



DESTINOS TURÍSTICOS Y AMIGABILIDAD CON LAS PERSONAS MAYORES

Jorge Casas Medina



Universidad de Valladolid

**ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA 2020**

TRABAJO FIN DE GRADO:
**DESTINOS TURÍSTICOS Y AMIGABILIDAD CON LAS
PERSONAS MAYORES**

Presentado por:

Jorge Casas Medina

Dirigido por:

María del Rosario del Caz Enjuto

Resumen

En el presente trabajo se investiga el envejecimiento de la población y se proponen una serie de medidas de diseño urbano para fomentar el envejecimiento activo en el contexto de destinos turísticos. Para conseguir el envejecimiento activo, se necesita la creación de entornos amigables con personas mayores. Para la creación de estos entornos, se necesita conocer los atributos que garanticen la amigabilidad.

El trabajo se estructura en un esquema clásico, según el cual, tras el capítulo introductorio, se analizan los dos ejes fundamentales del mismo: el envejecimiento activo y el turismo. En tercer lugar, se definen tanto los atributos de la amigabilidad como los entornos de actuación; para a continuación, exponer las directrices de diseño para cada espacio que desarrollen la amigabilidad con adultos mayores en destinos turísticos, resumidos en una matriz. Por último, se añaden conclusiones y reflexiones.

Palabras clave: amigabilidad, personas mayores, turismo, diseño urbano, urbanismo

Abstract

This paper investigates the aging of the population and it proposes a series of urban design measures to encourage active aging people in the context of tourist destinations. To achieve active aging people, it is necessary to create friendly environments with older people. For the creation of these environments, you need to know the attributes that guarantee age friendly.

The work is structured in a classic scheme, according to which, after the introductory chapter, the two fundamental axes of it are analyzed: active aging and tourism. Thirdly, both the attributes of age friendly and the environments are defined. Below, the design guidelines for each area that develop age friendly in tourist destinations are defined, summarized in a matrix. Finally, conclusions and reflections are added.

Keywords: *age friendly, aging people, tourism, urban design, urban planning*

ÍNDICE

1. Introducción	9	3. Marco conceptual y espacial	27
- Objetivos	11	3.1. Atributos de la amigabilidad	29
- Contexto	12	- Autonomía	29
- Metodología	14	- Sociabilidad	31
		- Representatividad	33
2. Estado de la cuestión	15	- Conciliación	34
2.1. Envejecimiento activo	17	3.2. Entornos de actuación	35
- Organización Mundial de la Salud: Proyecto de Ciudades Amigables con las personas mayores	17	3.2.1. Espacios interiores:	
- Protocolo de Vancouver	18	Oficinas de turismo	35
- Programa español de ciudades amigables: IMSERSO	18	Espacios interiores destinados a turismo	36
- Definición. Atributos	19	Espacios de comunicación y movilidad	36
2.2. Turismo	22	3.2.2. Espacios exteriores:	
- Conceptos básicos	22	Itinerarios urbanos	37
- Ventajas, inconvenientes. Situación de España	23	Rutas semiurbanas	37
- Factores singulares del turista	25	Espacios de relación	38
		4. Criterios de diseño para la consecución de entornos amigables con las personas mayores en el marco de destinos turísticos	39
		4.1. Espacios interiores	41
		4.2. Espacios exteriores	52
		Matriz resumen	74
		5. Conclusiones	77
		Aplicaciones y futuro	80
		6. Bibliografía	82

Capítulo Primero

INTRODUCCIÓN

Objetivos

Contexto

Metodología

OBJETIVOS

La sociedad cambia constantemente y, en la actualidad de los países más desarrollados, se aprecia un innegable envejecimiento de la población. Sin embargo, este grupo social está en mejores condiciones biológicas y psíquicas, y son más activos que los de generaciones anteriores. El urbanismo ha asimilado este envejecimiento y trata de generar reglas para que las ciudades sean equitativas y se adapten a estos cambios.

El urbanismo estudia y analiza la sociedad para ordenar de la mejor forma posible los espacios, y que estos sirvan a la población en su totalidad, de la manera más justa e interesante posible. El urbanismo no urbaniza, no construye, pero genera unas pautas que dirigen las intervenciones que se hagan en los espacios comunes en que vivimos.

A pesar de todo, las ciudades en general no son justas, son espacios de desigualdad que a veces generan problemas en la sociedad tanto físicos, psicológicos, económicos, sociales... Hay que explorar la relación entre la configuración del espacio público y la satisfacción de las personas mayores.

Sería recomendable beneficiarse de estas mejores condiciones de los adultos mayores para involucrarlos y desterrar todos esos falsos tópicos despectivos hacia su colectivo. El turismo es una actividad que resulta muy atractiva, que aporta significativas bondades tanto al turista como al destino. Y es una acción recomendable para las personas mayores, para descubrir lugares y culturas interesantes, el intercambio social,

además de las ventajas económicas y sociales que reporta en los destinos turísticos.

Por todo ello, este trabajo pretende incluir una serie de criterios de diseño que aporten los atributos necesarios que garanticen una amigabilidad con las personas mayores (y por ende con toda la población) en el contexto de los destinos turísticos. Se pretende explorar sobre los atributos que definen un espacio como amigable con los adultos mayores, y, a continuación, exponer unas recomendaciones de diseño que garanticen los atributos anteriores en áreas que fomenten el envejecimiento activo.

De lo anterior surgen los siguientes objetivos:

- Examinar los atributos de la amigabilidad de los anteriores trabajos en esta línea de investigación para comprender su relevancia en el contexto del turismo.
- Exponer una serie de directrices de diseño para la consecución de entornos amigables con las personas mayores, según distintos entornos de actuación, en el marco de los destinos turísticos.
- A partir de las ideas anteriores, elaborar una matriz resumen que pueda suponer un punto de partida para guías o intervenciones futuras en este tema.
- Extraer unas conclusiones sobre claves de cualquier intervención amigable con las personas mayores en destinos turísticos y en que difiere de otras actuaciones.
- Reflexionar sobre el futuro de esta cuestión, sus aplicaciones y desarrollo por las administraciones o entidades, a la vez que se ayuda de la participación de las personas mayores.

CONTEXTO

Las teorías acerca de las causas del envejecimiento se pueden clasificar en tres grandes grupos: las biológicas, las psicológicas y las sociológicas. Durante el envejecimiento se producen un declive fisiológico y mayor frecuencia de enfermedades (Narváez Montoya, 2011, 28).

La vejez trae aparejados cambios de diferente tipo que se observan en las personas a través de diversos signos: el pelo blanquea y es escaso, la piel se arruga, se caen los dientes, la nariz se alarga, se produce un espesamiento de los párpados superiores mientras que se forman bolsas debajo de los ojos, el labio superior se afina, el lóbulo de la oreja crece, el esqueleto también se modifica y sufre osteoporosis, aparece atrofia muscular, el corazón se altera y pierde progresivamente sus facultades de adaptación, el sistema circulatorio presenta problemas y la circulación cerebral se hace más lenta.

En el orden social, existen factores que repercuten negativamente, tales como la pérdida de amigos, cónyuges y/o hijos, el aislamiento social, la falta de comunicación, la llegada de la jubilación sin una adecuada preparación para el ocio aparejado, la disminución de recursos económicos, la pérdida del rol social y los consecuentes sentimientos de inutilidad e inconformidad, entre otros. Los cuales son causa importante de desequilibrio emocional del anciano y de los trastornos del estado de ánimo, como la depresión.

Esta edad se caracteriza por determinados trastornos orgánicos, pero lo que los agrava es el valor simbólico que revisten. El envejecimiento de la persona no se produce

simultáneamente sobre su totalidad, sino que comienza y predomina en algunos sus campos fenomenológicos, es decir, en el cuerpo, en la mente o en la relación con el mundo exterior (Narváez Montoya, 2011, 31-34).

Aunque el paso de los años produce unos cambios inevitables, no tienen por qué alterar tanto la vida cotidiana. La sociedad debe comprender estos cambios para paliar sus efectos y permitir una vida plena de todos los colectivos.



Las personas mayores y la ciudad.

<https://elblogdefarina.blogspot.com/2016/04/ciudades-para-las-personas-mayores.html>

Por el otro lado, la disminución en la natalidad y el progresivo aumento de la esperanza de vida de las personas impactan directamente en la composición por edades de la población. Al reducir relativamente el número de personas en las edades más jóvenes y engrosar los sectores con edades más avanzadas, se produce un envejecimiento general de la población (Narváez Montoya, 2011, 41-42).

“El cambio de la estructura de los grupos de edad, derivado del proceso de envejecimiento de la población, modificará los requerimientos de equipamiento urbano.

Solo conociendo primero como las personas mayores se perciben a sí mismas, como ven su vida y la naturaleza de la vejez, se puede aspirar a proponer un futuro significativo para ellos con el fin de mejorar sus condiciones de vida”

(Narváez Montoya, 2011, 17).

Estas fueron las tesis del trabajo para estudiar el caso de la ciudad de Aguascalientes (México). En ellas se exponen las premisas claras de que un envejecimiento de la población conlleva cambios en el diseño urbano; y que el primer paso es comprender a los adultos mayores y sus intereses.

Para las personas mayores el resolver la cotidianidad suele tornarse su principal preocupación. La familia continúa siendo el mejor recurso de apoyo a pesar de la existencia de la imagen de que la atención a los padres se ha degradado en las últimas décadas (Narváez Montoya, 2011, 247).

Sin embargo, en la actualidad hay un cambio de paradigma con la población mayor. Los ancianos se mueven, viajan, se

implican con la familia de modo diferente, asumiendo responsabilidades como el cuidado de los nietos, ante la implicación generalizada de la pareja en el ámbito laboral. Se relacionan más entre sí, llevan a cabo actividades diversas (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 15). El turismo a estas edades se ha incrementado y este factor hay que tenerlo en cuenta para mejorar y consolidar las condiciones de las personas mayores.



Personas mayores en un parque. Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 32.

METODOLOGÍA

Esta investigación titulada “Destinos turísticos y amigabilidad con las personas mayores” se presenta como Trabajo Fin de Grado para el Grado en fundamentos de la Arquitectura de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Valladolid. El trabajo se enmarca conceptualmente en las políticas del “envejecimiento activo” y el “cambio demográfico” de la Organización Mundial de la Salud, abordado desde una perspectiva urbanística para lograr una serie de directrices de carácter general que aborden el diseño y planificación de espacios amigables en el contexto de destinos turísticos.

El trabajo se ha ayudado de textos y artículos especializados en diseño urbano, amigabilidad, gerontología o turismo; en especial de la biblioteca de la ETSA de Valladolid o a través de la consulta por internet de sus recursos. Asimismo, se han consultado artículos en la red especializados e informativos (para imágenes especialmente). Por último, se han consultado las páginas web de distintos organismos como IMSERSO, OMS, CTE, Ayuntamientos, Centros de investigación, etc., y completado con las pequeñas reflexiones y aportaciones personales.

Para la ejecución, este trabajo parte de varios anteriores en el tema de amigabilidad con adultos mayores, que tienen como tronco común una línea de investigación de la profesora M. Rosario del Caz, tutora también del presente trabajo. Se trata del TFM “La adaptación del espacio público para conseguir ciudades vivibles para las personas mayores y promover un envejecimiento activo” de Sara González Álvarez (2016), del TFG “Claves para la adaptación de los edificios residenciales

desde el punto de vista de la amigabilidad con las personas mayores” de María Martín Vega (2019), tutorizados por ella y de su texto “*Development of friendly environments with the aging people as a strategy to palliate the depopulation in rural areas*” (2019); de los que se toma la estructura de los trabajos, así como los atributos de la amigabilidad que allí se seleccionan. La singularidad es que este trabajo enfoca esa amigabilidad con personas mayores y los atributos para alcanzarla, en los destinos turísticos.

El trabajo se divide en cinco capítulos, siendo el primero introductorio que consta de los objetivos, contexto y este apartado dedicado a la metodología y estructura del trabajo. El segundo contextualiza la situación en las materias de envejecimiento activo y el turismo. El siguiente define los atributos de la amigabilidad y los entornos de actuación con los que se trabajará en el grueso del trabajo. El cuarto capítulo es el principal, donde se recomiendan una serie de ideas que impulsen cada atributo de la amigabilidad en cada uno de los entornos fijados, resumiéndolo en una matriz final. El último, pretende manifestar unas reflexiones, conclusiones y el futuro del tema. Para terminar, se añade la bibliografía y fuentes consultadas.

Capítulo Segundo

ESTADO DE LA CUESTIÓN

2.1. Envejecimiento activo

2.2. Turismo

2.1. ENVEJECIMIENTO ACTIVO

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD: PROYECTO DE CIUDADES AMIGABLES CON LAS PERSONAS MAYORES

Una comunidad amigable con la edad será aquella que optimice las oportunidades de salud, participación y seguridad a medida que las personas envejecen, y que adapte sus estructuras y servicios para que sean accesibles e inclusivos con las personas mayores con necesidades y capacidades diferentes. Los entornos amigables han de proporcionar asistencia y protección, siempre respetando la autonomía y la dignidad de las personas mayores, y ayudar a que las personas mantengan su independencia por el mayor tiempo posible (OMS, 2015).

Con el propósito de apoyar a los municipios que deseaban hacer realidad estas ambiciones, contando con la participación de personas mayores en el proceso y aprovechando al máximo las oportunidades a nivel local, la OMS presentó formalmente, en 2010, la Red Mundial de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores (AFC) (del Caz, 2019, 3).

El Estudio de la vejez demanda la participación de múltiples disciplinas: La medicina, la educación, la sociología, la filosofía, la economía, la política, la legislación, la cultura, la biología, la psicología, entre otras. Los aspectos relacionados con el lugar y el contexto ambiental han resurgido como temas importantes dentro de la gerontología; y es la gerontología ambiental la que

tiene como objetivo comprender las tareas clave que enfrentan los adultos mayores en diversos entornos físicos y ecológicos (Narváez Montoya, 2011, 25-27).

La OMS reconoce seis tipos de determinantes clave del envejecimiento activo:

- Los económicos
- Los conductuales
- Los personales
- Los sociales
- Los relacionados con los sistemas sanitarios y sociales
- Los relacionados con el entorno físico

Esta investigación se centrará en el último apartado relacionado con el entorno y el urbanismo, sin olvidar los otros determinantes que afectan. En cuanto a los determinantes directamente relacionados con el medio físico, la OMS considera cuestiones como el alojamiento (vivienda y vecindario) adecuado y seguro en función de la ubicación, los servicios, el transporte, la accesibilidad y el diseño adaptado, así como un medio ambiente sano. Menciona también todo un conjunto de aspectos que pueden garantizar un medio seguro, limpio y que carezca de barreras asociadas con niveles más altos de capacidad funcional y menor riesgo de caídas (OMS, 2002, citado en del Caz, 2019, 3).

PROTOCOLO DE VANCOUVER

El Protocolo de Vancouver es un protocolo de investigación desarrollado en el marco del Proyecto “Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores” promovido por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Este protocolo fue utilizado por 33 ciudades de todas las regiones del mundo que participaron en llevar a cabo una investigación para valorar su adaptación a las necesidades de las personas mayores.

Esta metodología de investigación mediante grupos focales dio origen al documento “Una Guía de Ciudades Amigables con las Personas Mayores” de la OMS. Se denomina Protocolo de Vancouver en reconocimiento al generoso apoyo del Gobierno de Columbia Británica, anfitrión de la reunión de socios del proyecto para preparar este protocolo.

La participación de las personas mayores es el elemento esencial de la metodología propuesta por la OMS en este proyecto. La información local proporcionada por las personas mayores y otros grupos contribuirá a localizar los puntos débiles y las ventajas específicas de la comunidad en relación a su “amigabilidad” con las personas mayores. Además, la colaboración de miembros de la Comunidad como participantes activos en la evaluación facilitará su apoyo y compromiso. Las personas involucradas en el proceso de investigación de Ciudades Amigables con las Personas Mayores deben también desempeñar la función de sugerir modificaciones en la aplicación y seguimiento de las mejoras.

La investigación propuesta en el Protocolo de Vancouver ofrecerá un diagnóstico que servirá para elaborar un Plan de Acción y unos indicadores que permitan evaluar el impacto de la puesta en marcha y ejecución de dicho Plan de Acción. Esta evaluación de los progresos conseguidos permitirá establecer nuevas propuestas de actuación en el marco de un proceso de mejora continua de la ciudad, con el objetivo de atender las necesidades y demandas de la población mayor (extraído del IMSERSO).

PROGRAMA ESPAÑOL DE CIUDADES AMIGABLES: IMSERSO



IMSERSO

En 2012, se firmó por parte de la OMS un convenio de colaboración para el impulso de la Red en España e Iberoamérica con El Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO). Este organismo es el encargado de promocionar y apoyar el proyecto en España, así como de proporcionar información, documentación, asesoramiento y asistencia a los ayuntamientos, tanto durante el proceso de adhesión como en las fases de desarrollo e implantación (del Caz, 2019, 3).

Las ciudades españolas pioneras en adherirse a la Red, que ya están participando en este proyecto y han llevado a cabo la investigación inicial, han detectado algunos aspectos y datos del Protocolo de Vancouver que no aportan información relevante sobre las necesidades de las personas mayores, y otros aspectos no recogidos y que, sin embargo, aportarían información útil a la investigación. En definitiva, este Protocolo podría mejorarse adaptando algunos apartados al contexto español, de manera que la información recogida refleje necesidades reales de las personas mayores, que permita elaborar un Plan de Acción adaptado al contexto nacional y que responda a las necesidades detectadas (extraído del IMSERSO).



Red de Ciudades Amigables en España.

<https://elblogdefarina.blogspot.com/2016/04/ciudades-para-las-personas-mayores.html>

DEFINICIÓN. ATRIBUTOS

La OMS definió el envejecimiento activo como “*el proceso de optimización de las oportunidades de salud, participación y seguridad con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas a medida que envejecen*” (Envejecimiento activo: Un marco de política, OMS, 2002).

El anciano, llegado a una edad, debe adaptarse a una nueva situación: la de sus limitaciones; tiene que crearse otro género de vida del que llevó hasta entonces, de acuerdo a sus condiciones, capacidades y medios. Con la edad, se tiene que retirar a tiempo de las tareas, irse desprendiendo de las relaciones y actividades que sobrepasan sus fuerzas, preparar un nuevo modo de vida, que sea agradable y útil para sí y para los demás. Pero esto implica muchos sacrificios para el anciano, adaptación a nuevas situaciones y experiencias, por eso puede aparecer la angustia y posterior depresión (Narváez Montoya, 2011, 32-34).

Se mantienen muchos conceptos erróneos sobre las personas mayores como colectivo global; por ejemplo, verlos como enfermos, incompetentes, incapaces de aprender, infelices, solitarios... Aunque ellos mismos se ven a veces como discapacitados socialmente por tener menos ingresos, vivir solos o ser dependientes de otras personas, lo cierto es que la tercera edad es un grupo muy heterogéneo donde caben estos citados y una mayoría sana, competente y activa, con movilidad bastante conservada, con algún trastorno crónico que no constituye enfermedad, que tiene casa propia y que sólo requieren pequeñas adaptaciones en su entorno para mantener

su independencia, autoestima y contacto social (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 93-94).

