

MOVILIDAD COTIDIANA EN EL BARRIO DE SAN DIEGO

TRABAJO FINAL DE MÁSTER

CURSO 2019/20

MÁSTER UNIVERSITARIO EN INVESTIGACIÓN

ANTROPOLÓGICA Y SUS APLICACIONES.

Alumna: Ana Martínez Garrido.

Tutora: Waltraud Müllauer-Seichter.

Fecha: Septiembre 2020.

Dto. Antropología Social y Cultural. Facultad Filosofía. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

AGREDECIMIENTOS

En primer lugar quiero dar las gracias a todas las personas que me han contado sus experiencias y me han mostrado cómo viven y perciben el barrio de San Diego. Además, su amabilidad y predisposición han hecho del trabajo de campo una experiencia muy grata, sobre todo teniendo en cuenta las difíciles circunstancias en las que este se ha llevado a cabo. En segundo lugar quiero agradecer a mis amigas que han sido oídos, a mis padres por facilitarme contactos y a Ram por su ayuda en todos los sentidos. Por último, tengo que agradecer a Waltraud, mi tutora, su paciencia, sus consejos y sus orientaciones cuando más pérdida estaba. Ningún trabajo es meramente individual, y este no hubiera sido posible sin ninguna de estas personas, así que muchas gracias a todas.

Índice

1. Introducción e hipótesis.....	4
1.1. Motivación y planteamiento del problema.....	5
2. Antropología urbana y movilidad cotidiana.	8
3. Metodología.....	14
3.2. Consideraciones metodológicas.	14
3.1. Técnicas etnográficas:.....	18
• Entrevistas.....	18
• Observación.....	20
• Análisis de documentos	21
• Esbozos de mapas, recorridos imaginarios y paseos urbanos.	21
4. El barrio de San Diego.	23
4.1. Breve aproximación histórica a Puente de Vallecas	23
4.2. Unidad de estudio: el barrio de San Diego.....	27
5. Prácticas de movilidad en el barrio de San Diego.....	31
5.1. Movilidad, territorio y medios de transporte.	31
5.2. Itinerarios personales: estrategias de prácticas cotidianas de movilidad.	43
5.3. Una estructura urbana complicada: Aceras, peatones y coches.	50
5.4. Prácticas de movilidad, lugares estigmatizados y noche.....	60
5.4.1. Lugares estigmatizados.	61
5.4.2. Prácticas de movilidad durante la noche.	70
5.5. Más allá de San Diego. ¿Modelo de movilidad exclusiva?	73
5.5.1. Méndez Álvaro: un nexo imprescindible.	74
5.5.2. Conexión con Moratalaz.	80
5.5.3. Hospital Infanta Leonor.	82
5.5.4. Un problema compartido: conexión interdistrital.....	84
6. Movilidad y Covid-19: algunas reflexiones.....	86
7. Consideraciones finales.	90
Bibliografía.....	92
ANEXO 1.	96

1. Introducción e hipótesis.

Empezar este trabajo señalando que la movilidad es central en el desarrollo de las actividades cotidianas de los habitantes en ciudades como Madrid puede parecer una obviedad, pero conviene enfatizar que diariamente somos muchas las personas que realizamos toda una serie de desplazamientos, enmarcados en un lugar y en un tiempo. Nos desplazamos para coger el metro, para comprar el pan, para quedar con una amiga o para ir trabajar. A veces nos movemos por lugares conocidos y habituales, a veces por calles nuevas con expectación; en ciertos momentos nos desplazamos deprisa pendientes del reloj mientras que en otros debido al cansancio o las ganas de pasear nos movemos más despacio por la trama urbana.

Aunque no nos hayamos parado a pensar en ello no hay duda de que el fenómeno de la movilidad es central en nuestra vida, pues permite a los individuos el acceso a la ciudad, a sus territorios, a las oportunidades de toda índole que esta ofrece, y por supuesto, a los vínculos sociales tan importantes para los colectivos urbanos” (Avellaneda y Lazo: 2011, 49). Como se verá la movilidad cotidiana es un fenómeno muy complejo que sitúa en el centro a las personas. Hay que entenderla como “una experiencia vital, tanto a nivel individual como colectivo [...] resultado de una realidad compleja que involucra variables territoriales y socioeconómicas y en las que la condición individual del viajero y su relación con el espacio de tránsito son relevantes” (Román: 2014, 102).

En este sentido la pretensión de este trabajo es reflexionar sobre las prácticas de movilidad cotidiana llevadas a cabo por distintas personas en su día a día, así como indagar en los obstáculos espaciales y/o sociales que influyen en dichas trayectorias. Concretamente se tratará de estudiar estas prácticas en un barrio periférico del sudeste de Madrid: San Diego (Puente de Vallecas).

1.1. Motivación y planteamiento del problema.

Los motivos que me han llevado a interesarme por las prácticas cotidianas de movilidad en el barrio de San Diego son diversa índole. Por un lado, conviene mencionar que a lo largo del Máster de Antropología, en el que se enmarca este trabajo, los textos relativos a problemáticas características de las sociedades urbanas, al modo en que los individuos y grupos de individuos se adaptan a las ciudades, al modo en que se han ido configurando las ciudades espacial y temporalmente o sobre el uso de los espacios públicos, me han interesado especialmente, pues me conectaban y me hacían reflexionar sobre mi entorno más próximo. Concretamente la relación entre movilidad y exclusión social, me hizo preguntarme por la relación de estos conceptos en mi propio entorno vivencial: Puente de Vallecas. ¿Existe alguna relación entre las políticas de movilidad y el hecho de que Puente de Vallecas sea uno de los distritos más pobres de Madrid?

Por otro lado, también hay una motivación personal de estudiar el propio entorno en el que vivo y que me ha situado en la casilla de salida. Vivencialmente me parecía muy molesto que en mis propios trayectos tuviera que andar 10 minutos y coger dos trasbordos para ir al Hospital Gregorio Marañón, o que para ir a Méndez Álvaro, tuviera que ir a Atocha viendo cómo se deja de lado la estación de Méndez Álvaro para luego deshacer parte del trayecto en dirección sureste.

Así pues, partiendo de mi propia experiencia como habitante del barrio de Puente de Vallecas, de mis conocimientos iniciales sobre la situación del transporte público dentro del barrio de San Diego, donde tengo amigos y conocidos, y de iniciativas, denuncias y reivindicaciones que me llegaban a través de comentarios, periódicos y por redes sociales como esta noticia publicada por el periódico local Vallecas Va, que denuncia los problemas relativos al transporte público (ya sea metro, autobús o tren de cercanías) sufridos por los habitantes de todo Vallecas¹, o esta otra noticia publicada por El País a principios de años que pone sobre la mesa la necesidad de una nueva estación de tren en el barrio de San Diego², me planteé la siguiente hipótesis como punto de partida: Si bien la comunicación de San Diego con el centro de Madrid puede considerarse buena y eficiente en cuanto a tiempos, medios de transporte públicos disponibles y experiencias

¹ <https://vallecas.com/la-degradacion-del-transporte-publico-casualidad/>

² https://elpais.com/ccaa/2020/01/18/madrid/1579372392_803562.html

de viaje, la comunicación con otras zonas de Puente de Vallecas y con distritos adyacentes es deficiente, lo cual repercute negativamente en la calidad de vida de las personas.

En esta hipótesis hay dos ideas subyacentes. En primer lugar se hace referencia a la comunicación, a la conexión entre dos puntos, y se está aludiendo a la idea de un destino al que dirigirse. Esta necesidad de desplazamiento responde a la dispersión de actividades a lo largo de la trama urbana, pues como dicen Avellaneda y Lazo “si bien antes las funciones vitales de una ciudad se encontraban concentradas en un espacio relativamente próximo, hoy se dispersan dentro de una trama urbana extensa y compleja” (2011: 54). En este sentido es fundamental preguntarse tanto por las necesidades y peculiaridades subjetivas que tiene cada individuo a la hora de moverse por la ciudad como por los bienes, servicios y actividades ofertadas en un territorio que hace que el desplazamiento sea necesario: ¿Por qué las personas tienen necesidad de realizar estos desplazamientos? ¿Cómo lo hacen? ¿A dónde se desplazan? ¿Cómo valoran y experimentan el trayecto? ¿Cómo repercute esto en su calidad de vida? En segundo lugar subyace la idea de que “la necesidad de movilidad característica de las ciudades se resuelven por medio del transporte” (Bielich: 2009, 13). Cebollada y Avellaneda, al estudiar la relación entre movilidad y exclusión social, consideran al sistema de transporte como el “instrumento de acceso al conjunto de bienes y servicios que permiten al ciudadano realizar sus actividades habituales y el desarrollo de su vida cotidiana” (2008: 4). Estos autores aluden a tres variables condicionantes del uso de los medios de transporte que hay que tener en cuenta para estudiar las prácticas de movilidad: la cobertura territorial, la amplitud horaria y el coste de utilización. ¿Cómo usan los habitantes de San Diego el transporte público? ¿En qué circunstancias y con qué finalidad? ¿Es suficiente la cobertura de transporte público que existe en el territorio de San Diego para satisfacer sus necesidades? ¿Cómo puede influir el precio o la frecuencia del transporte en las prácticas de movilidad?

Ahora bien, tras la lectura de bibliografía y las primeras entrevistas con los agentes sociales estudiados, se planteaba la necesidad de complementar el desarrollo de esta hipótesis con un análisis del espacio urbano (física y socialmente) y del espacio vivencial más próximo al lugar de residencia de los sujetos, al punto de partida de sus trayectorias cotidianas, pues como dicen Avellaneda y Lazo siguiendo a autores como Jouffe y Campos, Le Breton y Lindón “no es suficiente pensar una movilidad alejada de

lo local”(2011: 13). Vega-Centeno define estos espacios locales como espacios de forma limitada en los que “los diferentes equipamientos e interacciones sociales que se establecen en un colectivo humano se encuentren próximos físicamente [...] según una escala de tipo peatonal” (2003: 23). En este sentido conviene resaltar el papel del peatón porque como dice Gehl, en su intento de hacer que las ciudades sean más humanas:

“Caminar es el punto de partida de todo. El hombre fue creado para caminar, y todos los sucesos de la vida nos ocurren mientras circulamos entre nuestros semejantes. La vida, en toda su diversidad y esplendor, se muestra ante nosotros cuando estamos a pie” (2014: 19).

Es decir, que cualquier estudio de la movilidad que pretenda ser meramente holístico, no puede centrarse exclusivamente en los medios de transporte.

Con lo que en el trabajo se pueden distinguir dos ejes teóricos fundamentales, difíciles de separar en la práctica: por un lado, la vinculación entre prácticas cotidianas de movilidad, uso del transporte público y el acceso a la ciudad, donde se tratará de responder a preguntas como: ¿Predominan prácticas de movilidad exclusivas o inclusivas? ¿En qué medida el sistema de transporte garantiza el acceso a los servicios y bienes? Y por otro, la relación entre prácticas de movilidad y espacio urbano, entendido tanto en términos de territorialidad, de proximidad, como de urbanidad y transitoriedad. ¿En qué medida la percepción del entorno urbano influye en la movilidad? ¿Qué fricciones a la movilidad podemos encontrarnos en la trama urbana?

Por último, es fundamental tener en cuenta, que estas preguntas a las que se tratará de dar respuesta con la aportación empírica obtenida durante el trabajo de campo, giran en torno a la noción de práctica de movilidad, que es definida por el geógrafo Tim Cresswell como el aspecto de la movilidad que hace referencia tanto al sentido cotidiano de prácticas particulares como al sentido más teórico de lo social tal como personificado, expresado y habitado: “la movilidad humana es movilidad practicada, que se realiza y experimenta a través del cuerpo” (2010b: 20)^{3 4}.

³ La movilidad tiene tres dimensiones: el movimiento físico, la representación del movimiento y las prácticas de movilidad. Estos aspectos no pueden desligarse y son constituyentes de cualquier política de movilidad (Cresswell, 2010b).

⁴ El idioma original de la cita es el inglés. La traducción es propia.

2. Antropología urbana y movilidad cotidiana.

El marco teórico de referencia de este trabajo es la antropología urbana. Los orígenes de esta disciplina antropológica se encuentran en la denominada Escuela de Chicago durante la segunda década del siglo XX. Sus integrantes no fueron los primeros en estudiar la ciudad y sus modos de vida pero sí que fueron los primeros en aplicar las técnicas etnográficas al estudio de la ciudad y de la vida de sus habitantes. (Monge, 2007: 19; Delgado: 1999, 28). Estos autores⁵ centran sus trabajos “en el Chicago de la época, entendida como ciudad paradigmática de las nuevas formas de vida urbana en núcleos de acelerado crecimiento al conjunto de estos” (Hombono: 2000, 16). Esta nueva forma de vida es caracterizada en 1938 por Louis Wirth, uno de los integrantes más destacados de la Escuela de Chicago, en su reconocido texto *El urbanismo como modo de vida* como un modo de relacionarse y organizar la vida social determinado por un aumento del tamaño de la población, por una alta densidad y por la heterogeneidad individual, lo cual implica unas relaciones sociales basadas en la superficialidad, el anonimato y la transitoriedad, en las que tiende a predominar la individualidad frente a los vínculos fuertes de la comunidad. Para Wirth la forma de vida urbana “solo puede originarse bajo las circunstancias que se encuentran en la ciudad misma”. (Hannerz: 1993, 31). En este sentido la Escuela de Chicago plantea la preocupación por el orden moral de la vida social en las ciudades, que son analizadas desde la perspectiva de la ecología humana, según en las ciudades existían ciertas “áreas naturales” en función del tipo de actividad desempeñada y de los grupos de personas que se concentraban en cada territorio.

A estos primeros trabajos fundacionales de la antropología urbana, hay que añadir los trabajos realizados por la Escuela de Manchester, en el contexto del colonialismo británico en el área minera de Zambia sobre “destrribalización en el contexto de la ciudad, el asociacionismo urbano, la condición obrera, la dominación colonial o la explotación económica” (Homobono: 2000, 18). Estos antropólogos no se plantean estudiar la ciudad como un todo sistémico y organizado en “áreas naturales”, sino por el

⁵ Entre los miembro más destacados y citados de la Escuela de Chicago destacan Robert E. Park, Louis Wirth y Ernest W, Burgess.

contrario, se proponen estudiar fenómenos urbanos desde un análisis situacional (Monge: 2007, 22).

Ambas escuelas se centran en el estudio de comunidades urbanas cerradas en la ciudad, en un lugar delimitado y sus trabajos se suelen situar en marco de lo que se ha denominado antropología *en* la ciudad, que en oposición a la antropología *de* la ciudad, se caracteriza por el traslado de técnicas y temas tradicionales de la investigación antropología en un contexto urbanos, estudiando enclaves urbanos como si fueran comunidades cerradas. En cambio, para la antropología de la ciudad, ésta no es el mero escenario en el que los seres humanos despliegan sus actividades sociales, si no que requiere tomarla como objeto de estudio en sí mismo como “realidad social y espacial. Se estudia el urbanismo y no los problemas urbanos sectoriales” (Homobono: 2000, 21).

En este sentido la antropología de la ciudad se aproxima levemente a la conceptualización de la antropología urbana predominante de los últimos años del siglo XX y principios del XXI, pues toma lo urbano como foco de interés y no las formas de vida parciales localizada en áreas de la ciudad. Sin embargo, si nos tomamos en serio los análisis sobre la sociedad contemporánea "hiperconectada" e "hiperglobalizada", la identificación entre ciudad y modo de vida urbano pierde sentido.⁶ Según Delgado “la ciudad es una composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí” mientras que lo urbano es “un estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales, deslocalizadas y precarias” (1999: 23). Lo urbano hace referencia a la transitoriedad y espontaneidad de las relaciones con los otros desplegadas en un espacio público, en un espacio que por definición no pertenece a nadie, que no tiene un significado concreto, sino que son las personas las que en su hacer cotidiano le dotan de sentido (De Certeau, 2008).

Así siguiendo a Delgado la antropología urbana hay que entenderla como una “antropología de lo que define la urbanidad como forma de vida” que “se asimilaría en gran medida con una antropología a de los espacios públicos, es decir de esas

⁶ Algunos conceptos que definen la sociedad contemporánea pueden ser: sobremodernidad esgrimido por Marc Augé (1992), modernidad líquida de Zygmunt Bauman (2003), o era de la información de Manuel Castells (2000).

superficies en que se producen deslizamientos de los que resultan infinidad de entrecruzamientos y bifurcaciones” (1999: 26). Sus protagonistas no son comunidades cerradas y homogéneas localizadas en un territorio bien delimitado, sino actores que se mueven simultáneamente en una diversidad de espacios y cuyas redes sociales no están ancladas en un mismo terreno. En relación con esto hay que mencionar que Marc Augé, partiendo de la obra de De Certeau, define los no-lugares, en tanto que producidos por la sobremodernidad, como “un espacio que no puede definirse como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico” (2017: 83). Su principal característica es ser un lugar de tránsito, de paso, sobre el que no hay nada escrito de antemano.

