

Calles, autonomía y bienestar: hacia una psicogeografía crítica del envejecimiento urbano en Morelos

¹MIGUEL ÁNGEL GALLARDO ESTRADA

¹Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM) - México

Cómo citar este artículo (estilo APA) / Citing this article (APA style):

Gallardo Estrada, M.A. (2026). Calles, autonomía y bienestar: una psicogeografía del envejecimiento urbano en Morelos. *Revista Mexicana de Investigación en Psicología*, 18(1), 102–121.

Resumen

La movilidad constituye un factor clave en la calidad de vida de las personas adultas mayores. No se trata únicamente de trasladarse de un lugar a otro, sino que también implica la preservación de la autonomía, el fortalecimiento de la identidad y la garantía del bienestar psicológico. Sin embargo, este tema ha sido poco explorado desde la perspectiva de la psicología social y ambiental en el contexto morelense.

Esta propuesta examina la relación entre movilidad y bienestar en las personas mayores del estado de Morelos, mediante el análisis de los obstáculos urbanos, psicosociales y demográficos que dificultan sus desplazamientos. Desde

un enfoque interdisciplinario, se integran conceptos vinculados con las personas adultas mayores, la psicología ambiental, la psicología social, la psicogeografía crítica y los estudios sobre movilidad.

Asimismo, se identifican las principales dificultades que afectan su movilidad cotidiana y la manera en que estas inciden en su bienestar emocional, al propiciar aislamiento social, pérdida de autoeficacia y afectaciones en la salud mental. En este sentido, se reconoce la necesidad de desarrollar políticas públicas con enfoque psicológico, orientadas al diseño de entornos urbanos más accesibles, seguros e inclusivos para esta población.

En conclusión, se destaca el papel de la Psicología en la planificación de ciudades inclusivas, en las que los espacios urbanos sean diseñados conforme a principios de accesibilidad universal, seguridad, autonomía y bienestar emocional.

Palabras clave: Personas adultas mayores, psicología ambiental, psicología social, psicogeografía crítica, movilidad

Streets, Autonomy, and Well-being: Towards a Critical Psychogeography of Urban Aging in Morelos

Dirigir toda correspondencia a los autores a la siguiente dirección:
Miguel Ángel Gallardo Estrada
Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM), Facultad de Psicología. Posdoctorado en Psicología
Correo electrónico: miguel.gallardo@uaem.mx
RMIP 2026, Vol. 18, Núm. 1, pp. 102-121
www.revistamexicanadeinvestigacionenpsicologia.udg.mx
Algunos derechos reservados (CC-BY-NC-SA) Revista Mexicana de Investigación en Psicología.

Abstract

Mobility constitutes a key factor in the quality of life of older adults. It is not limited to moving from one place to another; it also involves the preservation of autonomy, the strengthening of identity, and the safeguarding of psychological well-being. However, this topic has been scarcely explored from the perspective of social and environmental psychology in the context of Morelos.

This proposal examines the relationship between mobility and well-being among older adults in the state of Morelos by analyzing the urban, psychosocial, and demographic obstacles that hinder their mobility. From an interdisciplinary approach, it integrates concepts related to older adults, environmental psychology, social psychology, critical psychogeography, and mobility studies.

Likewise, it identifies the main difficulties that affect their everyday mobility and the ways in which these difficulties influence their emotional well-being by fostering social isolation, loss of self-efficacy, and adverse effects on mental health. In this regard, the need to develop public policies with a psychological approach is recognized, particularly those aimed at designing more accessible, safe, and inclusive urban environments for this population.

In conclusion, the role of psychology in the planning of inclusive cities is emphasized, particularly in ensuring that urban spaces are designed according to principles of universal accessibility, safety, autonomy, and emotional well-being.

Keywords: Older adults, environmental psychology, social psychology, critical psychogeography, mobility

INTRODUCCIÓN

Como ya ha sido documentado en el ámbito demográfico, América Latina experimenta un proceso acelerado de envejecimiento poblacional. De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2022), la proporción de personas adultas mayores (PAM) de 60 años o más pasará de representar cerca del 13% de la población en 2020 a más del 25% hacia 2050. En México, las proyecciones del Consejo Nacional de Población (Conapo, 2012) estiman que la población adulta mayor alcanzará los 33.4 millones de personas para mediados de siglo, lo que reconfigurará las demandas de infraestructura, servicios públicos y diseño urbano. Este crecimen-

to no constituye un problema en sí mismo, sino un llamado a repensar los entornos en los que se envejece a partir de criterios de accesibilidad, equidad territorial y justicia espacial (Cobbinah y Finn, 2024).

En este contexto, la movilidad urbana de las PAM se configura como un eje analítico de primera importancia. No se trata únicamente de la capacidad física de desplazarse, sino de un proceso que articula autonomía, identidad, participación social y bienestar psicológico (Franke et al., 2020; Webber et al., 2010). Cuando el entorno urbano restringe las posibilidades de desplazamiento, los efectos no se limitan a la esfera funcional, sino que también generan aislamiento social, pérdida de autoeficacia y deterioro del bienestar emocional (Gyasi et al., 2023; Levasseur et al., 2015).

La literatura internacional ha documentado con amplitud la relación entre entorno construido y movilidad en las PAM desde las perspectivas urbanísticas, demográficas y de salud pública (Li et al., 2022; Rosso et al., 2011; Satariano et al., 2012). Sin embargo, la integración explícita de la psicología social y la psicología ambiental como marcos disciplinarios articulados para analizar esta relación ha recibido menor atención, en particular en contextos latinoamericanos. En México, los estudios disponibles tienden a abordar la movilidad de las PAM desde perspectivas biomédicas, funcionales o de infraestructura (Sánchez-Rodríguez et al., 2023), con escasa problematización de las dimensiones psicosociales y ambientales que condicionan la experiencia subjetiva del desplazamiento.

El estado de Morelos constituye un caso pertinente para este análisis, debido a la articulación de condiciones demográficas, territoriales y sociopolíticas específicas. En primer lugar, Morelos presenta un proceso de envejecimiento demográfico que anticipa la tendencia nacional. De acuerdo con las proyecciones del Conapo (SGCONAPO, 2024), el estado concluyó en 2024 la etapa moderada-avanzada del envejecimiento, con un 14.3% de población de 60 años

y más, cuatro años antes que el promedio nacional. Asimismo, se estima que ingresará a la etapa muy avanzada en 2039, cinco años antes que el conjunto del país. Hacia 2070, cerca del 40% de la población morelense será mayor de 60 años. Esto convierte a Morelos en un escenario anticipatorio de las condiciones demográficas que México enfrentará en las décadas siguientes, lo cual otorga pertinencia prospectiva al análisis. En segundo lugar, Morelos es una de las entidades con menor extensión territorial del país, con cerca de 4,893 km², lo que produce una alta densidad de interacción entre contextos urbanos y rurales en distancias cortas. En tercer lugar, su infraestructura vial responde a un proceso de urbanización que se aceleró a mediados del siglo XX, vinculado con la expansión residencial y turística desde la Ciudad de México (Rodríguez et al., 2016). Este proceso configuró un modelo de crecimiento orientado al tránsito vehicular, sin una planificación sistemática de la accesibilidad peatonal ni del transporte público adaptado. Estas condiciones hacen de Morelos un caso que permite analizar, en escala subnacional, cómo la interacción entre envejecimiento demográfico acelerado, modelo de urbanización y ausencia de planificación gerontológica condiciona las posibilidades de movilidad de las PAM.

El objetivo de este trabajo es analizar, desde una perspectiva crítica que integra la psicología social y la psicología ambiental, las condiciones de movilidad urbana de las PAM en Morelos y sus implicaciones en la autonomía, la identidad y el bienestar psicológico. Se trata de un análisis teórico crítico, basado en datos secundarios, que problematiza la manera en que los entornos construidos posibilitan o restringen el desplazamiento y la participación social durante la vejez. El artículo se estructura en seis apartados. Después de esta introducción, se presenta un marco conceptual con las principales definiciones; en seguida, se expone la estrategia analítica; posteriormente, se desarrolla la revisión de la literatura; luego, se incluye un breve análisis del con-

texto demográfico de Morelos; y por último, se plantean la discusión y las conclusiones.

MARCO DE DEFINICIONES CONCEPTUALES

Para abordar este tema de manera integral, es necesario definir algunos conceptos fundamentales que estructuran el análisis de la movilidad en las personas mayores en el estado de Morelos.

PSICOLOGÍA AMBIENTAL Y ENTORNO CONSTRUIDO

La psicología ambiental estudia la relación bidireccional entre las personas y los entornos físicos que habitan, con particular interés en la manera en que los espacios construidos influyen en el comportamiento, las percepciones y el bienestar (Gifford et al., 2011). En el campo del envejecimiento, esta perspectiva permite analizar cómo el diseño urbano facilita o limita la movilidad de las PAM, así como sus efectos en la percepción de inseguridad y en la disposición a participar en actividades fuera del hogar.