El Consejo Nacional de Población (1999, México) identifica como retos del envejecimiento, una adecuación de la oferta de servicios de salud a las nuevas condiciones epidemiológicas y demográficas; el fortalecimiento del sistema de pensiones que aseguren la viabilidad financiera y la reducción de la enorme brecha existente tanto en su cultura como los montos de las mismas, que permita la satisfacción de las necesidades básicas; el desarrollo de una arquitectura urbana y de vivienda acorde con las necesidades crecientes de una población con pérdida de autonomía; el desarrollo de una cultura que incorpore la nueva dimensión del envejecimiento y que erradique los valores peyorativos acerca de la vejez en todos los ámbitos de la vida social y, por ende, cultural; y el fortalecimiento de redes sociales de apoyo, que permite a las familias y a los individuos mayores de 60 años mantener tanto los equilibrios funcionales de la propia familia como minimizar los efectos de la discapacidad física social de sus miembros (Narváez Montoya, 2011, 45-46).

Las personas con limitaciones del tipo que sea (físicas, mentales, sensoriales, etc.), incluidas las personas mayores, son el segmento de población que más puede sufrir la falta de requisitos ergonómicos en el diseño de espacios y de productos. Conviene adaptar el diseño a la persona que lo va a utilizar, pero en el caso de las personas con limitaciones, esta adaptación es todavía más importante porque depende mucho más de su entorno inmediato que una persona que no las tiene. Si este entorno se adapta a sus características, necesidades y limitaciones, repercutirá no sólo en el confort y facilidad de uso

sino también su salud, seguridad, independencia y bienestar social (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 90).

Dicho de otro modo, si los cambios asociados al envejecimiento limitan la capacidad funcional de las personas mayores, el diseño de su entorno debe tratar de disminuir las consecuencias de todos estos problemas y proporcionarles una sensación de seguridad. Merece la pena añadir que cuando el entorno se adapta a las características de las personas mayores también puede resultar positivo para las generaciones más jóvenes (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 93).

Lo primero que se debe hacer es conocer bien al usuario, para luego poder realizar un diseño orientado a él. Sin el primer punto de análisis, las soluciones de equipamiento urbano serán arbitrarias en el mejor de los casos; inservibles, en el peor.

El equipamiento urbano se define como el conjunto de edificios, instalaciones y espacios abiertos acondicionados donde la comunidad efectúa actividades distintas y complementarias a las de habitación y trabajo. Tuirán (2002) anticipa cambios por el envejecimiento de la población como transformaciones en las características y modalidades del transporte urbano para facilitar la movilidad de este segmento de la población; se requerirá la multiplicación de las rampas en las esquinas de las calles y transformación del equipamiento de nuestras ciudades (Narváez Montoya, 2011, 61-64).

Se acerca una generación de adultos mayores que se encuentran en mejores condiciones y con un mayor criterio y nivel de exigencia respecto a su calidad de vida. A nivel urbano existirá una desintegración de las personas mayores en la

ciudad y, por consiguiente, una disminución sensible en el nivel de calidad de vida de la ciudad capital (Narváez Montoya, 2011, 254-255).

Según el IMSERSO una ciudad amigable con las personas de mayor edad:

- reconoce la gran diversidad entre las personas mayores.
- promueve su inclusión y contribución en todos los ámbitos de la vida comunitaria.
- respeta sus decisiones y elecciones de estilo de vida.
- anticipa y responde con flexibilidad a las necesidades y preferencias relacionadas con el envejecimiento.

En una comunidad amigable con las personas mayores, existe una cultura de inclusión, compartida por personas de todas las edades y capacidades. Políticas, servicios y estructuras relativas al entorno físico y social se diseñan para apoyar y permitir que las personas mayores "envejecan activamente", es decir, que vivan con seguridad, disfruten de buena salud y continúen participando plenamente en la sociedad (extraído del IMSERSO).

Es posible una manera de pensar en la relación entre las personas mayores y el espacio urbano más allá del simple impacto de las condiciones físicas, de los efectos en el cuerpo de un adulto mayor, de la habilidad de las personas para moverse por un lugar determinado (González Álvarez, 2016, 54). Y para generar esa amigabilidad necesitamos unos

atributos que la fijen, para, a continuación, establecer parámetros que nos permitan garantizar dichos atributos definidos.

Se parte en esta investigación de los atributos escogidos en anteriores trabajos en la misma línea de investigación para deducir si en el marco de destinos turísticos los parámetros son iguales, similares, diferentes o contrarios; si los atributos son igual de importantes o, por contra, alguno domina al resto, o incluso si alguno se entiende como irrelevante en su relación con el turismo. Estos atributos son autonomía, conciliación, sociabilidad y representatividad.



Espacios al aire libre para las personas mayores. Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 14.

2.2. TURISMO

CONCEPTOS BÁSICOS

La RAE de la Lengua Española define turismo como “Actividad o hecho de viajar por placer”, incluyendo, por tanto, dos palabras clave. La primera es viajar y lo que ello implica en el sentido de que un turista es una persona fuera de su entorno habitual y conocido, y que viajar implica conocer y relacionarse con otros.

El segundo término es placer, expresando explícitamente una actividad de ocio, una tarea secundaria que requerirá de unas necesidades especiales. Cuando una función se realiza por diversión y entretenimiento, la calidad de los lugares y servicios ofrecidos se vuelve clave ya que la ausencia de éstos destruiría las actividades allí realizadas. Por eso, los eventos directamente relacionados con turismo pueden sufrir grandes cambios de afluencia de público en poco tiempo.

Las actividades exteriores realizadas en los espacios públicos se pueden dividir en tres categorías, cada una de las cuales plantea exigencias muy distintas al entorno físico: actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales. Las necesarias incluyen las que son más o menos obligatorias, las opcionales solo se realizan cuando las condiciones externas son favorables, cuando el tiempo y el lugar invitan a ello, y las actividades sociales son todas las que dependen de la presencia de otras personas en los espacios públicos. Cuando los ambientes exteriores son de poca calidad, sólo se llevan a

cabó las actividades estrictamente necesarias (Gehl, 2006, 17-20). Como en los destinos turísticos se realizan actividades de tipo opcional (para el caso que nos ocupa), la calidad de los espacios debe ser máxima.

	Calidad del entorno físico	
	Baja	Alta
Actividades necesarias	●	●
Actividades opcionales	●	●
Actividades 'resultantes' (sociales)	●	●

Representación gráfica de las relaciones entre calidad de los espacios exteriores y el índice de aparición de actividades exteriores. Gehl, 2006, 19.

Según el criterio de la edad funcional, la vejez se clasifica en vejez normal y vejez patológica. Por vejez normal se entiende aquella que se desarrolla sin patologías; por el contrario, la vejez patológica, como su nombre indica, es aquella que está asociada con múltiples patologías, frecuentemente crónicas (Narváez Montoya, 2011, 39). En este segundo episodio, la enfermedad afecta de tal manera que reduce e incluso

imposibilita la realización de la actividad del turismo. Pero sigue existiendo una mayoría de personas mayores con plenas capacidades para el turismo, que solo necesitan algo de ayuda y cuidado para disfrutar los beneficios de la actividad turística.

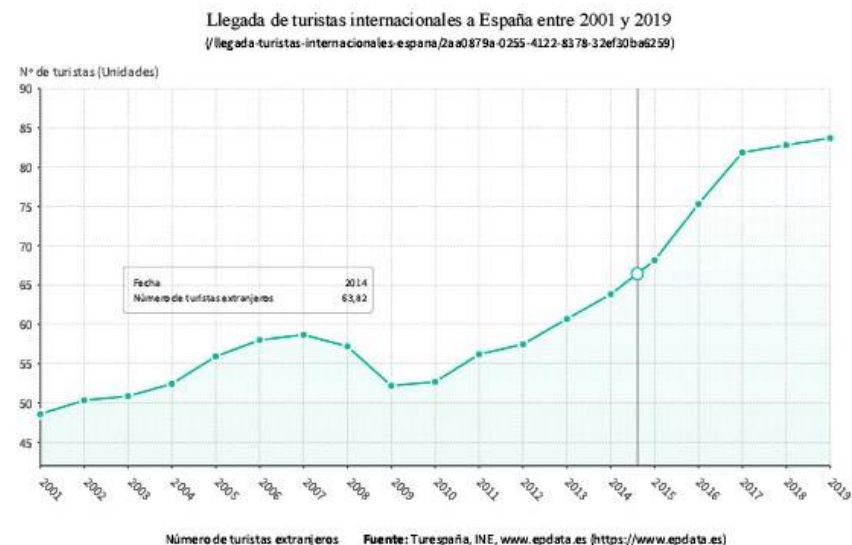
Hay que mencionar ahora un término económico que va tomando protagonismo, se trata de la *silver economy*. La expresión se creó en la década de 1970 en Japón por el aumento de la disponibilidad de instalaciones para personas mayores. La *silver economy* incluye bienes, valores y servicios para las personas mayores adineradas, con soluciones especiales que tienen como objetivo adaptar bienes y servicios a personas mayores, mejorar su condición física y habilidades cognitivas, lo que resulta en una mejor integración social del colectivo (Coulmas, 2008).

La *silver economy* es el sistema de producción, distribución y consumo de bienes y servicios cuyo objetivo es utilizar el potencial adquisitivo de las personas mayores y satisfacer sus necesidades de consumo, vida y salud. La *silver economy* se analiza en el campo de la gerontología social no como un sistema económico existente, sino como un instrumento de la política de envejecimiento de formar un sistema económico potencial orientado a las necesidades para el envejecimiento de la población (Comisión Europea, 2018).

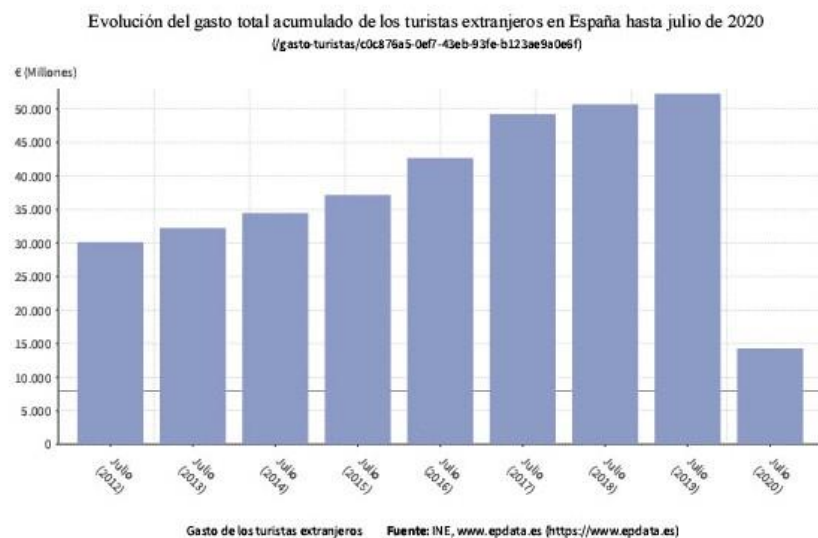
Ante los escenarios actual y tendencial respecto al perfil de las personas mayores se deberá adecuar la oferta de servicios del equipamiento urbano a las nuevas condiciones demográficas de las ciudades (Narváez Montoya, 2011, 255).

VENTAJAS, INCONVENIENTES. SITUACIÓN DE ESPAÑA

España logró batir por séptimo año consecutivo su récord de turistas, con 83,7 millones de visitantes en 2019. Estos viajeros extranjeros gastaron el pasado año (2019) 92.278 millones de euros (INE, 2020).



Llegada de turistas internacionales a España entre 2001 y 2019. INE



Evolución del gasto total acumulado de los turistas extranjeros en España hasta Julio de 2020. INE

En el siguiente cuadro se aprecia la aportación del turismo a la economía española. – Serie 2016-2018

	Valor	Porcentaje sobre el total
Aportación al PIB (millones de €)	147.946	12,3
Aportación al empleo total (millones de puestos de trabajo)	2,62	12,7

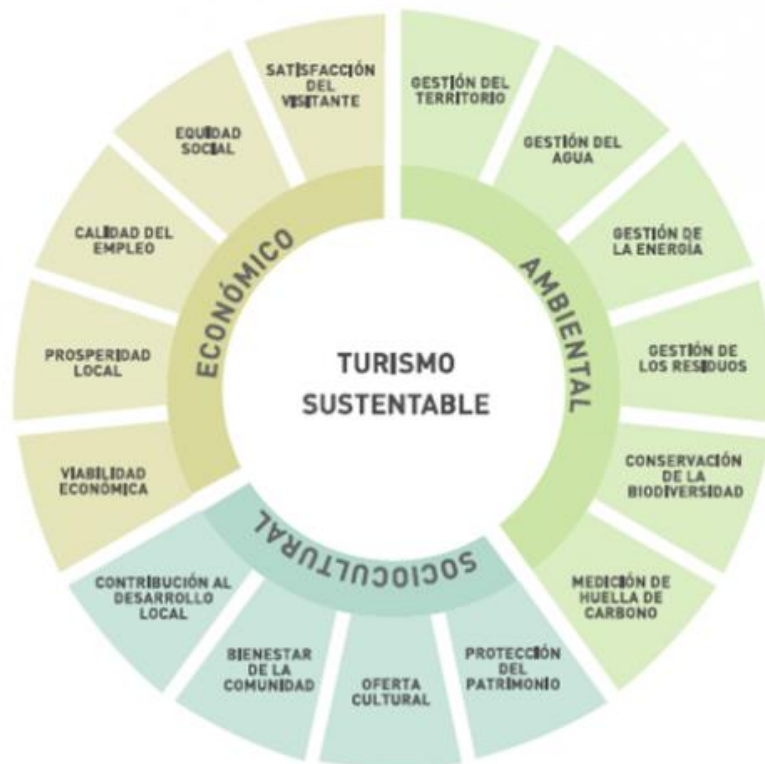
La principal aportación del turismo que primero se menciona es la económica, en gasto y empleo, desarrollando el destino turístico. Una segunda contribución es la cultural en conocimiento y divulgación de espacios, recursos, productos, festejos... que aprovecha las posibilidades locales. Hay una importante tercera rama de ventajas en el ámbito social porque se fomenta el intercambio cultural, la integración de los colectivos sociales y la empatía hacia la sociedad en su totalidad, que evita comportamientos de xenofobia, racismo, sexismo o gerontofobia, entre otros.

En el caso del año 2020, la afluencia de cualquier tipo de turismo se desplomó debido a las causas evidentes de la situación sanitaria mundial (COVID-19), por lo que este dato no nos sirve para aportar la importancia que tiene este sector en nuestro país, pero sí para analizar una desventaja evidente.

Las desventajas suelen aparecer cuando un destino se masifica. Las aportaciones se vuelven exclusivamente económicas desvaneciendo las sociales y culturales, lo que puede llevar a primar estas primeras por encima de las necesidades de la población. Así se llegan a situaciones de deterioro ambiental, conflictos por distintos ritmos horarios, sobrecostos de suelo y productos que expulsan a la población local para admitir mayor flujo de turistas, aumentando el problema.

Por otro lado, con el ejemplo antes mencionado de este año (2020), España recibió 2,5 millones de turistas internacionales en julio de 2020, un 75,0% menos que en el mismo mes de 2019 (INE); es decir, la afluencia de turismo es frágil si se dan

situaciones excepcionales. La denominada 'industria' del turismo es un sector con mucha implicación en España, pero puede sufrir importantes descensos puntuales por situaciones de pandemia, atentados u otras menos trágicas de suciedad, salubridad o carencia de calidad en los servicios que descenden el número de turistas de una temporada a otra de forma alarmante.



Esquema de turismo sustentable. <https://www.plataformaurbana.cl/>

FACTORES SINGULARES DEL TURISTA

El acomodo a los ritmos meteorológicos ha sido, hasta hace no mucho, una de las principales preocupaciones al planificar las ciudades. La noche invoca otro orden: trabajo y ocio. También se podría hablar de un organismo del turismo y de las vacaciones, de los fines de semana, de las horas punta. Todos estos ritmos se han considerado en el diseño de las ciudades, aunque muchas veces sin atender convenientemente a su condición circular (Del Caz, Gigoso y Saravia, 1999, 274). El turismo añade un ritmo extra al espacio complejo de la ciudad. Debe ser estudiado para que las decisiones urbanas tomadas afecten positivamente al usuario turista, o minimicen su efecto si son negativas.

Se aprecian dos puntos singulares del turista hacia el entorno: es un usuario que desconoce el lugar y tiene objetivos particulares. Un individuo ajeno, o al menos que no reside habitualmente en este nuevo espacio implica medidas claras de señalización y localización. Los elementos de indicaciones y señalizaciones deben multiplicarse aunque parezcan excesivos. Igualmente, su diseño debe ser sencillo para comprenderse con rapidez y sencillez, como con el uso de imágenes y gráficos, que son un lenguaje universal.

Por el otro lado, un destino turístico tiene varios puntos destacados como monumentos, elementos de interés, áreas históricas; espacios comerciales o destinados al ocio; y lugares de comunicación como aeropuertos, estaciones y paradas de autobús, de trenes, grandes entradas de vías rodadas... Con esta serie de lugares determinados, se pueden predecir y dirigir rutas principales dentro de la compleja movilidad que atañe a

toda la ciudad. Solo ciertos espacios tendrán ese factor de ser destino turístico.

En cuanto a los atributos de amigabilidad con los que se trabaja, las personas mayores, como todo turista, demandan principalmente confort y vitalidad, los cuales son apartados del atributo principal de la sociabilidad. Esto anticipa que este atributo será fundamental en el caso de destinos turísticos. El turismo se puede y es recomendable aprovecharlo para conocer personas y la sociedad, no solo espacios monumentales o actividades originales. Por eso, el factor social será destacado en el conjunto de ideas y propuestas.



Grupo de turistas en unas Jornadas para personas mayores, Miguel Esteban, Toledo. <https://miguelesteban.es/noticias/bienestarsocial/1708-turismo-ocio-salud-y-deporte-centran-las-jornadas-para-personas-mayores>

Capítulo Tercero

MARCO CONCEPTUAL Y ESPACIAL

3.1. Atributos de la amigabilidad

3.2. Entornos de actuación

3.2.1. Espacios interiores

3.2.2. Espacios exteriores

3.1 ATRIBUTOS DE LA AMIGABILIDAD

La sociedad está en cambio constante. Las personas mayores de la actualidad serán diferentes de las de generaciones futuras. El entorno próximo, personal y espacial, la educación y en gran medida la sanidad creará un colectivo de ancianos aún por descubrir. En principio estarán en mejores condiciones físicas y con mayor participación en la sociedad y en la vida de la comunidad, siempre que se les sea posible. Y ese es el objetivo que debe garantizarles la política y el urbanismo, que puedan tener las condiciones óptimas dentro de la sociedad y la ciudad.