Asimismo este cuestionamiento del territorio localizado, de la noción de lugar como ámbito identitario y significativo de una comunidad concreta, que marca distancia con los primeros estudios urbanos, tiene relación con las aportaciones de Manuel Castells sobre los espacios de flujos característicos de la actual era de la información en la que estamos inmersos a nivel global. Este espacio, en oposición al espacio local o de lugar, está constituido por una red de nodos, que serían definidos como espacios de encuentro e interconexión (Bielich: 2009,10; Vega-Centeno: 2000, 39).

En esta encrucijada teórica, en la que la noción de lugar pierde sentido y las formas de vida y relación social no pueden limitarse a un lugar cerrado y delimitado es donde entra en juego el concepto de movilidad cotidiana. Al plantear el problema a estudiar, ya se ha mencionado que la necesidad de movilidad, se debe a la dispersión y deslocalización de actividades y funciones vitales a lo largo de extensa trama urbana:

El desarrollo de las actividades propias (trabajar, satisfacer necesidades de compras, obtener servicios personales o profesionales, realizar actividades culturales o de recreo...) origina una necesidad de conexión entre los diferentes elementos dispersos en el territorio: lugar de residencia, lugar de trabajo, centro educativo, comercial, de ocio, etc. Esta necesidad de conexión, imprescindible para el funcionamiento de la sociedad es lo que genera la movilidad. Así, la movilidad es la actividad que hace posible el desarrollo de las funciones sociales en cuanto que conecta los diferentes espacios donde se desarrollan estas funciones o actividades (Miralles, Avellaneda y Cebollada: 2003, 98).

La movilidad es un aspecto central en el modo de vida urbano, de hecho Remy y Voyé definen la urbanización como un “proceso consistente en integrar crecientemente la

movilidad espacial en la vida cotidiana hasta un punto en que esta queda vertebrada por aquella” (citado en Delgado: 1999, 23). Es decir, que la vida cotidiana se estructura en función de la movilidad. Históricamente los inicios de este proceso de urbanización se ubican en las transformaciones de las ciudades a partir del siglo XIX en el contexto de un fuerte proceso de industrialización capitalista, marcado por una especialización de la división del trabajo y por avances técnicos en materia de transporte y comunicación. (Vega-Centeno: 2003, 21-28). El París de Hausmann es el gran ejemplo citado de ciudad moderna organizada para privilegiar la circulación de bienes y personas otorgando a la red vial un protagonismo sin precedentes en la historia de las ciudades. En la misma línea en el siglo XX la construcción de vías para la circulación de automóviles a gran velocidad marcó la estructura urbana de las ciudades. En relación a esto es importante subrayar que movilidad y ciudad se determinan mutuamente, (Gehl, 2014; Bielich, 2009). Según Avellaneda “La distribución del territorio condiciona la necesidad de movilidad, pero también la movilidad va influenciando en el modo en que la ciudad está organizada” (citado en Bielich: 2009, 11). Así pues, en cierto modo podemos decir que nos encontramos con que la movilidad es una especie de concepto bisagra entre la forma de vida urbana, alejada de la noción de lugar, y un territorio, vinculado a la noción de lugares.

Por otro lado, hay que decir que existe cierta tendencia a relacionar la movilidad con los medios de transporte, pues como ya se ha mencionado son el instrumento que nos permite acceder a bienes y servicios alejados de nuestro entorno de proximidad, es el modo que tenemos de llegar a los lugares o nodos dispersos por la ciudad inaccesibles caminando. Ahora bien, como reflejan Avellaneda y Lazo, en un estudio comparativo de dos barrios en Lima y Santiago de Chile, es fundamental no reducir la movilidad cotidiana a la circulación y tráfico de vehículos, sino abordarla desde las implicaciones sociales que tiene para los habitantes y poner el foco en “las necesidades diferenciadas de una multitud de sujetos de movilidad” (2011: 48), ya que la movilidad juega un rol esencial en la integración (o no) de los individuos de las zonas periféricas, con altos niveles de pobreza, en tanto que condición de posibilidad de su actividad laboral y formativa, del mantenimiento de vínculos personales, y del desarrollo de otras muchas actividades.

El objeto de la movilidad no son los medios de transporte, ni los vehículos, ni las vías de circulación: son las personas, los seres humanos. Desde esta perspectiva, la

antropología, en tanto que ciencia que estudia a los seres humanos desde una perspectiva holística a la par que concreta, es una disciplina especialmente apropiada para el estudio de la movilidad. Las diversidades de prácticas de movilidad desplegadas por los distintos seres humanos que se mueven por la trama urbana tienen una dimensión social. Por eso Avellaneda y Lazo afirman que:

La movilidad debe percibirse como algo más que un mero desplazamiento; la movilidad debe comprenderse como un importante capital social en tanto que permite el acceso de los individuos a una red de relaciones, conocimientos y territorios distintos imprescindibles para el desarrollo de la vida cotidiana. (2011: 55).

Esta concepción de la movilidad está estrechamente relacionada con la noción ya mencionada de espacio público. En el marco teórico de un estudio detallado y completo sobre la importancia que tiene el espacio público en el desarrollo de la ciudadanía Jordi Borja y Muxí considera que el derecho a la movilidad y a la accesibilidad es esencial, y esto pasa por la posibilidad de que los espacios públicos sean apropiados, usados y resignificados por “diferentes colectivos sociales y culturales, de género y de edad” (2003: 19). El espacio público, entre los que se pueden incluir elementos tan característicos de las ciudades como plazas, calles, parques o estaciones de tren, es el ámbito donde se realiza la síntesis entre lugares y flujos, es el lugar de la cohesión social y los intercambios, propiciados por la heterogeneidad propia de las formas de vida urbana.

De modo que, por un lado, tenemos que la mayoría de desplazamientos pasan por el espacio público y por otro lado tenemos que cualquier habitante de la ciudad tiene que tener acceso a los equipamientos y espacios públicos de la misma. Puesto que la movilidad supone “información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades” (Borja y Muxí: 2003, 28) es considerada un derecho urbano y por lo tanto universal y necesario, si lo que se quiere es una ciudad democrática e inclusiva. Así pues, la movilidad no solo garantiza el derecho a la ciudad en cuanto al acceso a los bienes, servicios y equipamientos que esta ofrece, sino también

en términos políticos.⁷ Hay que remarcar que para Delgado (1999) la antropología urbana es una antropología de los espacios públicos y por ende de la movilidad.

Vega-Centeno, Dextre y Escorza en su estudio sobre la relación entre segregación espacial, transporte y desigualdad social en la ciudad de Lima también explicitan la relevancia de los espacios públicos en los estudios sobre movilidad:

Usualmente, la movilidad cotidiana es entendida como un problema de transporte, con énfasis en las características que tiene la actual oferta de transporte de uso público. Y si bien el transporte forma parte del problema, este enfoque resulta insuficiente en la medida en que no incide en la forma como se organiza la ciudad y, por ende, en el modo como se establecen las necesidades de desplazamiento de la población. [...] Por otra parte, no se debe perder de vista que la movilidad se resuelve en los espacios públicos de la ciudad, lo que supone desplazarse compartiendo dichos espacios con el conjunto de habitantes de la urbe (2011: 289-290).

Así pues, al igual que la movilidad no se puede comprender sin la dimensión humana de la misma, pues en la gente donde los desplazamientos y tránsitos cotidianos adquieren sentido, tampoco puede abordarse sin tener en cuenta el espacio urbano, los espacios públicos y los lugares por los que transitan los ciudadanos, a los que se dirigen, dónde se paran y dónde se relacionan con los demás. Así Borja y Muxí señalan que:

Movilidad y accesibilidad no dependen únicamente de sistemas de transporte adecuados a las demandas heterogéneas, aunque se trate de una condición sine qua non. También dependen de la diversidad y de la distribución de centralidades, de la calidad urbana y de las ofertas de servicios de las zonas menos atractivas (2003: 61).

Por otro lado, es interesante resaltar la importancia del tiempo en las prácticas de movilidad. El control y la gestión del tiempo es un tema central de la modernidad (Román: 2014; Vega-Centeno: 2003). De hecho, como dice Vega-Centeno “en la vida cotidiana moderna, la importancia del encuentro se va separando cada vez más del lugar en términos espaciales” (2003: 32). Los criterios de distancia son comprendidos ahora

⁷ Lefebvre (1978) habla del derecho a la ciudad en estos términos políticos.

bajo patrones temporales, es decir, que calculamos las distancias en función del tiempo que tardamos en recorrerlas.

Dentro de los elementos propuestos por Tim Cresswell (2010b) para estudiar las políticas de movilidad⁸ hay dos que están especialmente relacionados a la noción del tiempo: la velocidad y el ritmo. La velocidad es un recurso muy valioso y está en el centro de las jerarquías de movilidad, pues mientras que en muchas ocasiones poder llegar a un sitio rápidamente es sinónimo de exclusividad en otras tener que ir rápido puede ser una imposición. Por su parte el ritmo al que se mueve una cosa o persona está compuesto por un conjunto de momentos repetidos de movimientos y pausas, los horarios presentes en muchas de nuestras acciones cotidianas son un ejemplo de ello. Asimismo, los estudios centrados en el transporte público y sus implicaciones sociales también consideran la variable temporal. Los trabajos de Vega-Centeno, et al, (2011), Román (2014) o Miralles et al (2003) son una muestra de ello.

Por último, hay que mencionar que es a principios del siglo XXI, con la emergencia de un nuevo paradigma de la movilidad cuando desde una perspectiva interdisciplinar, que engloba disciplinas como la antropología, la geografía, la filosofía o la sociología se ha abordado la movilidad como objeto de estudio en sí y se ha puesto el foco en el hecho mismo de moverse (Cresswell: 2010a).

3. Metodología.

3.2. Consideraciones metodológicas.

Antes de concretar las técnicas etnográficas llevadas a cabo para la realización de este trabajo, conviene señalar ciertas consideraciones metodológicas:

⁸ Según este autor cualquier forma de movilidad (abordada desde sus tres dimensiones: movimiento físico, representación del movimiento y practica experimentada del mismo) es política, puesto que influyen en las relaciones de poder. Así, para analizar cualquier política y jerarquía de movilidad propone seis elementos: el motivo, la velocidad, el ritmo, las rutas, la experiencia y las fricciones. (Cresswell: 2010b).

En primer lugar hay que mencionar un problema metodológico que ha salido a la luz con la lectura de bibliografía y con el desarrollo del propio trabajo de campo. Como se ha mencionado en el punto anterior desde la antropología urbana se ha puesto en cuestión la propia noción de lugar para comprender los fenómenos urbanos. De hecho como pone de relieve el trabajo de Imilan, Jirón e Iturra si se quiere comprender el rol de la movilidad en las sociedades y culturas contemporánea hay que centrarse en la experiencia de movilidad en sí, hay que “desvelar lo que sucede en el trayecto, en la práctica misma de construir lugares mientras la gente se mueve” (2015: 93). Así, quedan en un segundo plano los lugares conectados por el desplazamiento y el entorno más inmediato y vivencial pues nuestras formas de relacionarnos, movernos y desenvolvernos en el día a día nos llevan mucho más allá.

De modo que estas reflexiones obligan a preguntarse por el sentido de plantear este trabajo como el estudio de la movilidad en un territorio delimitado, el barrio administrativo de San Diego. ¿Tiene sentido estudiar la movilidad tomando como referencia un lugar concreto? ¿Existe cierta contradicción entre el objeto de estudio (la movilidad) y la decisión de focalizarlo en un barrio concreto?

Ahora bien, si nos tomamos en serio las reflexiones de Cebollada y Avellaneda sobre las implicaciones entre territorio, medios de transporte y exclusión social, la dimensión territorial es fundamental, pues como bien dicen “las características de cada área pueden permitir o, al revés, dificultar la accesibilidad a bienes y servicios” (2008: 6). Asimismo Vega-Centeno afirma que si bien “el correlato espacial se ha vuelto difuso [...] no podemos hacer total abstracción. El territorio o la dimensión de lo local no ha desaparecido” (2003: 46). Aunque nos movamos por todo el espacio nodal de la ciudad, el anclaje a un lugar al que retornamos constantemente, que actúa como punto de referencia, y en el que seguimos realizando gran parte de nuestras actividades, no es despreciable. Desde esta perspectiva no hay que centrarse exclusivamente en las trayectorias cotidianas de los ciudadanos sino también en los espacios en los que estas trayectorias se concretan, en la estructura urbana de los lugares y no lugares transitados y en las características territoriales. Así pues, estudiar la movilidad tomando de referencia un barrio concreto y delimitado (administrativamente) como San Diego sí tiene sentido. A esto respecto, para compaginar ambas dimensiones de la movilidad se ha tratado de incidir tanto sobre los trayectos a otras zonas y barrio de Madrid, como sobre los trayectos dentro de los límites de San Diego, tratando de atender a los detalles.

En segundo lugar hay que señalar mi implicación personal en el campo, el hecho de que formo parte de la unidad de estudio, pues vivo muy cerca de San Diego, me muevo por sus calles y uso los mismo medios de transporte que sus habitantes; y por tanto se corre el riesgo de dar por “naturales” ciertas prácticas de movilidad y por ende, de no llegarlas a comprender desde una perspectiva antropológica, pues como dicen Velasco y Díaz de Rada “la etnografía es imposible sin extrañamiento” (2009:155). Cuando formas parte de la realidad humana que se pretende estudiar, cuando estás familiarizado con sus códigos y ritmos es más difícil distanciarse de prejuicios y hay que esforzarse por comprender la realidad social, las prácticas de los distintos agentes sociales desde la distancia desde esta distancia. Ante esta situación es fundamental adoptar el extrañamiento como actitud y “tener conciencia de estar investigando y no solo viviendo la cultura” (Velasco y Díaz de Rada: 2009,109).

Sin embargo, el haber optado por una unidad de análisis en la que ya estaba inversa, ha tenido ciertas ventajas a nivel práctico en el desarrollo del trabajo de campo. Aparte de estar físicamente cerca de mi lugar de residencia y de trabajo, que se valoró como necesario para poder compaginar la realización de este trabajo con los asuntos personales, me permitió partir de cierta posición de confianza con parte de los agentes sociales, confianza que a posteriori he considerado clave, pues con el decreto del estado de alarma debido a la pandemia del Covid-19, sin esa confianza y conocimiento previo habría tenido muchas más dificultades para contactar con los distintos actores sociales del campo.

En tercer lugar, en tanto que este trabajo se sitúa en el marco de la antropología urbana es necesario mencionar algunas de las peculiaridades de la etnografía urbana. Como explican Cruces y Díaz de Rada esa posición de “forastero-investigador” que llega a un lugar nuevo y desconocido a estudiar todo el universo cultural de los seres humanos que ahí viven no tiene cabida y tiene que ser redefinida, tratando de adaptarse al molde de las instituciones y al propio contexto urbano, en el que todos somos forasteros. Así, según dicen estos autores la anomalía de la etnografía urbana es su “carácter imprevisto e indefinido de la posición social del etnógrafo” (1991: 105). En este sentido mi implicación previa en el campo me ha permitido adoptar distintos roles relativamente definidos (“como vecina”, “como hija de” o “como amiga de”).

Por otro lado, siguiendo Mairal hay que mencionar que el anonimato en el espacio urbano es un buen lugar desde el que analizar la sociedad urbana, y las formas de habitar que despliegan los ciudadanos: “el antropólogo en el espacio público de la ciudad puede disfrutar del anonimato y explotarlo en su propio beneficio ya que la capacidad de observación que puede desplegar es muy intensa” (2000:182).

Y en cuarto y último lugar es imprescindible remarcar que este trabajo de investigación se ha visto afectado directamente por el Covid-19 y todas las medidas adoptadas por las autoridades para controlar la pandemia. Desde este punto de vista es inevitable reflexionar sobre el papel del contexto concreto de la investigación, sobre la imposibilidad de separar las técnicas etnográficas de la realidad concreta a estudiar y de la necesidad de adaptar estas técnicas constantemente. En este sentido tanto el planteamiento previo de la investigación como el desarrollo de la misma no se pueden entender de manera cerrada y estricta, sino que es flexible. Cuando estudias una realidad dinámica no puede haber una planificación cerrada, pues toda etnografía se da en un contexto concreto, en un tiempo y un espacio que no es homogéneo sino que está cargado de significaciones, códigos y convicciones.