La teoría de la restauración atencional, propuesta por Kaplan y Kaplan (1989), sostiene que ciertos entornos favorecen el bienestar psicológico al reducir la fatiga mental y promover la recuperación emocional. Aplicada al caso de las PAM, esta perspectiva sugiere que los espacios urbanos accesibles, con elementos naturales integrados y un diseño predecible, pueden operar como ambientes restaurativos que favorecen el desplazamiento. En contraste, aquellos percibidos como inseguros tienden a generar evitación y repliegue social (Gifford et al., 2011; Li et al., 2022).

La teoría del comportamiento proambiental de Stern (2000) aporta un marco complementario, al considerar que la acción individual está condicionada por la interacción entre factores endógenos (valores, creencias, normas personales) y exógenos (disponibilidad de recursos, infraestructura y diseño del entorno). En el contexto de la movilidad de las PAM, esta articulación entre disposiciones internas y condiciones externas

resulta central, pues la intención de desplazarse no basta si el entorno no ofrece las condiciones materiales para hacerlo de manera segura y autónoma.

El estudio de Rosso et al. (2011) documenta la asociación entre las características del entorno construido y la movilidad efectiva de las PAM. Sus hallazgos subrayan que las ciudades diseñadas con base en lógicas de productividad económica y orientadas a poblaciones jóvenes (Martin et al., 2016) no solo han omitido las necesidades de esta población, sino que también han creado entornos que operan como barreras estructurales para su desplazamiento (Carrión, 2001).

PSICOLOGÍA SOCIAL: AUTONOMÍA IDENTIDAD Y PARTICIPACIÓN

Desde la psicología social, la movilidad trasciende la dimensión física del desplazamiento y se constituye como un proceso de integración social y construcción de identidad. El interaccionismo simbólico de Blumer (1986) proporciona una base epistemológica pertinente, al plantear que las personas construyen significados a partir de sus interacciones cotidianas, y que dichos significados orientan su comportamiento. Para las PAM, la capacidad de desplazarse no constituye solo un acto instrumental ni se reduce al traslado de un punto a otro; por el contrario, representa una experiencia cargada de sentido, capaz de reforzar o deteriorar su autopercepción como sujetos autónomos y competentes.

La autoeficacia, entendida como la confianza en la propia capacidad para ejecutar cursos de acción específicos (Bandura, 1997), se ve afectada por las experiencias de movilidad. Cuando una PAM logra desplazarse por su entorno, este logro refuerza su percepción de competencia y su disposición a mantenerse activa. En cambio, cuando el desplazamiento resulta frustrante o imposible, se genera un ciclo de evitación que deteriora en forma progresiva la autoeficacia, la autoestima y la participación social (Gyasi et al., 2023; Mesa-Fernández et al., 2019).

La participación social es otro eje crítico. Las PAM con acceso a un entorno urbano adecuado pueden involucrarse en su comunidad, fortalecer sus redes de apoyo y mantener un sentido de pertenencia (Berg et al., 2009). En contraste, la restricción de la movilidad propicia lo que puede conceptualizarse como una exclusión espacial no intencionada. Esto implica que los entornos no fueron diseñados de manera deliberada para excluir; sin embargo, su configuración material produce, de facto, la marginación de quienes no se ajustan al perfil de usuario para el cual fueron construidos. Esta forma de exclusión tiene efectos documentados sobre el aislamiento social, la depresión y la pérdida de sentido de vida (Levasseur et al., 2015).

La identidad en la vejez, lejos de ser una construcción estática, se reconfigura permanentemente a través de las experiencias cotidianas (Berg et al., 2009). La posibilidad de desplazarse por la ciudad, elegir a dónde ir, cómo hacerlo y en qué momento, constituye un acto de confirmación identitaria que refuerza la agencia personal. La pérdida de esta posibilidad, cuando es producida por el entorno y no por una condición de salud específica, representa una forma de violencia simbólica que el análisis psicosocial permite visibilizar.

ARTICULACIÓN ENTRE PSICOLOGÍA AMBIENTAL Y PSICOLOGÍA SOCIAL

La psicología ambiental y la psicología social no constituyen marcos excluyentes, sino complementarios para el análisis de la movilidad de las PAM. La primera aporta herramientas para comprender cómo el entorno material condiciona el comportamiento y el bienestar; la segunda permite analizar cómo las experiencias inciden en la identidad, la autoeficacia y la participación social. Su articulación hace posible una lectura más compleja del fenómeno, pues no basta con evaluar si las calles son accesibles desde una dimensión ambiental; también es necesario comprender qué significa para una

PAM no poder recorrerlas, como una experiencia psicosocial.

El modelo conceptual de Franke et al. (2020) ofrece una base interrogadora al proponer que la movilidad de las PAM resulta de la interacción entre tres dimensiones: la capacidad física, las percepciones y sentimientos, y el entorno físico y social. Estas dimensiones mantienen relaciones bidireccionales, lo que permite plantear que un entorno accesible puede mejorar la percepción de seguridad psicológica, aspecto vinculado con la psicología ambiental. A su vez, una percepción favorable de las propias capacidades puede motivar a las personas mayores a mantenerse activas, dimensión asociada con la psicología social, lo cual retroalimenta en forma positiva la capacidad física.

MOVILIDAD

La movilidad se entiende como una capacidad compleja de desplazamiento que puede realizarse tanto de manera física como, en desarrollos más recientes, a través de medios virtuales. En términos generales, alude a la facilidad y libertad de una persona para trasladarse mediante diversos modos. No se refiere estrictamente a caminar o conducir vehículos, sino que abarca un conjunto amplio de posibilidades de desplazamiento, interacción y acceso.

En el caso de la movilidad de las PAM, es importante considerar las condiciones específicas de salud que pueden afectar dicha capacidad, sin atribuirles de manera automática a la edad cronológica. Este concepto remite a la posibilidad de realizar actividades de forma independiente y segura, sin desconocer los cambios físicos asociados al envejecimiento, la presencia de alguna discapacidad o las condiciones cognitivas necesarias para el reconocimiento del espacio, el tiempo y la orientación durante el movimiento (Satariano et al., 2012).

El bienestar subjetivo se refiere a la evaluación que una persona lleva a cabo sobre su propia vida en términos de satisfacción global, afectos posi-

vos y sentido de propósito (Diener, 1984; Huang et al., 2022)

En las PAM, este bienestar se relaciona con factores cognitivos, físicos, emocionales y sociales. Por ello, puede entenderse como la percepción personal que tienen sobre su vida y su vínculo con el entorno. Esta valoración incluye dimensiones como la felicidad, la satisfacción vital, el sentido de vida, el propósito y la calidad de las relaciones interpersonales que establecen en la vida social (Huang et al., 2022).

La autonomía psicológica se define como la capacidad percibida y ejercida de tomar decisiones propias sobre la vida cotidiana, sin coerción o influencia indebida de terceros (Mesa-Fernández et al., 2019). En las PAM, esta autonomía está mediada por múltiples factores, entre ellos las condiciones de salud, las redes de apoyo, los recursos económicos y el acceso a la información. Dentro de este conjunto, la movilidad ocupa un lugar importante, aunque no exclusivo. Un entorno que permite el desplazamiento autónomo amplía el rango de decisiones posibles y refuerza la percepción de control sobre la propia vida. Sin embargo, la restricción de la movilidad no anula por sí sola la autonomía cuando existen otras condiciones de soporte. Lo que este trabajo sostiene es que la movilidad constituye un eje articulador que puede potenciar o debilitar las demás dimensiones de la autonomía, sin ser su único determinante.

La identidad en la vejez constituye una construcción dinámica, resultado de la acumulación de experiencias, relaciones y resignificaciones a lo largo del curso de vida (Berg et al., 2009). Esta no debe entenderse como una estructura fija e inamovible, sino como un proceso que se reconfigura continuamente a partir de las experiencias personales, sociales y corporales. En el caso de las PAM, la identidad se ha construido de múltiples etapas vitales que han dejado significados diversos sobre su posición en el mundo, su historia personal y su relación con los otros. En este sentido, se trata de un fenómeno multifactorial que incluye aspectos como las relaciones sociales,

el estado civil, la salud, la participación comunitaria y las trayectorias de vida (Berg et al., 2009). La urbanización hace referencia al proceso de transformación territorial mediante el cual ciertos espacios incrementan su densidad poblacional, diversifican su base económica y modifican sus formas de organización social (Harvey, 2010). Este es el proceso por el cual ciertos territorios se transforman en zonas urbanas. Las zonas urbanas se caracterizan, entre otros aspectos, por una mayor concentración demográfica, el desarrollo de infraestructura y la presencia de actividades económicas diversificadas. Esta dinámica implica una creciente complejización de las relaciones sociales, pues no solo reconfigura el entorno físico, sino también los modos de interacción, las prácticas cotidianas y las percepciones de arraigo e identidad de quienes habitan esos espacios (Harvey, 2010; Rodrigue et al., 2016).

