente reconocidos de la salud, otros factores tienen un impacto significativo, incluyendo el entorno natural y construido, el clima, la calidad de la vivienda y la infraestructura de transporte.<sup>62</sup> Los riesgos para la salud asociados con la vida urbana incluyen condiciones de vida deficientes.<sup>63</sup> La OMS advirtió que si bien hay una mayor disponibilidad de servicios de salud en las ciudades, esto no asegura la asequibilidad o la utilización que se ven exacerbadas por la desigualdad, la exclusión y la marginación.<sup>64</sup> En consecuencia, las áreas urbanas se caracterizan cada vez más por las desigualdades en salud.<sup>65</sup>

Esta sección se centra en tres aspectos del envejecimiento saludable en entornos urbanos: mejorar el tratamiento de las ENT; las consecuencias para la salud de la contaminación del aire; y la mejor manera de apoyar el creciente número de personas que viven con demencia. El trabajo de HelpAge en Bishkek, para mejorar el tratamiento de las personas con ENT (consulte el recuadro de estudio de caso en la página siguiente) resalta la importancia de este tema. Las personas mayores con las que hablamos en Peshawar y Sukkur (Pakistán) consideraban que la contaminación del aire perjudicaba su calidad de vida. Nuestro trabajo en Bolivia muestra cómo se puede fortalecer el apoyo de la comunidad a los residentes urbanos que viven con demencia (vea el recuadro de estudio de caso en la página 19).

## Enfermedades no transmisibles

Las ENT - incluido el cáncer, enfermedades cardiovasculares, respiratorias crónicas y diabetes - son ahora la causa más común de muerte y discapacidad, y representan dos de cada tres muertes en todo el mundo.<sup>66</sup> El Secretario General de las Naciones Unidas ha destacado la urbanización no planificada y el envejecimiento de las poblaciones que conducen a un aumento en los factores de riesgo de las ENT, particularmente en los países de bajos y medianos ingresos.<sup>67</sup> En la actualidad, dos de cada tres personas con diabetes viven en un entorno urbano. De los 34 millones de muertes en el mundo atribuidas cada año a una ENT,<sup>68</sup> tres de cada cuatro son personas mayores de 60,<sup>69</sup> mientras que tres de cada cuatro muertes ocurren en un país de ingresos bajos o medianos.<sup>70</sup>

Las ENT se ven agravadas por estilos de vida urbanos no saludables, en países de altos ingresos así como países de medios y bajos ingresos. La gente ahora pasa menos tiempo haciendo actividad física (en parte debido a la dependencia excesiva del transporte motorizado), hace menos trabajo físicamente intensivo,<sup>71</sup> y tiene acceso limitado a espacios públicos verdes. Sin embargo, estos factores de riesgo de enfermedades no transmisibles pueden ser mitigados por la política y las intervenciones más planificadas.<sup>72</sup> Las dietas poco saludables y el aumento del consumo de alcohol y tabaco también se han destacado por ONU-Hábitat y la OMS como factores clave que impulsan las ENT, y amplían la desigualdad en la salud urbana.<sup>73</sup>

El término “ambiente obesogénico” se refiere al papel de los factores ambientales en la determinación de la nutrición y la actividad física.<sup>74</sup> La desnutrición y sobre-nutrición son impulsores clave de las ENT en los países de ingresos bajos y medios.<sup>75</sup> La vida urbana puede reducir la capacidad de las personas de tomar decisiones saludables como alimentos altos en grasa, azúcar y sal que son a menudo más económicos y están más fácilmente disponibles que los alimentos nutritivos.<sup>76, 77</sup>



**“El centro día es un oasis para nosotros. Nos sentimos seguros y nos da la oportunidad de socializar y participar en alguna actividad física. Muchas de nuestras condiciones de salud crónicas han mejorado desde que llegamos aquí.”**

**Hombre mayor, Río de Janeiro, Brasil**



El acceso fácil y asequible a alimentos adecuados, nutritivos y seguros es, por consiguiente, una condición previa para reducir las tasas de ENT en las ciudades.

Estos problemas pueden afectar a mujeres y hombres desproporcionadamente y de diferentes maneras. Por ejemplo, las mujeres tienen más probabilidades de sufrir obesidad que los hombres y, en algunos entornos, las limitaciones culturales impiden que las mujeres realicen más actividad física. Por otro lado, es más probable que los hombres se vean afectados por el aumento del consumo de alcohol y tabaco, aunque las tasas de tabaquismo entre las mujeres están aumentando.<sup>78</sup>

Las personas mayores a menudo son invisibles en debates e iniciativas en torno a las ENT.<sup>79</sup> Los gobiernos y planificadores deben hacer más para involucrar a personas de todas las edades en estrategias para prevenir, detectar, diagnosticar y manejar las ENT a lo largo de la vida (ver el recuadro de estudio de caso sobre el apoyo de HelpAge para grupos de autoayuda en Kirguistán). En tiempos de crisis, las enfermedades no transmisibles crónicas pueden ser potencialmente mortales. Por lo tanto, asegurar el acceso a los servicios de salud durante las emergencias y la continuidad del tratamiento deberían ser consideraciones clave en la resiliencia y la planificación de la respuesta a emergencias, a nivel local y nacional.<sup>80</sup>

## ESTUDIO DE CASO

### **Bishkek, Kirguistán: Incidente alrededor de las enfermedades no transmisibles**

Las enfermedades no transmisibles (ENT) como la diabetes y las enfermedades cardíacas afectan de manera desproporcionada a las personas en los países de bajos y medianos ingresos. Estas enfermedades están asociadas con el envejecimiento y la urbanización rápida no planificada.<sup>81</sup>

En las ciudades de Kirguistán, incluidos Bishkek, Tokmak y Kant, HelpAge apoya a 89 grupos de autoayuda en los que las personas mayores aprenden a adoptar comportamientos y estilos de vida más saludables y a controlar la diabetes tipo 2. Trabajan con el personal médico local para llevar a cabo pruebas de detección de diabetes en la comunidad.

Los grupos también participan en campañas de sensibilización como el Día Mundial de la Salud, el Día Mundial de la Diabetes y el Día Internacional de las Personas Mayores. Como resultado de las actividades grupales como parte de la campaña global ADA salud (Adultos Mayores Demandan Acción), el alcalde estableció el Centro Gerontológico de Bishkek para proporcionar servicios adaptados a las personas mayores. Además, el gobierno de Kirguistán adoptó un programa nacional de prevención y control que exige una acción concertada y coordinada sobre las ENT.