Así en el caso concreto de este trabajo, no sólo hubo que adaptar todas las técnicas etnográficas, sino que hubo que replantearse la estrategia metodológica general y el modo de abordar el propio objeto de estudio. ¿Cómo estudiar la movilidad sin poder salir de casa? ¿Cómo contactar con los actores sociales de campo? ¿Cómo acercarme a su percepción del entorno?

Así por ejemplo, la posibilidad de contactar con sujetos del campo de manera virtual, no presencial, ha sido posible gracias a contactos personales previos al inicio y planteamiento del trabajo, es decir, al hecho subrayado de mi implicación personal con la unidad de estudio.

Asimismo el cronograma de este trabajo ha estado determinado por las distintas fases del estado de alarma y por tanto la improvisación, en lo que se refiere a la adaptación de técnicas etnográficas, ha sido la actitud constante. Así, según iban estableciéndose nuevos criterios para pasar de fase y levantándose restricciones de movilidad, iba adaptando las distintas técnicas, así el primer paseo urbano lo hice con una informante en el contexto epidemiológico de fase 0, lo que implicaba restricciones horarias y limitaciones en los contactos, mientras que el último lo realicé una vez finalizado el

estado de alarma. Del mismo empecé haciendo entrevistas personales por Internet y teléfono y acabé haciéndolas en lugares concretos y cerrados, en contacto con la otra persona.

El cronograma según el cual se ha desarrollado el trabajo es el siguiente:

- Septiembre-Enero: lectura de bibliografía sobre Vallecas y sobre movilidad con intención de concretar el objeto de estudio.
- Enero-Febrero: lectura de bibliografía ya concretado el objeto de estudio y planteamiento de estrategia metodológica.
- Marzo-Junio: realización del trabajo de campo (observaciones, entrevistas y paseos urbanos) coincidiendo con los meses de confinamiento y restricciones a la movilidad.
- Julio-Agosto: análisis, interpretación, lecturas y relecturas y redacción.

3.1. Técnicas etnográficas:

Para el desarrollo del trabajo de campo, entendido como la “fase primordial de la investigación etnográfica [...] dedicado a la recopilación y registro de datos” (Velasco y Díaz de Rada: 2009, 17) he empleado tanto las técnicas etnográficas clásicas de la antropología como la entrevista, la observación y el análisis de documentos producidos por los agentes del campo como, técnicas propias de la geografía, como los paseos urbanos y los mapas mentales, partiendo de la propuesta de Müllauer-Seichter (2003). La finalidad del conjunto de las técnicas empleadas es obtener datos empíricos para tratar de comprender las prácticas cotidianas de movilidad en el barrio de San Diego y de dar respuesta a las preguntas iniciales que orientan esta investigación.

- **Entrevistas.**

La entrevista es una técnica central en investigación social cualitativa, y junto con la observación participante es uno de las técnicas centrales de cualquier investigación etnográfica. Según de Díaz de Rada “una entrevista es básicamente una situación intencionalmente producida por el etnógrafo para obtener discurso verbal” (2011:84).

He realizado entrevistas en profundidad a once personas, tratando de conseguir una muestra heterogénea en cuanto a edades, género, nacionalidades y estilos de vida.⁹ Como criterio común a todas se ha valorado que tengan conocimiento del barrio de San Diego; en este sentido todas las personas entrevistadas llevan viviendo más de 15 años en el barrio, a excepción de Marta que solo lleva 3 años y de Mariano, que sin embargo lleva vinculado al barrio 50 años. En relación al lugar de residencia se ha tratado de contactar con personas que vivan en distintas áreas de San Diego. Ahora bien, debido a las medidas contra el Covid-19 la elección de casos a entrevistar ha estado muy limitada a las posibilidades materiales (requisitos técnicos) y a las posibilidades de contactar (conocimiento a través de otras personas) que exigían las diferentes fases de la pandemia. Así por ejemplo, han predominado los contactos con personas que tenían acceso a internet y manejo de tecnologías, mientras que las entrevistas a personas mayores sólo han podido realizarse tras el fin del estado de alarma. Las entrevistas han sido grabadas con el consentimiento de los informantes.

Por otro lado, hay que mencionar que no se ha entrevistado a ningún miembro de instituciones, aunque sí que estaba previsto en un primer momento, antes de tener que readaptar las estrategias metodológicas a las nuevas circunstancias propiciadas por el estado de alarma.

La entrevista estaba planeada en dos sesiones. Los objetivos de la primera entrevista eran “romper el hielo”, creando en la medida de lo posible un clima de confianza, y pedir y explicar la realización del esbozo de mapa. Y en, en la segunda entrevista, en base a la información obtenida de la primera el objetivo es ahondar en las estrategias de movilidad de los agentes sociales, teniendo como referentes los elementos de movilidad propuestos por Cresswell (2010b): motivo, velocidad, ritmo, ruta, experiencia y fricción. Asimismo en esta segunda entrevista, ante la imposibilidad de realizar la excursión urbana se dedicaba una parte a la descripción de rutas imaginarias.

La mayoría de las entrevistas se han realizado por Skype o Zoom. Cuando se fueron levantando restricciones las entrevistas eran personales y se hicieron en una sola sesión. Este fue el caso de Xu, la entrevista fue en su bar, y de Paca y Paquita, que fueron entrevistadas conjuntamente en el local de la Asociación de Vecinos de Puente de Vallecas-San Diego.

⁹ En el Anexo 1 hay una enumeración de los informantes más detallada.

El confinamiento derivado del Covid-19 y las necesidades y conocimientos informáticos han sido determinantes tanto para la elección de personas a entrevistas como para el modo en que se desarrollaba la propia entrevista.

- **Observación.**

La observación es junto con la entrevista, una técnica básica e imprescindible de cualquier investigación etnográfica, y de forma general puede definirse como la acción de “convertir en objeto de nuestros sentidos un conjunto de comportamientos humanos que se producen en un dominio de acción concreto, en una situación social concreta o un conjunto concreto de situaciones sociales” (Díaz de Rada: 2011,16). Puesto que observar exige la presencia del investigador en el campo se habla de observación participante.

A esto hay que añadir la peculiaridad ya mencionada en el marco de la antropología urbana, según la cual, debido al anonimato, la observación puede pasar desapercibida de tal modo que tu presencia como investigador no sea determinante de las reacciones de los comportamientos de las personas observadas. En este sentido Delgado identifica la observación participante como la acción de

“mantenerse vacante y disponible, sin fijar la atención en un objeto preciso sino dejándola “flotar” para que las informaciones penetren sin filtro, hasta que hagan su aparición puntos de referencia, convergencias, disyunciones significativas, elocuencias..., de las que el análisis antropológico pueda proceder luego a descubrir leyes subyacentes” (1999: 49).

Las situaciones sociales en las que se han realizado observaciones han sido:

- Las reuniones de la mesa T.E.M.A (Transición Ecológica, Movilidad y Agenda Urbana) del Foro Local de Puente de Vallecas. Ha habido dos, una principios de marzo y otra a mediados de junio.
- Las excursiones urbanas realizadas junto con Marta, Gilbert y Paquita, por diferentes calles del barrio de San Diego.
- Las entrevistas presenciales con Xu, Jorge, Paca y Paquita, donde he podido aproximarme al modo en que estas personas se desenvuelven en sus lugares de referencia así como las interrelaciones sociales del mismo

- Paseos por todo el barrio y estancias en espacios públicos como el parque Amós Acero, intentando poner en práctica la observación flotante descrita por Delgado, y aprovechando para fotografiar aspectos que me llamaban la atención.
- Otras situaciones que no estaban previstas ni planteadas pero que me han suscitado una actitud teórica momentánea y espontánea. (quedadas con amigas en algún bar, manifestación por los servicios públicos, realización de recados o breves conversaciones en mi lugar de trabajo). Estas situaciones están completamente relacionadas con mi presencia en el campo.

- **Análisis de documentos.**

El análisis de documentos elaborados por los actores sociales del campo constituye otra pata más del trabajo etnográfico, y hay que analizarlos en tanto que productos de estos actores, pues están producidos con unas intenciones y convicciones subyacentes.

Los documentos que se han tratado de analizar y relacionar con el resto de los datos empíricos son los siguientes:

- *Prediagnóstico. Puente de Vallecas.* Se trata de un documento elaborado por Paisaje Transversal y Todo x la Praxis en colaboración con actores individuales y colectivos del barrio durante el año 2015.
- Toda una serie de documentos elaborados por la mesa T.E.M.A., que van desde actas de asambleas hasta propuestas de actuación.
- *Informe Justificativo de la nueva estación de tren San Diego-Monte Igueldo.* Elaborado por un conjunto de vecinos y vecinas de San Diego.
- *San Diego Accede.* Un documento técnico elaborado por el Ayuntamiento de Madrid para diagnosticar los problemas de accesibilidad del barrio.

- **Esbozos de mapas, recorridos imaginarios y paseos urbanos.**

Siguiendo a Müllauer-Seichter (2003) se ha optado por recurrir a técnicas de la geografía de la percepción como los esbozos de mapas o mapas mentales, los recorridos imaginario y los paseos urbanos que tienen como objetivo común “extraer información acerca de la imagen que de un entorno tiene los individuos de cara estudiar las relaciones de esa imagen con el comportamiento desarrollado en ese entorno” (Escobar:

1992, 47). Con lo que pueden ser especialmente apropiadas para analizar la relación del comportamiento de las personas con el espacio urbano. Su fundamento teórico es proporcionado por el arquitecto Kevin Lynch que incide en que “hay que considerar la ciudad como algo que perciben sus habitantes” (2015:14). Asimismo para este autor las imágenes que los individuos tenemos de la ciudad, “las imágenes ambientales”, “son el resultado de un proceso bidireccional entre el observador y su entorno” (2015:16).

Así pues, la fuerza de los esbozos de mapas reside en reflejar esta interacción entre espacio y sujeto. Según Escobar realizar un esbozo de mapa consiste en “dibujar libremente un espacio concreto, incluyendo en él todos los elementos que espontáneamente acudan a nuestra mente” (1992: 49). A este respecto hay que señalar dos aspectos que han podido influir en el desarrollo de la práctica. La primera dificultad surgía al pedir dibujar un espacio concreto, pues como ya se ha dicho no es fácil establecer límites concretos a una zona, ahora bien este problema precisamente lo que reveló fue que los límites del barrio no coincidían ni unos con otros ni con los límites administrativos. La segunda dificultad con la que se encontraron algunas personas fue el hecho mismo de tener que dibujar. Paca y Paquita se negaron en rotundo y Xu mostró ciertas inseguridades.

Para el análisis de los esbozos de mapas y en general para analizar cómo se percibe el entorno físico se ha tratado de tener en cuenta los elementos físicos predominantes en las formas de las ciudades identificados por Lynch (2015): nodo, vías, hito, barrios y bordes. Entre ellos los que me han resultado más útiles han sido los nodos, las vías y los bordes.

Todos los esbozos de mapas han ido acompañados de explicaciones y preguntas sobre los mismos. Además han supuesto una buena manera de orientar la segunda entrevista.

Por su parte la excursión urbana “permite tomar consciencia de los elementos constitutivos del paisaje, de la estructura interna y de su organización, y además descubrir las reacciones que su imagen provoca” así como “conocer las connotaciones que provoca en el individuo lo que en el reflejan, el sentido que le da y las modificaciones de actitudes y comportamiento” (Escobar: 1992, 86). Esto es muy relevante para comprender las estrategias de movilidad de los informantes, la duración de sus trayectos o los lugares donde encuentran mayores dificultades. Teniendo en cuenta esto la realización de paseos urbano había sido planeada como una forma de

obtener conocimiento empírico fundamental pero debido al Covid-19, donde los contactos estaban muy limitados, hubo que replantear la estrategia, y enfatizar en las sensaciones y ocurrencias que tenían las personas tratando describir con el mayor detalle posible un recorrido concreto. Es decir, que se ha puesto especial énfasis en lo que se puede llamar “trayecto imaginario” como sustitutivo de la excursión urbana.

Aun así se han llevado a cabo tres excursiones urbanas en compañía de la persona, que me iba explicando y comentando los motivos de su trayectoria y lo que le sugiriera el entorno. De estos paseos uno duro una y media aproximadamente y fue un paseo a la deriva, es decir, que la persona me fue guiando sin ningún recorrido previamente establecido. Los otros dos si tenían un destino concreto. La realización de los paseos urbanos en compañías de las personas que había entrevistado fueron muy fructíferos.

Por otro lado, como otra alternativa a la excursión urbana en compañía, yo misma realice en solitario los trayectos que los sujetos me habían descrito previamente, siempre que se recorriesen a pie. Si bien estos no fueron tan relevantes como la explicación de la persona que lo vive, al menos me pusieron en contacto con su terreno y me guiaron a lugares en los que no había estado.

4. El barrio de San Diego.

4.1. Breve aproximación histórica a Puente de Vallecas

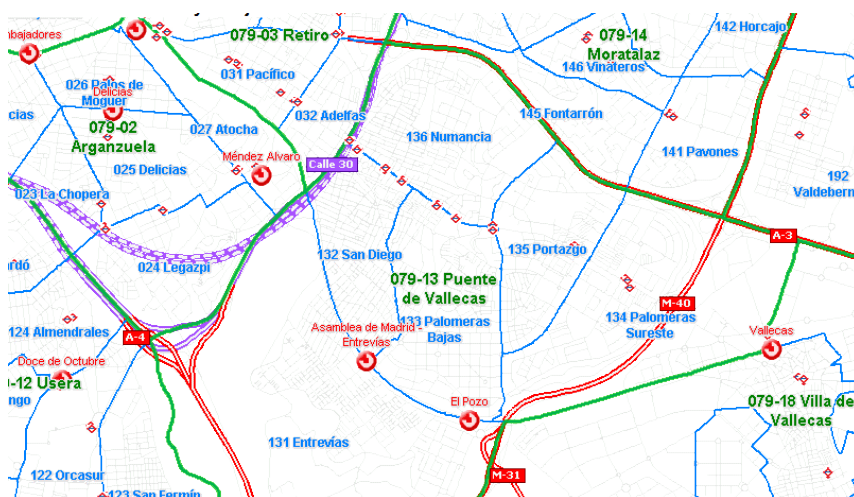


Fig. 1. Fuente: página web Nomecalles, consultada en agosto 2020.

San Diego es uno de los seis barrios administrativos en los que está organizado el distrito Puente de Vallecas, que con 234.770 habitantes y 1496 Ha es uno de los

distritos más poblados y densos de Madrid.¹⁰ Está ubicado en el sureste del municipio de Madrid, limitando al norte con los distritos de Retiro y Moratalaz, al sureste con el distrito de Villa de Vallecas y al oeste con los distritos de Usera y Arganzuela.

Si bien los orígenes históricos de Vallecas pueden rastrearse hasta la Edad Media (Castellanos y Colorado: 2015; Fernández: 2007; Lorenzi: 2007b; Rodríguez: 2002), en este apartado me limitaré a hacer un breve recorrido histórico de los momentos más relevantes desde finales del siglo XVIII, pues es cuando, coincidiendo con el desarrollo de la actividad industrial¹¹ serán los asentamientos más cercanos a Madrid los que marquen el rumbo de Vallecas. De hecho se puede considerar que el origen de Puente de Vallecas se debe a que estos pequeños asentamientos próximos al arroyo de Abroñigal (actual M-30), límite natural entre Vallecas y Madrid, a lo largo del siglo XIX crecieron muchísimo gracias a la población de origen obrero e inmigrante: “en el periodo de 1877 a 1910 Vallecas pasa de 3124 habitantes a 19073” (Castellanos y Colorado: 2015,58). Previamente, Vallecas constituía un paisaje rural muy rico y atractivo que servía tanto de esparcimiento como de abastecimiento de materias primas para la ciudad de Madrid y la mayoría de la población se concentraba en la zona del actual distrito de Villa de Vallecas. El vínculo con Madrid es y será fundamental durante todo el desarrollo urbano de Vallecas, pues propiciará el asentamiento de nuevas poblaciones y el establecimiento de medios y vías de comunicación.¹² Así, entre las causas que hicieron de la zona de Puente un lugar atractivo para inmigrantes procedentes de zonas rurales se puede destacar la construcción del Puente de los Tres Ojos en 1851, que agilizó las comunicaciones con Madrid o la existencia de “la maquinilla”¹³. Por otro lado, la decisión del ayuntamiento de Madrid en 1871 de situar en el extrarradio las industrias y actividades molestas y la proximidad a la estación de

¹⁰ Datos demográficos correspondientes a enero de 2019 y extraídos del Padrón Municipal.