PSICOGEOGRAFÍA CRÍTICA Y ENVEJECIMIENTO

El término psicogeografía tiene su origen en la década de 1950 en los trabajos de Guy Debord, quien la definió como el estudio de los efectos específicos del medio geográfico, conscientemente organizado, o no, sobre las emociones y el comportamiento de los individuos (Debord, 2000, citado en Coelho, 2024). El desplazamiento sin un rumbo predeterminado por el espacio urbano, denominado *dérive* o deriva, constituía un método orientado a revelar cómo la configuración de las ciudades produce, condiciona y restringe las experiencias subjetivas de quienes las habitan.

La recuperación de esta categoría para el análisis del envejecimiento urbano no es arbitraria. Desde una perspectiva vinculada a la psicología social y a la psicología ambiental, la psicogeografía permite articular dos dimensiones que con frecuencia han sido abordadas de forma independiente en los estudios sobre movilidad de PAM; por un lado, las condiciones materiales del entorno construido, como infraestructura, accesibilidad y transporte, y, por otro, los efectos subjetivos que

dichas condiciones producen, por ejemplo, percepción de seguridad, autoeficacia y sentido de autonomía. Se trata, por lo tanto, de comprender cómo la ciudad, tal como está diseñada, favorece o limita determinadas formas de habitar la vejez. En el contexto de la gerontología social crítica, la psicogeografía ofrece una referencia analítica para cuestionar la idea de que las barreras a la movilidad de las personas mayores derivan solo de condiciones individuales de salud o funcionalidad. Por el contrario, estas barreras también obedecen a un diseño urbano que ha privilegiado a poblaciones jóvenes y económicamente activas (Carrión, 2001; Martin et al., 2016). Desde esta perspectiva, una psicogeografía crítica del envejecimiento contribuye a desnaturalizar la asociación entre vejez y vulnerabilidad, al desplazar la mirada desde las supuestas limitaciones individuales hacia las condiciones excluyentes del entorno.

En esta propuesta, la psicogeografía opera como un marco interpretativo que integra aportes de la psicología ambiental, en particular, la relación entre persona y entorno construido, y de la psicología social, como la construcción social de la identidad, la autonomía y la pertenencia, para analizar las condiciones de movilidad de las PAM en Morelos. No se utiliza como método empírico, sino como una categoría teórica que articula las dimensiones materiales y subjetivas de la experiencia urbana en la vejez.

ESTRATEGIA ANALÍTICA

Este trabajo desarrolla un análisis crítico-descriptivo que articula revisión de literatura, datos demográficos secundarios e interpretación teórica desde la psicología social y la psicología ambiental. No se trata de un estudio empírico con recolección de datos primarios, sino de un ejercicio analítico que integra fuentes diversas para problematizar la relación entre movilidad urbana y bienestar psicológico en PAM de Morelos. Para ello, se siguió la siguiente estrategia:

En primer lugar, se realizó una revisión de fuen-

tes de información. El análisis se sustenta en tres tipos de materiales: datos demográficos del Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2021), que ofrecen la base cuantitativa para describir la distribución territorial de la población de 60 años o más en los 36 municipios de Morelos; proyecciones poblacionales del Conapo (2004, 2012) y de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2022); y literatura académica nacional e internacional sobre movilidad, envejecimiento y entornos urbanos.

En segundo lugar, se realizó una revisión de literatura en Google Scholar, mediante el uso de términos de búsqueda combinados en inglés y español: “mobility of older adults” AND “urban planning” AND “road infrastructure” OR “traffic safety”. La búsqueda se llevó a cabo el 27 de diciembre de 2024, sin restricción temporal, e incluyó fuentes en ambos idiomas. Asimismo, se incorporaron estudios específicos sobre el contexto mexicano y latinoamericano, identificados mediante búsquedas complementarias con los términos “movilidad de personas mayores en México”, “ciudades amigables con las personas mayores en América Latina” y “envejecimiento urbano en Morelos”.

Los criterios de inclusión fueron los siguientes: pertinencia temática directa (movilidad, entorno construido y personas mayores), disponibilidad de texto completo y calidad metodológica mínima (publicaciones en revistas indexadas o informes de organismos nacionales e internacionales). La revisión excluyó estudios centrados en rehabilitación física o movilidad funcional cuando no incorporaban un componente urbano, psicosocial o ambiental.

En tercer lugar, se definió la lógica de análisis. El tratamiento de los datos censales fue descriptivo-comparativo. Para ello, se calcularon tasas de población mayor por cada 1,000 habitantes para los 36 municipios de Morelos, con el propósito de identificar patrones diferenciados de distribución territorial entre zonas urbanas y rurales. Estas tasas no se interpretan como indicadores cau-

sales de bienestar o acceso a servicios, sino como descriptores de la estructura demográfica que orientan conjeturas analíticas sobre los posibles retos de movilidad en cada contexto municipal. La interpretación se desarrolla desde un marco crítico que problematiza la relación entre entorno construido, autonomía y bienestar subjetivo. Este enfoque evita atribuir a la edad cronológica condiciones que, en realidad, son producidas o intensificadas por el diseño excluyente de los espacios urbanos.

REVISIÓN DE LITERATURA

ANTECEDENTES TEÓRICOS: RESUMEN DE TEORÍAS Y ESTUDIOS PREVIOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD Y LA CALIDAD DE VIDA EN PAM

Para comprender la relación entre movilidad y calidad de vida en PAM, este apartado presenta una revisión exploratoria de literatura orientada a identificar estudios sobre la intersección entre movilidad, envejecimiento, urbanización e infraestructura vial. En una primera fase, la búsqueda localizó investigaciones vinculadas con la movilidad de las PAM y sus relaciones con el entorno urbano. Posteriormente, se incorporaron términos asociados con la seguridad vial, con el fin de ampliar el alcance de la revisión hacia estudios que consideraran este fenómeno como un elemento relevante. Como resultado, se seleccionaron ocho estudios: seis en inglés y dos en español.

La tabla 1 contiene el resumen de la revisión de literatura. Cada referencia se organiza en siete categorías: cita o referencia, objetivo, contexto, método, resultados, conclusiones y limitaciones. Esta estructura facilita la ubicación de las fuentes revisadas y la identificación de los puntos clave para comprender el estado de la cuestión respecto del fenómeno estudiado.

Tabla 1
Resumen de la revisión de literatura

Núm.	Cita o referencia	Objetivo	Contexto	Método	Resultados	Conclusiones	Limitaciones
1	(Cobbinah y Finn, 2024)	Examinar la accesibilidad peatonal en las ciudades africanas y su relación con la justicia espacial y la planificación progresiva	África, ciudades africanas	Revisión de la literatura y análisis de políticas urbanas en ciudades africanas	Identificación de barreras para la accesibilidad peatonal y propuestas de planificación para mejorar la equidad espacial.	La justicia espacial puede ser mejorada mediante políticas de planificación progresivas que consideren la accesibilidad peatonal	Limitación de datos específicos de cada ciudad y falta de estudios de caso prácticos
2	(Macniven et al., 2024)	Evaluar el impacto de las medidas de bajo tráfico en el envejecimiento activo y saludable	Reino Unido, áreas urbanas	Estudio de intervención con medidas de bajo tráfico en áreas urbanas y su impacto en la actividad física de los adultos mayores	Medidas de bajo tráfico incrementan la actividad física y el bienestar general de los adultos mayores	Implementación de medidas de bajo tráfico puede contribuir significativamente al envejecimiento activo y saludable	Resultados específicos a las áreas de intervención, no necesariamente extrapolables a otras localidades
3	Borowska-Stefańska et al., 2024)	Analizar el patrón de movilidad y exclusión del transporte de las personas mayores en la provincia de Łódź, Polonia	Polonia, provincia de Łódź	Técnicas estadísticas y de agrupamiento para analizar datos de movilidad de personas mayores	Identificación de patrones de movilidad y factores que contribuyen a la exclusión del transporte en personas mayores	Necesidad de políticas específicas para abordar la exclusión del transporte y mejorar la movilidad de las personas mayores	Limitación en la representatividad de los datos a otras regiones fuera de Łódź
4	(Xiong et al., 2024)	Investigar la heterogeneidad espacial en los efectos de los entornos construidos sobre la distancia a pie para las personas mayores	China, ciudad montañosa	Análisis espacial y estudio de caso en una ciudad montañosa utilizando datos de movilidad y características del entorno construido	Variación significativa en las distancias a pie para las personas mayores dependiendo de las características del entorno construido	La planificación urbana debe considerar la heterogeneidad espacial para mejorar la accesibilidad peatonal de las personas mayores	Limitaciones en la generalización de resultados a otras ciudades no montañosas
5	(Urbanek et al., 2023)	Descomponer los efectos agregados de la despoblación y el envejecimiento en los sistemas de transporte urbano	Polonia, sistemas de transporte urbano	Modelos de simulación demográfica y análisis de impacto en los sistemas de transporte urbano	Identificación de efectos diferenciados de la despoblación y el envejecimiento en la demanda y oferta de transporte urbano	Los sistemas de transporte urbano deben adaptarse tanto a la despoblación como al envejecimiento de la población para ser sostenibles	Limitaciones en los datos demográficos proyectados y en la aplicabilidad de los modelos a contextos específicos