Fuente: HelpAge International, Kyrgyzstan

## Exposición a la contaminación ambiental

Las enfermedades cardíacas, los accidentes cerebrovasculares, las infecciones respiratorias agudas y el cáncer de pulmón son las principales causas de muerte de más de 7 millones personas cada año, la mayoría atribuidas a la contaminación del aire.<sup>82</sup> Contabilizando el 12.5% de las muertes globales,<sup>83</sup> el impacto es particularmente significativo para los grandes centros urbanos en países de bajos y medianos ingresos.<sup>84</sup>

Las personas mayores se ven desproporcionadamente afectadas<sup>85</sup> por la exposición a la contaminación del aire. Un descenso natural en la función pulmonar y la capacidad asociada con el envejecimiento significa que las personas mayores son más propensas a la exposición de contaminación del aire, particularmente de las partículas finas.<sup>86</sup> El análisis de datos hospitalarios de América Latina, Asia, América del Norte y Europa muestra aumentos en mortalidad y admisiones hospitalarias debido a condiciones cardiovasculares y respiratorias durante picos en los niveles de contaminación del aire, particularmente para personas mayores de 75.<sup>87</sup> La investigación preliminar también sugiere que la exposición prolongada a la contaminación del aire puede dañar las estructuras cerebrales y perjudicar el funcionamiento cognitivo en la vejez.<sup>88</sup>

Los gobiernos y planificadores pueden hacer mucho para mejorar la salud de los residentes urbanos mayores, especialmente dado que muchos de los factores que afectan la salud pública están interrelacionados. Como lo demuestran las investigaciones, las carreteras nuevas y ampliadas simplemente crean más tráfico y congestión, por ende más contaminación, con consecuencias inaceptables para la salud de los residentes urbanos.<sup>89</sup> Existen opciones de política más saludables y más sostenibles, incluida la inversión en transporte público seguro y accesible, caminar y el uso de la bicicleta. Animar a las personas a andar en bicicleta o caminar puede ayudar a prevenir la diabetes, enfermedades cardíacas y algunos cánceres, e incluso puede ayudar a combatir la depresión.<sup>90</sup>

**“La contaminación nos lastima los ojos y causa dolores de cabeza. Cuando los niveles son altos, tenemos que dejar de hacer nuestros ejercicios. Muchas personas mayores padecen diabetes porque tenemos dietas deficientes y no hacemos suficiente ejercicio, aunque la ciudad nos da acceso a mejores médicos que pueden ayudar.”**

Mujer mayor, Ciudad de México, México



## Dimensiones espaciales de la demencia

A nivel mundial hay 46 millones de personas que viven con demencia, una cifra que se duplicará cada 20 años. Cada tres segundos se diagnostica un nuevo caso.<sup>91</sup> Más de la mitad (58%) de las personas que viven con demencia viven en países de bajos y medianos ingresos.<sup>92</sup> Los síntomas comunes incluyen olvido y pérdida de memoria, pérdida de la noción del tiempo, desorientación y perderse en lugares conocidos.<sup>93</sup> Estas dimensiones espaciales de la demencia significan que el diseño de los entornos urbanos es crucial para determinar cómo las personas experimentan la enfermedad.<sup>94</sup> Por ejemplo, la dificultad para usar el transporte sin acompañante puede significar que las personas que viven con demencia se limitan a las actividades y servicios disponibles en su localidad inmediata.<sup>95</sup>

Hay mucho que los proveedores de servicios y planificadores pueden hacer para mitigar los impactos de la demencia entre los residentes urbanos mayores.

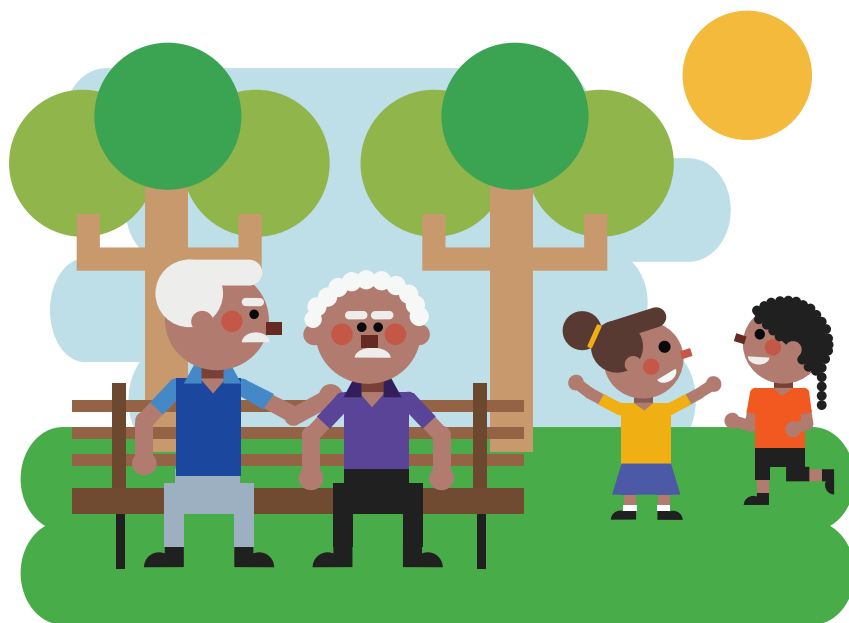
## Diseño de vecindarios para ayudar a las personas con demencia

La investigación muestra que las comunidades con características diversas y puntos de referencia ayudan a las personas que viven con demencia a reconocer su entorno más fácilmente.<sup>96</sup> De manera similar, se deben favorecer los diseños de calle legibles, reconocibles, con buena visibilidad, en lugar de aquellas calles cuadrículadas repetitivas.<sup>97</sup>

Las comunidades de uso mixto (que combinan áreas residenciales con locales comerciales, y de otro tipo), con puntos de servicio fácilmente identificables a poca distancia de la vivienda, también pueden ayudar. Planear suficientes espacios verdes, públicos, acogedores y seguros puede proporcionar un refugio para personas de todas las edades cuando las actividad en la calle se vuelven abrumadoras.<sup>98</sup> Estos espacios son propicios para la reflexión y relajación, así como genera oportunidades para socializar

### **Cohesión y apoyo comunitario**

El trabajo comunitario para apoyar a las personas con demencia en las zonas urbanas de Bolivia y Colombia muestra que parte de la solución es hacer que las ciudades y las comunidades sean socialmente inclusivas (ver el recuadro de estudio de caso). Las iniciativas en Japón muestran el valor de la capacitación en sensibilización sobre demencia a nivel comunitario.<sup>99</sup> Trabajar con proveedores de servicios (privados y públicos) y familiares, vecinos y otros miembros de la comunidad para mejorar su conocimiento y conciencia sobre los desafíos de vivir con demencia en zonas urbanas, puede ayudar a garantizar una mayor inclusión y una atención más efectiva.<sup>100</sup>



#### **ESTUDIO DE CASO**

#### **Bolivia y Colombia: mejor atención para las personas mayores con demencia**

Se estima que más de 40,000 personas en Bolivia viven con demencia.<sup>101</sup>

La gran mayoría de los casos no se diagnostican. Como en muchos países, la atención de salud mental, particularmente para las diferentes formas de demencia, sigue siendo una prioridad baja.

Un proyecto reciente de HelpAge International descubrió que la conciencia pública, el reconocimiento o la comprensión de la demencia eran bajos. La falta de recursos económicos significaba que algunas personas mayores con demencia habían sido abandonadas o excluidas por sus familias. Se organizaron grupos voluntarios para brindar información en ferias y mercados de Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra.