Para que las personas mayores puedan sentirse incluidos en la sociedad, seguir desarrollándose y realizarse necesitan de unas características que son los atributos del envejecimiento activo ya indicados en el capítulo anterior. Estos atributos deben ser adaptables según la edad y condiciones de cada individuo por lo que son muy amplios, deben acoger al conjunto de la población mayor, y por tanto a toda la población. Se trata de diseñar el entorno colectivo considerando a la gente mayor como ciudadanos urbanos, activamente comprometidos en la producción y reproducción de las ciudades (González Álvarez, 2016, 54).

Partiremos de los atributos ya indicados en anteriores trabajos de la Universidad de Valladolid, pero aplicados al turismo, a personas ajenas al lugar y con intereses propios.

Los conceptos con los que se va a trabajar son: autonomía, sociabilidad, representatividad y conciliación; aunque a veces las fronteras entre ellos puedan ser difusas debido a la complejidad del tema. Con estos conceptos se elaborarán una serie de directrices o guías para los entornos que luego se describirán, resumidos en una matriz final.

AUTONOMÍA

Las personas mayores conforman un grupo muy heterogéneo de usuarios debido al amplio rango de edades que comprende, a los distintos niveles socioeconómicos y las diferencias culturales, entre otras. No obstante, constituyen un grupo que comparte ciertas características comunes derivadas del proceso de envejecimiento físico cómo son la pérdida de agilidad, movilidad y la disminución de la agudeza de los sentidos en general (Narváz Montoya, 2011, 262).

La autonomía es un componente primordial porque permite al individuo su ocio, su tiempo, sus recursos, su libertad... Viéndolo desde el lado opuesto se entiende con mayor facilidad, la falta de autonomía impide alcanzar un destino, un objetivo, un recurso, un valor; impide, en definitiva, una vida con normalidad.

El envejecimiento produce en el ser humano una serie de carencias que se pueden ir acentuando con el tiempo. Cada individuo es diferente, pero a nivel de conjunto las personas mayores tienen una movilidad más reducida, dificultad en salvar distancias de paso mayores para evitar obstáculos o escalones, dificultad para realizar esfuerzos prolongados, reducción de

vista y audición. También posibles problemas respiratorios o cardiovasculares ligadas o no a enfermedades crónicas. A nivel psicológico existen muchas afecciones posibles siendo generalizada una sensación de vulnerabilidad y desorientación en el entorno. Se podría continuar con multitud de pequeñas dolencias que en definitiva afectan a la vida cotidiana.

Generalmente se distinguen dos grandes categorías entre las personas mayores: los ancianos independientes y los que no lo son, según sea el grado de autonomía que mantienen en el desarrollo de sus actividades cotidianas por sí mismos. Se consideran dependientes aquellos que por enfermedad física o psíquica, requieren la ayuda de otras personas (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 33). Los considerados independientes, son a los que se debe garantizar realmente la autonomía, mientras que se ayudará al resto.



Problema de accesibilidad.

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/08/14/accesibilidad-universal-el-derecho-al-acceso-y-a-la-seguridad/>

A partir de los 50 años de edad tiene lugar una disminución progresiva de la agudeza visual y auditiva. Las personas de más edad tienen especial dificultad para adaptarse visualmente a la oscuridad y para distinguir diversas intensidades de la luz (Narváez Montoya, 2011, 33).

La autonomía se alcanza a través de varios aspectos, los cuales les permiten equiparar sus capacidades con cualquiera permitiéndole el uso de un edificio público o privado, o de un espacio sean cual sean las condiciones individuales. En el caso del turismo, se debe garantizar usar un espacio o llegar a determinado lugar con plenas garantías y facilidades independientemente de las capacidades que se tengan: se trata de permitir una completa accesibilidad. Además de que ese 'llegar' debe ser cuidado y analizado, no vale solo satisfacer físicamente los criterios, hay que pensar más allá, en la dignidad de las personas y su inclusión.

La utilización efectiva de los recursos del entorno está relacionada directamente con el mantenimiento de la autonomía y el bienestar durante la vejez (Narváez Montoya, 2011, 27).

Es evidente que el diseño adecuado del entorno no puede modificar la discapacidad de un individuo, pero sí puede evitar que el discapacitado se convierta en minusválido, teniendo en cuenta aspectos ergonómicos tradicionales que son solucionables en potencia: el alcance, la largura, el acceso, el plano de trabajo, etc. (Pheasant, 1986; citado en Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 90-92).

La falta de sensibilidad y consideración ante las cuestiones de accesibilidad provocan que determinadas zonas de un parque público, en ocasiones las más sugestivas por su interés estético, están vetadas para las personas mayores (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 32).

Por otra parte, ese recorrido y manera de llegar debe tener unas cualidades mínimas claras. Generar espacios salubres no es un complemento agradable, es un valor esencial y obligado que el urbanismo tiene que tener en cuenta siempre, propiciado por unas políticas de mantenimiento que lo garanticen.

Al igual que con la falta de autonomía, la falta de seguridad, o simplemente su sensación de ausencia, provocarían el rechazo por el espacio común y así se obtendría el contraobjetivo de la reclusión en la vivienda privada y alejamiento de la sociabilidad. Dejar de participar en la vida social es el punto opuesto de los objetivos de este y cualquier proyecto de urbanismo.

La autonomía tiene como subatributos

la seguridad
la accesibilidad
la salubridad

SOCIABILIDAD

Otro punto del que hablar es la sociabilidad, un aspecto verdaderamente importante para las facultades psicológicas de cualquier persona. Una de las características de la vejez o de la edad avanzada es que en gran parte de su existencia se ubica fuera del circuito de la producción y de la reproducción. En este sentido se le puede considerar como un grupo marginal, aunque socialmente se defina como sector *positivo*. Muchos de los conflictos psicológicos que aparecen en la vejez se relacionan con la marginación y la muerte, involucrada en esta imaginación: la muerte social (Narváez Montoya, 2011, 35).

Se observa la necesidad de incorporar nuevos elementos de equipamiento urbano para atender las necesidades crecientes los adultos mayores, incorporando las dimensiones de la promoción sociocultural y de convivencia de este segmento de la población (Narváez Montoya, 2011, 241).

El espacio urbano por definición debe ser social y fomentar el encuentro. Especialmente en aquellos destinos turísticos, el encuentro forma parte del del deseo inicial del viaje: encuentro con la cultura, con la historia, con la gastronomía quizás; pero sin duda encuentro con la sociedad local y con otros turistas en la misma situación. Es uno de los mejores valores del turismo, el contacto con otros; el conocimiento de lo ajeno hasta de lo más cotidiano e insignificante a priori produce sensaciones agradables y favorece la convivencia y la confianza entre individuos.



Adultos mayores conversando en bancos. Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 35.

La percepción de confort de adultos mayores está directamente ligada a la sensación de seguridad y a su mantenimiento y limpieza; prefieren a los trayectos lineales y rectos; eligen como zonas de permanencia áreas amplias y con buena visibilidad (Narváez Montoya, 2011, 262).

Este confort origina la vida entre los edificios, que ofrece la oportunidad de estar con otros de un modo relajado y cómodo. Podemos pasear de vez en cuando, tal vez dar un rodeo por una calle principal de camino a casa o detenernos en un banco acogedor cerca de un portal para estar un rato con otras personas. Podemos hacer la compra a diario aunque sea más

práctico hacerla una vez a la semana. Incluso mirar por la ventana de vez en cuando, si por suerte tenemos algo que mirar, puede resultar gratificante. Estar con otras personas, verlas y oír las, y recibir estímulos de ellos constituyen experiencias positivas, alternativas a estar solos. No estamos necesariamente con una persona determinada, pero, no obstante, estamos con otros (Gehl, 2006, 25).

La vida en sociedad requiere de unas pautas y nos ayuda a entender al resto, a convivir. Por ello, hay que disponer espacios que garanticen esta comunidad. El diseño debe ser adecuado según los objetivos, se necesitan zonas de tránsito y espera agradables tanto para turistas como residentes, con especial cuidado del ruido y olores desagradables. El confort incluye muchos pequeños factores y una carencia acusada de uno afecta enormemente a la percepción de un lugar.

Muchos aspectos del diseño se han planteado de un determinado modo y no de otro, para facilitar el mantenimiento y la limpieza del lugar, para adecuarse a la planimetría del conjunto. Se presta poca atención a las funciones sociales y de uso que el espacio público ha de cumplir; y, se diseña sin un conocimiento previo de la forma en que los grupos se disponen y organizan para encontrarse bien (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 26).

Asimismo, estos espacios de vida común es recomendable que sean flexibles optando por diversas funciones a lo largo del día, de la semana o año, pensando en la diversidad de usuarios multigeneracionales para aprovechar el espacio, otorgarle vitalidad y, con ello, fomentar el intercambio deseado. Un valor añadido de un espacio lleno de vida es la mayor seguridad en

él, como ejemplo de las complejas relaciones entre los atributos que se han definido.

Opciones de áreas de tipo mixto que dan protagonismo al peatón son indicadas para generar vitalidad dentro de un contexto complejo. Nos referimos a espacios compartidos como las peatonalizaciones, coexistencia, calmado de tráfico o tipo *woonerf*, en los que puede considerarse comprobada la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos y la recuperación de la vida y el ambiente urbano de estos espacios, antes dominados por los automóviles (Porto Schettino y Pozueta Echávarri, 2008, 31).

La sociabilidad tiene como subatributos	el confort la vitalidad
---	----------------------------

REPRESENTATIVIDAD

Resulta atrayente la identificación con una determinada colectividad basándose en cuestiones históricas, culturales, o incluso deportivas, por ejemplo. Es algo que se siente como propio, esa necesidad de identidad con un lugar. Para el caso que nos ocupa es doblemente interesante; por una parte, resulta positivo para las personas mayores, ya que mejora su memoria y recuerdos; y fomenta la cultura popular e intercambio intergeneracional con los más cercanos. Pero además por la otra parte, el turismo es precisamente eso, destacar valores locales, ilustrarlos y mostrarlos a los que vienen de fuera promoviendo un intercambio no solo generacional sino regional, nacional...

Para lograr este objetivo, es fundamental la participación ciudadana en toda su diversidad. Así, las decisiones de intervención y mantenimiento del espacio responderán a criterios humanos. Los vecinos y visitantes harán suyo el lugar común, será donde ocurran sus historias y donde se las cuenten a los otros, en definitiva, será su espacio. Existe una falta de información sistematizada sobre las opiniones de las distintas tipologías de usuarios, directos e indirectos, que tienen sobre los espacios destinados al uso colectivo y ello redundará en un comportamiento desarraigado, poco estimulado y participativo hacia el cuidado de los elementos comunes (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 15).

Se propone que se invite a participar a las personas mayores con el fin de plantear medidas para mejorar el entorno de los espacios públicos, con el fin de fomentar un sentido de apropiación del espacio que se puede lograr cuando los proyectos son resultado de los procesos de decisión pública (Narváez Montoya, 2011, 262).

Es necesario explorar en el conocimiento sobre qué tendrán que ofrecer los espacios comunes de ocio en la ciudad del futuro para ser comunicados y aceptados por los interesados (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 16).

Miró (2003) propone Organizar programas para informar y educar a los adultos mayores acerca de actividades que pueden desarrollar, ya sean de carácter lucrativo, de esparcimiento o, en general, intercambio entre ellos; y, promover el interés de los adultos mayores para que participen en actividades relacionados con la discusión de los esquemas de Seguridad

Social vigentes y su posible modificación futura (Narváez Montoya, 2011, 47-48).

En el caso de destinos turísticos, la información y señalización son capitales a la hora de ayudar a las personas mayores y a cualquiera. Para una persona forastera, la sensación de incomodidad por la falta de control sobre el lugar es constante. Por ello, los elementos informativos son imprescindibles no solo aportando datos culturales, sino de distancias, horarios, etc. y que sean fácilmente reconocibles. Si le sumamos cierta posible falta cognitiva o sensitiva (falta de visión y/o audición), el problema se multiplica. Los gráficos son ideales, dibujos sencillos esquemáticos que resumen rutas, edificios, calles y dan una idea rápida, sencilla y muy fácilmente reconocible al espectador.

La representatividad tiene como subatributos

la identidad
la participación
la señalización

CONCILIACIÓN

Por último, hay que recordar la conciliación. Permite llevar una vida plena mediando las vidas social, familiar, laboral, cultural... Fuera del ámbito turístico, la proximidad y variedad de espacios, comercios y equipamientos es clave. En espacios residenciales hay que intercalar un comercio de proximidad, espacios de ocio, vegetales, de paseo, paradas de transporte público o lugares para eventos puntuales, por ejemplo. Todo el sentido y la trascendencia para estos ámbitos se reduce al hablar de destinos turísticos.

Porque aquí los recorridos ya están definidos, el visitante solo reconoce y aprovecha una parte de la ciudad, no lleva una vida familiar y laboral compleja en este destino. Aunque no sea de especial importancia, sí que pueden adaptarse estos subatributos. Por ejemplo, si en un espacio ligeramente próximo se encadenan varios lugares de interés turístico y de ocio, se puede articular un itinerario adecuado, que será además aprovechado por la población local.

En cuestión de diversidad, será conseguir una variedad de espacios para crear un destino turístico lleno de vida en la que cualquier lugar es atractivo. Esto además se mezcla con la riqueza de la convivencia propia del lugar, buscando la variedad como atributo valioso de la amigabilidad.

Aunque se recomienda en adultos mayores una dinámica del hábito, no debe reflejarse en reduccionismos que uniforme el diseño de los espacios públicos, pues se ha podido observar que este perfil de usuario agradece las innovaciones y es sensible la calidad del espacio, las instalaciones y los servicios que se ponen a su alcance (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 168).

En el tema del turismo, igualmente, se debe facilitar la gestión para permitir viajar y conocer variados destinos turísticos con la comodidad deseada. Se trata de información, gestión y facilidades previas al viaje.

La conciliación tiene como subatributos

la proximidad
la diversidad

3.2 ENTORNOS DE ACTUACIÓN

3.2.1. ESPACIOS INTERIORES

Como una primera clasificación se propone separar espacios interiores de exteriores por sus implicaciones y las diferentes propuestas a llevar a cabo. No es una separación tajante, hay muchos lugares ambiguos difícil de especificar tales como marquesinas, vestíbulos exteriores, pasos inferiores..., pero con esta primera separación resulta más fácil clasificar y separar dos zonas de intervención claras.

En los espacios interiores se hablará de oficinas de turismo, espacios interiores (públicos o privados) con un uso principal de turismo y espacios de comunicación. Para los espacios exteriores la amplitud es mayor, centrándose especialmente en itinerarios y espacios de relación o dispersión.

Oficinas de turismo

Las oficinas de turismo, centros de recepción de visitantes o similar son edificios específicos para los turistas. Un primer punto de contacto donde encontrar todo tipo de información y consulta acerca del lugar. También se tiene información de transporte y movilidad dentro de la ciudad o el entorno e incluso otros aspectos como promociones o publicidad.

Hoy en día la primera oficina de turismo es la virtual, con internet se puede conseguir mucha información con rapidez.

Sin embargo, al igual que las bibliotecas siguen siendo necesarias, los centros de recepción cumplen su labor con una precisión y atención personal donde la red es más confusa. Estos espacios que han ido ganando protagonismo se prevé que sigan siendo esenciales como punto de relación entre administración y turista, con intercambio de información valiosa para ambas partes.

Este es un espacio complejo que alberga distintas funciones a atender, desde el punto de llegada o aparcamiento, zonas de espera habitualmente ligadas a exposiciones temporales o muestras sugerentes del lugar; y lugares de información con atención personal muy visual.



Oficina de turismo en la Plaza Mayor de Madrid.
<https://www.jesusgranada.com/turismo-plaza-mayor>

Espacios interiores destinados al turismo

Entran aquí muchos edificios con un uso principal destinado al turismo aunque no sea el único. Pueden ser edificios públicos gestionados por la administración, otros de difícil indicación como la mayoría de complejos religiosos (muchos de ellos de gran interés arquitectónico, histórico y, por tanto, turístico, de administración 'semipública') y otros de titulación privada. En estos últimos, las directrices pasan a ser recomendaciones que, si son bien ejecutadas, redundarán en el beneficio de todas las partes.

Habría que citar en este apartado los museos, centros de exposiciones, centros de interpretación, bibliotecas, auditorios, teatros, salas de conciertos o similar, hoteles, hostales, pensiones, residencias, restaurantes, cafeterías, fábricas, mercados, balnearios, bodegas, iglesias, catedrales, colegiadas, ermitas, monasterios, conventos; o cualquier edificio que suponga un especial interés en el turismo.

El enfoque se centra principalmente en los accesos, vestíbulos y comunicaciones interiores, que son los lugares donde los usuarios participan y se relacionan de múltiples formas y en distintas áreas.

Espacios de comunicación y movilidad

Aquí hay que separar dos tipos de espacios: para movimiento interurbano y urbano. Los primeros son lugares de entrada a la ciudad tales como estaciones de ferrocarril y autobuses, puertos marítimos o fluviales, aeropuertos, también pueden considerarse las carreteras o avenidas de entrada, y grandes aparcamientos disuasorios si existen. Son el primer contacto con el nuevo lugar, la sensación de desorientación es completa, especialmente para turistas de otros idiomas, costumbres o con minusvalías debidas a la edad.

El segundo tipo permite la movilidad interior, no son autobuses turísticos, son aceras de calles o avenidas, taxis (o similar) y el transporte público de la ciudad ya sea en autobús, metro, tranvía, o una mezcla de varios. Un buen diseño de estos transportes incluye a los turistas en su trazado, con bonos especiales para ellos, no quedando al margen de la movilidad habitual de la población.

En ambos tipos, nos encontramos espacios de andenes o aparcamiento, vestíbulos o espacios previos y espacios exteriores. La señalización puede pasar incluso a caracterizar espacios y salas enteras.

3.2.2. ESPACIOS EXTERIORES

Itinerarios urbanos

Los espacios exteriores son probablemente los más interesantes en el objeto del trabajo. Son los que potencian la relación, los que conectan a los locales con los forasteros, a los mayores con los de otras generaciones menores. Se han separado tres categorías de espacios con fronteras inexactas entre ellas. Se entiende en este estudio por itinerario aquel recorrido urbano con inicio y final (especialmente el punto de partida) que va atando ciertos monumentos, plazas, áreas... permitiendo conocer el lugar turístico con una sucesión de espacios reflexionada y trabajada desde el diseño.

La gente prefiere recorridos directos y atajos. Sólo obstáculos muy importantes -como un tráfico peligroso, barreras extensas, etcétera- parecen capaces de modificar esta pauta (Gehl, 2006, 151).

Surge de partida un interesante debate entre la creación de un itinerario muy definido y lineal o una cierta difusión con mayor libertad, ligando áreas diferentes con posibilidades más sutiles.