6	(Sedaghat, 2023)	Evaluar herramientas de auditoría para la planificación del transporte activo amigable con las personas mayores en New Brunswick	Canadá, New Brunswick	Evaluación de diferentes herramientas de auditoría mediante estudios de caso y análisis comparativo	Identificación de las herramientas más efectivas para evaluar y planificar el transporte activo amigable con las personas mayores	Herramientas de auditoría pueden mejorar significativamente la planificación del transporte activo para personas mayores	Falta de datos longitudinales para evaluar el impacto a largo plazo de las herramientas de auditoría
7	(Mosquera-Sánchez et al., 2022)	Comparar la cultura vial entre Colombia y México	Colombia y México	Análisis comparativo de políticas viales, entrevistas y encuestas en Colombia y México	Diferencias y similitudes en la cultura vial de ambos países, con implicaciones para la seguridad y educación vial	La comparación proporciona una base para el intercambio de mejores prácticas en políticas de seguridad vial entre los dos países	Limitaciones en la representatividad de las muestras y en la extrapolación de resultados a otras regiones de los países estudiados
8	(Brevis y Corvalán, 2019)	Analizar el papel del ferrocarril en las prácticas cotidianas y movilidades interurbanas de habitantes de La Araucanía, Chile	Chile, La Araucanía	Estudio de caso cualitativo utilizando entrevistas y observación participativa	El ferrocarril juega un papel crucial en la movilidad diaria y las prácticas cotidianas de los habitantes de La Araucanía	La revitalización del ferrocarril puede mejorar significativamente la movilidad interurbana y la calidad de vida de los habitantes	Limitaciones en la extrapolación de resultados a otras regiones con diferentes infraestructuras ferroviarias
9	Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2023)	Examinar barreas de movilidad de PAM en la zona metropolitana del Valle de México	México, Zona Metropolitana de la Ciudad de México	Usan datos de la encuesta origen-destino 2017 del INEGI más encuestas propias en instalaciones del INAPAM	Documenta que el transporte no está adaptado, infraestructura peatonal deficiente, y percepción de inseguridad. El 60% de PAM sigue económicamente activa	Falta de literatura con enfoque latinoamericano Necesidad de adaptación del transporte público Recomendaciones para políticas públicas	N/A
10	Barranco-Martín y Calonge-Reillo (2023)	Explora los contextos que permiten a las PAM ampliar sus facultades para construir con libertad la vida que consideran valiosa	Área metropolitana de Guadalajara, México	El análisis de 18 entrevistas en profundidad permitió establecer una correlación entre la movilidad del sujeto y el ejercicio de sus capacidades fundamentales en el entorno diario	Los datos obtenidos exponen mecanismos de segregación social, evidenciando la necesidad de adoptar un modelo de desarrollo urbano centrado en las PAM que potencie el envejecimiento activo	Resalta la relación entre el uso del territorio y el desarrollo urbano, y se enfocan en cómo ciertos factores geográficos influyen en la planificación de la ciudad	Existen algunos datos que no se pudieron recopilar y que ciertos aspectos geoespaciales no se analizaron con profundidad

EJE 1: ACCESIBILIDAD, JUSTICIA ESPACIAL Y DISEÑO URBANO

En relación con la accesibilidad y la equidad de espacios urbanos, Cobbinah y Finn (2024) analizan la accesibilidad peatonal en ciudades africanas y resaltan la necesidad de incorporar la justicia espacial en la planificación urbana. Los autores identifican diversas barreras que obstaculizan la caminabilidad y proponen intervenciones urbanas orientadas por criterios de equidad. Desde esta perspectiva, la justicia espacial supone que las personas, con independencia de sus condiciones físicas o sociales, cuenten con entornos urbanos más adecuados para desplazarse de forma segura y autónoma. Este planteamiento resulta relevante para pensar los retos asociados al envejecimiento poblacional y al crecimiento de las PAM durante las próximas décadas.

Por su parte, Macniven et al. (2024) abordan las medidas de reducción del tránsito vehicular en ciudades del Reino Unido. Su estudio sostiene que la disminución del tráfico puede favorecer los desplazamientos peatonales y contribuir al bienestar, en especial entre las PAM.

Los trabajos de Cobbinah y Finn (2024) y Macniven et al. (2024) coinciden en la importancia de mejorar y readaptar la infraestructura peatonal. Mientras los primeros se enfocan en la justicia espacial, los segundos hacen hincapié en los posibles efectos de la reducción del tráfico sobre la salud y el bienestar. En conjunto, estos estudios aportan elementos para comprender la ciudad como un espacio de intervención donde la movilidad peatonal puede fortalecerse mediante condiciones urbanas más seguras, accesibles y equitativas.

En cuanto al impacto de las medidas de bajo tráfico, Macniven et al. (2024) señalan que estas pueden favorecer el incremento de la actividad física y el bienestar de las PAM. Esta idea se vincula con la propuesta de Sedaghat (2023), quien analiza las condiciones del transporte público en New Brunswick, Canadá. Su trabajo revisa herramientas y métodos orientados a mejorar la

accesibilidad, funcionalidad y uso del transporte público por parte de las PAM.

Otro eje central tiene que ver con la movilidad y la exclusión en el transporte de poblaciones vulnerables, entre ellas las PAM. Borowska-Stefańska et al. (2024), en su estudio sobre la provincia de Łódź, Polonia, analizan las dificultades que enfrentan estas personas para realizar trayectos por la ciudad. Sus hallazgos identifican distintos patrones de exclusión en el transporte, específicamente el acceso limitado al transporte público, la infraestructura insuficiente, las barreras físicas, así como la baja frecuencia y disponibilidad de los servicios de desplazamiento. A su vez, estos patrones se asocian con factores como el diseño urbano no incluyente, los problemas de seguridad, las barreras económicas, la falta de información y el aislamiento social.

En contraste, el trabajo de Xiong et al. (2024) examina la heterogeneidad espacial en una ciudad montañosa de China. El estudio analiza cómo las características del territorio determinan la capacidad de las PAM para realizar trayectos urbanos. Sus hallazgos señalan que las distancias recorridas a pie por esta población dependen de la configuración física de la ciudad, así como de las condiciones geográficas del entorno. Este planteamiento resulta útil para formular una hipótesis aplicable al caso de Cuernavaca, Morelos, donde la topografía podría condicionar los recorridos diarios de este sector.

Para dimensionar los retos demográficos futuros, Urbanek et al. (2023) utilizaron modelos de simulación poblacional para identificar los impactos diferenciados en la oferta y la demanda del transporte. Su estudio analiza cómo se comporta la movilidad urbana en una ciudad de Polonia ante un escenario de menor población joven y mayor proporción de PAM; en particular, examina la cantidad de transporte público requerida, las características del servicio y las condiciones necesarias para responder a los cambios en la estructura demográfica.

Por su parte, Mosquera-Sánchez et al. (2022) abordan la movilidad y la transición demográfica.

fica a partir de una comparación entre México y Colombia. Su estudio identifica diferencias en la cultura vial, en especial respecto del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores. Esas diferencias se relacionan con prácticas como el respeto a las reglas de circulación, el uso adecuado de señales y la precaución al conducir. En conjunto, estas investigaciones contribuyen a comprender la complejidad de los retos que enfrentarán las ciudades ante el envejecimiento poblacional, la transformación de las necesidades de transporte y los cambios en la cultura vial.

La movilidad interurbana constituye una dimensión necesaria para comprender la relación entre transporte, accesibilidad y calidad de vida. En este sentido, Brevis y Corvalán (2019) analizan el ferrocarril como medio de transporte y como posible espacio de esparcimiento. Su trabajo abre una línea de reflexión pertinente para el contexto mexicano, en particular respecto al papel que podría adquirir una red de trenes destinada no solo al traslado eficiente de los usuarios, sino también a la experiencia del viaje, la conectividad regional y el acceso a actividades recreativas.