El proyecto abogó por una mejor capacitación del personal de salud y una mayor detección y diagnóstico. Hizo hincapié en la necesidad de que las comunidades y las familias trabajen juntas con los proveedores de servicios para crear conciencia sobre la demencia y mejorar los servicios. En la capital colombiana, Bogotá, el proyecto brindó orientación clara y fácilmente comprensible a las familias y cuidadores de personas con demencia, y les indicó otros recursos y fuentes de apoyo disponibles en la comunidad.

Fuente: HelpAge International, Fundación Horizontes (Bolivia), Fundación Acción Familiar Alzheimer Colombia



# Seguridad urbana y seguridad en la vejez

## Mensajes clave

- Las áreas urbanas corren cada vez más riesgo de sufrir una crisis humanitaria. Las personas mayores se ven desproporcionadamente afectadas por los desastres y tienen necesidades nutricionales y de salud más complejas que pueden hacerlas más vulnerables. Los esfuerzos de respuesta humanitaria deben identificar y abordar necesidades específicas de los residentes urbanos mayores.
- Es necesario que haya una mayor cooperación entre los agentes humanitarios y las autoridades locales, reconociendo y aprovechando las capacidades existentes de las personas, los hogares y las comunidades, para garantizar que todas las personas que necesitan asistencia humanitaria lo reciban.
- Debería haber un mayor reconocimiento de los desafíos que enfrentan los residentes urbanos mayores desplazados de sus hogares. Estos incluyen la falta de acceso a los servicios, altos costos de los alimentos y el alojamiento, y la ruptura de los vínculos sociales.
- Los planificadores urbanos y los encargados de formular políticas deberían abordar el delito (y el miedo a la delincuencia) en las calles y en el transporte público, reconociendo que esta es una preocupación importante para las mujeres y hombres mayores. Sentirse inseguro desanima a las personas mayores a participar en la vida de la ciudad y puede evitar que mantengan las relaciones sociales con amigos y familiares.

La complejidad y diversidad de los entornos urbanos hacen que las ciudades se conviertan cada vez más en lugares de tensiones y conflictos sociales, económicos y políticos.<sup>102</sup> En esta sección se analiza cómo las personas mayores en las ciudades se ven afectadas por el creciente número de crisis humanitarias,<sup>103</sup> y qué se puede hacer para ayudar a mujeres y hombres mayores que se desplazaron a las zonas urbanas debido a conflictos y crisis humanitarias en sus áreas de origen. También considera el impacto en las personas mayores de las altas tasas de delincuencia urbana y violencia en los países de bajos y medianos ingresos.<sup>104</sup>

## Residentes urbanos mayores y respuesta a desastres

ONU Hábitat informa que las crisis humanitarias están afectando cada vez más las ciudades y los entornos urbanos.<sup>105</sup> El conflicto se urbaniza cada vez más, y las ciudades actúan como sitios estratégicos clave en los enfrentamientos entre regímenes, ideologías y milicias.<sup>106</sup> Además, la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNISDR) advierte que el crecimiento urbano se está produciendo en lugares propensos a terremotos, sequías e inundaciones, riesgos que seguirán aumentando a medida que el cambio climático se acelere.<sup>107</sup> Muchas ciudades de África, Asia y América Latina están en mayor riesgo a pequeña escala así, como también los desastres a gran escala.<sup>108</sup>

### Las personas mayores tienen un mayor riesgo

Las personas mayores corren un mayor riesgo de exposición a desastres en las áreas urbanas. Los factores espaciales como el entorno físico / construido pueden aumentar los riesgos que enfrentan las personas mayores.<sup>109</sup> Numerosos factores, muchos de los cuales podrían mitigarse mediante una planificación y una política proactiva, agravan las vulnerabilidades de las personas mayores durante tiempos de crisis. Estos incluyen el crecimiento urbano informal y no planificado,<sup>110</sup> inseguridad sobre los derechos a la posesión de la tierra,<sup>111</sup> viviendas de mala calidad,<sup>112</sup> infraestructura mal diseñada,<sup>113</sup> infraestructura de transporte deficiente<sup>114</sup> y gobernanza local ineficaz.<sup>115</sup>

### El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11

exige la adopción e implementación de planes de adaptación al cambio climático, resiliencia y gestión del riesgo de desastres





***“Recordamos el gran terremoto de 1985. Las calles temblaban y las líneas eléctricas se encendieron. Todavía no nos sentimos preparados si ocurre otro terremoto. Para algunos de nosotros es difícil bajar cuando hay una alerta de terremoto, así que nos quedamos donde estamos. Si puedes salir, vete. Si no, te quedas ahí y mueres porque nadie va a venir a ayudar.”***

**Mujer mayor,  
Ciudad de México,  
México**

Las cifras de desastres recientes confirman que las personas mayores se ven más afectadas por las crisis producidas por eventos naturales.<sup>116</sup> Por ejemplo, el 38% de las muertes causadas por el tifón Haiyan en Filipinas en 2013 fueron personas mayores de 60 años, a pesar de que solo el 7% de la población local pertenecía a este grupo de edad. Del mismo modo, el 56% de los que murieron como consecuencia del terremoto y tsunami de Japón en 2011 tenían 65 años o más, a pesar de que solo el 23% de la población estaba en este grupo de edad.

En los Estados Unidos, el 75% de los fallecidos por el huracán Katrina en Nueva Orleans en 2005 tenían 60 años o más, a pesar de que solo el 16% de la población local pertenecía a este grupo de edad.

Las personas mayores en áreas urbanas son particularmente vulnerables en tiempos de crisis si viven solas, están separados de sus familias o tienen discapacidades físicas. Pueden ser excluidos de la prestación de servicios, sufrir angustia física y psicológica y ser menos capaces de satisfacer necesidades complejas de salud y nutrición.<sup>117</sup>

### **Una respuesta humanitaria que satisface las necesidades de las personas mayores**

Las revisiones de las respuestas humanitarias a desastres -incluido el terremoto de Haití en 2010 y el tifón Haiyan en 2013- muestran que los actores humanitarios todavía no tienen la capacidad, habilidades y experiencia para enfrentar las crisis en entornos urbanos complejos.<sup>118</sup>

Los contextos urbanos requieren acciones más coordinadas para brindar respuestas ante los desastres, como se reconoció en la reciente Cumbre Humanitaria Mundial.<sup>119</sup> La gestión del riesgo de desastres debe considerar más la edad y el género, y debe integrarse en las iniciativas regulares de planificación urbana y gobernanza local.<sup>120</sup> Las respuestas urbanas también pueden requerir un servicio menos directo de entrega y mayor compromiso con los servicios existentes, por ejemplo, apoyar al gobierno local (donde esté dispuesto y capacitado), y al sector privado para garantizar una respuesta de calidad, y poner mayor énfasis en construir tanto el capital social existente de individuos, hogares y comunidades como las habilidades y capacidades de los actores humanitarios.<sup>121</sup>

## El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 exige el acceso de todos a una vivienda adecuada, segura y asequible.

El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 exige el acceso de todos a una vivienda adecuada, segura y asequible.