¹¹ Puente de Vallecas y Villa de Vallecas constituían un mismo municipio. En 1951 pasan a formar parte del municipio de Madrid y en 1982 se establece la distinción entre los dos distritos.

¹² Sirva de ejemplo el hecho de que a lo largo de la carretera de Valencia, actual Avenida de la Albufera, surgieron posadas y comercios para el descanso de comerciantes y viajeros que se movían entre Madrid y Valencia. (Castellanos y Colorado: 2015).

¹³ “La maquinilla” era un tren a vapor diseñado para el transporte de yeso de las canteras del Pueblo de Vallecas hasta Pacífico. Posteriormente también se utilizaba para el traslado de personas. En 1931 dejó de prestar servicio.

Atocha favorecieron la creación de una zona industrial y la consolidación de Vallecas como área residencial obrera¹⁴.

De modo que, a principios del siglo XX nos encontramos con que la zona de Puente de Vallecas está bastante desarrollada en contraste con otras zonas de Vallecas. Prueba de ello es la llegada del metro en 1921 (mientras que a Villa el metro no llegará hasta finales de los 90)¹⁵, y la decisión de trasladar la junta a la Albufera en 1931 con el primer alcalde democrático de Vallecas, Amós Acero, pues la zona de Puente ya acogía al 90% de la población de todo Vallecas. (Fernández: 2007). Estos cambios urbanísticos y demográficos fueron acompañados de cambios ideológicos en sus habitantes. La falta e insuficiencia de servicios básicos y las duras y precarias condiciones laborales de la población supusieron la adhesión a grupos políticos y movimientos sociales de izquierdas. Esta faceta ideológica y obrera será central en la creación de una identidad vallecana, que aún hoy perdura. (Lorenzi: 2007b).

Durante la Guerra Civil, la situación geográfica de Vallecas también tuvo un papel primordial, pues la carretera hacia Valencia, hoy la Avenida de la Albufera, fue un objetivo militar muy importante para los nacionalistas porque, aparte de ser la vía de contacto con el gobierno republicano trasladado a Valencia, era la vía de comunicación por la que se abastecían los republicanos en a Madrid. Tras la guerra, Vallecas queda completamente derruida. Ante esta tesitura fueron muchos los vecinos que construyen una vivienda precaria sobre las ruinas de sus antiguas casas, iniciando así la proliferación del “chabolismo”, fenómeno que aumentó masivamente durante los 50 y 60 con la llegada de inmigrantes de zonas rurales si bien no en todas las zonas de Vallecas por igual. En el barrio de San Diego y en Numancia no hubo una proliferación de chabolas tan grande como en Palomeras o El Pozo, pues ya existía cierto desarrollo urbano y no había tanto terreno libre. (Lope: 2007).

¹⁴ El barrio de Entrevías y una gran parte del barrio de San Diego surgieron como lugar de residencia para los trabajadores de la compañía ferroviaria Madrid-Zaragoza-Alicante (Castellano y Colorado: 2015; Roncero: 2003).

¹⁵ En el año 1961 el metro se extiende hasta Portazgo y a finales de los 90 llega a Villa de Vallecas. Villa a principios del siglo XX solo dispone de tranvías y trolebuses, además de verse aislada por el intenso tráfico ferroviario, con lo que son muchos los inmigrantes que rechazan instalarse en Villa. (Montes: 2007).

En cualquier caso, en estos años, debido a la incapacidad de la administración de abordar todos los problemas habitacionales y de servicios que este incremento poblacional implicaba, “Vallecas se convierte en un centro de miseria y subdesarrollo, probablemente el mayor que haya habido jamás en Madrid” (Castellanos y Colorado: 2015, 123). En este contexto, por un lado, empieza a forjarse, de cara al exterior, la leyenda negra de Vallecas como un lugar de “chabolas, miseria, delincuencia y marginalidad” (Fernández: 2007, 57), pero por otro lado, internamente, surgen fuertes lazos de solidaridad entre los vecinos y vecinas. La solidaridad vecinal jugará un papel fundamental en la vida de los vallecanos y en el desarrollo del propio barrio en las últimas décadas del siglo XX. Desde finales de la dictadura las luchas vecinales marcan el rumbo de Vallecas.¹⁶ La construcción clandestina de chabolas, el desarrollo del movimiento asociativo vecinal o el rechazo frontal a los Planes de Parciales son un ejemplo de ello.

Con el inicio de la Transición a la par que los movimientos fuertes y consolidados adquirieron dimensiones más políticas, se produjo un despliegue cultural e imaginativo sin precedentes en el barrio. (Lorenzi: 2007b; Rodríguez: 2002).¹⁷ Sin embargo, esta etapa se verá ensombrecida por los problemas relacionados con la drogadicción, que sufrieron muchos vallecanos, al igual que jóvenes de otros barrios, durante la década de los 80. Las drogas, y la heroína en particular, fueron relacionadas con delincuencia juvenil, marginalidad e inseguridad, lo que hizo resurgir la mala fama vallecana a nivel mediático. Ahora bien, ante estos problemas también se dará una respuesta vecinal como es el caso de la asociación “Madres Contra la Droga”. (Castellanos y Colorado: 2015). En la década de los 90, coincidiendo con el traslado de la Asamblea de Madrid en 1998 a la zona recién construida de Madrid Sur y con la erradicación de ciertos

¹⁶ En 1968 en el barrio de Palomeras se constituye la primera asociación de vecinos de Madrid. Uno de los hitos más señalado del movimiento asociativo en Vallecas es la participación de los vecinos en la gestión de Remodelación de Palomeras, uno de los mayores proyectos urbanísticos a nivel europeo (Lope, 2007; Roncero, 2003).

¹⁷ En este momento, parte de la juventud vallecana crea toda una serie de símbolos y lemas (“Vallekas nuestro”, vk...) dirigidos a afianzar una identidad vallecana ligada a la idea de que el barrio es un lugar de y para los vallecanos. En esta misma línea, surgen un montón de iniciativas y eventos culturales como la famosa Batalla Naval, el festival de música “VallekasRock” o la emisora de radio “Onda Verde Vallekana”. (Rodríguez: 2002).

asentamientos chabolistas como La Celsa, parece que los problemas derivados de droga empiezan a descender, aunque también lo hace parte del potencial asociativo y cultural de los años anteriores, si bien se mantienen ciertas huellas en la identidad vallecana (Lorenzi: 2007b).

Los primeros años del siglo XXI están marcados por la inmigración de origen internacional. Puente de Vallecas, al igual que otros distritos del sur, este y sureste de Madrid, es una de las zonas en las que se da mayor concentración de inmigrantes extranjeros, lo cual tiene importantes repercusiones tanto a nivel demográfico como a nivel cultural.¹⁸ (Fernández: 2007).

4.2. Unidad de estudio: el barrio de San Diego.

El barrio administrativo de San Diego, tomado como unidad de estudio del presente trabajo, con 106 Ha es el barrio con menor superficie del distrito, si bien con 43.899 habitantes, es el más denso demográficamente, con una tasa de 410 habitantes por Ha.¹⁹ Geográficamente se encuentra delimitado al noroeste por la M-30, autopista que le separa de Pacífico, al sur y sureste por la vía del tren, que marca el límite físico con el barrio de Entrevías; al norte por la Avenida de Albufera, que aparte de separar el barrio de San Diego del de Numancia, es la vía principal que atraviesa todo el distrito; y al este las calles Martínez de la Riva y Sierra Carbonera delimitan con Palomeras Bajas.

Atendiendo a su composición sociodemográfica, San Diego tiene 43.899 habitantes, lo que supone un 18,22% de la población total de Puente de Vallecas, de los que el 20.957 son hombres y 22.942 mujeres. Con un predominio claro de la población con una edad comprendida entre 30 y 64 años (71.82%), la media de edad es más joven que la de la ciudad de Madrid, donde 65,95% de la población total de Madrid está comprendida entre los 30 y 64 años.

¹⁸ En el año 2005 Puente de Vallecas ocupa el cuarto lugar con mayor número de población extranjera con 40.196, superada por los distritos de Carabanchel, Latina y Centro. (Fernández: 2007).

¹⁹ Estos datos estadísticos son del 1 de enero de 2020, y han sido publicados en la página web del Ayuntamiento de Madrid ([ver aquí](#)).

Por otro lado hay que subrayar que el 31.85 % (13.982 personas) de la población tiene nacionalidad extranjera; este porcentaje está muy por encima de la media del distrito que se sitúa en 19,74% y del porcentaje del municipio de Madrid con 15,32% de población inmigrante. El hecho de que San Diego sea el barrio del distrito con mayor número de inmigrantes extranjeros parece haber influido en el rejuvenecimiento de su población. Entre las nacionalidades extranjeras las comunidades más importantes son las de origen marroquí (12,2 %), chino (9,9%), ecuatoriano (9,8%), rumano (8,8%) y dominicano (6,9%).²⁰ De estos datos se desprende el carácter multicultural del barrio, que se refleja en sus calles, plazas y comercios, de hecho, como señala el documento elaborado por Paisaje Transversal y Todo por la Praxis *Prediagnóstico. Puente de Vallecas*²¹, en tres de las principales calles comerciales del barrio (C/Monte Igueldo, C/Martínez de la Riva y Av/ San Diego) “predominan pequeños comercios de origen familiar; regentados por personas de origen inmigrantes” (2016: 34) entre los que destacan tiendas de alimentación de origen chino, locutorios de diversos orígenes, bares y restaurantes latinos o peluquerías marroquíes. Según este documento se considera que la convivencia por lo general no es muy conflictiva, y que entre la población de diferentes orígenes y nacionalidades se da una relación de coexistencia, con poca interacción.

Como aproximación a las características socioeconómicas del barrio hay que tener en cuenta que, según el ranking de vulnerabilidad del Ayuntamiento de Madrid²², San Diego es el barrio con mayor índice de vulnerabilidad de todo el municipio de Madrid, seguido de Entrevías y San Cristóbal de los Ángeles (Distrito de Villaverde). A nivel de distrito Puente de Vallecas ocupa el primer puesto. Como muestra de ello sirva mencionar que en 2016 la renta media anual de los hogares de San Diego con 21.338 € estaba un 44,9 % por debajo de la renta media de Madrid (39.613€), asimismo es una

²⁰ Estos porcentajes hacen referencia a datos de 2015 y han sido extraídos del *Prediagnóstico. Puente de Vallecas* (Paisaje Trasversal y Todo x la Praxis: 2016).

²¹ Este documento fue encargado por la Junta Municipal de Puente de Vallecas a finales de 2015, con el objetivo de analizar la situación urbana en Bulevar-Plaza Vieja y alrededores para desarrollar las bases de un Plan de Renovación Integral para esta zona. Para ello analizaron toda una serie de problemáticas de manera global e integral, tanto desde una perspectiva técnica como cualitativa, desde la que se trató de impulsar la participación ciudadana.

²² Este ranking de vulnerabilidad se puede consultar en la página web del Ayuntamiento de Madrid ([ver aquí](#)).

cifra inferior a la media del distrito que se sitúa en 25.029€. En esta misma nos encontramos con que a fecha de febrero de 2020 la tasa absoluta de paro en San Diego es del 10,6% (3.286 personas registradas en el paro) ligeramente más baja que la del distrito (10,7%) y tres puntos más alta que la de la ciudad de Madrid, que se sitúa en un 7,6%.²³

Por otro lado, desde un punto de vista urbanístico, hay que subrayar que San Diego, junto con Numancia, son los barrios más antiguos del distrito, con lo que en sus calles y en sus edificios se pueden observar resquicios de los distintos momentos históricos. Así, podemos encontrarnos con edificios de nueva construcción con grandes cristaleras y áticos aterrazados, alternadas con casitas bajas²⁴ conectadas por un patio interior que fueron construidas a finales del siglo XIX y principio del XX siguiendo el modelo rural de sus habitantes que emigraron hacia la capital o con edificios de tres o cuatro plantas y balcones típicos de la arquitectura de los años 70. Nos encontramos ante una estructura urbana marcada por contrastes.

Durante los años 50, cuando el distrito sufría gravemente el problema de la infravivienda, en San Diego aparecen varias colonias de viviendas para paliar estas necesidades (Colonia de San Javier Y Nuestra Señora de los Ángeles y colonia Erillas), pero no eran suficientes y tenían graves deficiencias. Deficiencias que más allá de la propia calidad de la construcción de las viviendas, están relacionadas con la falta de previsión urbanística, pues se descuidaron factores como “la urbanización de las calles, la existencia de guarderías, colegios, centros para la tercera edad y otras actividades culturales, asistencia médica, locales comerciales, espacios recreativos ajardinados etc.” (Castellanos y Colorado: 2015, 181). Esto nos permite hacernos una idea de algunos problemas urbanísticos que aún hoy podemos encontrarnos en diversas zonas del barrio, pues aunque muchos se pudieron solucionar posteriormente, otros fueron imposibles, sobre todo debido a la falta de espacio. La estructura urbana de San Diego se caracteriza por ser muy concentrada con calles estrechas.

²³ Estos datos se han extraído del documento “Panel de Indicadores de Distritos y Barrios 2019” publicado por el Ayuntamiento de Madrid en 2019.

²⁴ En San Diego, a diferencia de barrios como Palomeras Bajas, las casas bajas se encontraban dispersas por el barrio, por lo que su derribo no fue rentable. Por este motivo en San Diego aún se mantienen muchas de estas viviendas. (Roncero: 2003,30).

En el siguiente mapa se señalan algunos servicios y espacios públicos disponibles en San Diego, que nos permiten hacernos una primera aproximación al barrio.

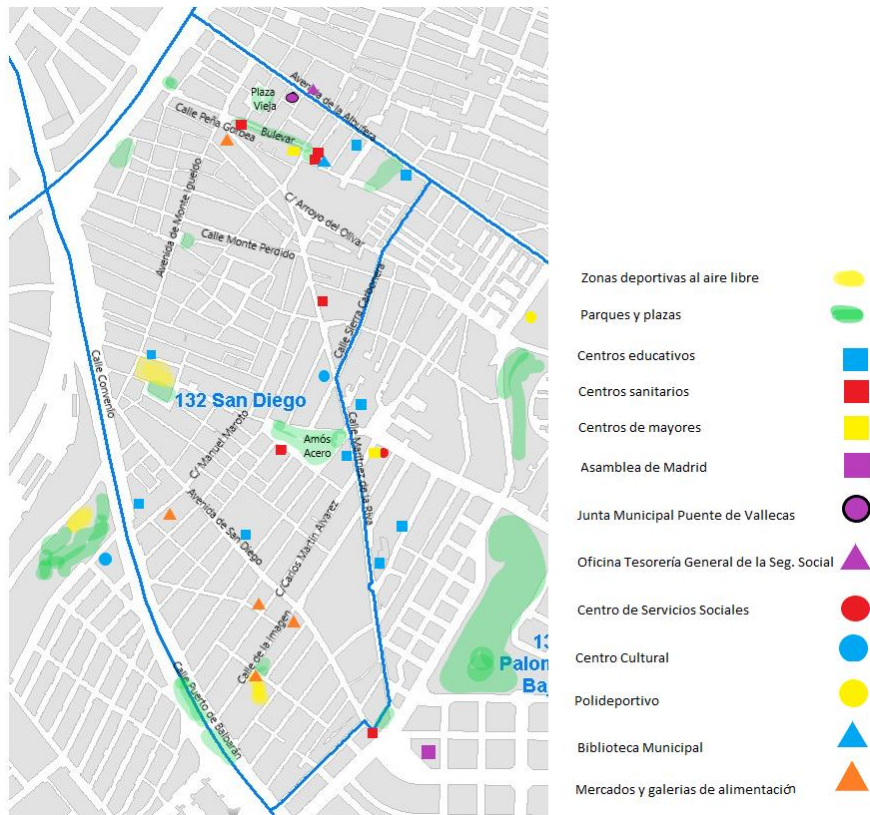


Fig. 2: Elaboración propia, 2020

Respecto a alguno de los elementos reflejado en este mapa conviene mencionar que dentro de la categoría de centros sanitario se incluyen dos centros de atención primaria, el centro de especialidades Vicente Soldevilla, un Centro de Atención a la Drogodependencia, el Centro de Salud Mental de Puente de Vallecas y el Centro de Salud Comunitaria de Puente de Vallecas. Asimismo, los centros educativos abarcan escuelas infantiles, centros de enseñanza primaria e institutos de enseñanza secundaria, tanto de titularidad pública como concertada (dentro de los límites administrativos de San Diego de titularidad pública hay un instituto, un colegio de primaria y una escuela infantil). Por otro lado, teniendo en cuenta el tema a estudiar en este trabajo conviene exponer brevemente las infraestructuras y servicios de transporte público disponibles dentro de los límites administrativos de San Diego:

- Dos paradas de la línea 1 de metro (Pinar Chamartín- Valdecarros): Puente de Vallecas y Nueva Numancia. Ambas paradas están ubicadas en la Avenida de la

Albufera. La parada de Puente de Vallecas data de 1923, mientras que la de Nueva Numancia data de 1961

- Una estación ferroviaria de Cercanías: Asamblea de Madrid-Entrevías. Está ubicada en la calle Vizconde Arlessón con Avenida de Entrevías y entró en servicio en el año 2007, tras la realización de una obra urbanística²⁵. Actualmente prestan servicio las líneas C-2, C-7 y C-8. El origen de esta estación se remonta a 1859²⁶ y su nombre era Estación de Entrevías. En 1998, debido a su proximidad con la recién trasladada Asamblea de Madrid, se le cambió el nombre.
- Líneas de autobuses urbano de la EMT: línea 10 (Plaza Cibeles-Palomas), línea 24 (Atocha Renfe- El Pozo), línea 111 (Puente de Vallecas-Entrevías), línea 310 (Pacífico- El Pozo), línea 54 (Atocha Renfe - Congosto), línea 47 (Atocha Renfe- Alto del Arenal), línea 58 (Puente de Vallecas- Santa Eugenia); línea 136 (Pacífico- Madrid Sur), línea 103 (El Pozo- Ecobulevar) y línea 144 (Pavones- Entrevías). Por otro lado, las líneas nocturnas N10 (Plaza Cibeles-Palomas) y N25 (Alonso Martínez- Villa de Vallecas).