Estos estudios aportan elementos para desarrollar investigaciones urbanas y poblacionales orientadas a revisar las condiciones de movilidad de las PAM. Asimismo, contribuyen a pensar ajustes en la infraestructura urbana que favorezcan desplazamientos más seguros, accesibles y acordes con las necesidades de esta población. Aunque estos temas suelen abordarse desde el urbanismo, la demografía o la arquitectura, también convocan la participación de la psicología, en particular de la psicología social, ambiental y comunitaria. Estas perspectivas no se limitan al análisis subjetivo de las experiencias de las personas mayores, sino que también ofrecen herramientas para evaluar cómo los entornos construidos inciden en la autonomía, la participación social, la percepción de seguridad y el bienestar.

A escala global, la Organización Mundial de la Salud ha impulsado desde 2007 el marco de las Ciudades Amigables con las Personas Mayores,

que integra ocho dimensiones de análisis vinculadas con la movilidad, el transporte y los espacios al aire libre (Chung et al., 2021; Organización Mundial de la Salud, 2007). En Morelos, el municipio de Cuautla se incorporó a la Red Mundial de Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores desde 2022. Hasta donde muestra el registro consultado, no se identifican otros municipios morelenses dentro de esta red. Este dato resulta significativo, pues sugiere que la mayoría de los municipios del estado, incluidos los de la zona metropolitana de Cuernavaca con alta presencia de población de 60 años o más, carecen de un marco institucional específico para orientar el diseño de espacios públicos, transporte e infraestructura desde una perspectiva gerontológica urbana.

EJE 2: LA PSICOLOGÍA AMBIENTAL Y LA MOVILIDAD URBANA DE LAS PAM

La psicología ambiental constituye una subdisciplina de la psicología orientada al estudio de la interacción entre las personas y los entornos físicos que habitan. Su campo de análisis, investigación e intervención se centra en comprender cómo los espacios construidos y los ambientes naturales inciden en el comportamiento, las percepciones y el bienestar de los individuos. Entre sus aportes, esta subdisciplina examina la manera en que el diseño urbano repercute en la calidad de vida de quienes habitan la ciudad, en particular las PAM (Gifford et al., 2011).

Desde la psicología social, la movilidad no solo se reduce a un acto físico de desplazamiento, sino que también constituye un proceso de integración social. Las PAM que cuentan con acceso a un entorno urbano adecuado pueden participar en su comunidad, fortalecer sus redes de apoyo y sostener su sentido de pertenencia (Berg et al., 2009). Por el contrario, la falta de accesibilidad en el espacio público puede producir formas de exclusión no intencionada y desalentar la participación en actividades colectivas (Gyasi et al., 2023).

Desde una base epistemológica afín a la psicología social, el interaccionismo simbólico de Blumer (1986) aporta elementos para comprender cómo las personas construyen significados a partir de sus experiencias cotidianas. En el caso de las PAM, esta mirada teórica ayuda a entender cómo interpretan su capacidad de movilidad y de qué manera dicha interpretación incide en su identidad, autoconcepto y bienestar emocional.

Otro referente epistemológico se encuentra en la teoría del comportamiento proambiental, la cual analiza los factores que influyen en las conductas individuales y colectivas orientadas al cuidado del medio ambiente (Stern, 2000). Desde esta perspectiva, el comportamiento proambiental se relaciona con factores endógenos, como los valores, las creencias y las normas personales, así como características endógenas, entre ellas la disponibilidad de recursos, la infraestructura y las condiciones del entorno. A estos elementos se suma la capacidad de acción, entendida como el conjunto de conocimientos, habilidades y competencias que hacen viable la conducta proambiental.

La relación entre movilidad y psicología ambiental radica en la interacción entre las disposiciones individuales para desplazarse y las condiciones materiales del entorno que facilitan o restringen dicho proceso. En este sentido, pueden distinguirse dos dimensiones. La primera corresponde al sujeto, sus intenciones de movilidad, sus imaginarios urbanos y los procesos cognitivos asociados con el reconocimiento del espacio. La segunda se vincula con el ambiente, en particular con las características del entorno urbano que favorecen o limitan el desplazamiento.

De acuerdo con Gifford et al. (2011), las ciudades diseñadas con criterios de inclusión, accesibilidad y legibilidad urbana contribuyen al bienestar de sus habitantes. No obstante, los modelos urbanos consolidados en Occidente después de mediados del siglo XX privilegiaron el crecimiento económico, la productividad y la movilidad vehicular, antes que las necesidades diferenciadas de sus poblaciones (Martin et al., 2016). Esta orientación produjo ciudades cada vez más com-

plejas, con escasa atención a las transformaciones demográficas posteriores. En consecuencia, las PAM quedaron con frecuencia fuera de las prioridades del diseño urbano. Desde esta lectura, el entorno construido puede operar como una barrera estructural para su movilidad y, en determinados contextos, como un factor contrario al bienestar psicológico (Kaplan y Kaplan, 1989).

La psicología ambiental también examina cómo los entornos urbanos influyen en la percepción de seguridad y bienestar de las PAM. Un diseño urbano inclusivo, con infraestructura accesible y señalización adecuada, no solo facilita el desplazamiento, sino que también puede reducir la ansiedad y el temor a accidentes o agresiones (Gifford et al., 2011). Por el contrario, la falta de adaptación de las ciudades puede crear una percepción de vulnerabilidad que afecta la confianza de las personas mayores para movilizarse y desalienta su participación en la vida social.

A partir de lo anterior, es posible sostener que numerosos modelos urbanos, tanto en contextos occidentales como latinoamericanos, han privilegiado históricamente criterios de productividad, circulación vehicular y eficiencia económica, antes que las necesidades diferenciadas de sus habitantes (Carrión, 2001). Esta tendencia ha contribuido a producir perfiles específicos de usuario urbano, con frecuencia asociados a personas jóvenes, activas y sin limitaciones funcionales. En consecuencia, las PAM enfrentan condiciones particulares de vulnerabilidad, sobre todo en lo que respecta a su movilidad, autonomía y bienestar. En este contexto, la psicología ambiental proporciona un marco teórico valioso y pertinente para comprender la relación entre entorno construido y experiencia urbana, así como establecer lineamientos de adaptación urbana que respondan a las necesidades de las poblaciones vulnerables, en este caso, las personas mayores. Por ello, el análisis de la movilidad urbana de la vejez no debe limitarse al reconocimiento de capacidades físicas, emocionales y cognitivas, sino que requiere evaluar cómo el espacio urbano favorece o restringe la identidad, la autonomía y

el bienestar subjetivo de sus habitantes (Rosso, 2011).

Algunos estudios permiten ilustrar esta relación. Li et al. (2022) documentan la asociación entre bienestar subjetivo, satisfacción psicológica y uso adecuado de las calles, en particular cuando estas incorporan criterios de inclusión, seguridad y comodidad. Esta lectura se articula con el trabajo de Franke et al. (2020), quienes, desde una pers-

pectiva constructivista y pragmática, plantean que la movilidad de las PAM no depende solo de la capacidad física para moverse, sino también de la manera en que estas personas perciben y experimentan su movilidad. A ello se suma la influencia del entorno social y físico, que pide reforzar o debilitar la relación entre la experiencia subjetiva y las condiciones concretas del desplazamiento urbano, como se muestra en la figura.

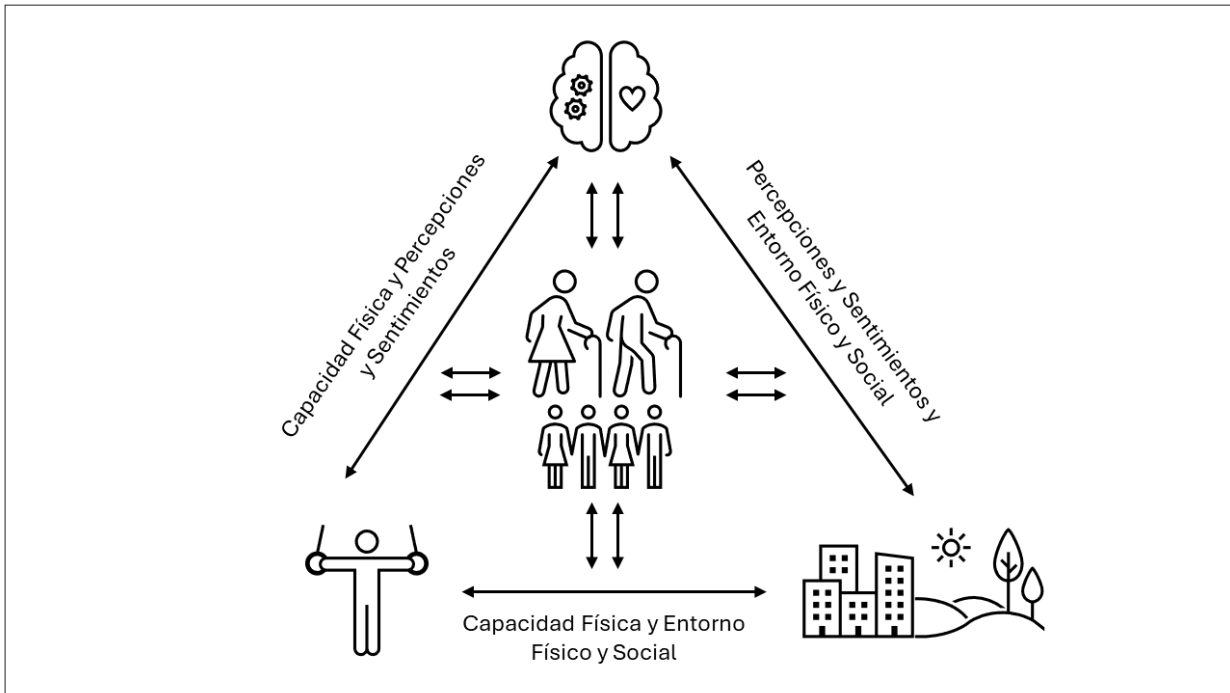


Figura. Diagrama sobre marco conceptual sobre movilidad de personas adultas mayores.