## Desplazamiento urbano en la vejez

En todo el mundo, la mayoría de las personas desplazadas viven en ciudades en lugar de refugios.<sup>122</sup> El Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) informa que más del 60% de los 19,5 millones de refugiados, y más del 80% de los 34 millones de desplazados internos viven en áreas urbanas.<sup>123</sup>

Las personas a veces hacen la falsa suposición de que los refugiados urbanos no requieren la misma asistencia que los que viven en campamentos ya que pueden encontrar trabajo, acceder a servicios y valerse por sí mismos.<sup>124</sup> Esto pasa por alto el desafíos que enfrentan los refugiados y las personas internamente desplazadas que viven en las ciudades,<sup>125</sup> que a menudo se ven agravados por la falta de estatus legal o derechos de residencia.<sup>126</sup> Una investigación de HelpAge sobre la crisis en Siria descubrió que algunas familias optaron por vivir en áreas urbanas debido a mejores oportunidades de empleo y acceso a los servicios, pero enfrentaron una mayor carga financiera al hacerlo porque los bienes básicos y el alojamiento eran más costosos.<sup>127</sup>

Muchos refugiados urbanos aún enfrentan dificultades para acceder a servicios vitales,<sup>128</sup> hay falta de oportunidades de sustento e interrupción de los lazos sociales y apoyo, lo que lleva al aislamiento.<sup>129</sup> También pueden experimentar pobreza y acoso,<sup>130</sup> a menudo viviendo en asentamientos informales sobrepoblados en tierras inseguras.<sup>131</sup> A pesar de su gran número la dispersión de los refugiados urbanos en áreas urbanas densamente pobladas puede hacerlos invisibles para los actores humanitarios y, por lo tanto, difíciles de alcanzar.<sup>132, 133</sup>

La investigación de HelpAge sobre Siria descubrió que los refugiados mayores -particularmente aquellos que están lesionados o viven con alguna discapacidad, tienen condiciones de salud crónicas – y son particularmente vulnerables. El desplazamiento también puede afectar más la salud y el bienestar mental de los refugiados mayores: la investigación de Siria descubrió que el 77% de los refugiados mayores se vieron afectados por un impedimento, lesión o enfermedad crónica, mientras que el 65% reportó experimentar problemas psicológicos.<sup>134</sup> Las investigaciones de ACNUR confirman que la reducción de la movilidad física, la visión debilitada y las enfermedades crónicas hacen que las personas mayores sean particularmente vulnerables durante los períodos de desplazamiento.<sup>135</sup>

## Conexiones sociales interrumpidas

Las personas mayores que se desplazan de sus hogares pueden aislarse socialmente y separarse físicamente de sus familias.<sup>136</sup> Los refugiados y los desplazados internos no tienen las mismas conexiones sociales en las que confían muchas otras familias urbanas de bajos ingresos.<sup>137</sup> La investigación de HelpAge en Siria encontró que los refugiados en áreas urbanas sintieron que tenían menos apoyo de la comunidad local que los refugiados en áreas rurales, estaban aislados socialmente y tenían una red de apoyo más pequeña.<sup>138</sup> Los refugiados urbanos y los desplazados internos también pueden sentirse “no bienvenidos” y marginados en una ciudad desconocida, lo cual puede hacer que tengan menos confianza para viajar a partes de la ciudad más allá de su vecindario inmediato.<sup>139</sup>



**Porcentaje de personas mayores de 50 años que no se sienten seguros caminando solos en la noche en el lugar donde viven:**

**Venezuela 88%**

**Moldavia 51%**

**Marruecos 29%**

Fuente: Índice Global de Envejecimiento 2015



**“Muchos de nosotros hemos sido víctimas del crimen en las calles y en el transporte público. Nos sentimos más vulnerables porque somos mujeres mayores. Nos hace dudar en salir por la noche. A menudo llevamos algo de dinero extra por separado para poder entregar algo a los ladrones.”**

**Mujer mayor, Ciudad de México, México**

## **Crimen y seguridad personal**

La urbanización ha llevado a niveles crecientes de delincuencia y violencia, particularmente en países de ingresos bajos y medianos.<sup>140, 141</sup> ONU Hábitat informa que el temor al crimen y la violencia es la preocupación diaria más importante de los residentes urbanos,<sup>142</sup> datos muestran que el 60% de los residentes urbanos han sido víctimas de un crimen en los últimos cinco años.<sup>144</sup> De manera similar, las personas mayores con las que hablamos en Ciudad de México, Peshawar y Río de Janeiro se sienten particularmente preocupadas por el riesgo de robo y ataque físico en las calles y en el transporte público, sobre todo de noche. Los datos recopilados para el Índice Global de Envejecimiento muestra que en la mayoría de los países de ingresos bajos y medianos, la mayoría de las personas mayores de 50 años informaron que no se sentían seguros caminando a casa solos por la noche.<sup>145</sup>

### **Miedo a la delincuencia**

Las personas mayores con las que hablamos en Ciudad de México y Río de Janeiro dijeron que se sentían más vulnerables caminando por calles secundarias y usando el transporte público. Dijeron que su ansiedad se agravaba por la noche cuando caminaban por calles poco iluminadas, cuando se encontraban en un entorno desconocido y cuando caminaban sobre pavimentos y superficies irregulares o rotas, lo cual los frenaba y significaba que no podían concentrarse en lo que sucedía a su alrededor. Una investigación del Banco Mundial destaca la importante relación entre el entorno construido y el crimen urbano y la violencia. Sugiere que el diseño pobre de calles y edificios ofrece oportunidades para la delincuencia, mientras que servicios e infraestructura insuficientes exacerban la desigualdad y la exclusión, lo que lleva a un aumento del crimen.<sup>146</sup> Los residentes de asentamientos informales con infraestructura de saneamiento limitada, normalmente tienen que usar instalaciones al aire libre y mal iluminadas poniendo a las mujeres, en particular, en riesgo de violencia.<sup>147</sup>

Además de los impactos económicos y psicológicos de la delincuencia, la OMS advierte que el miedo al crimen desalienta la actividad física y puede llevar a estilos de vida sedentarios, con consecuencias de salud asociadas.<sup>148</sup> Las personas mayores con las que hablamos en Río de Janeiro y Ciudad de México sugirieron que el miedo al crimen (junto con no poder pagar el transporte público) significaba que se quedaban en casa, optando por mantenerse en contacto con familiares y amigos a través de llamadas telefónicas en lugar de viajar para verlos en persona.

Las necesidades de mujeres y hombres mayores deben ser reconocidas y abordadas en iniciativas para reducir y prevenir el crimen urbano y la violencia. Esto debería incluir el reconocimiento de las consecuencias del miedo al delito en la vejez, de modo que la seguridad personal se convierta en un tema transversal al que se dirigen los responsables de la toma de decisiones que participan en la planificación, la prestación de servicios y el transporte público.

# Conclusiones y Recomendaciones

A medida que las poblaciones urbanas crecen y cambian, las ciudades deben cambiar con ellas. Este informe pone de relieve por qué no puede ser aceptable el desarrollo orientado al automóvil, que crea espacios públicos hostiles y poco acogedores, inhabilitando la interacción social, separando las comunidades y contribuyendo a la mala salud. Niveles intolerables de contaminación del aire, baja actividad física, y una nutrición deficiente están llevando a una epidemia de ENT.