Rutas semiurbanas

Serían rutas los itinerarios con un carácter más rural o semiurbano. Se separa del punto anterior, las de ahora en adelante denominadas rutas, por su diferente modo de intervención, por su diferente casuística. El entorno no es el mismo y los parámetros no serán iguales, por lo que las soluciones adoptadas, aun teniendo objetivos iguales, serán sutilmente distintas. Una ruta recorre generalmente mayor distancia, por espacios naturales y puede tener solo un sentido de ida, dejando la vuelta para un vehículo a motor, por ejemplo.

El punto de salida es la clave para la relación con el resto de la ciudad o entorno, siendo habitualmente una plaza o lugar de relación; o un edificio del apartado anterior como una estación u oficina de turismo.



Proyecto de peatonalización de la ribera derecha del Sena, París.
<https://www.plataformaurbana.cl/>

Espacios de relación

Se encuentran aquí esos espacios cuya función principal no es destinada al turismo sino al conjunto de la población, pero en el que se fomenta la reunión de distintos colectivos y actividades. Por ello, el atributo de la sociabilidad será especialmente importante en estos lugares.

Se puede actuar en plazas, parques, grandes aceras, paseos, riberas, playas; en esos espacios libres públicos urbanos que potencialmente acogen todo tipo de actividades o celebraciones. Son lugar de reunión, de mercado, de compraventa para turistas y locales. También tienen función de esparcimiento, descanso y contemplación.

El turismo va cambiando y sus objetivos son cada vez más variados. Del monumento o edificio arquitectónico, se amplió a entornos urbanos (o naturales) con interés, a turismo de actividades como acuáticas, de aventura, etc., turismo cultural con sus múltiples disciplinas, gastronómico, hasta el turismo que hace hincapié en las personas. Conocer las costumbres, la población, la cultura popular; algo que suele ser explotado en destinos exóticos, pero no en destinos cercanos aun siendo igualmente interesante.

Estos lugares son los que fomentan este contacto, crean situaciones irrepetibles y huyen del espacio *resort* exclusivamente destinado a turistas, sin el atractivo de la vida local.

Capítulo Cuarto

CRITERIOS DE DISEÑO PARA LA CONSECUCCIÓN DE ENTORNOS AMIGABLES CON LAS PERSONAS MAYORES EN EL MARCO DE DESTINOS TURÍSTICOS

4.1. Espacios interiores

4.2. Espacios exteriores

En este capítulo se pretenden aportar opciones y soluciones concretas según los distintos entornos definidos para mejorar cada atributo del envejecimiento activo. El objetivo final será crear una matriz a modo de resumen que sintetice el capítulo para una consulta rápida y una visión global de los criterios elegidos.

Para la construcción de la matriz se cruza por un lado los atributos tomados: Autonomía, sociabilidad, representatividad y conciliación; con sus subatributos en cada uno de ellos. Por el otro lado aparecen los entornos escogidos, interiores y exteriores, destinados o vinculados de alguna manera al turismo. En los cruces de cada atributo (y subatributo) con cada entorno se exponen los criterios de diseño recomendados para ese espacio.

Para la redacción se opta por ir explicando las directrices según los entornos de actuación. Habrá soluciones más genéricas que se repetirán en varios apartados y casillas de la matriz, y otras singulares. Varias frases y palabras se destacan en la redacción anticipando la tabla resumen posterior. En cualquier caso, la matriz pretende resumir lo anterior definido con mayor precisión.

4.1. ESPACIOS INTERIORES

En este apartado se incluyen los criterios en materia de autonomía de los espacios interiores en su conjunto para después ir ampliando las pautas para las oficinas de turismo, espacios interiores destinados al turismo y espacios de comunicación. Para empezar, la autonomía se consigue garantizando una serie de reglas en las que la accesibilidad es el más esencial.

El Código Técnico de la Edificación (CTE) actual en España tiene una serie de criterios a cumplir para los edificios de obra nueva, así como rehabilitación de antiguos edificios. En el documento básico de seguridad de utilización y accesibilidad (DB SUA) se definen las bases con respecto al riesgo de caídas, impactos o atrapamiento, aprisionamiento, iluminación inadecuada, alta ocupación, ahogamiento, vehículos en movimiento, riesgo por la acción de un rayo y accesibilidad. Estas normas evidentemente son de obligado cumplimiento, pero se puede ir algo más allá en algunos puntos para el colectivo de las personas mayores y pensando en un diseño para todos.

La **resbaladidad** de los suelos debe ser acorde en todo momento, lo que incluye situaciones provisionales de limpieza, mantenimiento o deterioro. Se alcanza cumpliendo las clases de suelo que el código técnico clasifica de 0 (mínima) a 3 para cada uso concreto (tablas 1.1 y 1.2 del DB SUA).

Asimismo, deben **suprimirse las discontinuidades** en la medida de lo posible. Si existen, tienen que estar marcadas

claramente con alguna franja de color y textura diferente que las señalice como al inicio de escaleras. Ojo a los cambios de pavimento, es de ayuda que sean de distinto color o brillo para anticipar la respuesta a un nuevo suelo. Los espacios de vestíbulos y entrada comunican directamente con los espacios exteriores, por eso son los que deben tener un cuidado especial en el diseño y, más aún, en el mantenimiento porque son lugares donde caerá agua de lluvia, hielo, y se deteriorarán más fácilmente.

Cualquier inclusión de **alfombras** o felpudos necesitas dos aspectos a cumplir. El primero es que estén **anclados mecánicamente al suelo**, siendo posible su retirada para limpieza, y al **mismo nivel** del pavimento. Con esto se aumenta la seguridad dando continuidad al suelo, limitando el riesgo de caídas. Por otra parte, deben ser reconocidas con facilidad. Al igual que con cambios de pavimentos, un color distinto es una solución fácil que permite a cualquier persona con visibilidad reducida encontrar un punto diferente en el suelo sin generarle tensión ni inseguridad.

Lo ideal siempre es aprovechar al máximo los **espacios en planta baja o a nivel de calle**. Así, se evitan desniveles innecesarios, la colocación de ascensores, escaleras mecánicas u otros dispositivos y se consigue una solución más justa. Los interiores que no estén al nivel de calle deben ser alcanzados por una **rampa accesible en su recorrido principal**. Hay que remarcar accesible y principal: no cualquier plano inclinado es una rampa y ésta debe ser en la entrada que se considere principal. Sin esta regla, se crea una distinción que infravalora a cualquier persona con una ligera incapacidad o dificultad motriz.

En las ciudades actuales, varios edificios catalogados mantienen su entrada intacta queriendo mantener su valor histórico derivando la puerta accesible a otra secundaria. Sin embargo, si los palacios u otras construcciones se elevaban media planta sobre un semisótano que les evitaba problemas de humedad y, a la vez, requerían de una escalera a la entrada, en el siglo actual, un buen **diseño puede permitir entrar a nivel** elevando el espacio previo de calle, no solo una rampa anexa. En aquella época, solucionaban los problemas de humedad y se ganaba presencia en la calle elevando ligeramente. En la actualidad, se tienen que solucionar los problemas de igualdad y amigabilidad con un buen diseño de los espacios exteriores previos, integrando la rampa en el trazado de la calle o plaza. Se muestra como era el edificio original y como un diseño actual de la vía lo complementa, huyendo de la rampa accesible escondida como si molestase.

Las siguientes directrices engloban todo un conjunto que facilita la movilidad de las personas mayores. Es recomendable la instalación de **pasamanos** a una altura entre 0,70 y 0,90 m de altura en al menos un lateral de pasillos o espacios de paso. En las escaleras o desniveles tiene que ser obligatorio por la peligrosidad de esos pasos. Estos apoyos también deben existir en los asientos, es decir, dos apoyos laterales por asiento que facilite la maniobra de sentarse y levantarse.

Las dimensiones son importantes tanto a escala de objeto como de sala. Los **asientos** es recomendable que no sean los de dimensiones mínimas y puedan estar acabados en un material textil ligeramente acolchado en asiento y respaldo, claro que esto es más caro tanto en precio como en ocupación de espacio. Las **dimensiones de paso y estancia deben ser**

generosas previendo ligeros cambios de uso o instalación de elementos auxiliares. El mejor ejemplo para mostrar esta realidad es el actual (verano 2020) en el que la situación de 'nueva normalidad' con la enfermedad del coronavirus COVID-19 ha obligado a instalar un pequeño espacio de desinfección en los vestíbulos de edificios públicos y comerciales. Ya sea un felpudo más un dispensador de gel hidroalcohólico o el sistema que sea, el caso es que este punto se convierte en una nueva 'puerta' de paso para todos los que entran al edificio agravando la comunicación si el vestíbulo es de tamaño insuficiente. Hoy es este caso, pero mañana puede ser otro, y los espacios pensados para turistas reciben oleadas de gente en poco tiempo, lo que obliga a sobredimensionar generosamente los espacios de acceso.

La instalación de **cámaras de seguridad** proporciona un elemento auxiliar de seguridad aptas para espacios poco transitados, donde la seguridad pasiva, la que proviene indirectamente del resto de personas cercanas, no existe. Por un lado, ayuda a la seguridad más comúnmente definida antirrobo o similar, pero además aporta una seguridad para el usuario en situación de caída, por ejemplo. Esta persona quizás no pueda levantarse por sí misma, pero alguien acudirá enseguida a prestar ayuda. Sin ellas, en cambio, hasta que otro transite por ahí no recibirá ninguna ayuda, agravando la lesión y alargando el dolor.

Por último, los edificios que tengan una especial vinculación con las personas mayores deben tener un plan especial para la atención por parte de la **atención sanitaria**. Este plan debería incluir con seguridad los espacios de llegada y maniobra de ambulancias y tiempos de tardanza, espacios de atención

rápida ya que el tiempo de respuesta es un factor clave a la hora de la atención médica. En este espacio se pueden encontrar los recursos propios médicos del edificio, que deberán estar registrados, desde los artículos de botiquín hasta respiradores o desfibriladores si se tiene.

OFICINAS DE TURISMO

Autonomía

Los espacios destinados a la recepción de visitantes deben obligatoriamente cumplir todos los requisitos de accesibilidad, seguridad y autonomía de sus usuarios expuestos anteriormente, pero también pueden ir más allá. Como zona de paso casi obligada para turistas, las oficinas de turismo o edificios similares deberían tener una función de apoyo básico en cuestiones de autonomía.

Si bien en la actualidad los edificios públicos disponen de un pequeño botiquín para pequeñas urgencias, estos espacios podrían aumentar sus recursos en **material de parafarmacia**. Estos establecimientos son más frecuentados por personas mayores debido a dolencias más habituales que el resto de la población. También los turistas nos volvemos olvidadizos y llegamos a un punto sin algún producto que se nos vuelve necesario. Tener una referencia aquí ayudaría a la seguridad y confort del visitante.

La siguiente idea transforma la autonomía de determinadas personas con carencias motrices evitando el transporte de sus elementos auxiliares para desplazarse. Para ello hace falta que

puedan alquilarlos en el destino. Se trata de una medida sencilla que facilita la movilidad personal solo con tener la posibilidad de **alquiler de apoyos** para caminar tipo bastones o muletas, hasta incluso la posibilidad de *Scooters* eléctricas (pequeñas motos de amplio asiento y alimentación eléctrica) para el desplazamiento individual.

Se mejora el servicio si los puntos de devolución son varios en la ciudad y si hay un contacto previo para reservar los equipos antes de llegar. Así, la gestión es más sencilla y el usuario tiene la garantía y seguridad de que va a tener una perfecta autonomía en su destino.



Mayores de Pescueza usando el coche eléctrico y el pasamanos.

<https://www.hoy.es/prov-caceres/pescueza-pueblo-facil-20180715003328-ntvo.html>

Sociabilidad

Siguiendo con lo anterior, el incorporar un pequeño espacio en el recinto para la **recogida de paquetes** favorece el confort del visitante. Se necesita un miniespacio de correos para turistas en una sociedad en la que los envíos y recogida de estos artículos se vuelve cada día más esencial. Ya existen pequeñas agrupaciones de buzones de distinto tamaño para este fin en algunos edificios y lugares públicos de una serie de afortunadas ciudades españolas que se abren con códigos-llaves. La incorporación en estos edificios parece necesaria en un futuro próximo.

Por otra parte, la soledad es un mal a desterrar de las vidas y en ciertas edades es posible que se sienta con demasiada frecuencia. Por ello, el buen **diseño de espacios comunes** es crucial para que fomente el contacto y la conversación con los demás. Se trata de soluciones sencillas como filas de **asientos** enfrentadas generando espacios comunes, mesas grandes compartidas con información, áreas de múltiples usos unidas sin compartimentar ni desarrollar pasillos infinitos que separen.

El **mobiliario** debe cuidar el espacio central común que vincule físicamente a los distintos usuarios con disposiciones de filas enfrentadas, con giros en S, semicirculares, en ángulo, en L, entre otras. La colocación de los bancos a la manera de las salas de espera de las estaciones de tren (espalda con espalda) inhibe las conversaciones o las hace imposibles. A la inversa, las sillas colocadas juntas en torno a una mesa, como las terrazas de los cafés, ayudan a iniciar las conversaciones. Cuando estamos **sentados en ángulo**, resulta un poco más fácil entablar una conversación si hay algún interés mutuo en

hacerlo; y si no queremos conversar, también nos resulta más fácil liberarnos de una situación no deseada (Gehl, 2006, 183-184).

Sommer (1974) observó la existencia de un espacio personal mínimo que producía, en el caso de bancos largos, el efecto de 'ocupado' tan solo con una persona sentada en cada extremo. Cualquier sujeto que llegaba prefería quedarse de pie, o sentarse en un murete u objeto similar de los alrededores, antes que ocupar la parte intermedia. Se proponen bancos más pequeños, reposabrazos entre los asientos o mayor separación entre estos. Los diseños que se adaptan al cuerpo y ofrecen apoyo a la espalda se perciben como más cómodos (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 28-31).

Al hablar de **información local**, esta debe ser transversal. No son solo monumentos y espacios de un interés contrastado, sino algo más global. Es importante que en las oficinas de turismo puedas encontrar consejo sobre cualquier actividad desarrollada en el destino y su entorno; incluso actividades deportivas, musicales, de barrio, gastronómicas y un largo etcétera.

Se tiene que adquirir de una manera amena un **preconocimiento** de la gastronomía del lugar, los productos, elaboraciones... También puede ser atractivo la moda y vestidos tradicionales, los antiguos oficios e industria allí desarrollada. Igualmente, las historias y leyendas a veces alejadas de la realidad, pero con un encanto particular. En definitiva, potenciar la vitalidad de toda actividad del lugar.

Lo ideal sería ampliar el contacto personal siendo las propias **personas mayores locales las que muestren a otras semejantes** de fuera sus fiestas, tradiciones, historias, vestidos... intercambiando sus ideas, generando confianza en ellos mismos y en los forasteros, y aportando vitalidad en muchas disciplinas que puedan estar casi olvidadas o abandonadas. Los ancianos del lugar y los de fuera comparten experiencias y aficiones. Y, como en cualquier directriz que fomente la amigabilidad, no es exclusivo de personas mayores, toda persona podrá participar del encuentro.

Representatividad

En este capítulo, dada la función básica del edificio a tratar, se centrará en la **señalización e información**. Tanto adecuada, amplia como atractiva.

Lo primero es el diseño virtual, una **página web completa y clara** que permita las gestiones oportunas previas, así como fijar horarios y tarifas que clarifiquen al visitante. Aunque en la actualidad la población mayor de 60 años es la que menos usa las tecnologías e internet, esa edad va aumentando por el paso del tiempo y la mayor educación en estas tecnologías para toda la población.

Los centros de recepción de visitantes deben tener una revisión continua de los **eventos actuales y próximos** a celebrar mostrando todas las opciones bien expuestas con cartelería o paneles. Son importantes las fechas y horarios precisos y todo en letras grandes que permita una total legibilidad.

Por otra parte, estos edificios pueden hacer de intermediarios entre los forasteros y las **asociaciones locales**. El contacto con estas asociaciones culturales debe ser importante para garantizar la participación de toda la población. Muchas actividades y eventos son atractivos para colectivos de turistas y personas mayores, pero el desconocimiento por parte de estos impide su asistencia.

Resulta muy atrayente las **exposiciones** más personales que permita conocer a las personas tras ellas. Si en un lugar como este se exponen, aunque sea temporalmente, pequeños artefactos creados por los niños en los colegios o por las personas de los centros de mayores se incita a conocer a esas personas o colectivos y sus inquietudes y deseos. Se consigue conocer un lugar a través de sus habitantes y de lo que estos transmiten. Por una parte, la exposición acerca al turista a las inquietudes de la sociedad local y por otra, aviva la identidad de los residentes.

Por último, es fundamental **recuperar las opiniones** de los usuarios. Esto es clave en cualquier producto de una empresa, y también debe serlo en este punto. Recobrar opiniones de los turistas, sus puntos positivos y negativos harán mejorar sistemáticamente cualquier servicio del centro o de la localidad.

ESPACIOS INTERIORES DESTINADOS AL TURISMO

Autonomía

En los múltiples edificios aquí incluidos son importantes las reseñas generales aportadas más arriba para el conjunto de espacios interiores, en parte ya incluidos en el Código Técnico de Edificación.

Pero aparte de elementos auxiliares o de diseño, el personal supone un recurso esencial de asistencia al usuario. Aunque parezca opuesto, el **personal de ayuda** en materia de información o seguridad favorece la autonomía de cualquier consumidor en dicho establecimiento.

Sociabilidad

En materia de sociabilidad, los espacios a trabajar son esos espacios de vestíbulo y comunicaciones comunes. La propia entrada debería diseñarse de modo que sea lo más fácil de traspasar posible, tanto funcional como psicológicamente (Gehl, 2006, 201). Muchas de las indicaciones que se aportarán para los espacios exteriores pueden ser aquí adaptadas. Es útil la ubicación de espacios de asientos para descanso siempre que sean lugares confortables con una amplia iluminación y una ventilación correcta.

Los lugares situados junto a los límites espaciales se prefieren a las zonas para sentarse situadas en medio de un espacio y, al igual que cuando está de pie, la gente tiende a buscar apoyo

en los detalles del entorno físico. Los asientos dentro de nichos, los extremos de los bancos o cualquier otro punto bien definido, y los lugares para sentarse donde la espalda quede protegida se prefieren a otros lugares definidos con menos precisión. Cada banco o **zona para sentarse** debería tener, preferentemente, una cualidad local propia y debería colocarse dónde hay un pequeño espacio dentro de otro espacio, un lugar que ofrezca intimidad y seguridad y, en general, también un buen microclima (Gehl, 2006, 171-173).



Diseño ganador del concurso "Bancos para compartir", Madrid, 2016.
<http://m.unciencia.unc.edu.ar/2016/agosto/docente-de-la-unc-premiado-en-espanha-por-el-disenho-de-mobiliario-publico-sustentable>

La **iluminación** debe controlarse desde los brillantes lugares de entrada o grandes espacios comunes, bajando su intensidad en espacios más bajos y cerrados hasta espacios que puedan aparentar ser oscuros para zonas íntimas o privadas. La **ventilación** tiene que renovar el aire viciado sin provocar corrientes de aire, con dispersión y recogida de aire por rejillas siempre que sea posible. Las toberas arrojan una cantidad de

aire enorme a lugares alejados, pero si el diseño no es correcto pueden provocar corrientes molestas en los espacios de remolinos que generan. Además, la temperatura siempre será incómoda para alguien ya que cada persona tiene un punto de confort ideal personal.