Nota: Elaboración propia a partir del marco conceptual de movilidad de Franke et al. (2020) y Webber et al. (2010).

En el diagrama de la figura 1 se representa la interconexión entre tres dimensiones fundamentales: la capacidad física, las percepciones y sentimientos, así como el entorno físico y social. La primera refiere la habilidad corporal para moverse; la segunda, la forma en que las PAM experimentan y valoran su movilidad; y la tercera, las condiciones del entorno que pueden facilitar o restringir el desplazamiento. Las flechas del diagrama representan las relaciones dinámicas y bidireccionales entre estas tres dimensiones.

La flecha bidireccional que vincula la capacidad física con las percepciones y sentimientos muestra cómo la condición corporal incide en la manera en que las PAM interpretan su movilidad. En sentido inverso, las percepciones positivas pueden motivar a las personas mayores a mantenerse activas, lo que contribuye al fortalecimiento de su capacidad física. En cuanto a la relación entre capacidad física y entorno físico-social, se observa que un espacio accesible, seguro y bien diseñado ofrece condiciones más favorables para

la movilidad cotidiana. A su vez, una mejor condición física amplía las posibilidades de uso del espacio urbano y de participación en las actividades que este ofrece.

La interacción entre estas dimensiones revela que las emociones y percepciones de las PAM se encuentran estrechamente vinculadas con las características del entorno. Un ambiente urbano amigable puede favorecer el bienestar emocional, mientras que las percepciones positivas hacia el espacio incrementan la disposición a interactuar con él y fortalecen la integración social (Webber et al., 2010; Rantanen et al., 2021).

EJE 3: MOVILIDAD Y BIENESTAR EN PAM EN EL CONTEXTO MEXICANO Y MORELENSE

Datos demográficos

En el contexto mexicano, el estudio del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2023) sobre movilidad de PAM en la zona metropolitana del Valle de México constituye un antecedente nacional relevante para este análisis. El informe documenta que las principales barreras de movilidad para esta población incluyen la falta de adaptación del transporte público, la infraestructura peatonal deficiente y la percepción de inseguridad. Estos hallazgos ofrecen un

referente empírico mexicano para contextualizar condiciones que, de acuerdo con la literatura internacional revisada, podrían tener rasgos similares en zonas metropolitanas de menor escala, como la de Cuernavaca.

Por su parte, Barranco-Martín y Calonge-Reillo (2023) han explorado la accesibilidad de las PAM en el área metropolitana de Guadalajara desde un enfoque de capacidades. Mediante entrevistas en profundidad, el estudio documenta cómo la restricción de la movilidad limita el ejercicio cotidiano de capacidades fundamentales y produce procesos de exclusión social. Sus resultados convergen con el planteamiento de este trabajo, según el cual la movilidad opera como una capacidad articuladora que, cuando se ve restringida por el entorno, afecta dimensiones que trascienden el desplazamiento físico.

En Morelos, la población de PAM ha aumentado en concordancia con la tendencia nacional, aunque los datos muestran una mayor concentración en el área metropolitana de Cuernavaca. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI (2021), los municipios de Cuernavaca, Jiutepec y Temixco, pertenecientes a esta zona, presentan algunas de las mayores proporciones de personas de 60 años o más en la entidad, como se advierte en la tabla 2.

Tabla 2
PAM por municipio en el estado de Morelos

Municipio	Total de adultos mayores	Población total	Tasa
Cuernavaca	64,534	378,476	170.53
Jiutepec	34,332	215,357	159.48
Cuautla	33,802	187,118	180.63
Temixco	18,489	122,263	151.25
Yautepec	16,453	105,780	155.51
Ayala	15,068	89,834	167.75
Emiliano Zapata	14,897	107,053	139.14

Xochitepec	11,480	73,539	156.1
Tlaltizapán de Zapata	11,079	52,399	211.4
Tlaquilenango	10,145	33,789	300.21
Puente de Ixtla	9,968	40,018	249.09
Axochiapan	9,310	39,174	237.71
Jojutla	9,221	57,682	159.84
Tepoztlán	8,060	54,987	146.59
Tepalcingo	7,220	28,122	256.8
Zacatepec	7,208	36,094	199.68
Atlatlahucan	5,823	25,232	230.77
Ocuituco	5,327	19,219	277.24
Huitzilac	5,081	24,515	207.22
Jonacatepec	48,90	16,694	292.9
Tlayacapan	4,034	19,408	207.8
Miacatlán	3,791	15,802	239.89
Tetela del Volcán	3,395	14,853	228.55
Coatetelco	3,046	11,347	268.47
Xoxocotla	3,031	27,805	109.03
Coatlán del Río	2,775	10,520	263.8
Mazatepec	2,702	9,653	279.87
Temoac	2,663	16,574	160.73
Amacuzac	2,570	17,598	146.09
Zacualpan de Amilpas	2,531	9,965	253.94
Totolapan	2,523	12,750	197.88
Tlalnepantla	1,745	7,943	219.67
Hueyapan	1,274	7,855	162.19

Nota: Elaboración propia a partir de los datos del Censo INEGI (2021).

La tabla 2 concentra el número de población de 60 años o más de los municipios del estado de Morelos. De igual modo, incorpora tasas de adultos mayores por cada mil habitantes, lo cual ofrece una lectura relativa de su distribución territorial. Esta información contribuye a identificar tendencias demográficas y a establecer compa-

raciones entre municipios desde una perspectiva tanto absoluta como proporcional.

El municipio con mayor número absoluto de PAM es Cuernavaca, con 64,534 personas. Este resultado se explica, en parte, por tratarse del municipio con mayor población total en Morelos. Su tasa indica la presencia de 170 PAM por cada

mil habitantes. Le siguen Jiutepec, con 34,332 PAM y una tasa de 159 por cada mil habitantes, y Cuautla, con 33,802 PAM y una tasa de 180. En contraste, algunos municipios con menor población total reportan tasas elevadas de envejecimiento. Hueyapan registra 1,274 PAM dentro de una población total de 7,855 habitantes, con una tasa de 162 por cada mil habitantes. Coatlán del Río cuenta con 2,775 PAM y una tasa de 263, mientras que Zacualpan de Amilpas cuenta con 2,531 personas de 60 años o más y una tasa de 253.

Al analizar las tasas, destacan municipios como Tlaquiltenango, con la proporción más alta, equivalente a 300 PAM por cada mil habitantes. Le siguen Mazatepec, con una tasa de 279, y Tepalcingo, con 256. Estos datos sugieren un proceso de envejecimiento poblacional significativo en territorios con características regionales distintas: Tlaquiltenango se localiza en la zona sur del estado, Tepalcingo en la región oriente y Mazatepec en el poniente.

La distribución territorial revela una estructura demográfica heterogénea, con implicaciones directas para el análisis de la movilidad. Los municipios urbanos de la zona metropolitana de Cuernavaca (Cuernavaca, Jiutepec, Temixco) concentran la mayor cantidad absoluta de PAM en entornos de alta densidad poblacional. En contraste, los municipios con tasas relativas más elevadas, como Tlaquiltenango, Mazatepec y Tepalcingo, poseen rasgos más vinculados con contextos rurales o semiurbanos, donde los retos de movilidad se relacionan con la dispersión territorial, la escasez de rutas de transporte y la distancia respecto de servicios básicos.

Esta heterogeneidad impide asumir una sola dinámica de movilidad para todo el estado. La alta concentración de PAM en la zona metropolitana de Cuernavaca no garantiza accesibilidad efectiva; del mismo modo, las tasas elevadas en municipios rurales pueden evidenciar desigualdades estructurales que afectan la autonomía y la participación social. En este sentido, las diferencias territoriales no son solo demográficas, sino que

expresan condiciones desiguales de infraestructura, transporte y acceso a servicios. Por ello, requieren respuestas diferenciadas desde la política pública y el diseño de entornos accesibles.