Un número cada vez mayor de residentes urbanos mayores con demencia no reciben atención por parte de las comunidades que son intimidantes, confusas y están mal equipados para ofrecer apoyo. La escasa resiliencia a los desastres y el hecho de que las respuestas a las emergencias no consideren a las personas mayores significa que se les niega el derecho a recibir asistencia humanitaria. El miedo al crimen significa que las personas mayores se sienten vulnerables y rompen vínculos sociales con amigos y familiares.

La necesidad imperiosa de tomar medidas para crear ciudades inclusivas se ha reconocido en los compromisos y recomendaciones establecidos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Cumbre Humanitaria Mundial y la Nueva Agenda Urbana de Hábitat III. Es necesaria una acción concertada por parte de los gobiernos, las autoridades de la ciudad y otras partes interesadas para proteger y promover los derechos de las personas durante toda su vida. Las áreas de acción prioritarias son claras. El espacio urbano debe ser recuperado para todos los residentes. Las personas necesitan calles y espacios públicos que sean seguros e inclusivos, fomenten la actividad física y la interacción entre personas de todas las generaciones, y apoyen las oportunidades de sustento basadas en la calle. El transporte público seguro y accesible permite a las personas mayores visitar a amigos y familiares y acceder a servicios vitales. El aire puro, los espacios verdes y el acceso a alimentos saludables y nutritivos significan que los residentes urbanos pueden vivir vidas más largas y saludables. Las comunidades deben ser capaces de ayudar a las personas con demencia a continuar viviendo en sus propios hogares y entornos. Cuando ocurren desastres de origen natural, todos los residentes urbanos deben beneficiarse de la respuesta y deben comprender sus necesidades y capacidades. Día a día, la gente debería poder sentirse segura al caminar en la calle o tomar un autobús, especialmente de noche.

Lograr estos objetivos llevará tiempo, pero como punto de partida de los tres temas destacados en este informe, HelpAge hace un llamado a los gobiernos y las autoridades de las ciudades para que tomen las siguientes medidas:

## **1. Crear espacios urbanos compartidos incluyentes y agradables que estimulen la actividad social y brinden un acceso más fácil a servicios y oportunidades para todos:**

- adoptar medidas políticas, incentivos económicos y una aplicación reforzada para reducir el uso del automóvil y las velocidades del tráfico
- invertir en infraestructura vial, como pavimentos amplios y bien mantenidos, e instalaciones para el ciclismo para apoyar alternativas saludables
- apoyar el desarrollo de comunidades densas, transitables y de uso mixto a través de la capacidad efectiva de planificación y toma de decisiones del gobierno local
- apoyar a quienes participan en actividades de medios de vida basadas en la calle mejorando la seguridad vial a través de la reducción del flujo y la velocidad del tráfico, y consultando con aquellos afectados por las decisiones de planificación y desarrollo.
- proporcionar espacios verdes y públicos bien diseñados y bien mantenidos que fomenten la actividad física, la interacción social y contrarresten el aislamiento social
- aumentar la provisión de transporte público que sea adecuada, accesible, asequible, segura y responsable, en particular para las personas mayores y las mujeres.

## 2. Promover un envejecimiento saludable y abordar los principales factores de riesgo relacionados con la vida urbana.

- hacer frente a la mayor tasa de ENT en las ciudades, mediante la sensibilización y fomento de estilos de vida físicamente activos y el acceso a opciones de alimentos saludables
- reducir la contaminación del aire de todas las fuentes (tráfico y las emisiones de la industria)
- crear entornos urbanos físicos y sociales que apoyen el rápido crecimiento del número de personas con demencia, a través de diseños del entorno construido y mayor inversión en capacitación y conciencia a nivel comunitario.

## 3. Ayudar a los residentes urbanos mayores a sentirse seguros y protegidos viviendo en una ciudad, tanto en términos de su derecho a la asistencia humanitaria en tiempos de emergencia, como de su seguridad personal cotidiana.

- con respecto a las emergencias humanitarias, involucrar a las personas mayores en la planificación de la preparación en casos de desastre, la coordinación y las actividades de respuesta para que las respuestas humanitarias respondan a sus necesidades específicas
- promover una mejor coordinación entre los actores humanitarios y las autoridades de la ciudad y construir sobre el capital social existente de las personas, los hogares y las comunidades para garantizar que se satisfagan las necesidades específicas de las personas mayores en tiempos de emergencia
- reconocer y abordar los desafíos específicos que enfrentan las personas mayores que viven en ciudades que han sido desplazadas por conflictos o desastres ambientales, incluida la falta de acceso a los servicios, los altos costos de la vida y las conexiones sociales interrumpidas.
- con respecto al miedo cotidiano al delito, asegúrese de que se tenga en cuenta la seguridad de todos los grupos de edad en las decisiones y políticas de planificación, especialmente en relación con las calles, los espacios compartidos y el uso del transporte público.