La **acústica** de grandes espacios comunes es un factor que puede cambiar por completo el confort de ese lugar, siendo insoportable su uso por reverberaciones excesivas. Con material textil en el mobiliario, paredes y, especialmente, techos absorbentes se soluciona el problema incluso con el edificio ya en uso o en caso de rehabilitación.

Para crear un ambiente variado y con vitalidad los espacios de espera es mejor situarlos junto a espacios de paso (pausa y movimiento). Psicológicamente, los espacios nos generan emociones que muchas veces pasan desapercibidos en los tiempos de diseño. Nos resultan atractivos los espacios que poseen una personalidad propia o emulan los que consideramos atractivos. Para las personas mayores, incluir vegetación, una suficiente iluminación y colores positivos transforma las sensaciones hacia una posición de confianza y positividad.

Representatividad

Aparte de ser interesante desde el punto de vista de la conservación del patrimonio, la **conservación de espacios** mantiene la identidad de lugares y colectivos. Aprovechar los antiguos espacios y edificios manteniendo o cambiando el uso es la mejor manera de tener un mantenimiento adecuado. La conservación sin función generalmente está destinada al fracaso; y una posible función es la destinada al turismo. La rehabilitación permite conservar edificios o conjuntos singulares que atraen al turismo soportando las necesidades de la variada población actual y estableciendo entornos amigables con toda la población.

La conservación de construcciones históricas no es solo la preservación misma de la obra, sino de unas **técnicas**, de unos materiales... Hay que fomentar el uso de **materiales del lugar**, respetar tipologías, tipos de huecos, cubiertas; para crear un entorno propio desde la modernidad, respetar lo heredado y no simplemente copiar edificios o fragmentos.

Al margen de lo visual, el resto de los sentidos trasladan a un recuerdo, a un espacio imaginado, evocan sensaciones diferentes. La identidad se obtiene también con música. Un espacio de exposición, por ejemplo, con un **hilo musical** apropiado traslada al visitante, tal y como lo hace una banda sonora en el cine, a las emociones y recuerdos, que son muy importantes a las edades avanzadas para mantener una agilidad mental apropiada y evitar deterioros. La música popular de la zona, no necesariamente antigua, igualmente genera esa sensación de identidad con un lugar y ese factor de atracción para el visitante.

Los **olores** son el otro sentido que más evocan sensaciones de recuerdo. Es más difícil su aplicación práctica no siendo un mercado o lugar de venta de productos alimenticios, o replicándola de manera artificial para un espacio expositivo. No cabe duda de que ver una antigua harinera, o lo que quede de ella, con el olor de harina molida en la nariz es algo que el resto de los sentidos no puede transmitir.



Acceso a autobús urbano. <https://www.plataformaurbana.cl/>

ESPACIOS DE COMUNICACIÓN Y MOVILIDAD

Autonomía

Era necesario un apartado concreto para estos lugares por su singularidad funcional de movimiento. Son espacios intermedios para desplazarse por la ciudad o fuera de ella, siendo interiores, exteriores, cubiertos... en muchas posibles soluciones, pero con características comunes que aquí se tratarán de gobernar para que sean amigables con las personas mayores.

El punto más importante de cara a la accesibilidad y seguridad es **mantener el nivel horizontal**. Mantenerlo lo máximo posible al subir o bajar de autobús, tren, metro... con pavimento táctil y color en los bordes que señale su posición y facilite el tránsito a los vehículos sin escalones. **Los andenes, aceras y pasillos deben ser anchos**: sobredimensionados para las necesidades actuales que marca la norma de evacuación en caso de incendio (u otra si es más restrictiva).

Las aceras o áreas de paso tienen que diseñarse en base a distintas bandas según su uso. Desde los edificios la primera que encontramos es la franja de edificios con espacio para la contemplación de escaparates, acceso a interiores de un ancho variable según las edificaciones a las que sirve. A continuación, está la franja de movimiento de metro y medio mínimo que permita el cruce de dos personas en sentido contrario y libre de cualquier obstáculo. Después, está el área más flexible en la zona de descanso donde se ubica el arbolado siempre que sea posible y el mobiliario urbano de papeleras, farolas, bancos hasta quioscos o paseos secundarios de otro rango si la acera

pertenece a una gran avenida. Esta banda es el espacio que permite un diseño más interesante. Por último, se puede disponer de un área de servicio a la vía de unos 60cm para entrar y salir de los coches aparcados en línea o de dimensiones menores si es solo de borde hacia la carretera. Las franjas aquí descritas no tienen por qué ser visibles, sino que forman parte del esquema de realización en el proyecto para que los espacios de acera sean amigables. También son válidas otras opciones de diseño siempre y cuando respeten las distintas velocidades y funciones que se dan en estos espacios complejos.

Para los cruces, lo recomendable es mantener el nivel haciendo que los vehículos suban al nivel de la acera (frenar) cediendo su prioridad. De este modo las aceras individuales se pueden relacionar entre ellas en mallas ramificadas creando un complejo interesante de itinerarios peatonales accesibles y seguros. Y no solo ser consideradas como una parte de las vías (aceras).

Hay una solución aplicada en paradas urbanas e interurbanas con buenos resultados. Se trata de los **apoyos isquiáticos** que permiten de forma barata un apoyo que no llega a ser un asiento, pero es muy útil para gran parte de la población adulta para descansar en ese tiempo de espera. Es recomendable, no obstante, que haya algún **asiento** de buenas dimensiones y con apoyos laterales en las paradas de transporte público, así como obligados, y de número suficiente, en el interior de éstos para la seguridad en el trayecto de toda la sociedad.

Se deben emplear bancos corridos de mayor superficie lineal o más elementos de asiento en las zonas de espera del autobús o en la zona inmediata (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 171) para no invadir los destinados a descanso u ocio próximos.



Asientos en parada urbana de autobús, Valladolid. Fuente propia.

Sociabilidad

Una zona conflictiva son los puntos de embarque y desembarque de cualquier transporte ya que son pasos obligados por todos y donde cada usuario toma un ritmo diferente. Se necesitan unas dimensiones adecuadas, lo que significa sobredimensionar las mínimas. Son lugares fácilmente bloqueables por personas que desconocen el lugar provocando irritación por demora en el resto de los usuarios, y nerviosismo o sensación de desorientación en el individuo que se siente culpable por un lugar que no puede controlar.

La misma situación se da en las **entradas** a las grandes estaciones donde se realizan grandes flujos de personas en varias direcciones. El objetivo es que el usuario no se pare en la puerta o sus proximidades, sino que avance hacia una zona más amplia donde recapacitar para tomar el destino que desee. Para ello, **el diseño debe acompañar el recorrido**, haciendo ver que la entrada es una zona de paso y no de estancia, un efecto túnel hacia una zona sí estancial. Desde la zona de paso más oscura y cerrada el pavimento muestra linealmente el recorrido único posible hacia un espacio que se sugiere más atrayente con asientos, vegetación, incluso agua; mayor iluminado y de mayor escala que atrae e invita a parar.

Hay criterios que se repiten porque son la base para que los espacios puedan funcionar correctamente. Los lugares comunes deben ser amplios, multifuncionales, con especial atención al acondicionamiento tanto acústico, lumínico (de luz natural siempre que sea posible) y de ventilación; como se avanzó para el apartado anterior.

Una propuesta que debería ser fija es **incluir a los turistas en el programa del transporte público** con planes específicos como bonos turísticos de ofertas especialmente diseñadas. De esta forma el turista se incluye en la movilidad general, es cuantificable, analizable y se puede estudiar las incidencias y mejoras. Los bonos pueden tener ofertas de uno o varios días para una zona de la ciudad con distintos medios de transporte, si existen. Se facilita el transporte del turista y se evitan conflictos inesperados por la falta de previsión en la ciudad.

Una gran ciudad debería **guardar espacio** para múltiples opciones. En el caso del turismo y su movilidad, suele ser útil tener diversos lugares repartidos por la capital para la llegada y recogida de turistas con las cualidades adecuadas de accesibilidad y confort, en espacios tranquilos sombreados, con capacidad de reunión sin alterar el orden habitual del lugar. Permite a los ayuntamientos maniobrar fácilmente, usando sitios distintos por obras, desfiles o situaciones singulares que alteran el ritmo de la ciudad, sin improvisar.

Representatividad

Cuando hablábamos de los bonos turísticos se citaba que estuviesen bien expuestos, con la mayor simplicidad y concreción posible. El diseño de información de letreros, carteles, guías, folletos... tiene que ser simple, el objetivo es transmitir el esquema de redes de transportes públicos con claridad y simpleza hacia un público que no conoce el lugar. Una idea rápida que ayuda al novel a entender la distribución del nuevo lugar indicando claramente puntos de llegada como

estaciones, carreteras y zonas de destino de monumentos, teatros, estadios o áreas de interés especial. Los códigos de colores y esquemas visuales aportan facilidad lectora además de permanecer en el recuerdo más tiempo.

Se quiere dar una **información eminentemente gráfica muy clara de las líneas de transporte**, sus sentidos, horarios y tarifas, las incidencias puntuales... en un apartado exclusivo al turista para la comprensión rápida del sistema. La información no solo es de medios de transporte, sino que las vías y espacios públicos, paseos y avenidas estratégicas también deben incorporarse al esquema.

Conciliación

A la hora de pensar en turismo, los ritmos y horarios son diferentes de los corrientes. Por lo que si se piensa en ellos a la hora de diseñar las redes de movilidad, se logra unos resultados integrados con **horarios más flexibles** al anochecer desde las zonas más centrales o frecuentadas por este colectivo. Las funciones de teatro, espectáculos en estadios o auditorios que terminan a horas donde el transporte ya se da por acabado son una negación de la realidad, de la diversidad de ocio del lugar. Es imposible hacer horarios y rutas a medida, pero si buscar una flexibilidad mayor en horarios y alternativas.

4.2. ESPACIOS EXTERIORES

A partir de este punto, los espacios al aire libre cobran protagonismo. Las ideas y directrices que aquí se propondrán son propios del urbanismo y el diseño urbano, y no tanto arquitectónico, constructivo o administrativo que pertenecía a los espacios interiores. Las posibilidades son inmensas y en este capítulo se pretende recopilar una serie de medidas que sean interesantes para promover la amigabilidad hacia todo tipo de personas, en especial las personas mayores y pensado desde el ámbito de un destino turístico.

Sería conveniente actuar, potenciando aquellos recorridos del espacio público generados por los viandantes de un modo espontáneo y que el trazado arquitectónico inicial no había previsto como un atajo sobre el tapiz vegetal, pasillos en lugares de agradable estancia, sitios abiertos por el tránsito, etc. (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 171).

ITINERARIOS URBANOS

Autonomía

Se deben plantear como proyecto una serie de itinerarios interrelacionados de no excesiva longitud individual (menor de un kilómetro puede ser interesante) para crear una amplia gama de posibilidades en el complejo espacio de la ciudad. La distancia aceptable no es sólo la *distancia física* real, sino también, en gran medida, la *distancia experimentada* (Gehl, 2006, 151) ayudándonos de recorridos curvos, con giros o por episodios.

Una **red peatonal que alterne calles y pequeñas plazas** provocará con frecuencia el efecto psicológico de hacer que las distancias a pie parezcan más cortas. El trayecto se subdivide de manera natural en etapas asequibles. La gente se concentrará en el desplazamiento de una plaza a la siguiente, más que en lo largo que es realmente todo el camino (Gehl, 2006, 155).

Las aceras de las calles no son el único espacio para peatones: hay todo un complejo de áreas formado por aceras, calles peatonales, de coexistencia, plazas, paseos, ensanches de vías, etc. que se asocian para formar **itinerarios peatonales**, tanto de paso como de estancia. Las personas mayores turistas usan especialmente estos espacios. Sería deseable que junto al conjunto de la variada población local. Para garantizar la seguridad, los lugares peatonales tienen que tener **prioridad** frente al resto de usuarios. Al mismo tiempo, se debe delimitar el perímetro con claridad para evitar confusiones.



Silver zone de Singapur. <https://www.plataformaurbana.cl/>

Caminar exige espacio; es preciso poder caminar de un modo razonablemente libre sin que nos molesten, sin que nos empujen y sin tener que maniobrar demasiado. Aquí el problema consiste en definir el nivel de tolerancia a las interferencias que se encuentran mientras se camina, de modo que los espacios sean suficientemente limitados y ricos en experiencias y, sin embargo, lo bastante amplios como para que haya sitio para maniobrar (Gehl, 2006, 147).

El vehículo que entre en la zona en la que pierde la prioridad debe notarlo con claridad mediante la subida al nivel de acera

y cambio en el pavimento (textura especialmente), mientras que el peatón debe **reconocer los bordes** donde esa prioridad se pierde. En zonas muy concurridas, barreras físicas como vallas o jardineras impiden su paso a través, aunque es preferible límites más virtuales que provocan impresiones parecidas tales como alineación de arbolado intercalado con mobiliario urbano. Estas alineaciones discontinuas generan recintos controlados separados del tráfico o ruidos molestos. Ocultar los bordes limitando las vistas a su través para dirigir al peatón solo hacia los puntos de cruce deseados.

Se trata de controlar un **cambio de modelo de la manzana tradicional con la calle corredor hacia un modelo de sector** compuesto por la agregación de varias de las anteriores manzanas. El sector es de ámbito peatonal relegando al vehículo los espacios intersticiales entre sectores, pudiendo pasar al interior en un modo de coexistencia. Alejar el vehículo privado de las personas mayores es una buena solución, pero no aislarlo de él. Con este procedimiento, que puede acometerse a toda la ciudad si es necesario, se identifican varios niveles de espacios urbanos según la velocidad y protagonismo de los vehículos frente al peatón. Pudiendo así trabajar con mayor libertad en aquellos espacios turísticos en aspectos que ayuden a la amigabilidad con las personas mayores.

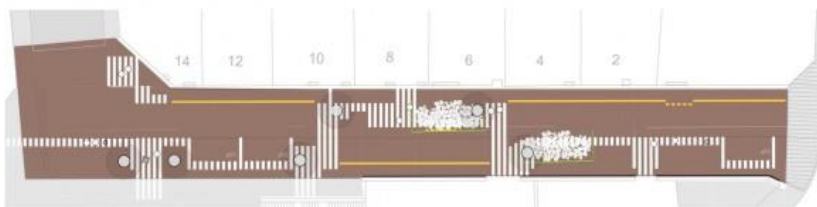
Con la opción del sector como organizador del espacio hay que reducir el número de pasos entre sectores, pero aumentar su tamaño para lograr una solución más segura que se dirige con semáforos (o pasos de peatones si es posible). Para los bordes, un pavimento táctil, como los usados para ayudar a los invidentes a localizar los pasos de peatones y semáforos,

puede ayudar a delimitar márgenes de sectores. Los pavimentos son una ayuda fundamental para distinguir áreas.

Las soluciones en estas áreas son de **peatonalizaciones, coexistencia, calmado de tráfico o tipo *woonerf*** (con elementos que obstaculizan la calle. Origen en Holanda) que tienen las siguientes cualidades:

- Un diseño cuidadoso que cualifica los espacios, el contexto, y hace visible su función social y urbana, utilizando pavimentos, mobiliario y jardinería, especialmente seleccionados para conferir al lugar la imagen de espacio social relevante y multiuso, muy alejado de la imagen de carretera.
- La supresión de la señalización convencional, es decir, de las marcas viales en el pavimento, de las señales verticales, de los semáforos etc.
- La desaparición de bordillos, badenes, bolardos, vallas, etc. y la voluntad de situar a todos los usuarios en una única plataforma, continua e ininterrumpida, sin cambios en la rasante.
- La ausencia de prioridades específicas explícitas hacia ningún tipo de usuario.

(Porto Schettino y Pozueta Echávarri, 2008, 7)



Proyecto de espacio compartido en Malgrat de Mar, Barcelona.
<https://www.plataformaurbana.cl/>

La **presencia de coches** o bicis en el mismo espacio de circulación provoca inseguridad especialmente en las personas mayores. Cuando se habla de bicicletas, también se pueden admitir patinetes eléctricos, patines, monopatinos u otro semejante que circule a mayor velocidad de la de caminar. Es la **sensación de riesgo e incertidumbre**, más que el riesgo estadístico real, lo que tiene un papel decisivo (Gehl, 2006, 187) a la hora de proyectar un espacio compartido. Esa inquietud ayuda a los conductores a reducir su velocidad y prestar especial atención, aumentando la seguridad real. Por tanto, la pacificación del tráfico a priori puede suponer una amenaza, pero, tras ser asimilada por la población anciana, genera ventajas.

La sensación de seguridad se obtiene mediante el **control visual del entorno cercano**, comprendiendo el espacio y las posibles amenazas de él. Se deben evitar los espacios ciegos u ocultos como espacios angostos, giros estrechos en esquinas, zonas mal iluminadas, pasos inferiores, túneles... o más bien camuflarlos con diseños que nieguen sus problemas. Pasos estrechos físicamente, pero anchos visualmente, esquinas en chaflán, transformar el paso inferior en forma de túnel a un espacio urbano aprovechado como plazas inferiores o en distintos niveles. De la infraestructura del pasadizo que solo resuelve la comunicación al diseño urbano que resuelve la circulación y mucho más: espacio de estar, de compartir, de leer, de contemplar.

Aunque realmente la mayor sensación de seguridad se da gracias a la compañía, a la proximidad de personas. Ello se consigue con espacios llenos de vitalidad y actividad a lo largo del día y la semana. De nada sirve un espacio saturado en las

horas centrales del día si se encuentra abandonado al atardecer, por ejemplo. La **mezcla de usos** adecuada garantiza esta vitalidad.

La **iluminación** mínima debe permitir ver con facilidad un objeto pequeño (unos 30cm) a unos 10m de longitud. En el caso de la iluminación de áreas urbanas españolas, el valor suele ser suficiente o incluso alto. Con la iluminación urbana hay que tomar una decisión. Las lámparas halógenas de color blanco o LED iluminan reproduciendo el color natural, mientras que las de vapor de sodio de baja presión solo reflejan una temperatura de color, mostrando con tonos anaranjados todo lo iluminado; con una mayor eficiencia, eso sí. El cerebro completa ligeramente los colores, pero la sensación es más artificial e incómoda. Mejor iluminación no significa necesariamente una luz más intensa. **Mejor iluminación significa un nivel adecuadamente intenso de iluminación, orientada o reflejada hacia las superficies horizontales** (caras, muros, señales, buzones, etc.), en contraste con la iluminación de las calles con tráfico rodado. Mejor luz significa también una luz cálida y acogedora (Gehl, 2006, 179). En cualquier caso, el diseño debe ser integral evitando los deslumbramientos de la iluminación directa, con luminarias superiores principalmente, acompañado de luz inferior en plazas o paseos, y retroiluminación en cierto mobiliario urbano como asientos o pasamanos. El mantenimiento debe incluir el podado del arbolado que obstaculice el paso de la luz evitando que aparezcan zonas oscuras inseguras.