MOVILIDAD, PAM Y ENVEJECIMIENTO EN MORELOS

La concentración de PAM en la zona metropolitana de Cuernavaca podría responder a múltiples factores que los datos censales, por sí solos, no permiten desagregar. A partir de esta limitación, es posible formular tres conjeturas analíticas que orientan la reflexión, sin que estas constituyan hipótesis contrastables con la información disponible.

La primera se refiere a una posible asociación entre concentración urbana y disponibilidad de servicios de salud. No obstante, su análisis requeriría datos específicos sobre acceso efectivo, morbilidad y trayectorias migratorias, aspectos que exceden el alcance de este trabajo. La segunda plantea que la infraestructura urbana podría operar como factor de atracción. Sin embargo, como se discutirá más adelante, la existencia de infraestructura no garantiza su accesibilidad para las PAM. Esta situación introduce una paradoja relevante: la zona con mayor concentración de PAM podría ser, al mismo tiempo, un espacio urbano que no fue diseñado conforme a sus necesidades de movilidad. La tercera conjetura, derivada de las anteriores, sugiere una posible asociación entre concentración urbana y bienestar, la cual, pese a ello, no puede inferirse únicamente a partir de la distribución territorial y constituye una pregunta de investigación abierta.

Estas conjeturas no se formulan como afirmaciones probadas, sino como ejes analíticos para problematizar la relación entre distribución demográfica y condiciones de movilidad. Su contrastación requeriría estudios específicos dirigidos a reconstruir trayectorias migratorias, medir el acceso efectivo a servicios y evaluar de forma directa el bienestar subjetivo de las PAM.

DISCUSIÓN

El análisis realizado permite identificar tres ejes centrales que tienen que ver con el contexto demográfico de Morelos y con el marco conceptual propuesto desde la psicología social y la psicología ambiental

En primer lugar, los datos demográficos, al articularse con las descripciones disponibles sobre la infraestructura vial de la zona metropolitana de Cuernavaca, sugieren una tensión que requiere investigación empírica específica. Los municipios con mayor concentración absoluta de PAM podrían ser, simultáneamente, entornos cuyas condiciones de movilidad no fueron diseñadas de acuerdo con las necesidades de esta población. Esta tensión no puede confirmarse con los datos disponibles en este análisis, pero constituye una hipótesis de trabajo derivada de la relación entre la información censal y lo que la psicología ambiental ha documentado en contextos internacionales sobre ciudades construidas con base en lógicas de productividad económica (Martin et al., 2016; Rosso et al., 2011).

En segundo lugar, desde la psicología social, la restricción de movilidad producida por el entorno tiene efectos que trascienden la dimensión funcional. La imposibilidad de desplazarse con autonomía puede erosionar la autoeficacia, debilitar el sentido de pertenencia y generar una forma de exclusión no intencionada, aunque producida por condiciones estructurales (Gyasi et al., 2023). En los municipios rurales de Morelos con altas tasas relativas de envejecimiento, estas dinámicas podrían agravarse por factores que requieren verificación empírica, como la dispersión territorial, las posibles limitaciones en la cobertura del transporte público y las brechas de acceso a servicios. De confirmarse estas condiciones, la restricción de la movilidad no operaría como un fenómeno aislado, sino como un factor articulado con desigualdades socioeconómicas previas. Esta relación constituye una hipótesis que futuras investigaciones con datos primarios deberían explorar.

En tercer lugar, es necesario señalar los límites de este análisis. Los datos censales utilizados describen la distribución territorial de las PAM en Morelos, pero no permiten inferir relaciones causales, reconstruir trayectorias migratorias ni evaluar niveles de bienestar subjetivo. Las conjeturas formuladas a lo largo del texto constituyen ejes orientadores para posibles investigaciones futuras, no conclusiones empíricas. La función de este trabajo consiste en interpretar los datos descriptivos a la luz del marco conceptual propuesto, con el fin de plantear preguntas de investigación fundamentadas, y no de ofrecer respuestas concluyentes. Asimismo, la revisión exploratoria de literatura, si bien integra estudios internacionales y nacionales, no considera fuentes primarias de contextos subnacionales específicos ni estudios cualitativos con PAM de Morelos. Este vacío representa una línea de investigación que conveniría atender en trabajos posteriores.

Estas limitaciones no invalidan el análisis; en todo caso, delimitan su alcance como una aproximación crítico-descriptiva. Desde el diálogo entre la psicología social y la psicología ambiental, el trabajo identifica tensiones territoriales, formula hipótesis de trabajo y propone un marco interpretativo útil para la investigación empírica y para el diseño de políticas públicas sensibles al envejecimiento poblacional.

La contribución específica de ese trabajo reside en articular dos campos disciplinarios: la psicología social y la psicología ambiental, para analizar un fenómeno que con frecuencia se aborda desde perspectivas biomédicas, funcionales o urbanísticas de manera fragmentada. Al desplazar la mirada desde las condiciones individuales de salud -sin negarlas ni atribuirles por sí mismas a la edad cronológica- hacia las condiciones excluyentes del entorno construido, el análisis se inscribe en la tradición de la gerontología social crítica. Desde este enfoque, la vulnerabilidad en la vejez no se asume como una condición natural, sino como el resultado de estructuras sociales, institucionales y territoriales susceptibles de transformación.

CONCLUSIONES

El análisis crítico-descriptivo desarrollado en este trabajo conduce a cuatro conclusiones, derivadas de la convergencia entre el marco conceptual y el contexto demográfico de Morelos.

En primer lugar, la movilidad de las PAM en Morelos se encuentra condicionada por una estructura urbana que no fue diseñada con criterios de accesibilidad universal. Esta condición no es atribuible a las PAM ni a su edad cronológica, sino a un modelo de planificación que ha privilegiado a lo largo del tiempo a poblaciones jóvenes y económicamente activas (Carrión, 2001; Martín et al., 2016). Con base en la psicología ambiental, esto significa que el entorno construido puede operar como una barrera estructural para el desplazamiento. Desde la psicología social, dicha barrera puede erosionar la autoeficacia, restringir la participación comunitaria y debilitar la construcción identitaria de quienes envejecen en estos espacios. Por tanto, el reto no consiste en adaptar a las PAM al entorno, sino en intervenir el espacio urbano para evitar que produzca dependencia, exclusión o pérdida de autonomía.

En segundo lugar, la heterogeneidad territorial del estado exige respuestas diferenciadas que reconozcan la diversidad de condiciones en las que se envejece. Los datos censales muestran que los municipios urbanos de la zona metropolitana de Cuernavaca concentran la mayor cantidad absoluta de PAM en entornos de alta densidad, mientras que los municipios con tasas relativas más elevadas presentan características predominantemente rurales y menor densidad poblacional, como Tlaquiltenango, Mazatepec y Tepalcingo. Sin embargo, esta distribución demográfica no basta para caracterizar las condiciones concretas de movilidad en cada contexto.

La literatura revisada sugiere que, en entornos urbanos densos, las barreras suelen asociarse con la congestión vehicular, la inaccesibilidad del transporte público y la discontinuidad de la infraestructura peatonal (Borowska-Stefańska et al., 2024; Li et al., 2022). En contextos rurales,

en cambio, los retos se vinculan con la dispersión territorial, las distancias hacia servicios básicos y la escasez de opciones de transporte (Urbanek et al., 2023; Xiong et al., 2024). Determinar en qué medida estos patrones se presentan en los municipios de Morelos constituye una pregunta de investigación abierta, cuya respuesta requiere estudios con datos primarios sobre infraestructura, accesibilidad y percepción de movilidad en el territorio.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control* (pp. ix, 604). W H Freeman/Times Books/ Henry Holt & Co. <https://psycnet.apa.org/record/1997-08589-000>
- Barranco-Martín, M. del C. y Calonge-Reillo, F. (2023). Accesibilidad de las personas mayores en entornos metropolitanos: conjunto de capacidades en el área metropolitana de Guadalajara (México). *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 55(218), 1107–1130. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.218.7>
- Berg, A. I., Hoffman, L., Hassing, L. B., McClearn, G. E. & Johansson, B. (2009). What matters, and what matters most, for change in life satisfaction in the oldest-old? A study over 6 years among individuals 80+. *Aging & Mental Health*, 13(2), 191–201. <https://doi.org/10.1080/13607860802342227>
- Blumer, H. (1986). *Symbolic interactionism: Perspective and method* (1. paperback print., renewed). Univ. of California Press.
- Borowska-Stefańska, M., Dulebenets, M., Kowalski, M., Sahebgharani, A., Turoboś, F., Wiśniewski, S. y Bednarek, Z. (2024). Analyzing mobility pattern and transport exclusion of older people in łódź province, Poland using statistical and clustering techniques. *Journal of Transport & Health*, 35, 101767. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101767>
- Brevis, H. R. y Corvalán, A. L. (2019). Trazando rutinas: el papel del ferrocarril en las prácticas cotidianas y movilidades interurbanas de habitantes de La Araucanía, Chile. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, e20180034. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.002.AO02>
- Carrión Mena, F. (2001). *Los centros históricos de América Latina y el Caribe*. FLACSO Ecuador. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/44649.pdf>
- Chung, S., Kim, M., Auh, E. Y. Y. y Park, N. S. S. (2021). WHO's Global Age-Friendly Cities Guide: Its implications of a discussion on social exclusion among older adults. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(15). <https://doi.org/10.3390/ijerph18158027>
- Cobbinah, P. B. Finn, B. M. (2024). On pedestrian accessibility: Spatial justice and progressive planning in African cities. *Journal of Planning Literature*. <https://doi.org/https://doi.org/10.1177/088541222412400>
- Coelho, N. (2024). *Psychogeography: A new paradigm*. https://www.academia.edu/12090740/Psychogeography_A_New_Paradigm#:~:text=Abstract,rooted%20in%20Guy%20Debord's%20theories