5. Prácticas de movilidad en el barrio de San Diego.

5.1. Movilidad, territorio y medios de transporte.

Un análisis detallado de las entrevistas, de los esbozos de mapas y de las rutas imaginarias revela que dentro de los límites administrativos de San Diego se pueden identificar distintas zonas. No existe un límite físico claro en la trama urbana que las distinga, pero sí se perciben como tal y parece que tienen un papel significativo en las estrategias de movilidad cotidiana, sobre todo en lo que a oferta de transporte público se

²⁵ Este proyecto denominando Plan Especial de Ordenación “Avenida de Entrevías” ,aparte de la construcción de la estación, intervenía tanto en los alrededores de la misma creando una zona estancial y de ocio como en 3km de la vía férrea mediante la construcción de nuevos pasos a nivel, la instalación de pantallas acústicas, carril bici y elementos de jardinería.

²⁶ En mayo de 1859 la Compañía del Ferrocarril de Madrid Zaragoza y Alicante abrió un tramo entre Madrid y Guadalajara.

refiere, aunque también entran en juego otras cuestiones como la falta de centros de atracción e interés. Antes de exponer, de manera orientativa, estas diferentes zonas tiene que quedar claro que los límites entre ellas son difusos y no se puede pretender que sea de otra forma pues, aparte de que varían en función de cada persona, en el contexto actual del estudio de la movilidad en las sociedades contemporáneas difícilmente se puede considerar un terreno como homogéneo y cerrado. (Imilan et al: 2015).

A finales de Febrero tuvo lugar la primera reunión del área de Movilidad de la Mesa T.E.M.A (Transición Ecológica, Movilidad y Agenda Urbana) de los Foros Locales de Puente de Vallecas.²⁷ En esta reunión participaron personas pertenecientes a diferentes asociaciones y colectivos de todo el distrito. Entre ellas fueron representantes de dos de las asociaciones de vecinos del barrio de San Diego: la Asociación de Vecinos de Puente de Vallecas-San Diego²⁸ y la Asociación de Vecinos Kaskoviejo. En el contexto de esta reunión, que tenía como principal objetivo empezar a ponerse en marcha, conociéndose los participantes, recapitulando las problemáticas trabajadas durante la legislatura anterior y planteándose posibles estrategias de cara al futuro, Trini, miembro de Kaskoviejo y vecina de San Diego, aunque ya no viva aquí oficialmente, se ha criado aquí, su madre vive aquí y hace vida aquí, hace una afirmación muy contundente en la que más allá de expresar claramente problemas de movilidad, subyace la idea de que no todas las zonas los sufren por igual: “El que vive donde la gasolinera de Monte Igueldo no hay nada para ir a ningún sitio”²⁹. Posteriormente cuando pude contactar con Carmen, una mujer que vive justo por esa zona desde hace 20 años me transmitió una idea similar:

“Lo que tenemos nosotros en esta zona, otra cosa que tenemos, es que estamos aislados, es decir... de la Albufera hasta San Diego, que es el ancho del barrio de San Diego, o vas andando al metro o tiene coche, con las dificultades que

²⁷ Los Foros Locales “son órganos colegiados de información y de participación ciudadana presencial y deliberativa en los 21 distritos municipales de Madrid y vienen a sustituir a los antiguos consejos territoriales. Se reunirán en sesión plenaria un mínimo de tres veces al año.

²⁸ De aquí en adelante A.V. Puente de Vallecas.

²⁹Todas las citas de los informantes reflejadas en este trabajo han sido producto de las entrevistas y situaciones observacionales realizadas entre los meses de marzo y junio de 2020.

implica aparcar aquí [...]. Entonces no tienes transporte, un autobús que te pase por alrededor por la calle del Convenio, que es una calle más ancha, que te pueda acercar al barrio.”

Las dos se refieren a la falta de equipamientos e infraestructuras de transporte público y la importancia del mismo para acceder a la ciudad. En este sentido conviene recordar las afirmaciones de Borja y Muxí (2003) sobre la imprescindibilidad del derecho a la movilidad y a la accesibilidad si no queremos vivir en ciudades segregadas.

El presidente de la A. V. Puente de Vallecas, Jorge, también afirma que esta zona esta incomunicada, y no solo con el resto de Madrid si no con el resto de Vallecas:

“Hay áreas que no están bien conectadas. Toda la zona del barrio de San Diego está prácticamente desconectada desde el punto de vista del transporte público, tanto con el resto del distrito como con el resto de la ciudad. Ahora mismo por ejemplo, cualquier vecino que viva en la zona más cercana a la avenida de San Diego del entorno en la Avenida de Monte Igueldo tendría que andar 800 o 900 m mínimo, casi 1 km para conectar con cualquier parada de autobús. Eso o cruzarse la vía para poder coger cualquier autobús, que encima le lleva a Méndez Álvaro, ni tan siquiera conecta con línea 1 de Metro”.

Esta situación contrasta radicalmente con la experiencia de otras personas. En la primera entrevista que tuve con Manuela, habitante de San Diego desde hace más de 20 años y miembro de la A. V. Puente de Vallecas, al preguntarle por sus sensaciones y valoración general de su entorno señala lo contrario:

“Digamos que está muy cerca de todo. Me voy andando a cualquier parte. Estoy muy bien comunidad, tengo un monto de oferta a la que puedo ir a todos los sitios andando. Además yo vivo muy cerca del metro, yo personalmente.”

Asimismo cuando pregunté abiertamente a Marta, una chica joven de 30 años que lleva viviendo casi tres años en el barrio, si le gusta el entorno en el que vive, una de las cuestiones que señala es tener un fácil acceso al metro:

“Es una zona que me gusta, que se me hace agradable para vivir, me recuerda donde yo he crecido, que era un sitio así con mucha tiendecita, con comercios, con lo que se dice vida de barrio [...] San Diego tiene mucha vida de ese tipo. El

Bulevar, salvando las distancias me recuerda a esa vida de estar en la calle tomando algo. Y también me gusta que está muy cerca del metro, que es el transporte que me lleva a mi trabajo.”

En esta misma línea Jorge comenta:

“La parte positiva que tiene el barrio de San Diego, junto con Numancia, es que es el barrio del distrito más cercano al centro de Madrid. Tiene esa mezcla que te permite vivir una vida de barrio y como yo digo con los amigos si quieres hacerte el sueco en 15 minutos te puedes meter en el centro de Madrid sin ningún tipo de problema y huir un poco de la vida de barrio.”

Así pues, tenemos zonas que son percibidas como bien comunicadas, en las que el cercanía al metro es valorada positivamente y otras que, en tanto lejanía a medios de transporte, estarían mal comunicadas. En este sentido la figura 3 puede ser esclarecedora. Se refleja claramente cómo por la zona noroeste del barrio, la más próxima en distancia física a la estación de Méndez Álvaro, no transcurre ninguna línea de autobús. Por otro lado, se observa que las estaciones de metro (Puente de Vallecas y Nueva Numancia) están en el límite opuesto a la estación de tren de cercanías Asamblea de Madrid-Entrevías.



Fig. 3. Plano de medios de transporte. Fuente: Consorcio Regional de Transportes de Madrid, 2009.

Atendiendo a la oferta de transporte público en el barrio administrativo de San Diego se pueden distinguir tres zonas. La zona colindante a la Avenida de la Albufera, que junto con la Calle de Arroyo del Olivar y la calle Monte Igueldo constituyen las principales vías de esta zona. Según los esbozos de mapas los nodos más destacados de esta zona serían el Bulevar de Peña Gorbea, la Plaza Vieja y el Mercado de Puente de Vallecas.

Los mapas mentales, que reflejan la percepción cognitiva que cada individuo tiene de su entorno, son muy significativos en este sentido, para establecer distintas zonas e identificar los elementos urbanos más relevantes.

En el mapa mental de Marta (Fig. 4), vemos una mayor concentración de detalles y lugares representados en este entorno próximo a la avenida de la Albufera, que es representada como un borde claro, al igual que la M-30. Por contraste la cantidad de elementos reflejados hacia el borde derecho del mapa (en coordenadas sureste) es mucho menor, y son dibujados sin continuidad en el terreno, de hecho más allá del Parque Amós Acero hay un espacio vacío.



Fig.4. Esbozo 1. Marta, 2020.

Al margen de la importancia particular que tenga este mapa cognitivo para comprender las prácticas cotidianas de movilidad de Marta, que se abordarán más adelante con detenimiento, en este punto hay que destacar las varias entradas de metro representadas por el símbolos <M> a lo largo de la Avenida de la Albufera. Esto, aparte de indicarnos que este modo de transporte está muy presente en su día a día, nos remite a la idea de que una de las características identificativas de esta zona, en materia de movilidad, es la presencia del metro, y las posibilidades de hacer uso de él.



Fig.5. Esbozo 2. Manuela, 2020.

al Centro de Salud Vicente Soldevilla). Asimismo coinciden las principales vías representadas: Albufera, Monte Iguedo y Martínez de la Riva, aunque en este caso Manuela haga mayor hincapié en representar otras calles. Es significativo que en el lado derecho del papel el dibujo se corta. Hay un más allá que no queda plasmado de ninguna forma.

De manera similar el mapa de Manuela (Fig.5), tiende a concentrar, en este caso de forma más simbólica, una mayor parte de elementos y detalles al margen de la Albufera (Junta Municipal, Centro de Servicios sociales, Biblioteca...) Desde una perspectiva opuesta a la de Marta, coinciden algunos de los nodos dibujados, como la Plaza Vieja, el Bulevar, el Mercado o el Parque Amós Acero (representado por un conjunto de árboles cercanos

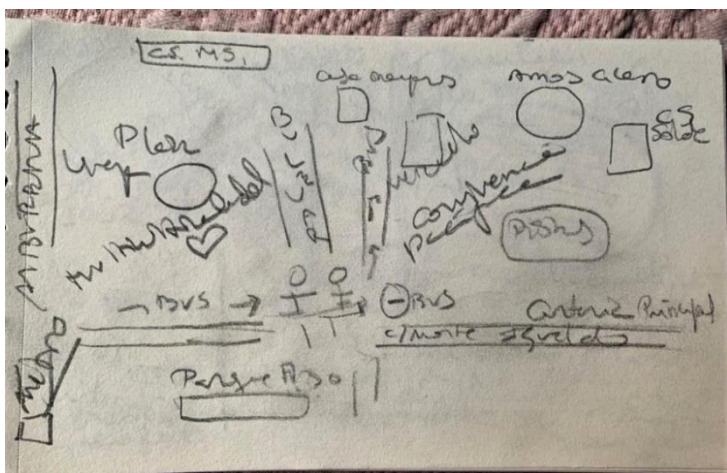


Fig.6. Esbozo 3. Carmen, 2020.

El mapa dibujado por Carmen (Fig.6) sigue la misma línea. Se representa la Plaza Vieja, el Bulevar y el Mercado, se sitúa el borde del barrio en la Avenida de la Albufera, indica la presencia del metro escribiéndolo, y en dirección sur remarca con un círculo el Amós Acero y las mismas pistas deportivas situadas al final de Monte Iguedo que en el mapa de Marta son

denominadas “canchas”. Ahora bien, Carmen vive al final de Monte Igueldo, en la zona que Trini, Jorge y ella misma han calificado como desconectada. En este sentido se entiende la importancia concedida a la Avenida de Monte Igueldo, que para Carmen es la “arteria principal” y que indique con flechas la trayectoria de los buses acompañada de un símbolo de prohibido. Según me comentan ella misma con esto quiere reflejar que ningún autobús continúa por esta calle, que todos suben la cuesta de Martínez de la Riva, que están desconectados. Ahora bien, es llamativo la ausencia de elementos urbanos dibujados en dirección a las vías del tren, sólo son plasmadas las pistas deportivas. Esta ausencia en el mapa mental de nodos e hitos en esa zona de San Diego es una característica de esta zona a la que hay que prestar atención, porque como podemos empezar a ver estamos ante una zona con nebulosas. Además esto indica la tendencia a desplazarse por el barrio, ya sea para coger un medio de transporte o para acceder a algún servicio.

Por otra parte, dentro de los límites administrativos del barrio de San Diego podemos diferenciar otra zona, que tiene como principal eje estructural la propia Avenida de San Diego, que da nombre al barrio entero, y uno de los nodos más presentes en las prácticas de movilidad de las personas que viven en esta zona es la estación del tren Asamblea de Madrid-Entrevías.



Fig.7. Estación tren Asamblea Madrid-Entrevías. Delante amplio espacio público con bancos para sentarse y una fuente ornamental en el centro. Fotografía propia, 2020.

Un ejemplo muy claro de ello es el esbozo de mapa dibujado por Denise³⁰ (Fig. 8), una estudiante de 17 años que vive en esta zona desde los dos años. Más allá de que este esbozo nos revele un predominio del uso de espacios urbanos más próximos a su lugar de residencia frente a los del resto del barrio, es llamativo cómo las rutas dibujadas tienden hacia la estación de tren y los espacios públicos aledaños que forman parte de la estructura ferroviaria (“Pistas”, “Fuente” y “Parque del Barco” forman parte de una

³⁰ En el caso de Denise se ha optado por un nombre ficticio.

misma actuación urbanística que intervenía sobre el efecto barrera producido por la vía del tren).

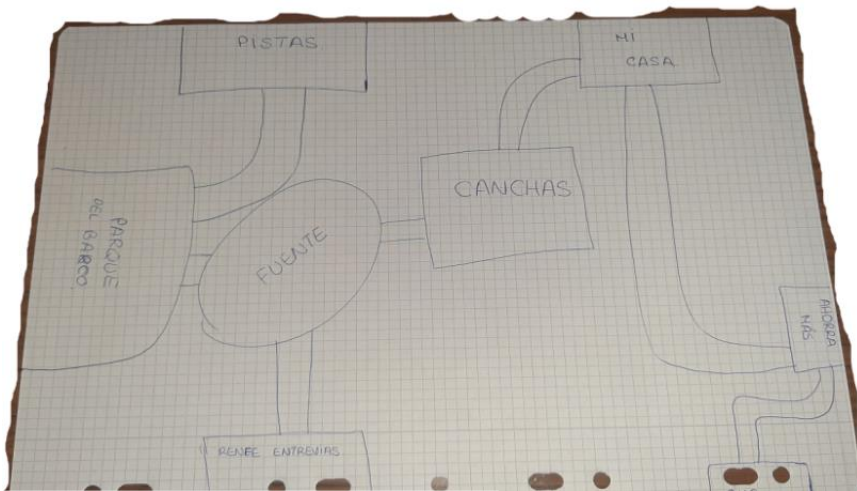


Fig. 8. Esbozo 4. Denise, 2020.