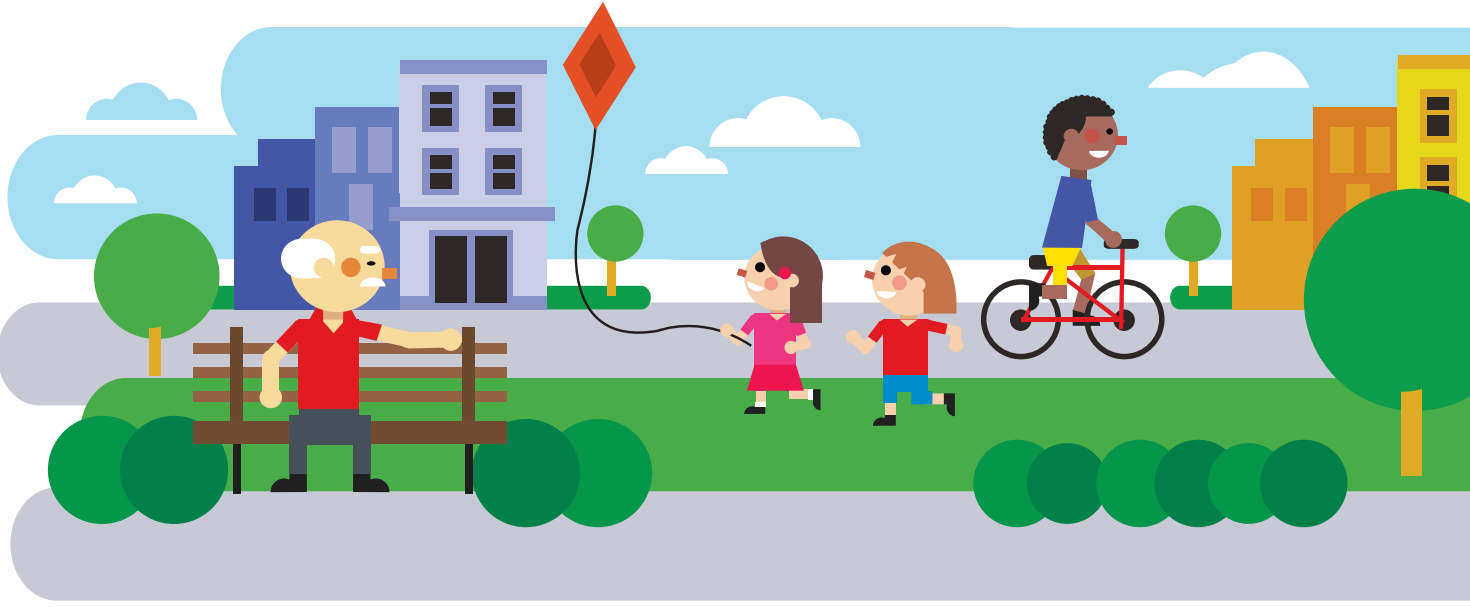


## Endnotes

1. UN Habitat, *World cities report*, Nairobi, UN Habitat, 2016
2. HelpAge International, *Global AgeWatch Index 2015: Insight report*, London, HelpAge International, 2015 (calculation based on UNDESA Population Division, *World population prospects: the 2015 revision*, DVD Edition, 2015)
3. Urban and Rural Population by Age and Sex 1980-2015, <http://esa.un.org/unpd/popdev/urpas/urpas2014.aspx> (31 August 2016)
4. Kornfeld-Matte R, 'Re-think our cities', [www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=16520&LangID=E](http://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=16520&LangID=E) (31 August 2016)
5. Grant U, *Spatial inequality and urban poverty traps*, London, Overseas Development Institute, 2010
6. Kornfeld-Matte 'Re-think our cities'
7. World Health Organization, *Global age-friendly cities: a guide*, Geneva, World Health Organization, 2007
8. United Nations Sustainable Development Goals, <https://sustainabledevelopment.un.org> (31 August 2016)
9. HelpAge International, *World Humanitarian Summit: ensuring global ageing is recognised*, [www.helpage.org/newsroom/latest-news/world-humanitarian-summit-ensuring-global-ageing-is-recognised](http://www.helpage.org/newsroom/latest-news/world-humanitarian-summit-ensuring-global-ageing-is-recognised) (31 August 2016)
10. Surabaya Draft of the New Urban Agenda, [www.habitat3.org/zerodraft](http://www.habitat3.org/zerodraft) (31 August 2016)
11. UN Department of Economic and Social Affairs, *Shanghai manual: a guide for sustainable urban development in the 21st century*, UN Department of Economic and Social Affairs, 2012
12. Sperling D et al., 'Motorizing the developing world', *Access Magazine*, 2004
13. World Health Organization, *Global status report on road safety*, Geneva, World Health Organization, 2015
14. UN Department of Economic and Social Affairs, *Shanghai manual*
15. World Health Organization, *Global status report on road safety*
16. Gouvela N et al., 'Time series analysis of air pollution and mortality', *Journal of Epidemiology & Community Health*, 54, 2000, pp.750-755
17. World Health Organization, '7 million premature deaths annually linked to air pollution', News release 25 March, [www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/en](http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/en) (31 August 2016)
18. Sperling et al.
19. Frye A, *Disabled and older persons and sustainable urban mobility*, <http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Thematic.Disabled.and.Older.Persons.pdf> (31 August 2016)
20. Health Bridge, *Moving dangerously, moving pleasurably: improving walkability in Dhaka*, Health Bridge, 2011
21. World Health Organization, *Global status report on road safety*
22. Frye, *Disabled and older persons*
23. Health Bridge, *Moving dangerously*
24. Gehl J, *Cities for people*, Washington DC, Island Press, 2010
25. Frye, *Disabled and older persons*
26. Gehl, *Cities for people*
27. *The Human Scale*, film of Jan Gehl's work and ideas, screened at Hackney Empire, London, 23 January 2014
28. Gehl, *Cities for people*
29. Health Bridge, *Moving dangerously*
30. G77, Remarks on behalf of the Group of 77 and China by Mrs Chulamane Chartsuwan, Ambassador and Deputy Permanent Representative of the Kingdom of Thailand to the United Nations, at the Expert Group Meeting on 'Special Needs and Challenges in Developing Countries for Achieving Sustainable Transport', New York, 10 May 2016, [www.g77.org/statement/getstatement.php?id=160510](http://www.g77.org/statement/getstatement.php?id=160510) (31 August 2016)
31. Frye, *Disabled and older persons*
32. Frye, *Disabled and older persons*
33. Health Bridge, *Moving dangerously*
34. Smart Growth America, What are Complete Streets?, <https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/what-are-complete-streets> (31 August 2016)
35. Anand J, Roy S, 'Government announces steps to free capital's roads', *The Hindu*, 18 October, [www.thehindu.com/news/cities/Delhi/government-announces-steps-to-free-capital-roads/article775800.ece](http://www.thehindu.com/news/cities/Delhi/government-announces-steps-to-free-capital-roads/article775800.ece) (31 August 2016)
36. Gehl, *Cities for people*
37. Institute for Transportation & Development Policy, 'Densify', [www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/09/Densify\\_ITDP.pdf](http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/09/Densify_ITDP.pdf) (31 August 2016)
38. Rangwala L, 'Shifting discourse about transit-oriented development in Mumbai, India', *Transportation Research Record*, 2451, 2014
39. Institute for Transportation & Development Policy
40. Gehl, *Cities for people*
41. Vera Sanso P, 'Aging, work and the demographic dividend in South Asia' in Field B. et al. (eds.), *The Sage handbook of aging, work and society*, London, Sage, 2013