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2022). Envejecimiento en América Latina y el Caribe (p. 672). CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/48567/3/S2201043_es.pdf
- Consejo Nacional de Población (Conapo) (2012). *Proyecciones de la población de México 2010-2050*. http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Resource/1529/2/images/DocumentoMetodologicoProyecciones2010_2050.pdf
- Consejo Nacional de Población (Conapo) (2004). Envejecimiento de la población de México. Reto del siglo XXI. En *Proyecciones de Población 2000-2030*. [http://www.conapo.gob.mx/Debord, G. \(2000\).](http://www.conapo.gob.mx/Debord, G. (2000).) Introducción a una crítica de la geografía urbana. <https://sindominio.net/ash/presit03.htm>
- Diener, E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin*, 95(3), 542-575. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.95.3.542>
- Franke, T., Sims-Gould, J., Chaudhury, H., Winters, M. y McKay, H. (2020). Re-framing mobility in older adults: An adapted comprehensive conceptual framework. *Qualitative Research in Sport, Exercise and Health*, 12(3), 336-349. <https://doi.org/10.1080/2159676X.2019.1575269>
- Gifford, R., Steg, L. y Reser, J. (2011). Environmental psychology. En *IAAP Handbook of Applied Psychology* (pp. 440-470). <https://doi.org/10.1002/9781444395150.ch18>
- Gyasi, R. M., Asante, F., Hambali, M. G., Odei, J., Jacob, L., Obeng, B., Peprah, P., Asamoah, E., Agyemang-Duah, W., Abass, K., Asiki, G. y Adam, A. M. (2023). Mobility limitations and emotional dysfunction in old age: The moderating effects of physical activity and social ties. *International Journal of Geriatric Psychiatry*, 38(7), e5969. <https://doi.org/10.1002/gps.5969>
- Harvey, D. (2010). *Social justice and the city* (vol. 1). University of Georgia Press. <https://erikafontanez.com/wp-content/uploads/2017/09/david-harvey-social-justice-and-the-city.pdf>
- Huang, D., Wang, J., Fang, H., Wang, X., Zhang, Y. y Cao, S. (2022). Global research trends in the subjective well-being of older adults from 2002 to 2021: A bibliometric analysis. *Frontiers in Psychology*, 13, 972515. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.972515>
- INEGI (2021). *Censo de Población y Vivienda 2020*. <https://censo2020.mx/>
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2023). *Estudio de movilidad de personas adultas mayores*. <https://ideamos.mx/wp-content/uploads/2023/06/Estudio-Movilidad-para-personas-Adultas-Mayores.pdf>
- Kaplan, R. y Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge University Press. [https://www.hs-niederrhein.de/media/2019/03/04/1196348207/%5BRachel_Kaplan,_Stephen_Kaplan%5D_The_Experience_of_\(b-ok.xyz\).pdf](https://www.hs-niederrhein.de/media/2019/03/04/1196348207/%5BRachel_Kaplan,_Stephen_Kaplan%5D_The_Experience_of_(b-ok.xyz).pdf)
- Levasseur, M., Gagnéux, M., Bruneau, J.-F., Vanasse, A., Chabot, É., Beaulac, C. y Bédard, M.-M. (2015). Importance of proximity to resources, social support, transportation and neighborhood security for mobility and social participation in older adults: Results from a scoping study. *BMC Public Health*, 15(1), 503. <https://doi.org/10.1186/s12889-015-1824-0>
- Li, J., Gao, X., Qiu, Y. y Ling, Y. (2022). Aging-friendly cities: Investigating the effects of street usage on the psychological satisfaction of older adults in megacities. *Frontiers in Psychology*, 13, 942301. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.942301>
- Macniven, L., Dickson, A. y Gow, A. J. (2024). The potential of low traffic measures for healthy active ageing. *Urban, Planning and Transport Research*, 12(1). <https://doi.org/10.1080/21650020.2024.2329202>
- Martin, R., Sunley, P., Tyler, P. y Gardiner, B. (2016). Divergent cities in post-industrial Britain. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 9(2), 269-299. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsw005>
- Mesa-Fernández, M., Pérez-Padilla, J., Nunes, C. y Menéndez, S. (2019). Bienestar psicológico en las personas mayores no dependientes y su relación con la autoestima y la autoeficacia. *Ciência & Saúde Coletiva*, 24, 115-124. <https://doi.org/10.1590/1413-81232018241.35302016>
- Mosquera-Sánchez, C. P., Orbes-Bastidas, J. D. y Bohórquez-Cano, F. L. (2022). Comparación de cultura vial entre Colombia y México. <https://repository.uniminuto.edu/server/api/core/bitstreams/14719b7d-19cf-4709-aab3-a214563fbd60/content>
- Organización Mundial de la Salud (2007). *Ciudades y comunidades amigables con los mayores: una guía*. <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241547307>
- Rantanen, T., Eronen, J., Kauppinen, M., Kokko, K., Sanaslahti, S., Kajan, N. y Portegijs, E. (2021). Life-Space mobility and active aging as factors underlying quality of life among older people before and during COVID-19 lockdown in Finland-A longitudinal study. *The Journals of Gerontology. Series A, Biological Sciences and Medical Sciences*, 76(3), e60-e67. <https://doi.org/10.1093/gerona/glaa274>
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C. y Slack, B. (2016). The geography of transport systems. En *The Geography of Transport Systems* (p. 440). <https://doi.org/10.4324/9781315618159>
- Rosso, A. L., Auchincloss, A. H. y Michael, Y. L. (2011). The urban built environment and mobility in older adults: A comprehensive review. *Journal of Aging Research*, 2011, 816106. <https://doi.org/10.4061/2011/816106>
- Sánchez-Rodríguez, M. A., Zacarías-Flores, M., Correa-Muñoz, E. y Mendoza-Núñez, V. M. (2023). Advanced activities of daily living in community-dwelling older adults: A cross-sectional study of the Mexican health and aging study (MHAS 2018). *Healthcare*, 11(14), 2107. <https://doi.org/10.3390/healthcare11142107>
- Satariano, W. A., Guralnik, J. M., Jackson, R. J., Marottoli, R. A., Phelan, E. A. y Prohaska, T. R. (2012). Mobility and aging: New directions for public health action. *American Journal of Public Health*, 102(8), 1508-1515. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2011.300631>
- Sedaghat, Z. (2023). *Evaluation of audit tools for age-friendly active transportation planning in New Brunswick*. <https://unbscholar.lib.unb.ca/handle/1882/37593>
- SGCONAPO (2024). *Conciliación demográfica de 1950 a 2019 y proyecciones de la población de México y de las entidades federativas 2020 a 2070*. gob.mx. <http://www.gob.mx/conapo/acciones-y-programas/conciliacion-demografica-de-1950-a-2019-y-proyecciones-de-la-poblacion-de-mexico-y-de-las-entidades-federativas-2020-a-2070>
- Stern, P. C. (2000). New environmental theories: Toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407-424. <https://doi.org/10.1111/0022-4537.00175>
- Urbanek, A., Acedański, J. y Krawczyk, G. (2023). Depopulation or ageing? Decomposing the aggregate effects of projected demographic changes on urban transport systems. *Journal of Transport Geography*, 111, 103662. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103662>

- Webber, S. C., Porter, M. M. y Menec, V. H. (2010). Mobility in older adults: A comprehensive framework. *The Gerontologist*, 50(4), 443–450. <https://doi.org/10.1093/geront/gnq013>
- Xiong, R., Zhao, H. & Huang, Y. (2024). Spatial heterogeneity in the effects of built environments on walking distance for the elderly living in a mountainous city. *Travel Behaviour and Society*, 34, 100693. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100693>

Recibido: 21 de julio de 2025
Última revisión: 20 de mayo 2026
Aceptado: 12 de junio de 2026

Creative Commons (BY-NC-SA)