La estación de cercanías también es representada en los mapas de Irene (Fig.9) y de Gilbert (Fig. 10). Gilbert indica el lugar donde está la estación y traza claramente el recorrido de la vía férrea, que es percibida sin ninguna duda como el borde de San Diego. Por su parte en el mapa de Irene, que es menos esquemático y tiene muchos más detalles, ni la estación ni la vía del tren son ubicadas en el mapa, pero sí que están presentes. Las indicaciones “San Diego → camino a Entrevías” lo muestran claramente. Asimismo también llama la atención que en los tres mapas se ubican paradas concretas de autobús, pues aparte de sugerir que estas personas hacen uso de autobuses (el hecho de indicar el número de la línea para ubicar la parada más bien lo demuestra), implica una diferencia respecto a la zona del Bulevar y Plaza Vieja, donde el metro es referencial.



Fig. 9. Esbozo 5. Irene, 2020.

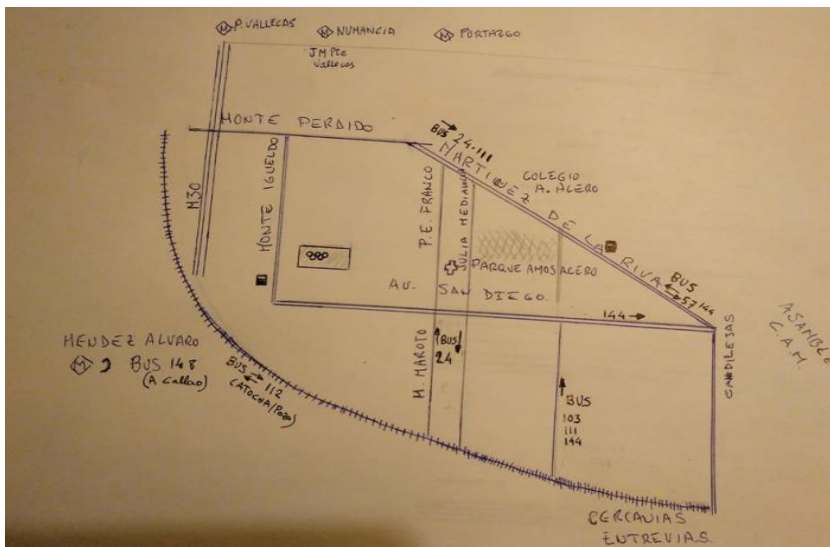


Fig. 10. Esbozo 6. Gilbert, 2020.

Además en las conversaciones mantenidas con los habitantes que viven en esta zona de San Diego, en la sur, también se marcan distancias respecto a la zona del Bulevar y la Plaza Vieja, (próxima en términos físicos y temporales a la Avenida de la Albufera). Así por ejemplo durante el paseo a la deriva realizado con Gilbert, mientras íbamos caminando por calles estrechas y tranquilas del interior del barrio como la calle Puerto Alto, la calle Gregorio Sanz o la Calle Tomas Esteban, hablándome de la historia de esas calles como representativa de la historia de San Diego, me explica que para él la zona de la Albufera y el Bulevar no es parte del barrio de San Diego: “Lo que es el barrio de San Diego para mi es esto... Lo otro es el Puente.” En la misma línea Denise

describiendo la ruta que toma de camino al instituto dice: “En la Albufera yo no... no considero que eso sea San Diego.”

Asimismo al pedirles a las personas entrevistadas que me dibujasen libremente el barrio de San Diego o que me hablasen de modo general sobre su percepción y valoración del mismo se daban ciertas confusiones que sólo se podían tomar como indicios de que los barrios administrativos, delimitados oficialmente en sectores censales, no tienen sentido en el modo en que la gente vive el espacio.

En cualquier caso, más allá de la oferta e infraestructura de transporte público, que como ya se ha señalado pone en relación las prácticas de movilidad con las características del territorio y juega un papel importante en la exclusión social de los ciudadanos, en esta zona hay que subrayar la presencia de otros elementos urbanísticos. Entre las vías más mencionadas y representadas en los mapas destacan: Avenida de San Diego, calle de la Imagen, Calle Carlos Martín Álvarez, Calle Martínez de la Riva y calle Manuel Maroto. Respecto a nodos e hitos, aparte de la estación de tren, destacan algunos como el Parque Amós Acero y el centro de salud Soldevilla. Ahora bien las referencias en esta zona del barrio no son tan identificables como el Bulevar o la Plaza Vieja, que según las reflexiones de Borja y Muxí (2003) sobre el espacio público, tienen ese componente de monumentalidad que les hace visibles e identificables, además de ser lugares percibidos como históricos; en estas zonas las diferencias particulares parece que se amplifican. Una muestra es el contraste entre los mapas de Irene y Gilbert pues llama la atención que Irene no señale ningún elemento al otro lado de la avenida de San Diego, en dirección a la vía del tren, mientras que Gilbert dibuja unas calles que atraviesan la vía principal y mueren en las vías del tren.

Por último nos encontraríamos ante la zona que al principio de este punto se ha señalado como “incomunicada”. Esta zona está muy marcada por dos bordes, no suficientemente permeables: la vía del tren y la M-30: en dirección norte, este y sureste los bordes son difusos, pero como se ha pretendido mostrar un análisis comparativo³¹ de los distintos esbozos de mapas nos indica que esta zona está poco presente en el imaginario de las personas entrevistadas, llamando particularmente la atención en el caso de Carmen porque vive ahí. Los principales nodos de referencia son el punto de conexión Monte-

³¹ Este análisis hay que entenderlo como una primera aproximación. Un mayor número de mapas posibilitaría un análisis más profundo.

Igueldo-San Diego, la gasolinera de Monte Igueldo y la pequeña área recreativa, con un parque infantil, una zona de bancos y tres pistas deportivas, ubicada enfrente de la gasolinera, que es nombrada de diferentes maneras (“el Campillo”, “canchas de la gasolinera”, “pistas de Monte Igueldo”). El mapa de Jorge (*Fig.11*) también es significativo, porque a pesar de su interés en la zona derivado de su papel activo en la A.V Puente de Vallecas, la ausencia de elementos urbanos contrasta con la proliferación de detalles de la zona norte, próxima a la Albufera.

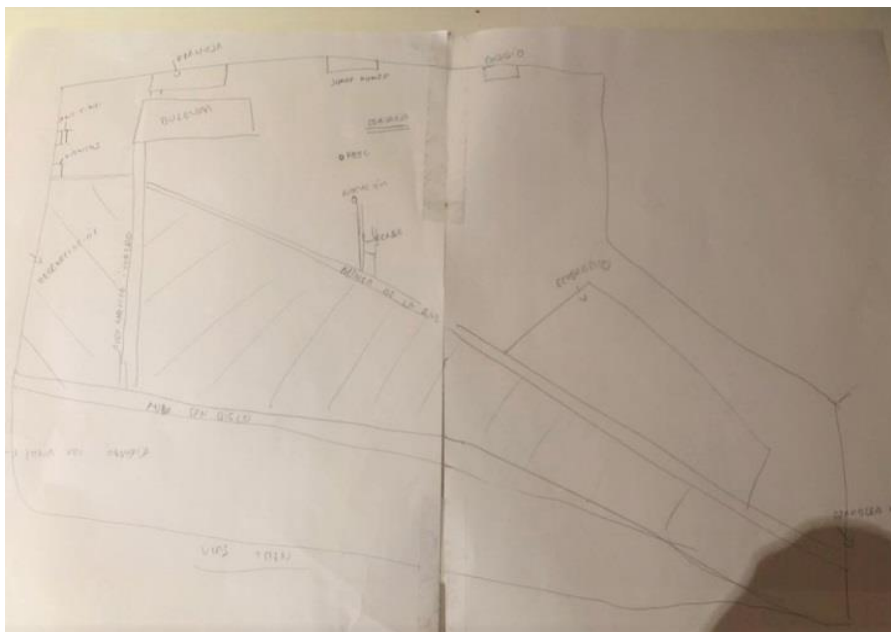


Fig. 11. Esbozo 7. Jorge, 2020.

Las carencias en infraestructura y accesibilidad a medios de transporte público dadas en el barrio de San Diego, y en esta zona en particular, son claramente expuestas en el “*Informe Justificativo de la nueva estación de tren San Diego-Monte Igueldo*”, elaborado por un grupo de vecinos y vecinas. Según este documento en San Diego se da el “rango de la velocidad media de transporte más baja de todo el distrito”, lo cual es significativo porque como plantea Cresswell (2010b) la velocidad es un elemento central en las políticas y jerarquías de movilidad. Esto es relacionado con la falta de autobuses. En este informe también se enfatiza que los “accesos a cercanías y metro se encuentran a más de 500 m siendo habitual muchos puntos del barrio de San Diego con distancias superiores al kilómetro a la parada más próxima”, lo cual se traduce en tener que andar más de 10 minutos para acceder al tren o metro. Este aspecto constituye una

de las principales fricciones de movilidad dentro del distrito, especialmente para las personas mayores, así Trini en la reunión de los foros locales aludida al principio de este punto insistía indignada en las dificultades que tienen las personas mayores que viven en esta zona: “No tenemos ningún autobús, no hay ningún cajero... se tienen que

ir a la Albufera, andando con el bastón, el tacatá... ¡no puede ser!... Este autobús hace mucha falta.”

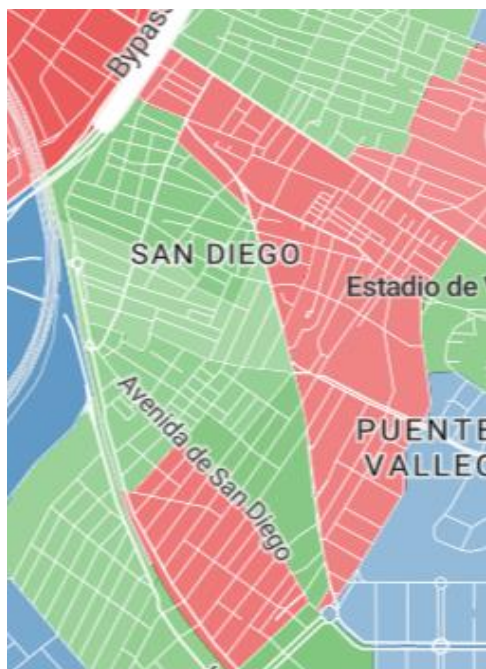


Fig.12. Modo de transporte más utilizado en cada área. En zonas de color rojo predominan uso de transporte público, en las de color azul predomina uso de vehículo privado y de color verde a pie. Fuente: elDiario.es, 2020.

De modo que podemos concluir que teniendo en cuenta la oferta de transporte público en las distintas zonas del barrio administrativo de San Diego, las prácticas de movilidad llevadas a cabo variarán de unas zonas a otras. No es lo mismo tarda 5 minutos en llegar al metro que 15. Aquí el tiempo, las distancias y la valoración de los medios de transporte pueden ser determinantes. Y para comprender el modo y las decisiones de movilidad en el día a día hay que tener esto cuenta.

Según los datos de la Encuesta Domiciliara de Movilidad elaborada en 2018, elDiario.es ha elaborado un mapeo que puede ser ilustrativo

para tener una idea orientativa de las diferencias en materia de movilidad dentro de los límites del propio barrio (Fig.12). En la mayor parte de San Diego predominan los desplazamientos a pie.

Otra aproximación de las carencias de movilidad del barrio de San Diego es reflejada por Mariano (Fig. 13), que tras años comprometido con todo Vallecas y como participante en la Mesa T.E.M.A y coordinación del área de urbanismo en la misma, nos podemos tomar muy en serio sus diagnósticos e información al respecto.

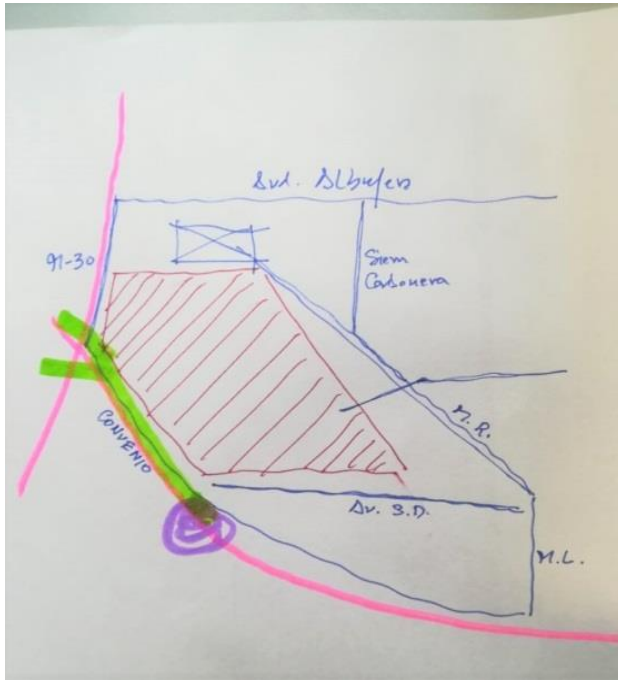


Fig.13. Esbozo 8. Mariano, 2020. Trapecio con rayas paralelas indica la zona de San Diego con mayores dificultades de movilidad. En verde se remarca el efecto barrera de la vía del tren. Punto morado indica el establecimiento de la nueva estación de tren San Diego-Monte Igueldo.

Por último, hay que decir que a lo largo del trabajo de campo, la percepción de las distintas zonas no solo es entendida respecto a la mejor o peor comunicación, también se relaciona con el tejido social y las actividades desarrolladas en ellas. En este sentido para Jorge esta zona “mal comunicada” está unida a un proceso de degradación urbanística:

“hay una zona del barrio de San Diego en concreto que está completamente abandonada en general, tanto desde el punto de vista del transporte como de todos los sentidos, que es todo lo que va desde la avenida de San Diego hasta las vías del tren. Esa zona, yo creo, es la zona más degradada, junto con la parte más pegada al casco. Es decir Monte Igueldo-M30 y San Diego-Vías del tren es la zona más degradada y peor conectada.”

5.2. Itinerarios personales: estrategias de prácticas cotidianas de movilidad.

En este punto se pretende abordar algunas de las prácticas de movilidad particulares, situándolas en el contexto diario de cada persona y relacionándolas con sus propias circunstancias para así mostrar que estas prácticas solo tienen un sentido concreto y real

si están insertadas en su vida social, si podemos ver el vínculo entre sus características y las circunstancias particulares de cada una.

Xu.

Desde hace 10 años Xu es dueño de un bar en la Avenida de San Diego, por el que pasa una gran diversidad de gente como puedo comprobar mientras espero a realizarle la entrevista y como el mismo me cuenta: “Tengo un negocio que hace... Claro, yo tengo relación con todo el mundo, tengo todo tipos de amigos, hasta empresarios, hasta trabajadores, hasta gente en paro, de todo”. Xu tiene un gran conocimiento del barrio,

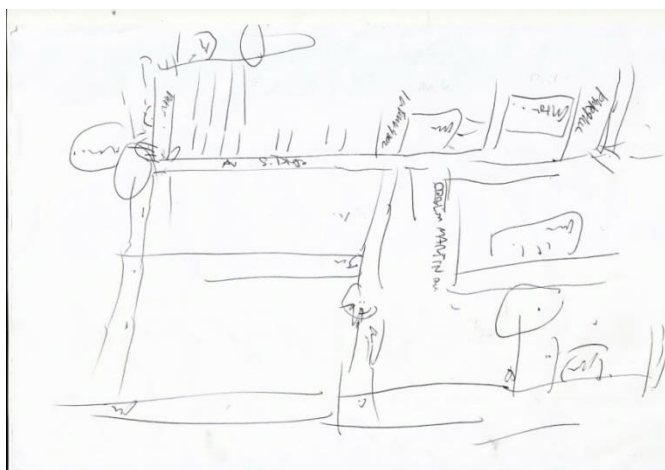


Fig. 14. Esbozo 9. Xu, 2020.

pues vive aquí desde que llegó a España desde China en el año 2000 cuando su madre trabajaba en una tienda de alimentación, muy próxima al emplazamiento de su bar. Tiene dos hijos adolescentes que se han criado en el barrio. Xu vive en la misma calle (Manuel Laguna) en la que se ubica su lugar de trabajo (el bar), donde pasa la mayor parte del día, desde las

primeras horas de la mañana para servir desayunos hasta bien entrada la noche cuando unos pocos clientes se quedan tomando alguna copa. Si bien es cierto que la carga laboral es compartida con su mujer, Xu tiene poco tiempo libre. En este sentido la proximidad entre lugar de residencia y de trabajo es percibida como una ventaja. En este entorno próximo la mayoría de los desplazamientos los realiza a pie y principalmente se deben a la necesidad de comprar; el pequeño comercio y los mercados de Calle de la Imagen y el hipermercado del Centro Comercial Madrid Sur, situado ya fuera de los límites administrativos de San Diego son los principales destinos en este sentido.