42. Vera Sanso P et al., 'Ageing, poverty and neoliberalism in urban South India', [www.newdynamics.group.shef.ac.uk/assets/files/NDA-Findings-5-V2.pdf](http://www.newdynamics.group.shef.ac.uk/assets/files/NDA-Findings-5-V2.pdf) (31 August 2016)
43. UN Habitat, *Gender issue guide: gender responsive urban economy*, Nairobi, UN Habitat, 2014
44. Ezech A et al., 'The situation of older people in poor urban settings: the case of Nairobi, Kenya', *Aging in Sub-Saharan Africa*, 2006
45. Vera Sanso, 'Aging, work and the demographic dividend in South Asia'
46. Vera Sanso et al., 'Ageing, poverty and neoliberalism in urban South India'
47. Vera Sanso, 'Aging, work and the demographic dividend in South Asia'
48. Vera Sanso, 'Aging, work and the demographic dividend'
49. Hosking J et al., *Health in the green economy: health co-benefits of climate change mitigation*, World Health Organization, 2011, [www.who.int/hia/green\\_economy/transport\\_sector\\_health\\_co-benefits\\_climate\\_change\\_mitigation/en](http://www.who.int/hia/green_economy/transport_sector_health_co-benefits_climate_change_mitigation/en) (8 September 2016)
50. Gehl, *Cities for people*
51. Agewell Foundation, 'Study on isolation in older age', <http://agewell-initiatives.blogspot.com/2010/01/agewell-study-on-isolation-in-old-age.html> (31 August 2016)
52. Frye, *Disabled and older persons*
53. Ezech et al., 'The situation of older people in poor urban settings: the case of Nairobi, Kenya'
54. World Health Organization, *Global age-friendly cities: a guide*
55. Thynell M, *GTZ SUTP Technical document No.2: Social Change and Urban Transport, Sustainable Urban Transport Project*, 2009
56. UN Habitat, *Gender issue guide: urban planning and design*, Nairobi, UN Habitat, 2012
57. World Health Organization, *Global age-friendly cities: a guide*
58. Frye, *Disabled and older persons*
59. Guitink P, Holste S and Lebo J, *Non-motorized transport: confronting poverty through affordable mobility*, World Bank Transport, Water and Urbanisation Development Department, Transport No. UT-4, April 1994
60. IMR, *Vida de Longe Longevidade*, IMR, Brazil, 2012
61. Frye, *Disabled and older persons*
62. World Health Organization, *Hidden cities: unmasking and overcoming health inequities in urban settings*, Geneva, World Health Organization, 2010
63. World Health Organization, *Hidden cities*
64. World Health Organization, *Hidden cities*
65. Bai X et al., 'Health and wellbeing in the changing urban environment: complex challenges, scientific responses, and the way forward', *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 4:4, 2000, pp.465-472
66. NCD Alliance, 'Non-communicable diseases: a major challenge for sustainable development', [https://ncdalliance.org/sites/default/files/rfiles/Two\\_pages\\_NCDs\\_in\\_SDGs\\_forWeb.pdf](https://ncdalliance.org/sites/default/files/rfiles/Two_pages_NCDs_in_SDGs_forWeb.pdf) (31 August 2016)
67. United Nations General Assembly, Prevention and control of non-communicable diseases, Report of the Secretary-General, [www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/66/83&Lang=E](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/66/83&Lang=E) (31 August 2016)
68. World Health Organization, 'Noncommunicable diseases', [www.who.int/mediacentre/factsheets/fs355/en](http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs355/en) (31 August 2016)
69. World Health Organization, *WHO Global status report on NCDs*, chapter 2 – NCDs and development, [www.who.int/nmh/publications/ncd\\_report\\_chapter2.pdf](http://www.who.int/nmh/publications/ncd_report_chapter2.pdf) (31 August 2016)
70. NCD Alliance, 'Non-communicable diseases: a major challenge for sustainable development'
71. Cities Changing Diabetes, '9 things you need to know', <http://citieschangingdiabetes.com/2016/02/23/9-things-you-need-to-know-about-why-fighting-diabetes-must-start-in-cities> (31 August 2016)
72. NCD Alliance, 'Inclusion of health priorities in the New Urban Agenda', Multi-agency letter to H.E. Lourdes Ortiz Yparraguirre and Sr. Dámaso Luna Corona, Co-facilitators of Habitat III, [https://ncdalliance.org/sites/default/files/resource\\_files/Letter%20to%20Habitat%20III%20Co-Facilitators\\_Health%20in%20the%20New%20Urban%20Agenda.pdf](https://ncdalliance.org/sites/default/files/resource_files/Letter%20to%20Habitat%20III%20Co-Facilitators_Health%20in%20the%20New%20Urban%20Agenda.pdf) (31 August 2016)
73. World Health Organization, *Hidden cities*
74. Foresight, 'Tackling obesities: future choices – obesogenic environments – evidence review', Government Office for Science, Department of Innovation Universities and Skills, 2007, [www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/295681/07-735-obesogenic-environments-review.pdf](http://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/295681/07-735-obesogenic-environments-review.pdf) (6 September 2016)