A día de hoy las **aplicaciones móviles** son una herramienta más que aprovecha la presencia continua de estos aparatos en nuestra vida cotidiana. Ya existen aplicaciones con funciones

turísticas, pero se puede ir más lejos con funciones de localización para grupos que permita encontrarse y comunicarse con inmediatez. Además, sería interesante poder marcar destinos o itinerarios a través de varios puntos para crear tu propio camino sin perderte nada, con la notificación de los lugares que atravesases, fotografías, información; una guía personal.



Imagen de Lazarillo App. <https://www.plataformaurbana.cl/>

En cuanto a los pequeños accidentes, la mayoría de lesiones se deben a golpes con el mobiliario urbano o caídas al suelo. Para evitar estos resbalones, el **pavimento** debe tener una pendiente entre 0,5 y 2% para desaguar con normalidad. Los puntos de recogida de agua mejor con **rejillas horizontales al mismo nivel del pavimento u ocultas bajo este**, para no crear

discontinuidades muy propicias para tropezones. Los huecos para el agua deben ser menores de 1cm donde los tacones y zapatos no traspasen.

Es preferible evitar cuestas pronunciadas (aún más, largas escaleras), aunque en el caso de existir obligatoriamente, un diseño adecuado las acompaña de pasamanos continuos y mesetas de descanso frecuentes. La **rampa** triunfa sobre la escalera y no solo entre el usuario de mayor edad.

Aun considerando un pavimento antideslizante bien dispuesto, sin el **mantenimiento** que requiere no se consigue nada. La **limpieza** periódica es imprescindible especialmente cuando aparecen elementos que alteran la superficie. Las hojas caídas de árboles unidas a bajas temperaturas o niebla reducen la fricción apareciendo una película de hielo resbaladiza. El hielo mismo de nevadas que se puede acumular en el suelo produce una pista de patinaje sumamente peligrosa. Las raíces de árboles producen levantamientos o asientos diferenciales del pavimento a veces muy sutiles de ver, pero igual de peligrosos. Se recomienda el uso y diseño, tanto de alcorques, cómo de pavimento capaz de absorber la problemática de las raíces salientes de determinado tipo de arbolado y que ocasionan frecuentes levantamientos y roturas en el suelo que dificultan el tránsito (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 171). En definitiva, el mantenimiento conserva las cualidades de seguridad y accesibilidad para los suelos construidos.



Libre elección entre rampa y escalera en Byker, Newcastle, Inglaterra. Gehl, 2006, 158.

Siempre se dan situaciones excepcionales que alteran el orden normal de los lugares como **obras de mantenimiento** o equivalente. **Deben tener en cuenta su incidencia** en el entorno para desviar o modificar lugares de paso haciendo que su disposición sea irrelevante. Aunque sean provisionales no deben suprimir los itinerarios accesibles o turistas. Su colocación puede bloquear una acera, pero en ese caso el desvío que ocupe parte de la calzada, aparte de ser bien señalada con balizas y vallas, debe mantener los criterios de accesibilidad del anterior espacio: evitando desniveles pronunciados, discontinuidades, elementos de seguridad frente al tráfico...

Sociabilidad

Este apartado es fundamental en el ámbito de destinos turísticos. Los turistas de cualquier tipo buscan confort y vitalidad en sus destinos, una riqueza especial que el urbanismo puede ayudar en gran medida con reflexiones acertadas que se lleven a la práctica de la manera acordada, teniendo claro los criterios y objetivos.

De un estudio de análisis de atracciones en la calle Strøget (Copenhague), se resume que **la gente y la actividad humana son lo que suscita más atención e interés**. Incluso esa modesta forma de contacto de ver y oír, o estar cerca de otras personas, es al parecer más gratificante y está más solicitada que la mayoría de las otras atracciones que se ofrecen en los espacios públicos de las ciudades y barrios residenciales (Gehl,

2006, 36-37). Por tanto, es el peatón el protagonista absoluto del espacio, dirigiendo las propuestas a su confort e intereses.

Son preferibles los pasos de peatón a semáforos con flujos temporales, la coexistencia donde la libertad del peatón se garantice frente las aceras delimitadas, las plazuelas a nivel interrumpiendo la circunvalación de vehículos que las glorietas para el tráfico. En resumen, **favorecer los libres recorridos del peatón y su posibilidad de parar** a descansar o contemplar frente a las directrices rígidas de las normas viales.

En la zona de espera frente a **semáforos** se precisa de sombra arrojada fácilmente por arbolado. Los semáforos deben ser audibles y con un tiempo de paso suficiente y adecuado para una persona anciana o con dificultad motriz. Los tiempos actuales se fijan por criterios de tráfico rodado y así encontramos muchos ejemplos donde una persona mayor tiene serias dificultades para alcanzar el otro extremo en el tiempo dado, solicitando a la buena fe de conductores que le conceden más tiempo. Esta situación provoca un estrés excesivo y una situación de humillación que no es justificable.

La sombra pedida para los espacios de espera como semáforos es adecuada para cualquier lugar de descanso o esparcimiento. Se necesitan **frecuentes lugares de descanso con asientos en zonas tranquilas de poco ruido ambiental y en sombra**.

Esta sombra se puede asegurar con **arbolado**, que permite la ventilación inferior y regula el grado de humedad. Pueden utilizarse otros sistemas de membranas (troncos y bosque) o pérgolas (enramados) que, en definitiva, copian al anterior con materiales modernos.



Apoyos aprovechando el mobiliario urbano. Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 27

Las personas mayores, por lo general, debido a la fisiología suelen orinar con mayor frecuencia. Parece un tema incómodo, pero no supone muchos problemas realmente. Se soluciona con la disposición de **aseos públicos** en aquellos espacios de mayor afluencia, tales como parques o grandes plazas, así como estaciones. Pueden instalarse en lugares discretos, pero mostrarse claramente por la señalización previa. Separados por sexos con identificación clara en la puerta de símbolos convencionales y con una limpieza continua que garantice unas

buenas condiciones. No son adecuadas la instalación de aseos portátiles que tienen una función claramente provisional. Mejor en pequeñas edificaciones incluso enterradas o en semisótano garantizando la accesibilidad y ventilación en este caso. Los servicios públicos deben estar vigilados y ser gratuitos en las zonas con frecuencia de uso por parte de personas mayores, en especial para hombres (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 172).



Aseos públicos de París.

<https://elblogdefarina.blogspot.com/2016/04/ciudades-para-las-personas-mayores.html>

La sensación de confort es subjetiva, el grado de humedad en el ambiente suaviza las temperaturas. En verano, además, siempre que se permita una ventilación (muy fácil en exteriores), la **presencia de agua** refresca la sensación térmica del entorno. Las soluciones más usuales son fuentes que expulsen agua o láminas superficiales, donde se puede incluir

estanques o lagos; pero pueden existir soluciones mixtas con varias láminas de agua escalonadas, o canales que recorren un gran espacio entre varios puntos especiales de fuente o caída de agua. Son espacios que reinterpretan los modelos de jardines árabes y romanos con un recorrido del agua siempre presente. Hay que añadir además del atractivo visual y el carácter infantil o de juego que nos sugiere el agua.

El arbolado debe ser masivo y sistemático en los espacios urbanos siempre que sea posible. Esta idea de renaturalización de la ciudad fomentada por el urbanismo moderno no nace de la amigabilidad con personas mayores o es impulsada a la hora de enfocarse en destinos turísticos, pero la complace a la perfección. Arbolado autóctono en avenidas y calles, aparte de los más habituales de plazas y parques. Y acompañado de zonas permeables que recojan agua de lluvia reduciendo la pavimentación donde no sea imprescindible. Existen suelos semipermeables compuestos de baldosas cerámicas, listones de madera o bloques de hormigón entre los que se deja tierra compactada o la vegetación que pueda crecer. La accesibilidad y seguridad se alcanzan con suelos blandos más agradables al paseo.

A ciertas edades el ejercicio físico disminuye hasta desaparecer de la rutina. El ejercicio se reduce a caminar, y demasiado poco en muchos casos. Aparte de ligeros movimientos y estiramientos recomendables (tai-chi), caminar y nadar son ejercicios globales que benefician en la salud. Por lo que **el urbanismo debe fomentar el paseo**, por una parte haciendo atractivo los lugares de paseo, y por otra multiplicando recorridos. Los lugares atractivos son heterogéneos, mezclando ambientes a lo largo de un paseo en sombra,

alejado de ruidos, con distracciones tentadoras (paisaje, escaparate, vegetación, escultura...), que puedan circular junto a un curso de agua y con un destino que se aprecia como un hito.

Para multiplicar recorridos, nada mejor que las bifurcaciones o cruces en áreas homogéneas. Incluso, si es necesario por su brevedad o interés, se puede alargar el recorrido a propósito rodeando el destino haciendo del camino un lugar de disfrute, pero en este caso el destino no debe quedar a la vista. Porque lo que resulta más cansado e inaceptable es verse obligado a usar un recorrido que no sea el directo, cuando nuestro destino está a la vista (Gehl, 2006, 155).



Árboles en el paisaje urbano – Guía para los tomadores de decisiones.
<https://www.plataformaurbana.cl/>

Como ya hemos citado, las escaleras es mejor suprimirlas. Pero no siempre será posible, por lo que dividiendo **la ascensión en sectores más cómodos con descansos intermedios**, se reduce la sensación de cansancio; especialmente si cada tramo oculta la presencia del resto y se presenta como independiente.

Un lugar aburrido presenta un esquema rígido que no aporta ninguna cualidad. Hay que desechar estos **diseños** por otros **flexibles** que cumpliendo lo necesario, aporten riqueza y variedad. Hay muchos edificios residenciales, incluso barrios enteros, que son demasiado parecidos. Podemos sospechar que es la copia de un modelo que funciona, pero a costa de la ausencia de personalidad. Se puede tomar un tipo establecido como válido y alterarlo para que tenga el carácter buscado.

No se necesita inventar nada nuevo, buscando opciones que jueguen con colores, disposiciones asimétricas del mobiliario urbano y referencias a lo local es suficiente. Imagínese una larga avenida recta bastante homogénea. Primero se introducen unos quioscos cada cierta distancia porque parecen necesarios. Ahora imagínese que cada quiosco es de un color (o material) diferente. La situación ha cambiado por completo, de un lugar indeterminado se pasa a una vía con muchas referencias claras, donde ubicarse ya no es tedioso y donde desorientarse es ya imposible.

Los elementos de **mobiliario urbano** pueden ser de **mariales o imitar técnicas constructivas del lugar**. No es lo mismo un banco entre varios postes de fundición que de madera como la usada en los edificios próximos. Se pueden copiar fragmentos de arquitectura, del paisaje del entorno o de los lugares emblemáticos, para vincular y anclar ese espacio a la ciudad y

el territorio. Se aprovecha la cúpula de la catedral, el puente, el río, el árbol característico, lo que sea propio como símbolo que vincula una simple papelería al lugar. Es un atractivo turístico y una manera de incorporar piezas que favorezcan la amigabilidad de manera audaz.

Con soluciones de este tipo, el reconocimiento de la plaza o calle en la que se está o se quiere ir es trivial. Para **identificar el lugar** no es preciso aprender nombres de calles o números sino disposiciones de elementos, formas, colores, texturas... que son aspectos visuales, más fáciles de recordar y de interactuar.

El elemento de mobiliario urbano más valorado es el asiento, seguida de las papelerías y los servicios (si los hubiera) y en último lugar las fuentes y la iluminación por un menor uso de noche. Se valoran los productos con aspecto actual, sencillo y funcional. Manifiestan una clara preferencia por los tratamientos superficiales que aportan colores vivos porque éstos resultan más visibles y se perciben mejor; con aspecto más renovado y limpio y resistentes a la corrosión. Se recomienda el diseño de un elemento de mobiliario urbano capaz de solucionar la problemática de apoyo de bastones y muletas mientras el usuario está sentado (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 170-172).

Para ayudar a las personas mayores en sus desplazamientos se requieren **grupos de asientos frecuentes**. Una buena regla general para lograr un buen entorno es que los lugares adecuados para sentarse estén situados a intervalos regulares, por ejemplo, cada 100 metros (Gehl, 2006, 176). Éstos contarán con apoyos laterales de ayuda y sin diseños extraños que incomoden o dificulten su uso. Un asiento debe ser fácil de usar,

para sentarse y levantarse, y también debe resultar cómodo quedarse en él durante un largo periodo de tiempo (Gehl, 2006, 173). Hay que tener en cuenta que sean espacios protegidos del sol y viento, al mismo tiempo que permitan una buena y amplia visión. Muchos bancos y sillas sin ocupar, tal y como aparecen en los periodos de temporada baja en las terrazas de los cafés y los hoteles de vacaciones, pueden dar la deprimente impresión de que el lugar ha sido rechazado y abandonado (Gehl, 2006, 175), de ahí la importancia de asientos o espacios secundarios de estancia de pie o aprovechando desniveles o mobiliario urbano para grupos de personas más jóvenes. Se recomienda no situar las papeleras próximas a los bancos (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 171).

Otros elementos como jardineras o farolas pueden tener **apoyos superiores** (isquiáticos) para ligeros descansos. Además, pueden poseer pequeñas **superficies horizontales auxiliares** a modo de repisas para manejar objetos que se lleven en bolsos y se necesiten ambas manos para usarlo.

Otra opción de personalización de vías es con **pinturas en suelos**. Al principio eran propuestas temporales de gran atractivo hechos por motivos festivos que están pasando a ser perennes en las ciudades. Se trazan dibujos con motivos geométricos abstractos coloridos, protegidos por capas que evitan su deterioro, para llamar la atención, fomentar el ocio y comercio del lugar. A las personas les atrae personalizar el suelo, de la rayuela pintada por niños en el patio del colegio, pasando por las alfombras de pétalos del corpus christi a las calles pintadas actuales y futuras.



Diseño de suelo pintado en calle Regalado, Valladolid. Colectivo Fresas con Nata. <https://www.tribunavalladolid.com/noticias/seis-calles-peatonales-de-valladolid-luciran-con-su-suelo-pintado-como-el-de-regalado/1595500135>

Todo buen diseño promueve la **mezcla de espacios** donde zonas tranquilas, en principio pensadas para personas mayores, se aproximan a áreas de juego infantiles (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 171), donde el comercio se vincula a espacios abiertos que pueden acoger muchas actividades espontáneas. Todo ello con variedad en el mobiliario urbano. El diseño impide el aislamiento de un anciano que use este espacio ya que se le obliga a compartir el lugar con otras personas cercanas siempre respetando distancias, desde la comodidad se promueve la vida en comunidad. Esta incertidumbre en el diseño enriquece la vitalidad intergeneracional promoviendo los intercambios sociales.

Con todo lo anterior se obtienen espacios más atractivos, que funcionan. Pero para lograr la vitalidad para la que están

pensados, necesitan personas que los hagan suyos. La vitalidad de un lugar depende de la riqueza en **mezcla de usos**, suponiendo el turismo como un uso más. El diseño urbano alcanza su plenitud cuando aparecen los usuarios y se apropian del lugar, lo modifican, lo personalizan. Es solo así cuando el urbanismo consigue el objetivo social que promueve la interacción y empatía de la sociedad.



Improvisación por falta de apoyos. Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 48.

Representatividad

Los constantes cambios en la ciudad producen un desarraigo de las personas por ella, llegando a la tercera edad hasta un cierto rechazo del entorno provocado por la nostalgia de cómo era recordado. Mantener la identidad de un lugar ayuda a evitar este rechazo. Para ello, se debe mantener físicamente ciertos espacios clave como **preexistencias**; y el uso de materiales o técnicas, tipologías tradicionales del lugar, como herencias no físicas. La ventaja es que esta cualidad alimenta el turismo, su afán de conocimiento de la cultura de ese lugar, mientras se compara con la suya.

Mantener la **memoria histórica** no se refiere en este caso a la nomenclatura de calles o incluir estatuas o emblemas de tal o cual persona, es mucho más global y sutil. Un buen diseño de un espacio sigue las directrices que le marca el lugar y la historia: saber qué era ese espacio, qué ocurrió, pudo pasar una corriente de agua o un recinto amurallado, quizás era una puerta de la ciudad hace siglos. Todo espacio tiene huellas, restos, o preexistencias menos físicas; que dirijan el nuevo diseño.

En los últimos años también se están aprovechando muros que se encontraban abandonados o en ruina para pintarlos con pinturas o grafiti. Espacios vacíos o medianeras transforman en entorno convirtiendo lo que era un lugar abandonado en uno atrayente de personas y actividades. Los motivos de estas **pinturas** pueden ser variados, aunque es interesante los motivos históricos, tradicionales o locales que generan esa identidad. También puede haber soluciones más sugerentes abstractas mostrando al grafiti como una técnica artística moderna, que huye de esa relación con el vandalismo tan asimilada especialmente por el público mayor.



Mural de la Batalla de Toro. Toro Arte Urbano, 2019. Fuente propia.

En los destinos turísticos, la **señalización** debe ser suficiente, aunque pueda parecer excesiva. Los itinerarios planteados deben tener grandes gráficos o paneles en sucesivos puntos que nos recuerden la ruta global, ubicándolos en espacios

amplios de reunión exentos de ruido y evitando que interrumpen la movilidad del resto de personas.

Las **indicaciones** serán principalmente **gráficas**, sencillas de interpretar y reconocer, sin convencionalismos ni extranjerismos que puedan inducir a error. Para representar distintas áreas juntas o la superposición de recorridos o usos, los **códigos de colores** y tramas sencillas solucionan el conflicto. Se debe indicar a los peatones, a una altura ligeramente superior a la vista (entre 2 y 3 metros), la posición y distancia hacia servicios esenciales de comisarías de policía, centros de salud, hospitales, cajeros automáticos de bancos y puestos de información u oficina de turismo.

Estamos acostumbrados a recibir, a través de señales verticales, información de distancias cuando vamos en un vehículo, pero no en el espacio del peatón. Hay que adaptar esa pauta con la señalización de **distancias urbanas en metros y en tiempo** (minutos) caminando a un paso tranquilo. Con la práctica, las distancias se reconocerán como asumibles y rápidas, fomentando el caminar como el modo universal de movilidad.

La señalización tiene que tener un carácter homogéneo de tamaños, disposición, tipografía y fuente, para complementarse y no aparecer como una amalgama de fragmentos que pasarían desapercibidos entre los incentivos del entorno.

Es evidente que hablando de entornos amigables la señalización debe ser **inclusiva** en todas las opciones con fragmentos en braille en postes indicativos, con texto sencillo en letras grandes de claro contraste con el fondo y

preferentemente en varias traducciones a otros idiomas según el lugar.