“Yo ahora vivo en un segundo piso, tengo 46 años y cuando llegue a los 60 ¿me voy a ir andando 1 km a comprar cosas? Pues aquí lo tengo a 50 m. Y el médico igual.”

Ahora bien, en algunas ocasiones Xu se dirige al Mercado de Puente de Vallecas de la Calle de Martínez de la Riva; y en estos casos opta por ir siempre en coche porque

según dice solo tarda 5 minutos. Así el principal motivo por el que opta ir en coche es el tiempo, sin embargo tras un breve momento de duda alude que nunca usa transporte público. El principal impedimento para el uso del lenguaje es el idioma y los símbolos presentes en el transporte público necesarios para orientarse. Aquí la experiencia es central, las sensaciones que ha sentido Xu durante trayectos en transporte públicos y la familiaridad con ciertos códigos culturales y simbólicos puede convertirse en un obstáculo.

“Por ejemplo, líneas de autobuses y todo eso no se llega. Por ejemplo, yo ahora me subo en una línea hasta un sitio pues no sé qué autobús llega o no llega porque no se mira el mapa. O al metro [...] Porque no tengo costumbre... es que tengo que preguntar y tengo que mirar el mapa para cambiar. Eso también es una costumbre por el idioma. Yo cuando llegué no hablaba bien español y me voy cojo el metro me deja un sitio y luego yo tengo que preguntar ¿me entiendes?... Bueno ahora ya no tengo problema pero antiguamente sí. Entonces a lo mejor te equivocas, no conoces los sitios... Yo prefiero coger un taxi, dar la dirección exacta y ya me lleva.”

Asimismo la facilidad de llegar a un sitio concretamente de forma directa en el menor tiempo posible es un factor determinante de las prácticas de movilidad de Xu, supeditando otros motivos como lo económico:

“Yo digo pero bueno con el tiempo que tardo en mirar y luego me equivoco. Prefiero el taxi, me lleva al destino y el valor es casi el mismo. Me voy cuatro personas, mi familia. Si me subo al autobús cada billete son 1,5-2 €, no sé qué valía, entonces para cuatro personas ya son 6 o 7 € ¿vale? Y tengo que mirar el mapa, tengo que andar, porque en transporte públicos no vas a llegar a un sitio determinado, tienes que andar a lo mejor 500 m o 1 km. Entonces yo prefiero coger un taxi que te vale 8-9€, son tres más, entonces te llega al destino seguro.”

El transporte público para Xu está lleno de fricciones que hacen del viaje una experiencia negativa.

Por último hay que mencionar que si bien la mayoría de los desplazamientos rutinarios se dan en el entorno más próximo, la gran parte de los trayectos realizados más allá de San Diego y de Vallecas son hacia Usera, porque como el mismo expresa “es *chinatown* que digamos. Tienen todos los productos chinos, tienen costumbres chinas, está la comunidad china. Entonces yo voy ahí a comprar, a los amigos, a comer, a la noche...”

Todos mis amigos chinos son de Usera”. En este sentido se puede comprobar que tanto las relaciones sociales como los lugares significativos para cada se extiende por toda la trama urbana, y que poder desplazarse hasta ello es de vital importante para los ciudadanos de las ciudades urbanas.

Denise.

Denise tiene 17 años y vive en la zona de San Diego próxima a la parada de tren, de hecho ya se ha mencionado la preponderancia de este nodo de transporte y de los espacios públicos aledaños, muy presentes en sus recuerdos porque es donde aprendió a montar en bici y donde pasaba las tardes en el parque del barco con sus amigas del cole cuando era pequeña. Antes iba a un colegio próximo a su casa todos los días caminando con una amiga. Pero este año su rutina ha cambiado, y con ella las prácticas de movilidad. Denise estudia el bachillerato artístico y este no lo ofertaban en su colegio, con lo que ahora tiene que irse hasta el Vallecas 1, un instituto ubicado en la Avenida de la Albufera; tiene que atravesar el barrio de San Diego de sur a norte, desde las vías hasta la Albufera. Gran parte de las entrevistas con Denise se centraron en comprender las estrategias de movilidad llevadas a cabo en este trayecto.

En este sentido lo primero que hay que decir es que Denise tiene que estar en el instituto a las 8:30 de la mañana, lo cual implica controlar el tiempo y adaptar las acciones y movimientos cotidianos a un ritmo concreto. El ejemplo más claro de ello es adaptarse a la frecuencia del autobús, lo cual puede parecer una obviedad pero una escucha atenta durante las entrevistas nos puede revelar distintos matices de cómo otros factores, como el estado emocional o las circunstancias concretas, pueden influir en las prácticas de movilidad. Así, Denise a lo largo del curso fue cambiando su rutina:

“Al principio yo me despertaba muy pronto. A las 8:05 cogía el bus y no se... no sé qué hacía...no sé porque llegaba tan pronto. Ya después dije no voy a esperar porque para eso me levanto más tarde y todo.”

Este cambio puede deberse a que poco a poco Denise fue acostumbrándose, fue perdiendo los nervios de llegar a un sitio nuevo, de encontrarte en una nueva circunstancia: “Al primer día fui súper nerviosa porque dije ¡*buah* nunca me he cambiado de colegio!”. Asimismo el adquirir un mayor conocimiento y confianza en la frecuencia del autobús también puede influir en este cambio de actitud, hasta el punto de relajarte

tanto que tienes que correr, aumentar la velocidad del trayecto o incluso cambiar las estrategias de desplazamiento. Así Denise me describe parte de su mañana: “Me levanto y eso... y si calculo bien el tiempo porque a veces es como ¡venga no pasa nada si me sobra tiempo!, pero luego no...luego tengo que salir corriendo y llegar al bus”. En este caso estamos ante un relajamiento sobre el control del tiempo que implica la acción de correr de moverse a mayor velocidad. Otra muestra de cómo el tiempo influyen en las prácticas de movilidad la encontramos en la respuesta dada por Denise ante la pregunta por los motivos de no ir andando al instituto: “A ver es una opción pero... A veces por la mañana, dos o tres por ahí que casi llego tarde pues voy corriendo, o sea caminado pero muy pocas veces.”

El trayecto de vuelta del instituto no coincide con el de la vuelta. En este caso el cansancio es clave para la elección de la ruta de vuelta a casa, y se concreta en el deseo de querer llegar lo antes posible. Otra vez aquí la velocidad aparece como valor de la vida urbana. Antes de salir de clase Denise ya está con la mente en el desplazamiento, usando su móvil personal para saber la hora exacta de llegada del autobús:

“Y nada, al volver, antes de salir miro el bus y digo a ver si tengo que correr o no, ir tranquila [...] Si el bus tarda mucho pues me voy en metro y luego voy en Renfe y así... Es verdad que doy mucha vuelta pero es que tarda mucho el bus y no lo voy a esperar ¿sabes?”

“Esta vuelta” implica acceder a la línea 1 de metro en la parada de Nueva Numancia, ubicada en la Av. de la Albufera a escasos metros de su instituto, coger el metro en dirección Pinar de Chamartín, tras cinco paradas apearse en la estación de Atocha-Renfe, hacer un trasbordo, entrar en la estación de tren, dirigirse al andén por el que pase la línea de tren C-2, C-7 o C-8 y bajarse en la estación de Asamblea de Madrid-Entrevías. Dada mi sorpresa ante esta estrategia insisto en preguntar por los motivos de no optar por andar: “No se... porque es como que...A ver aparte de que cuando sales del colegio hace ahí un solecillo que te pega entonces ¡dios pues joder! No se es por eso por pereza o lo que sea”. De modo que factores como el tiempo atmosférico o determinada franja horaria del día pueden actuar como fricciones y obstáculos de la movilidad.

Por otro lado, es fundamental destacar que la mayoría de amigos de Denise no viven ni en San Diego, ni en Vallecas: “A ver la verdad es que yo aquí mucho en el barrio no

salgo...Voy a otro barrio con mis amigas o con mi novio o con quien sea”. Esto aparte de explicar la falta de detalles y elementos urbanísticos en el esbozo de mapa (*Fig.7*), significa que los desplazamientos más allá del barrio son imprescindibles. El principal destino de estos desplazamientos es Usera, lo cual implica la necesidad de transitar por la estación de Méndez Álvaro y de hacer uso de varios transportes públicos.

Jorge.

Las prácticas de movilidad de Jorge se extienden por gran parte del tejido urbano de todo Madrid, ejemplando muy bien las particularidades del modo de vida urbano y la imposibilidad de limitarse al espacio local, en concordancia con lo dicho por Imilan et al (2015) y Vega-Centeno (2003). Así Jorge, que tiene 36 años y vive solo en la misma calle tranquila muy cerca de la calle Sierra Carbonera, justo en el límite noreste del barrio de San Diego, todas las mañanas camina durante 7 minutos hacia la parada de metro de Nueva Numancia para dirigirse a la oficina donde trabaja que está situada en Cuatro Caminos; durante el trayecto lee, escucha música o la radio cuando empieza a haber cobertura tras pasar la Parada de Puente de Vallecas. También hace uso del metro cuando va a casa de su novia en Batán, el recorrido es parecido aunque en vez de ir directo tiene que hacer trasbordo en la estación de Tribunal; pero si tiene prisa opta por coger el taxi: “Estoy muy acostumbrado a moverme en metro. Cuando cojo taxis es por un tema de tiempo para llegar”. Asimismo otro destino de referencia al que se traslada regularmente es Moratalaz, concretamente el local de la FRAVM (Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid), situado en Avenida de Vinateros. En este punto hay que subrayar como la participación en el movimiento asociativo y vecinal, muy importante en el horizonte vital de Jorge, también es muy determinante de sus prácticas de movilidad. Así por ejemplo, cuando tiene reunión de la FRAVM acude directamente en transporte público desde su lugar de trabajo, sin pasar por su casa, y el modo de regresar a su casa depende de la duración de la reunión. Aquí el tiempo, la duración de los eventos y la franja horaria, vuelve a aparecer como central en las prácticas de movilidad:

“Si termino relativamente pronto, cosa que no suele ocurrir mucho, antes de las 9 de la noche, lo que hago es..., o si no está lloviendo, me bajo andando porque de Vinateros hasta aquí andando son 25 minutos o 30 a lo sumo. Y si es mas

tarde me cojo el autobús, que no me acuerdo que número era, que te deja justo en la esquina de Peña Prieta con la Albufera.”

A esto hay que añadirle el cansancio que determina que opte por la opción bus, así al preguntar por los motivos de no volver andando cuando la reunión acaba tarde Jorge me explica:

“Porque tardas un pelín más o porque no me apetece meterme una caminata de media hora después de todo el día de trabajo, de una reunión de tres horas largas y tal. Eso es más bien el cansancio, de tiempo no tanto porque...depende del autobús.”

Es decir, que en determinadas circunstancias, la velocidad, el deseo de llegar pronto a un sitio está supeditado a sensaciones personales como el cansancio.

Del mismo modo, los desplazamientos a pie dentro del barrio también están marcados por su papel activo en el movimiento vecinal. Así, al describir la trayectoria tomada para ir hasta la estación de Puente de Vallecas me explica que en vez de optar por el camino más rápido y directo decide atravesar bajar por el Bulevar:

“Normalmente suelo ir por Sierra Carbonera y como tengo la manía de pasar por el Bulevar, para ver cómo está el patio, me cojo Arroyo del Olivar hasta el Bulevar y luego cruzo el Bulevar y me meto por Monte Iguelo. Ya sé que sería más rápido coger y bajar por la Albufera exclusivamente pero primero la Albufera es una calle que a mí no me gusta mucho porque me parece un poco...bueno porque es lo que es. El problema de la Albufera es que tiene un trazado de lo que era, de la antigua carretera de Valencia, entonces parece una carretera más que una calle. Es una calle que no se...no me gusta, es un calle incómoda.”

Al margen de que esta referencia a la antigua carretera de Valencia demuestra un conocimiento de la historia del barrio, de estas palabras hay que destacar que la “manía” de pasar por el Bulevar está muy relacionada con la percepción por parte de los vecinos de que es una zona degradada, que mucha gente evita, pero para Jorge esto es factor determinante para ir:

“Yo no la evito por el tema del trabajo con la Aso. Tenemos mucha relación con los vecinos de por ahí que se mueven por todos los problemas que hay por la

zona. No solo no la evito sino al revés, paseo adrede muchas veces por ahí, aunque no tenga que ir por ahí, para ver cómo está la zona”

Así pues con esta pequeña muestra de algunas de las trayectorias más rutinarias de Jorge se ha querido mostrar brevemente cómo las prácticas de movilidad se insertan en relación de toda una serie de circunstancias y decisiones personales, en las que los criterios meramente cuantificables como los tiempos de tránsito no son suficientes para comprender holísticamente.

5.3. Una estructura urbana complicada: Aceras, peatones y coches.

Ya se ha aludido a que la estructura urbana de San Diego, fruto de los procesos históricos que han consolidado este barrio sin ninguna previsión urbanística, está caracterizada por una alta concentración de calles estrechas y edificios. Abordar esto es importante porque como dice Gehl “podemos ver claramente cómo las estructuras urbanas y el planeamiento han influido sobre el comportamiento humano y el modo como las ciudades funcionan” (2014:9). Es decir, que la trama urbana del barrio de San Diego es determinante de la movilidad de sus habitantes y visitantes.

La estrechez de las aceras es un punto fundamental en este sentido. En el documento ya aludido del “*Prediagnóstico*”, elaborado por Paisaje Transversal y Todo por la Praxis en el marco de un proceso participativo que contaba con vecinos individuales y entidades vecinales, como la A.V de Puente de Vallecas, se alude explícitamente a los problemas de movilidad peatonal y accesibilidad relativos al estado de las aceras: “En el interior de los barrios muchas aceras son demasiado estrechas para el peatón; junto con la existencia de distintos accidentes (escalones, escaleras, pavimento en mal estado...) no se garantiza la accesibilidad peatonal” (2016:77).

Esto mismo me comentó Jorge, que también participó en este proceso:

“Hay problemas de accesibilidad muy grandes en muchísimas calles. Son calles con trazado súper estrecho y habría que ver cómo se convierten esas calles en vía de

Plataforma única porque para gente con problemas de accesibilidad es un auténtico horror salir de casa cada día.”

Fig.15. Fotografía de la calle de Pablo Rica, 2020. Al fondo acceso a “El Campillo”, un pequeño parque de la zona. Llama la atención la estrechez de la acera de la derecha y la presencia de obstáculos para la accesibilidad universal.



En 2017 el Ayuntamiento de Madrid publica un diagnóstico técnico sobre la accesibilidad, *San Diego Accede*, (tanto peatonal como motorizada) y los espacios dotacionales del barrio de San Diego. Según este documento el 23% de las aceras no cumplen el ancho mínimo que garantiza la accesibilidad peatonal y el 25% se encuentran en mal estado, lo cual indica la presencia de desnivel, baches o escalones sueltos que son considerados un obstáculo según la normativa de accesibilidad universal.

A lo largo de las entrevistas el estado de las aceras ha sido muy mencionado. Gilbert, comentándome que en ciertas zonas del barrio el panorama es desolador me llama la atención sobre la antigüedad de las aceras:

“Hay calles que las aceras son del año 45, las primeras que se hicieron en el franquismo siguen siendo las mismas. De hecho yo salgo de mi casa y una de las aceras que bordea mi casa tiene más años que yo... de esas dibujadas en superficie de cemento. Aquí hay cantidad de esas aceras”

Posteriormente durante el paseo urbano me enseñara varias calles con este tipo de aceras, que para él son una muestra del poco interés que tiene la administración municipal en el barrio de San Diego.



Fig. 16. Acera de cemento situada en Calle de Callejo. Fotografía propia, 2020.

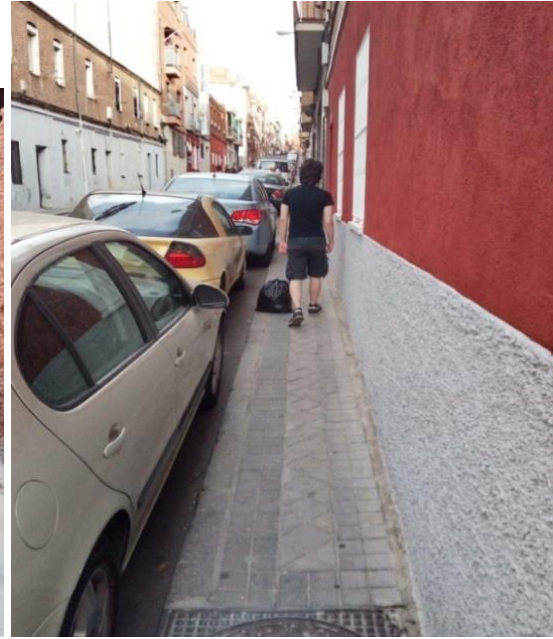


Fig. 17. Acera estrecha, del ancho de la alcantarilla. Calle de Callejo. Fotografía propia, 2020.