75. NCD Alliance, *Tackling non-communicable diseases to enhance sustainable development: a summary for advocates*, NCD Alliance
76. World Heart Federation, 'Urbanization and cardiovascular disease', World Heart Federation, [www.world-heart-federation.org/fileadmin/user\\_upload/documents/Factsheets/2012/Urbanization\\_and\\_CVD.pdf](http://www.world-heart-federation.org/fileadmin/user_upload/documents/Factsheets/2012/Urbanization_and_CVD.pdf) (8 September 2016)
77. World Health Organization, *Hidden cities*
78. Pan American Health Organization, 'Non-communicable diseases and gender', [www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&Itemid=270&gid=14907&lang=en](http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_view&Itemid=270&gid=14907&lang=en) (31 August 2016)
79. HelpAge International, 'Ageing and the challenge of non-communicable diseases in low and middle-income countries', NCDs Position Paper, London, HelpAge International, [www.helpage.org/what-we-do/health/non-communicable-diseases](http://www.helpage.org/what-we-do/health/non-communicable-diseases) (8 September 2016)
80. HelpAge International, 'Older people in emergencies and humanitarian crises', [www.helpage.org/what-we-do/emergencies/older-people-in-emergencies](http://www.helpage.org/what-we-do/emergencies/older-people-in-emergencies) (31 August 2016)
81. World Health Organization, Noncommunicable diseases, Factsheet, January 2015, [www.who.int/mediacentre/factsheets/fs355/en](http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs355/en) (30 September 2016)
82. World Health Organization, '7 million premature deaths annually linked to air pollution', News release, 25 March, [www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/en](http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/en) (31 August 2016)
83. Jayalaxhmi K, 'Air pollution: long term exposure damages brain in older adults', *International Business Times*, 24 April 2015, [www.ibtimes.co.uk/air-pollution-long-term-exposure-damages-brain-older-adults-1498103](http://www.ibtimes.co.uk/air-pollution-long-term-exposure-damages-brain-older-adults-1498103) (31 August 2016)
84. Lelieveld J et al., 'The contribution of outdoor air pollution sources to premature mortality on a global scale', *Nature*, 525, 2015, pp.367-385
85. Gouvela et al., 'Time series analysis of air pollution and mortality'
86. Simoni M et al., 'Adverse effects of outdoor air pollution in the elderly', *Journal of Thoracic Disease*, 7:1, 2015, pp.34-45
87. Simoni et al., 'Adverse effects of outdoor air pollution in the elderly'
88. Ridgeway L, 'Air pollution may affect the brain ages and functions', USC News, University of Southern California, 19 June 2015, <https://news.usc.edu/83093/air-pollution-may-affect-the-way-the-brain-ages-and-functions> (31 August 2016)
89. Duranton G et al., 'The fundamental law of road congestion: evidence from US cities', *American Economic Review*, *American Economic Association*, 101:6, 2011, pp.2612-2652
90. World Health Organization, *Health in the green economy*
91. Alzheimer's Disease International, *World Alzheimer report 2015. The global impact of dementia – an analysis of prevalence, incidence, cost and trends*, London, Alzheimer's Disease International, 2015
92. Alzheimer's Disease International, *World Alzheimer report 2015*
93. The Alzheimer's Association, '10 early signs and symptoms of Alzheimer's', [www.alz.org/10-signs-symptoms-alzheimers-dementia.asp](http://www.alz.org/10-signs-symptoms-alzheimers-dementia.asp) (31 August 2016)
94. Mitchell L et al., 'Dementia-friendly cities: designing intelligible neighbourhoods for life', *Journal of Urban Design* 9, 2004, pp.89-101
95. Oxford Institute for Sustainable Development, 'Neighbourhoods for life: designing dementia-friendly outdoor environments', [www.idgo.ac.uk/about\\_idgo/docs/NFL-FL.pdf](http://www.idgo.ac.uk/about_idgo/docs/NFL-FL.pdf) (31 August 2016)
96. Mitchell et al., 'Dementia-friendly cities'
97. Mitchell et al., 'Dementia-friendly cities'
98. Mitchell et al., 'Dementia-friendly cities'
99. Jaffe I, 'Japanese city takes community approach to dealing with dementia', NPR, 23 August 2016, [www.npr.org/sections/health-shots/2016/08/23/489629931/japan-offers-dementia-awareness-courses-to-city-workers](http://www.npr.org/sections/health-shots/2016/08/23/489629931/japan-offers-dementia-awareness-courses-to-city-workers) (31 August 2016)
100. Alzheimer's Disease International, Dementia friendly communities programme, London, Alzheimer's Disease International, 2015, [www.alzheimers.org.uk/dementiafriendlycommunities](http://www.alzheimers.org.uk/dementiafriendlycommunities) (8 September 2016)
101. HelpAge International, *Forget Me Not project report*, London, HelpAge International [www.helpage.org/download/5716378cbc1a1](http://www.helpage.org/download/5716378cbc1a1) (8 September 2016)
102. International Rescue Committee, *Humanitarian action in a new urban world*, London, International Rescue Committee, 2015
103. International Rescue Committee, *Humanitarian action in a new urban world*
104. World Bank, *Violence in the city: understanding and supporting community responses to urban violence*, Washington DC, International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2011
105. UN Habitat, 'Urban humanitarian crisis – UN Habitat in disaster and conflict contexts', <http://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3192> (31 August 2016)
106. UN Habitat, *World cities report*
107. United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNISDR), *Annual report 2012*, Geneva, UNISDR, 2013, [www.unisdr.org/we/inform/publications/33363](http://www.unisdr.org/we/inform/publications/33363) (8 September 2016)
108. Dodman D et al., *Understanding the nature and scale of urban risk in low- and middle- income countries and its implications for humanitarian preparedness, planning and response*, London, International Institute for Environment and Development, 2013
109. Dodman et al., *Understanding the nature and scale of urban risk*
110. International Rescue Committee, *Humanitarian action in a new urban world*
111. UN Habitat, 'Urban humanitarian crisis – UN Habitat in disaster and conflict contexts'
112. Dodman et al., *Understanding the nature and scale of urban risk*
113. Dodman et al., *Understanding the nature and scale of urban risk*
114. UN Habitat, 'Urban humanitarian crisis – UN Habitat in disaster and conflict contexts'
115. International Rescue Committee, *Humanitarian action in a new urban world*
116. Ridout A, *Older voices in humanitarian crises: calling for change*, London, HelpAge International, 2016, [www.helpage.org/newsroom/latest-news/who-will-listen-to-the-older-voices-in-humanitarian-crises](http://www.helpage.org/newsroom/latest-news/who-will-listen-to-the-older-voices-in-humanitarian-crises) (8 September 2016)
117. Ridout, *Older voices in humanitarian crises*
118. International Rescue Committee, *Humanitarian action in a new urban world*
119. World Humanitarian Summit blog, 'New global alliance for urban crises announced, putting cities on the humanitarian map, 19 February 2016, <http://blog.worldhumanitarianissummit.org/entries/global-alliance-for-urban-crises> (31 August 2016)
120. International Rescue Committee, *Humanitarian action in a new urban world*
121. International Rescue Committee, *Humanitarian action in a new urban world*
122. International Rescue Committee, *Humanitarian action in a new urban world*
123. UNHCR, Urban refugees, [www.unhcr.org/urban-refugees.html](http://www.unhcr.org/urban-refugees.html) (31 August 2016)
124. UNHCR, 'Policy on refugee protection and solutions in urban areas', UNHCR, 2009, [www.unhcr.org/4ab356ab6.pdf](http://www.unhcr.org/4ab356ab6.pdf) (31 August 2016)
125. International Rescue Committee, 'Urban refugees', [www.rescue-uk.org/sites/default/files/20.11.12%20Urban%20refs%20for%20ECHO%20advocacy%20event%20\\_0.pdf](http://www.rescue-uk.org/sites/default/files/20.11.12%20Urban%20refs%20for%20ECHO%20advocacy%20event%20_0.pdf) (31 August 2016)
126. UNHCR, 'Policy on refugee protection and solutions in urban areas'
127. HelpAge International/Handicap International, *Hidden victims of the Syrian crisis: disabled, injured and older refugees*, London, HelpAge International/Handicap International, 2014, [www.helpage.org/newsroom/latest-news/hidden-victims-new-research-on-older-disabled-and-injured-syrian-refugees](http://www.helpage.org/newsroom/latest-news/hidden-victims-new-research-on-older-disabled-and-injured-syrian-refugees) (8 September 2016)
128. UNHCR, 'Policy on refugee protection and solutions in urban areas'
129. UNHCR, 'Policy on refugee protection and solutions in urban areas'
130. International Rescue Committee, 'Urban refugees'
131. UNHCR, 'Policy on refugee protection and solutions in urban areas'
132. International Rescue Committee, 'Urban refugees'
133. HelpAge International/Handicap International, *Hidden victims of the Syrian crisis*
134. HelpAge International/Handicap International, *Hidden victims of the Syrian crisis*
135. UNHCR, Older people, [www.unhcr.org/older-people.html](http://www.unhcr.org/older-people.html) (31 August 2016)
136. UNHCR, Older people
137. UNHCR, 'Policy on refugee protection and solutions in urban areas'
138. HelpAge International/Handicap International, *Hidden victims of the Syrian crisis*
139. UNHCR, 'Policy on refugee protection and solutions in urban areas'
140. UN Habitat, 'Safety', <http://unhabitat.org/urban-themes/safety> (31 August 2016)
141. World Bank, *Violence in the city*
142. UN Habitat, *World cities report*
143. UN Habitat, 'Safety'
144. UN Habitat, *Gender issue guide: urban planning and design*
145. HelpAge International, *Global AgeWatch Index 2015*
146. World Bank, *Violence in the city*
147. UN Habitat, *Gender issue guide: urban planning and design*
148. World Health Organization Kobe Centre for Health Development, *The effect of urban crime and perceived safety on urban levels of physical activity*, [www.who.int/kobe\\_centre/interventions/urban\\_planning/List-08\\_ICUH\\_14052\\_Crime-PA.pdf](http://www.who.int/kobe_centre/interventions/urban_planning/List-08_ICUH_14052_Crime-PA.pdf) (31 August 2016)



HelpAge International  
PO Box 70156  
Londres WC1A 9GB, UK  
Tel +44 (0)20 7278 7778  
info@helpage.org  
[www.helpage.org](http://www.helpage.org)

 @HelpAge  HelpAge International