Los eventos circunstanciales por fiestas, festivales, jornadas, aniversarios, etc. tienen que formar parte del paisaje urbano en **anuncios** de murales o sobre postes que estén planteados para ello. Puntos que actualizan información de actividades, donde se incluyen eventos de asociaciones locales, incitando el acercamiento periódico de las personas que por allí transiten y su participación.



Señalización turística peatonal con tiempos en Úbeda, Jaén.

<https://ubeda.ideal.es/ubeda/noticias/201607/22/nueva-senalizacion-turistica-peatonal-20160722181541.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.es%2F>

Conciliación

Aunque el atributo de la conciliación tiene menores implicaciones en destinos turísticos, asegurar la diversidad en un itinerario propuesto forma parte de las buenas experiencias. También surge una duda en cuanto el trazado de esos itinerarios, como de flexibles deben ser.

Los itinerarios urbanos en destinos turísticos sintetizan el conjunto de la ciudad en una serie de episodios que cuentan algo más concreto: pueden relacionar distintos monumentos, ser más paisajista, comercial, o mezcla de varias. Narrar un tema relacionado con el lugar en una variedad de espacios. Es preferible plantear más **itinerarios cortos**, que pueden ser fácilmente ampliables (adecuados para personas mayores), que un número escaso de ellos que aborde toda la ciudad. Cada usuario se puede dejar persuadir según sus gustos personales para escoger realizar un itinerario u otro, prolongarlo en una continuación de varios, mezclarlos o personalizarlos, pero con una base ya deliberada desde la génesis de esos itinerarios.

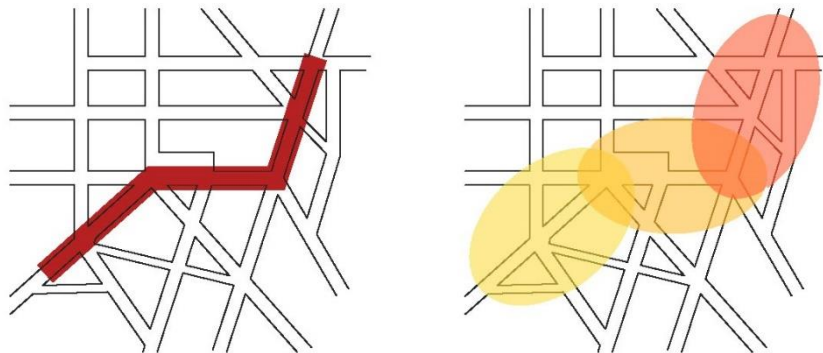
Resulta más amena la **sucesión de espacios que busquen la singularidad** y no la repetición de un modelo neutro. Los paseos junto a fuentes o pasos de agua, áreas comerciales, de mercado, vegetación, grandes vacíos urbanos; con variedad en la disposición de espacios peatonales frente los rodados o de mobiliario urbano.

A la hora de plantear unos itinerarios urbanos en los que trabajar, ¿es preferible un itinerario rígido o uno flexible? El primero permite un control mayor del espacio ayudándose de la superposición de pavimentos, mobiliario urbano o arbolado

para dirigir los giros en las intersecciones. Más fácil de realizar, aunque el exceso de control sobre el recorrido puede provocar una sensación espacial irreal. Pasos prolongados entre vallas o alineaciones infinitas regulares de elementos iguales (como el arbolado en un jardín geométrico francés) provocan sensación de dirección obligatoria y la imposibilidad de tomar otra ruta que se aleje del camino marcado.

La libertad de movimiento en un área flexibiliza la zona y otorga más posibilidades de funciones y actividades. Se pueden ver ejemplos en el casco histórico de muchas ciudades, los cuales parecen recintos extraños dentro de la ciudad. Si un itinerario es demasiado flexible, ni siquiera existe dicho itinerario, desaparece la idea.

La mezcla parece la solución más deseable haciendo de los **itinerarios una sucesión de áreas con flexibilidad de movimiento**, pero siempre manteniendo una idea de recorrido a través de espacios intermedios y final.



Itinerario rígido o itinerario flexible. Esquema propio.

RUTAS SEMIURBANAS

Autonomía

Si lo separamos de los itinerarios urbanos es en parte por su mayor longitud y medio natural menos controlable. Aun así, hay muchas directrices comunes a las anteriores más otras particulares que aquí de detallan.

Los adultos mayores, por lo general, reaccionan en movimientos más lentos y tardan más en percibir un ruido, lo que les hace más vulnerables frente situaciones rápidas como el tráfico. Los espacios de cruce se hacen especialmente peligrosos si no cuidamos el diseño. El objetivo es crear **espacios de cruce seguros** para lo que se necesita espacio de espera con buena visibilidad, indicaciones claras para aunar seguridad y confort. Si existen cambios de nivel o preexistencia de puentes o pasarelas, túneles o pasos inferiores para animales; éstas pueden ser una ayuda perfecta para salvar barreras del terreno. Si no, puede plantearse su implantación.

Las sendas son lugares frecuentados por ciclistas en sus salidas deportivas o turísticas. Pero en aquellas en las que la afluencia de personas sea elevada (donde fácilmente haya otra persona o grupo a la vista), el **espacio para ciclistas está mejor separado del peatonal** para evitar los sustos (o accidentes) con peatones.

La vigilancia de patrullas periódicas ofrece una sensación de seguridad al adulto aunque puede no ser necesaria si la actividad de la zona es alta, con presencia continua de individuos en una u otra dirección (vigilancia pasiva). Si no es

el caso, se puede disponer algún elemento urbano equipado con **dispositivos de comunicación** de fácil accionamiento destinado a la solicitud de ayuda en situaciones de peligro. Una adecuada señalización del mismo podría funcionar como factor disuasorio ante algunas problemáticas de inseguridad ciudadana en estos espacios (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 172).

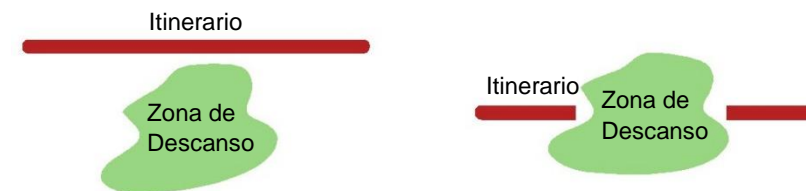


Aparatos de ejercicio físico de mantenimiento.

<https://elblogdefarina.blogspot.com/2016/04/ciudades-para-las-personas-mayores.html>

Ya se han comentado las **zonas de descanso**, con asientos amplios y cómodos, ligados a bandas de paso, cuando nos centrábamos en las zonas de descanso de itinerarios urbanos. Esos espacios complementarios, tangentes al paseo se transforman aquí en áreas esenciales que interrumpen la ruta en sectores marcados. La marcha debe obligar a atravesarlos

para animar la parada. En estas zonas de descanso debe haber sitio para comer e hidratarse y para ver el entorno de forma segura. Se pueden instalar en sus inmediaciones aseos públicos así como pequeños grupos de aparatos para realizar ligeros ejercicios físicos de mantenimiento muy recomendables para los adultos mayores (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 172).



Área de descanso tangente o interrumpiendo el itinerario. Esquema propio.

Sociabilidad

Los **espacios de descanso** antes citados sirven además como lugar de encuentro con el compañero. Son puntos de referencia frecuentes (según la longitud y dificultad de los tramos) con abundante **espacio en sombra y protegidos** de la eventual lluvia. Debe haber **acceso a agua potable** en estos puntos y otros del camino, con fuentes de ligero chorro vertical a unos 1,20m del suelo y asidero fijo lateral para que una persona mayor tenga posibilidad de usarlo por sí misma. Se complementa con otra salida de agua lateral a menor altura, cerrada con llave para llenado de bidones o botellas.

Ya se mencionó la necesidad de **aseos públicos** en espacios comunes, que no pueden ser sustituidos por los de establecimientos privados de cafeterías o bares que ya cumplen su función. Al menos deben existir en los puntos inicial y final de rutas programadas, pudiendo aprovechar los de estaciones de trenes, autobuses u otros urbanos.

Sean rutas más urbanas o rurales, la **vegetación** circundante mejor si es **autóctona** que asegure el terreno con sendas poco agresivas de **pavimentos** de compactados de tierra si es posible, evitando grandes obras que alteren las escorrentías, la vida de animales, la polinización... Usando los **materiales del lugar**, como el propio arbolado o pequeños movimientos de tierras que permitan ligeras acumulaciones de agua de lluvia, se logra un ecosistema de mínimo mantenimiento y totalmente atractivo. Los postes, vallas o apoyos, sean de madera o prefabricados, acompañan a la seguridad y confort en el recorrido.

Siempre que sea posible por la ubicación, tiene que existir la **posibilidad de llegada por vía rodada** por emergencias y por la posibilidad de acortar la ruta a placer. De esta forma, por ejemplo, largas rutas por parajes naturales pueden ser aprovechadas por toda la población.

Subir una escalera puede parecer exigente, pero un solo escalón no parece tanto. Al seguir este principio se convierte en amable un problema que no lo era. **Para las subidas se debe seguir la norma de sucesión de tramos**: en vez de una cuesta prolongada, varios tramos de menor exigencia entre los cuales habrá espacios de parada y descanso. Los distintos sectores deben disimular su continuidad ocultando el siguiente con giros

ciegos para no tener nunca la posibilidad de tener una vista conjunta de la subida hasta el punto final. Psicológicamente, esta directriz ayuda a recibir solo el entorno próximo, sin una comprensión global del lugar, ayudando al paseante. Puede usarse también sin necesidad de salvar una subida, como en espacios urbanos que van cegando al peatón (arbolado, giros, elementos de casetas o quioscos) creando recintos más acotados acordes con su escala dentro de la inmensidad de la avenida o parque.

Si la circulación peatonal se dirige de un nivel a otro, es más fácil **empezar con un desplazamiento hacia abajo** que con uno hacia arriba. Éste puede ser un punto a favor del uso de pasos subterráneos en vez de pasarelas: al menos se empieza bajando (Gehl, 2006, 159). Aunque la solución ideal es mantener la horizontalidad, estas ayudas psicológicas confortan al paseante.

Se debería promover la vitalidad de estas rutas con un uso compartido de ellas. El aprovechamiento sería simultáneo por el grupo cuyas experiencias se suman unas a otras. La sensación es diferente según la compañía o ausencia de ella. Para ello se proponen **paseos o sesiones de ejercicio conjuntos** especialmente dedicados a los adultos mayores. Solo se requieren amplias zonas de caminar, con un ancho que permita ir en grupo al paso a la vez que admite distintas velocidades y cruce con otros viandantes en sentido contrario.

Como propuesta que se escapa del urbanismo, pero que se menciona porque promueve la comunicación y la empatía, se añade una consistente en dejar **mensajes para los futuros visitantes**. Es una idea que suele gustar a todas las edades

con la sensación de trascender, comunicándose en el tiempo con desconocidos. Como no se conoce al autor, la atención recae íntegramente en el mensaje. Es un intercambio temporal donde las personas mayores pueden dejar sus reflexiones personales hacia otros más jóvenes sobre cualquier tema, especialmente en ecología urbana.



Importancia del mantenimiento en los elementos urbanos.

<https://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2013/05/14/paseo-colesterol-le-dan-mal-analisis/809916.html>

Representatividad

La **señalización** sigue los mismos principios que anteriormente, pero en este caso es de especial relevancia las indicaciones de **distancia y tiempos**. La señalización debe ser claramente visible y comprensible ayudándose de letras y números grandes, textura visual y colores para transmitir cualquier indicación. Puede ser incluso positivo tomarse ciertas licencias con los tiempos que conlleva llegar a un destino, es decir, manipular algo los datos objetivos. Alargar algo el tiempo de paseos cortos da sensación de estar en buena condición física al haber tardado menos que el valor que se sugería al empezar. Por contra, disminuir algo la cifra tanto de distancia como de tiempos en rutas más extensas, anima a recorrerlas sin dudar.

Por último, es realmente útil conocer la **respuesta de los usuarios**, bien recogida en oficinas de turismo o centros sociales locales, a la infraestructura de la ruta propuesta en todas sus opciones. El sistema más eficiente de mejorar es valorando el estado de conservación, limpieza, seguridad, puntos a favor y en contra... para mantener un nivel adecuado y lograr los objetivos previamente establecidos.



Infraestructuras accesibles y señalizadas en áreas de descanso. Estación Malacahuello, Chile. <https://www.plataformaurbana.cl/>

ESPACIOS DE RELACIÓN

Autonomía

Los espacios de relación son lugares públicos que acogen al conjunto de la población tales como plazas, parques o vacíos urbanos. Las plazas tienen funciones de relación social, comercial (de mercado), para albergar espectáculos, función estético-representativa o político-asamblearia, de ocio (tiempo libre, con áreas de juegos o de descanso), de tráfico, residenciales (Del Caz, Gigosos y Saravia, 1999, 436). Mientras que los parques, en origen cerrados, son lugares decorados con protagonismo de la naturaleza y vegetación que permiten el esparcimiento de las personas. Más que un espacio parque, una malla de ellos en la ciudad relaciona a los habitantes y visitantes por igual.

No son lugares especialmente destinados a turismo, sino para las actividades cotidianas y los encuentros que allí se produzcan. Sin embargo, son lugares ideales para el intercambio cultural y personal entre locales y forasteros. Por tanto, siguen los patrones de los puntos anteriores para garantizar la autonomía de personas mayores. Los **espacios** mejor que estén **acotados por usos** (física o virtualmente), aunque estén próximos unos a otros y el conjunto sea flexible.

Hay que hacer un especial hincapié en la **iluminación**, que será **uniforme y suficiente** para garantizar la seguridad de utilización de estos espacios. La luz debe ser indirecta que con los diseños de luminarias actuales se logra fácilmente, así como con tiras de luz LED empotradas en huecos de pared, mobiliario urbano de bancos, postes o en el suelo.

Las playas tienen la singularidad de ser parajes naturales retocados para su uso como espacio urbano. Es por ello que deben cumplir los criterios mínimos de **seguridad y accesibilidad**. Cuidar la limpieza, frecuentes aseos, fuentes, vestuarios, puestos de socorrista con personal cualificado. La accesibilidad incluye el espacio de playa, con itinerarios (generalmente de madera) que se adentran sobre la arena o rocas en múltiples puntos, y el espacio previo de llegada. Desde el paseo superior generalmente hay una bajada en la que tienen que existir varios recorridos accesibles hacia el espacio de costa. Esto incluye el número suficiente de rampas accesibles (pendiente y descansos según SUA) aparte de posibles escalerillas o recorridos secundarios.

Sociabilidad

Los parques y plazas constituyen en España uno de los **principales puntos de reunión y estancia de las personas mayores**. Este hecho viene favorecido por las condiciones climáticas que permiten un uso durante todo el año de los mismos en distintas franjas horarias. Tanto es así que, entre los datos de carácter cuantitativo obtenidos en el transcurso de esta investigación, destaca un periodo de estancia diario en el parque superior a dos horas (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 35).

Como siempre, las **zonas de descanso con asientos** son un elemento principal de la composición de lugares para adultos mayores. Se necesitan grupos de asientos de gran formato con apoyos laterales, de madera o prefabricados con respaldo alto. Su disposición en el espacio debe fomentar el diálogo con

soluciones de grupos enfrentados, en semicírculos o con distribuciones más libres siempre que generen un espacio virtual central que vincule un grupo de asientos con otro para potenciar las interacciones.



Banco corrido en S, Parque Güell, Barcelona.
<https://www.arkiplus.com/parque-quell/>

En los vacíos urbanos, dentro de un parque o una plaza por ejemplo, es altamente recomendable **evitar los distintos niveles** que segregan el espacio. Al dividir la superficie en varias, se crea un vacío real por su falta de uso, segregan ciudad de forma innecesaria. Si es inevitable por los desniveles que existan, se puede crear un pequeño espacio superior por la llegada de una calle que se vincule muy claramente de forma visual con la zona baja. De este modo, la mayor parte del

espacio sigue manteniendo la horizontalidad y la libertad de confortables posibilidades de un vacío urbano.



Asientos en ángulo con vegetación tras ellos. Plaza de S. Miguel, Valladolid.
Fuente propia.

Quedaba por incluir la experiencia **esperar y contemplar** o de conversar de pie. Es importante poder estar de pie en los espacios públicos, pero la palabra clave es *quedarse*. Las zonas de estancia más populares se encuentran junto a las fachadas de un espacio o en la zona de transición entre un espacio y el siguiente, donde se pueden ver ambos espacios a la vez. Las zonas de parada preferidas se hallan junto a los límites de los espacios o en los bordes de los espacios dentro de otro espacio. La explicación obvia de esta popularidad de las

zonas de borde es que situarse en el borde de un espacio ofrece las mejores oportunidades para contemplarlo. Dentro de las zonas de estancia, la gente elige cuidadosamente los sitios para estar de pie: los retranqueos, los rincones, los portales, o cerca de las columnas, árboles, farolas o apoyos físicos similares, que definen los lugares de descanso a pequeña escala (Gehl, 2006, 161-165).

Según hemos definido estos espacios de relación, son los lugares de encuentro, sea cual sea su forma física. Por tanto, son lugares de ocio y actividades, desde la conversación hasta ciertos espectáculos. El ocio como catalizador de experiencias para vivirlas y compartirlas entre la población local y la ocasional, propia de los destinos turísticos, que prueba a descubrirlas y participar. Se necesitan una serie de **actividades programadas a lo largo del año, más las eventuales que puedan suceder**, para dinamizar el espacio. Las actividades pueden provenir de la administración local, pero es altamente positivo que sean las asociaciones locales las que las organicen, los propios vecinos promoviendo su ocio, compartiendo su cultura, sus gustos hacia el resto. Un gesto de participación que involucra al vecino creando un espacio compartido lleno de vida. Las personas mayores deben tener un protagonismo en la generación y desarrollo de las actividades, siendo estas, por ejemplo, de mercado, juegos, talleres, exposiciones, conciertos...

Se recomienda fomentar, por parte de las instituciones públicas correspondientes y durante todo el año, actividades, de carácter socializador, en los entornos públicos; y, dirigidas, especialmente, a la población anciana (Puyuelo, Gual y Galbis, 2005, 170).

Se ha reconocido una estrecha relación entre el clima, el confort y los modelos de actividad. Muchos de los problemas se pueden evitar si se lleva a cabo un trabajo meticuloso en los proyectos a escala de ciudad y de conjunto para **reducir los efectos causados por los factores climáticos más molestos**. Habría que centrar los esfuerzos en la pequeña escala para mejorar la situación incorporando cortavientos, árboles y setos, así como zonas cubiertas exactamente donde más se necesitan (Gehl, 2006, 191-192). Con trabajos de microclima en lugares concretos se evitan los espacios vacíos incómodos expuestos al sol, corrientes de viento o bajo gárgolas que desaguan, por ejemplo.

Representatividad

Hablando de actividades, una propuesta que involucra al público de personas mayores con mayor facilidad son las **actividades y juegos tradicionales** del lugar. Tiene varias ventajas contrastadas de identidad, salud y participación.

Por un lado, se recuperan actividades perdidas o en desuso que favorecen el recuerdo y la memoria de los involucrados. Por otro, ayuda a la actividad física con ejercicios suaves pero útiles en la salud. Y por último, se promueve el intercambio generacional implicando a otras edades a través de actividades compartidas.



Juegos populares y tradicionales.

<https://elblogdefarina.blogspot.com/2016/04/ciudades-para-las-personas-mayores.html>

Conciliación

Los lugares de reunión, de relación urbana, sí que tienen un atributo de conciliación que incluye al turista. Se debe trabajar en este enfoque del turismo que suscite el interés de conocimiento de las comunidades y la sociedad, más allá de atractivos monumentales, paisajísticos o de ocio más comunes. Para ello, estos espacios deben poder abarcar múltiples asuntos en distintas tipologías de espacios y edificios.

Se deben incluir lugares donde se pueda jugar a la pelota, patines, bicis infantiles junto otros de descanso familiares para fomentar la **proximidad entre generaciones y no el conflicto entre ellas**. Los núcleos de actividad son además espacios diversos que participan de la vida común, de interés dentro del destino turístico y amigables con las personas mayores, lo que implica que lo son con el conjunto de la población.

	AUTONOMÍA			CONCILIACIÓN		
	SEGURIDAD	ACCESIBILIDAD	SALUD / SALUBRIDAD	PROXIMIDAD	DIVERSIDAD	
ESPACIOS INTERIORES	OFICINAS DE TURISMO	-Pavimentos continuos no resbaladizos -Apoyo de pasamanos -Alfombras a nivel ancladas y con contraste -Cámaras de seguridad	-Alquiler de apoyos o <i>scooters</i> eléctricas -Uso de Planta Baja -Rampas accesibles	-Pequeña parafarmacia -Zonas de asiento con apoyos -Material y personal médico	- Variedad de espacios <i>Menor relevancia en destinos turísticos que en espacios residenciales. Véase Conciliación, pag34</i>	
	ESPACIOS INTERIORES DESTINADOS A TURISMO	-Pavimentos continuos no resbaladizos -Apoyo de pasamanos -Alfombras a nivel ancladas y con contraste -Cámaras de seguridad	-Personal de ayuda en información, seguridad... -Uso de Planta Baja -Rampas accesibles	-Zonas de asiento con apoyos -Material y personal médico		
	ESPACIOS DE COMUNICACIÓN Y MOVILIDAD	-Pavimentos continuos no resbaladizos -Apoyo de pasamanos -Alfombras a nivel ancladas y con contraste -Cámaras de seguridad	-Mantener el nivel horizontal -Sobredimensión de los espacios de comunicación -Uso de Planta Baja -Rampas accesibles	-Apoyos isquiáticos en las zonas de paradas -Zonas de asiento con apoyos -Material y personal médico	-Preferencia de recorridos a pie para el turista adulto mayor	-Horarios adecuados al turismo en transporte público -Incorporación del turismo en la fase de diseño de redes de transporte
ESPACIOS EXTERIORES	ITINERARIOS URBANOS	-Itinerarios peatonales -Pacificación del tráfico -Control visual del entorno -Espacios bien iluminados -Pavimentos continuos no resbaladizos -Ayuda de aplicaciones	-Itinerarios evitando cuestras pronunciadas -Las obras provisionales tendrán en cuenta su incidencia en el itinerario -Rampas accesibles	-Limpieza del lugar y mantenimiento -Zonas de asiento con apoyos laterales	-Itinerarios cortos aunque fácilmente ampliables	-Variedad de espacios buscando la singularidad y no la repetición -Compaginar itinerarios fijos y zonas con flexibilidad de movimiento
	RUTAS SEMIURBANAS	-Buen diseño con cruces rodados -Espacio para ciclistas separado del peatonal -Vigilancia en patrullas o por la actividad del lugar -Pavimentos continuos	-Itinerarios evitando cuestras pronunciadas -Espacios de descanso con posible acceso de vehículos -Rampas accesibles en el recorrido principal	-Espacios de descanso a atravesar -Lugar para comer e hidratarse -Elementos para realizar pequeños ejercicios físicos	<i>-Menor relevancia en destinos turísticos que en espacios residenciales. Véase Conciliación, pag34</i>	-Variedad de espacios buscando la singularidad y no la repetición
	ESPACIOS DE RELACIÓN	-Iluminación suficiente y adecuada -Espacios acotados por usos aunque sean flexibles -Pavimentos continuos no resbaladizos -Apoyo de pasamanos	-Accesibilidad de todos los espacios: playas, parques, plazas... -Rampas accesibles	-Zonas de asiento con apoyos laterales -Apoyos isquiáticos		-Distintos usos adyacentes en un espacio para fomentar la proximidad entre generaciones -Distintas tipologías de espacios y edificios

SOCIABILIDAD		REPRESENTATIVIDAD		
CONFORT	VITALIDAD	IDENTIDAD	PARTICIPACIÓN	SEÑALIZACIÓN
-Mobiliario que fomente el contacto -Buzones de recogida de paquetes	-Preconocimiento de productos e historias del lugar -Personas mayores enseñando a turistas sus costumbres, fiestas... -Mesas de información compartidas	-Exposiciones de artefactos creados por la población local	-Recuperación de información de los usuarios para la mejora de los servicios	-Información completa en la web -Información completa de eventos actuales y próximos -Información y contacto con asociaciones locales
-Vestíbulos de espera agradables y con asientos adecuados -Ventilación sin fuertes corrientes de aire -Iluminación natural y suficiente -Mobiliario que fomente el contacto	-Eventos a lo largo del año -Espacios compartidos	-Conservación de espacios históricos o tradicionales -Uso de materiales y técnicas del lugar -Hilo musical, olores...	-Eventos singulares enfocados en personas mayores -Recuperación de información para la mejora de los servicios	-Información completa en la web -Información completa de eventos actuales y próximos
-Diseño de accesos: para evitar paradas y atascos -Vestíbulos amplios, con asientos adecuados -Suficiente iluminación natural	-Bonos turísticos para el transporte público -Varios espacios para llegada y recogida de turistas en la ciudad	-Conservación de espacios históricos o tradicionales -Uso de materiales y técnicas del lugar	-Información de eventos locales	-Apartado especial de información destinada al turista -Información muy clara de líneas de transporte -Información de horarios, tarifas e incidencias puntuales
-Lugares de descanso frecuentes -Fuentes y arbolado -Aseos públicos -Diseño que fomente el paseo con mobiliario adecuado -Pasos de peatón -Evitar el paso por escalones	-Variedad de mobiliario urbano -Colores, materiales, disposiciones diversas: fácil reconocimiento -Pintura en la calle en suelo -Mezcla de espacios y usos	-Memoria del lugar con antecedentes, huellas, restos... -Pinturas murales en medianeras y muros vacíos -Uso de materiales y técnicas del lugar	-Información de eventos actuales o en un futuro próximo	-Señalización gráfica y sencilla -Uso de colores -Señalización del recorrido con gráficos y paneles -Información de posición y distancias en tiempos -Señalización inclusiva
-Espacios de descanso en sombra y protegidos de la lluvia -Puntos de agua potable -Aseos públicos -Vegetación del lugar -Evitar los tramos prolongados de escaleras	-Zonas cómodas de caminar y pasear -Paseos o sesiones de ejercicio conjuntos -Mensajes para futuros visitantes -Colores, materiales, disposiciones diversas	-Memoria del lugar con antecedentes, huellas, restos... -Uso de materiales y técnicas del lugar	-Evaluación de la ruta y sus características para mantener un nivel adecuado -Paseos o sesiones de ejercicio conjuntos	-Señales de dirección y posición -Información de distancias y tiempos para destinos -Señalización comprensible y muy visual -Colores y texturas
-Mobiliario de asientos adecuados que fomente el contacto -Aseos públicos -Fuentes y arbolado	-Evitar los espacios separados en distintos niveles -Ocio como punto de encuentro y para potenciar la experiencia -Actividades programadas a lo largo del año: Mercado, juegos, conciertos, talleres...	-Recuperación de actividades y juegos tradicionales -Memoria del lugar con antecedentes, huellas, restos... -Uso de materiales y técnicas del lugar	-Intercambio generacional a través de actividades compartidas	-Adecuada indicación de las actividades programadas

Capítulo Quinto

CONCLUSIONES

Aplicaciones y futuro

Después de exponer las pautas para lograr espacios amigables con las personas mayores, conviene reflexionar brevemente acerca de las ideas y respuestas ofrecidas.

Primero, hay que pensar acerca de los atributos de la amigabilidad tomados de investigaciones anteriores para comprobar su incidencia en destinos turísticos. Las medidas que consolidan la autonomía de las personas mayores son una base irrenunciable. La autonomía surge como un pilar para alcanzar entornos amigables en destinos turísticos porque sin accesibilidad ni seguridad no puede admitirse un espacio como amigable. Una vez asegurada la autonomía, la sociabilidad se convierte en el atributo fundamental del turismo. El confort y la vitalidad, que son subatributos de sociabilidad, crean el espacio turístico; no son atributos secundarios, sino que caracterizan el lugar convirtiendo un entorno cualquiera en un espacio turístico amigable. Es por ello que estos apartados son de mayor extensión en la redacción. En materia de seguridad, no se trata solo de asegurarla, sino que la mayoría de propuestas produzcan una sensación de ella, es decir, la falta de seguridad (aunque sea psicológica) es el origen del problema.

Por su parte, la representatividad cambia ligeramente su significado. La identidad local que ayuda a los adultos mayores a apreciar y entender en entorno próximo como suyo, se torna en un atractivo turístico. Los valores propios de una comunidad, aparte de crear esa comunión y relación entre los integrantes, son interesantes culturalmente en destinos de turismo. La señalización, que ya se presentaba como significativa en amigabilidad con mayores, toma mayor relevancia en destinos turísticos por servir a usuarios extraños en el lugar.

Y, definitivamente, lo que pierde relevancia es la conciliación. La importancia de un contexto variado en usos, actividades, lugares de ocio, de paseo, vegetación, etc. en las proximidades de los espacios residenciales se diluye en espacios turísticos. Porque, en este caso, los trazados son más fijos, los destinos e itinerarios que los unen se conocen y no abarcan a la totalidad de la ciudad. No existe en destinos turísticos esa conciliación de vida familiar, laboral, de barrio o proximidad del lugar de residencia. La diversidad pasa a ser un atractivo de las rutas predefinidas para turistas en materia de conciliación.

Muchos criterios aportados no son nuevos o específicos para este tema, es decir, son medidas comunes a otras de amigabilidad con personas mayores, incluso del urbanismo en general. Soluciones de pacificación del tráfico, mezcla de usos, renaturalización de la ciudad, amigabilidad... son aptas para la especificidad de esta investigación a la vez que son reglas ya adoptadas por el urbanismo y realizadas en las ciudades actuales.

Hay que tener claro que las medidas de amigabilidad con personas mayores son medidas aptas para toda la población. Igualmente, las medidas destinadas a turistas sirven a todos los usuarios. El diseño amigable es inclusivo.

Se podría sospechar que las pautas dirigidas al turismo y a la amigabilidad con personas mayores son diferentes y exclusivas, pero tras el desarrollo y consultas de este trabajo se obtiene que muchas ideas son coincidentes y complementarias. Medidas como zonas de descanso en sombra con apoyos pensadas para adultos mayores, se aprovechan como espacios

adicionales interesantes de itinerarios más enfocados en turistas, por ejemplo.

Todo lo anterior supone una gran ventaja porque de un objetivo particular en un colectivo se mejora la situación de todos sin que aparezcan desventajas sustanciales. Además, si las pautas no son contrarias a otras propuestas por el urbanismo, sino que muchas coinciden, refuerzan las intervenciones efectuadas en los últimos años como aquellas que otorgan mayor protagonismo al peatón.

También hay que citar que varias propuestas se alejan ligeramente del urbanismo ya que el tema de envejecimiento activo y amigabilidad para conseguirlo es multidisciplinar y poco tratado aún. Hay alguna idea más social, sanitaria, de gestión...

La mayoría de ideas ayudan a alcanzar varios atributos, o subatributos, simultáneamente. Son aportaciones mixtas porque es difícil separar completamente unos atributos de otros, especialmente cuando se trabaja a nivel general, sin particularizar en un entorno concreto.

Los proyectos en materia de amigabilidad con adultos mayores en destinos turísticos difieren del resto en que se interviene en menos espacios. Se trabaja en cortos itinerarios o rutas con los espacios que se atraviesa, teniendo una idea siempre global de la ciudad, pero centrados en puntos concretos. Con esta particularidad, se pueden realizar diseños más cuidadosos y pulcros que otros más generales para ser adaptados a las múltiples singularidades de cada espacio urbano.

Hay que tener en cuenta que un cambio en la sociedad, como el envejecimiento de la población en el caso que nos ocupa,

implica un cambio en equipamientos y espacios urbanos de los destinos turísticos. Lo primero es hacer ver a las administraciones y la sociedad esta situación (convencer), para desarrollar diseños más interesantes e inclusivos que fomenten la actividad del turismo hasta en las edades avanzadas, con las ventajas físicas y sociales que a los mayores les aporta.

Aplicaciones y futuro

El futuro del tema en destinos turísticos y amigabilidad con personas mayores está abierto, por explorar y experimentar. Aún no hay muchas intervenciones con estos objetivos claramente definidos, pero ya aparecen artículos e investigaciones con cuestiones parecidas. El turismo es una actividad que continúa en auge (excepto el paréntesis actual de 2020 por la situación sanitaria mundial) y el envejecimiento de la población en los países desarrollados es ya una realidad. Por ello, el tema se antoja necesario de aplicar.

Existen varios centros de investigación y desarrollo tales como Tecnalia (País Vasco) o Cartif (Castilla y León) que desarrollan proyectos de todo tipo, algunos de ellos vinculados al turismo con robótica y tecnología, personalizando servicios y modelos de negocio (Tecnalia). El proyecto SHCITY de Cartif aborda la creación de una herramienta para gestionar centros urbanos históricos. Integra datos recogidos por redes de sensores, para responder a las necesidades de conservación, seguridad, eficiencia energética y turismo. Se trata de una herramienta de control y gestión de la información para la gestión de consumos energéticos y el ordenamiento del flujo de visitantes (Cartif).

Otros proyectos en materia de amigabilidad proceden de *clústeres* de Castilla y León, como el de AEICE (Agrupación empresarial innovadora de construcción eficiente) y SIVI (Soluciones innovadoras para la vida independiente). El proyecto *Age friendly environments* asume el cambio de la pirámide poblacional que se viene produciendo desde 1950 y que continuará hasta 2050 según las previsiones. Pretende no sólo desarrollar elementos específicos para dependientes, sino también crear las condiciones necesarias para la inclusión activa, constante y natural de todas y cada una de las personas en la sociedad. Realizaron un análisis de las necesidades derivadas del envejecimiento para desarrollar entornos amigables como un proyecto piloto en Aranda de Duero. Luego el desarrollo se ha ido focalizando en tecnologías digitales (proyecto SMARTAGE 4.2) o experimentando a nivel de territorio: iniciativa DUERO DOURO (Aeice). Son una serie de acciones en el tiempo desde el año 2015 hasta la actualidad con el objetivo de potenciar un proceso de inclusión, accesibilidad universal y envejecimiento activo.

Con desarrollos como el anterior, se prevé que muchas ciudades realicen en próximos años pequeños planes de amigabilidad con personas mayores desde el punto de vista turístico al igual que se fueron incorporando a la Red de Ciudades Amigables de la OMS. La realidad actual hace relevante estos planes urbanísticos usando entornos amigables como herramientas de turismo y, cuando los resultados positivos sean evidentes en materia cultural, social y económica, se multiplicará su interés.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

Coulmas, F., 2008. *Looking at the Bright Side of Things*, in *The Silver Market Phenomenon: Business Opportunities in an Era of Demographic Change*. ed. Florian Kohlbacher and Cornelius Herstatt, Springer, Berlin, Heidelberg.

CTE DB SUA Seguridad de utilización y accesibilidad, 2019.

Del Caz, R., 2019. *Development of friendly environments with the aging people as a strategy to palliate the depopulation in rural areas*. International Conference, Universidad de Salerno

Del Caz, R., Gigosos, P. y Saravia, M., 1999. *Ciudades civilizadas. Lecciones de urbanismo*. Ediciones ETSAV, Valladolid.

European Commission, 2018. *Silver Economy Study: How to stimulate the economy by hundreds of millions of Euros per year*. <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/silver-economy-study-how-stimulate-economy-hundreds-millions-euros-year>

European Union, 2013. *The Dublin declaration on Age-friendly cities and communities in Europe*. Dublín.

Gasiorowski-Denis, E. *The silver economy*. <https://www.iso.org/news/Ref2168.htm>

Gehl, J., 2006. *La humanización del espacio urbano*. Ediciones Reverté, Barcelona.

González Álvarez, S., 2016. *La adaptación del espacio público para conseguir ciudades vivibles por las personas mayores y promover un envejecimiento activo*. Trabajo Fin de Máster en Arquitectura dirigido por M. Rosario del Caz Enjuto, ETSA, Universidad de Valladolid. Disponible en <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/23177>

IMSERSO, Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores.

https://ciudadesamigables.imserso.es/ccaa_01/index.htm

IMSERSO. Grupo de expertos proyecto red de ciudades amigables con las personas mayores, 2016. *Protocolo de Vancouver. Adaptación al contexto español*.

http://www.ciudadesamigables.imserso.es/InterPresent1/groups/imserso/documents/binario/camig_vancouver2016.pdf

INE, Instituto Nacional de Estadística

<https://www.ine.es/index.htm>

Martín Vega, M., 2019. *Claves para la adaptación de los edificios residenciales desde el punto de vista de la amigabilidad con las personas mayores*. Trabajo fin de Grado en Arquitectura dirigido por M. Rosario del Caz Enjuto, ETSA, Universidad de Valladolid.

Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, 2011. *Libro Blanco del Envejecimiento Activo*. Secretaría General de Política Social y Consumo, Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO), Madrid.

Narváez-Montoya, O.L., 2011. *Envejecimiento demográfico y equipamiento urbano. El caso de la ciudad de Aguascalientes*. Universidad Autónoma de Aguascalientes, México.

OMS, 2002. *Active Ageing: A Policy Framework*.
https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/67215/WHO_NMH_NPH_02.8.pdf?sequence=1

OMS, 2015. *Informe mundial sobre el envejecimiento y la salud*.
https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186466/9789240694873_spa.pdf?sequence=1

Porto Schettino, M. y Pozueta Echávarri, J., 2008. *Los espacios compartidos ("Shared space")*. Cuadernos de Investigación urbanística; nº59, Instituto Juan de Herrera, Madrid.

Puyuelo, M., Gual, J. y Galbis, M., 2005. *Espacios abiertos urbanos y personas mayores*. Castellón de la Plana: Universidad Jaume I.

Web del centro tecnológico CARTIF. <https://www.cartif.es/>

Web del clúster AEICE. <https://www.aeice.org/>

Web del parque científico y tecnológico TECNALIA.
<https://www.tecnalia.com/es/>