Carmen tiene una hija de 10 años y aunque hace ya mucho tiempo que no hace uso de carrito para bebés aún me comenta perpleja los obstáculos de movilidad relativos a las aceras para moverse dentro del barrio e imagina las dificultades que puedan tener personas que usen sillas de ruedas:

“¡Ah bueno! ¡Y por no hablar de cómo están las aceras! porque tú vas por Monte Igueldo y están fatal a nivel de... Yo cuando iba con la niña con el carrito pues dices *¡joder!* [...] Yo no veo aquí a personas con sillas de ruedas, veo muy pocas y es que tiene que haberlas pero no las veo... Tiene que ser muy complicado ir con una silla de ruedas ¿eh? No hay todas las rampas que debería, las aceras son estrechas en muchas partes. Luego las baldosas... aparte de lo sucias que están... pues a lo mejor se rompen y tienes que gastar cuidado porque te puedes tropezar.”



*Fig.18. Calle del Hachero.
Fotografía propia, 2020.*

Con lo que la forma y características de las aceras, los espacios urbanos por excelencia del tránsito peatonal y del encuentro, definidos por Jacobs como los “órganos más vitales de la ciudad” (2011:55) determinan las prácticas de movilidad. Y para entender el sentido de estas prácticas la experiencia es central, pues no todas las personas vivimos el espacio urbano de la misma manera. Si tenemos que llevar un carrito de bebé, vamos cargadas con la compra o usamos sillas de ruedas el desplazarnos por aceras estrechas puede ser mucho más difícil que si vas tú sola caminando por las mismas.

Según los datos recogidos en las entrevistas y según lo observado durante los paseos y estancias en el espacio público, sí podría afirmarse que las aceras estrechas y el mal cuidado de las mismas constituyen un obstáculo a la movilidad cotidiana. Caminando por calles comerciales con bastante tránsito de personas, como la Avenida de Monte Igueldo o la calle de La Imagen, es muy frecuente ver a una o dos personas pegadas a la pared de un edificio dejando espacio para que pasen otras que caminan en la dirección opuesta; otras personas ante esta misma situación optan por pasear o esperar en la calzada para luego volver a la acera. Asimismo la calzada también es invadida cuando una persona, (normalmente suele ir sola y con cierta prisa) decide por sobrepasar a quienes caminan delante suya, a un ritmo diferente. En cambio, en calles con las aceras más anchas como puede ser la Avenida de San Diego, la Avenida de la Albufera o la Calle Convenio, estas imágenes no son tan frecuentes. En estos casos esquivar no constituye una práctica de los desplazamientos a pie.

Sin embargo, para Paquita, a sus 80 años, las aceras estrechas no suponen un obstáculo muy grande a su movilidad. Es llamativo ver cómo camina hasta su casa con total tranquilidad y naturalidad por medio de la calzada, parándose a charlar con conocidos y desconocidos. Ante las aceras estrechas la alternativa es andar por la calzada. Los peatones se reapropian del espacio que estaba planeado para los coches. Esta táctica de caminar por la calzada, y no por las aceras, está bastante extendida en muchas de las calles del tejido urbano de San Diego. Durante los paseos urbanos realizados con Gilbert y Marta también pude comprobar estos comportamientos, siempre que el tránsito de la calle lo permitía, siempre que no circularan coches. En este sentido, es importante subrayar que la posibilidad de andar por la carretera depende de la presencia, o, mejor dicho, de la no presencia de vehículos, circulando por la misma.

Ahora bien, antes de analizar cómo es experimentada esta relación en las personas entrevistadas, puede ser esclarecedor para profundizar en la comprensión de las prácticas de movilidad desde una perspectiva más completa, detenerse en las repercusiones que tenían las calles de barro, que han marcado la identidad vallecana, en la cotidianidad de sus habitantes. Paquita y Paca, recordando cómo era el barrio cuando llegaron de jóvenes en los años 50, me cuentan que en la mayoría de las calles no había aceras y que toda la calle era de barro, estaban sin asfaltar. El barro en las calles está presente en la memoria de las personas más mayores, y constituía un elemento identificativo de Vallecas y determinante de sus prácticas cotidianas. Así Fernández en su trabajo ya mencionado sobre las identidades de Vallecas describe esta época como:

“Tiempos oscuros en los que decir que vivías en Vallecas era etiquetarse de una marginalidad degradante, que incluso frenaba el acceso a puestos de trabajo, llegando a extenderse la costumbre de que las katiuskas, aquellas botas de goma que todos los vallecanos llevaban puestas para moverse por el barrizal en que se asentaban las casas y chabolas, y que delataban el origen de sus usuarios, eran sustituidas por zapatos al llegar a Madrid, escondiéndose en bolsas o incluso dejándolas en un puesto de periódicos que había junto al Metro de Puente, donde su propietario había habilitado unas estanterías para tal fin.” (2007:59).

El barro se relacionaba con la pobreza y la miseria, así entre Paquita y Pacas se da un diálogo muy curioso, que aparte de transmitirme una idea de cómo era vivir en el barrio hace 70 años, me hace comprender que el barrio y las prácticas de movilidad llevadas a cabo día a día por diferentes personas son cambiantes, particulares y no

homogeneizables a toda una zona. Paquita empieza contándome que en Monte Igueldo, el entorno más próximo a su lugar de residencia, las calles eran de barro. Ante esto Paca niega con la cabeza y afirma que “había unas aceritas”, lo cual marcaba la diferencia con otras zonas de Vallecas y de San Diego:

“En el Alto del Arenal cuando yo me fui había que ponerse una bolsa hasta que llegabas a la parada del autobús para que los zapatos no... pero las aceras de Monte Igueldo estaban asfaltadas. Ahí para ir al metro no tenías que limpiarte.”

Tras este inciso sobre la influencia del estado de las calles en los modos en que los transeúntes se desplazan por la trama urbana, volvemos a poner el foco de atención en la relación entre tácticas de movilidad como andar por la calzada y la no presencia de coches. En las entrevistas, coches y estrechez de las aceras son mencionadas a la par. Esto no es una mera coincidencia, pues parece que en una estructura urbana tan concentrada como la que se da en muchas zonas de San Diego o hay lugar para el coche o hay lugar para los peatones. En la siguiente cita de Carmen se refleja muy bien este asunto: “En concreto en la calle donde yo vivo es muy curioso porque como pasan pocos coches, o sea pasan los coches, por Hachero, pero pasan pocos en general”.

En general, la presencia de coches se valora de forma negativa, tanto si los desplazamientos son a pie como si son en vehículos motorizados. Los coches han invadido gran parte del espacio urbano. Así Irene describiéndome las calles más próximas a su lugar de residencia, en comparación con vías principales como la Avenida de San Diego, relaciona directamente la estrechez de las aceras con la presencia del coches como fricciones de la movilidad: “Todo es mucho más estrecho, las aceras son así (realiza un gesto con las manos que indica que son estrechas) y los coches muy mal aparcados. No puedes pasar por las aceras”. En este mismo sentido Manuela, explicándome uno de los trayectos que más repite dentro de los límites del barrio, también incide en la conjunción acera estrecha y presencia de coche como un obstáculo:



*Fig.19. Travesía de Palomeras.
Fotografía propia, 2020.*

“Yo tengo una hermana que vive ahí abajo... ha hecho la locura de comprarse una casa ahí. Lo que pasa que se ha comprado una casa baja con patio, entonces mola mucho. Pero claro, salir a la calle es una carrera de obstáculos porque las aceras son muy estrechas, porque hay muchos coches, no se puede aparcar... Es incomodísimo la verdad. [...] Yo me imagino toda la gente que pueda tener algún problema de movilidad viviendo en San Diego... tiene que ser muy complicado porque tienen que ser muy difícil moverse porque el coche no te deja espacio.”

La preocupación por la cantidad de espacio urbano que ocupan los coches en las ciudades es uno de los aspectos centrales que Jan Gehl aborda. Según él es importante que la ciudad, si quiere tener espacios públicos de calidad, privilegie los tránsitos y usos de los peatones y para ello “un prerequisite importante para que se produzcan caminatas cómodas y placenteras es que haya suficiente espacio para que una persona pueda moverse libremente, sin tener que eludir obstáculos o sufrir empujones y embotellamiento” (2014:121).

En esta misma dirección Mariano, en tanto que arquitecto comprometido con Vallecas considera negativamente la presencia de coches:

“Y luego, a nivel de movilidad como más individual, es peatonalizar amplias zonas y sacar el coche de dentro del barrio, porque es que... mientras los coches sigan estando como están, amontonados en las calles, ocupando las aceras, ni dejando circular a la gente que vive ahí, no va a haber solución...para una buena movilidad.”

Los coches son percibidos como un problema, y no sólo para las prácticas de movilidad peatonal sino también para los desplazamientos realizados en vehículos motorizados, ya sean privados como el coche o públicos como el autobús. En estos casos la estructura urbana también tiene un papel determinante.



Fig. 20. Calle Vizconde de Arlessón. Elaboración propia, 2020.

Un ejemplo muy concreto de la influencia que tiene la estrechez de las calles en las prácticas cotidiana de movilidad lo da Denise al describirme el trayecto en bus de camino al instituto. Según su propia experiencia esto puede convertirse en una fricción de movilidad:

“Al ir, las calles son muy estrechitas como para que el bus pase porque es muy grande y pues es verdad que a veces el bus te tarda más porque tiene que dejar pasar a coches o a no sé qué. Tiene que dejar pasar a otro bus o lo que sea. Y a veces se queda ahí estancado.”

Con lo que, de algún modo se puede afirmar que los problemas de tráfico y circulación que se puedan dar dentro del barrio están determinados por la estructura urbana del mismo, y no se deben tanto a que una cantidad desbordada de vehículos, si no al espacio que ocupan. En este momento puede ser esclarecedor subrayar, como explica Mariano, que el barrio de San Diego no fue planificado que:

“Era una estructura urbanas que venía como de un medio rural relativamente pequeño que fue creciendo por agregación y nunca se planificó y por lo tanto luego nunca hubo oportunidad de decir... bueno aquí hace falta infraestructura, aquí hacen faltas zonas verdes, aquí hace falta equipamiento. Nunca se concretó eso, entonces fue creciendo como una mancha de aceite peor solamente para uso residencial.”

Así pues, podemos deducir que sus calles tampoco fueron planeadas para la circulación de vehículos. De hecho, la presencia de coches particulares no adquirió protagonismo en la vida del barrio hasta finales de los años 50. Estas fotos compiladas por Rodríguez (2016) nos muestran dos de las arterias principales del barrio llenas de gente y sin presencia de coches:



Fig.21. Avenida Martínez de la Riva. Fotografía 1955. Fuente: Rodríguez 2016



Fig.22. Avenida de Monte Igueldo. Fotografía de 1955. Fuente: Rodríguez 2016.

Preguntando a Paca por el modo en que la presencia de coches podía determinar las prácticas de movilidad de los habitantes de San Diego, teniendo en mente una perspectiva diacrónica, me responde directamente: “no había coches. En los años 60, casi 70 empezaron los 600 [...] No había coches. El coche lo pagaba quien podía. El que se compraba un 600 ese era millonario”. El coche era percibido como un lujo. Algo similar expresa Carmen, al explicar que acabo viviendo en el casco viejo de San Diego, en el entorno de Monte Igueldo, porque tenía acceso a una antigua casa familiar en la que había vivido su suegro: “Había sido taxista, entonces cuando llegó a esta zona a vivir, con su nueva mujer, [...] pues él era taxista y mi suegra siempre cuenta que aquí no había coches prácticamente, ¡imagínate llegar un taxista!”

Las prácticas de movilidad varían en función de las experiencias y circunstancias, personales, históricas y sociales. El uso del coche ha pasado de considerarse un lujo y algo excepcional a un problema común para la movilidad. En este sentido es curioso cómo Marta, Irene y Manuela han reflejado en sus mapas la presencia del coche en el barrio y uno de los problemas más asociados a su uso: el aparcamiento. El mero hecho de reflejarlo si seguimos el análisis de Kevin Lynch (2015) quiere decir que es un

elemento presente en su cotidianidad. Irene (*Fig. 9*) dibuja un coche en una calle y califica al trazado de estas calles como *caos*: “Un horro aparcarse en esta zona. O sea yo no cojo el coche si tengo que volver por la noche porque no puedo aparcarse.”

Marta (*Fig.4*) define a una serie de calles (dibujadas de forma muy esquemática, interrelacionada pero sin conexión con clara) como *zona para aparcarse*:

“Suelo aparcarse por esa zona porque a veces me da miedo de que me rompan el coche [...]. Yo creo que tiene que ver con la residencia de mayores...Y también porque esas calles son súper residenciales, no hay un bar no hay una tienda ni nada, entonces pienso aquí solo pasa la gente que vive y ya.”

Y Manuela (*Fig. 5*) de una forma muy gráfica dibuja dos coches, relativamente grandes en comparación con el resto de elementos del mapa, con unos picos salientes, que posteriormente me explica que son dientes afilados; se trata de algo peligroso y muy grande que ocupa demasiado espacio. Asimismo durante la segunda entrevista también lo relaciona con problemas de aparcamiento:

“Lo que pasa es que cada vez lo odio más porque se aparca fatal en mi zona. Antes se aparca medianamente bien pero ahora se aparca muy mal. Entonces me pongo de muy mal humor. Cuando vuelvo y no puedo aparcarse me pongo de un humor terrible. Entonces procuro no cogerlo.”

Por su parte Carmen la estrategia para resolver el tema del aparcamiento pasa por alquilar una plaza de garaje que según me dice está a diez minutos andando de su casa.

Los problemas de aparcamiento también fueron abordados durante la primera reunión del área de movilidad de la mesa T.E.M.A como uno de los principales problemas de movilidad de San Diego, aparte de la falta de autobuses. De hecho se generó cierto debate sobre las posibles soluciones planteadas. Así por ejemplo la posibilidad de establecer SER (Servicio de Estacionamiento Regulado) para evitar que una acumulación de coches no residentes que dejan el coche a este lado de la M-30 para no pagar, Trini se indigna: “Está fatal, fatal, fatal el aparcamiento ahí abajo pero no queremos SER, no queremos que los vecinos paguen”

De modo general y para concluir este punto se puede afirmar que dentro de los límites administrativos de San Diego ante la estructura urbana de la misma, la mayoría de las personas entrevistadas optan por no usar el coche si lo tienen, pues ni Jorge ni Gilbert,

ni Paca, ni Paquita disponen de vehículo privado. Solo Xu nos muestra una táctica diferente, él usa el coche para ir a comprar al mercado y el problema del aparcamiento lo resuelve pagando el precio para acceder al parking del Mercado situado en la calle Santa Julia. Según sus circunstancias, y teniendo en cuenta que luego tendría que volver cargado, el coste para acceder al parking no es un problema, más bien al contrario. El resto ni contempla esta opción. Dentro del barrio suelen predominar los desplazamientos a pie, pero esto es abordado en otro punto y el interés ahora es enfatizar cómo la estructura urbana puede determinar las prácticas de movilidad.



Fig.23. Zona de aparcamiento conocida como “Parking de la M-30”, porque colinda con la autopista. Fotografía tomada desde Calle de Peña Ubiña, 2020.

5.4. Prácticas de movilidad, lugares estigmatizados y noche.

Se acaba de analizar cómo una estructura urbana muy concreta, en términos meramente físicos, puede determinar las prácticas de movilidad cotidianas de las personas que transitan por estos espacios. En este punto se pretende analizar el modo en que la percepción de ciertos lugares y momentos del día como inseguros o degradados o incluso feos puede influir en las prácticas de movilidad. En el fondo hay un planteamiento del modo en que nos movemos por el espacio público, en el que, como ya se ha explicado el encuentro o desencuentro con el otro es incierto, impredecible y moldeable, espacio público en el que no hay un significado único, y por ende no hay una manera única de hacer uso de él, por lo que el encuentro con lo inesperado nos puede poner en tensión en diferentes circunstancias.

5.4.1. Lugares estigmatizados.

A lo largo del trabajo de campo varios espacios públicos han sido señalados negativamente, como lugares que no invitan al paseo, como lugares degradados, sucios y abandonados. Ahora bien estos lugares, o mejor dicho no-lugares en tanto que espacios públicos de encuentros y desencuentros con los otros, por sí mismo no tienen ningún significado; el significado se lo confieren las personas que transitan por ellos, que permanecen, usan y transforman estos espacios. De algún modo lo que aquí entra en juego es la noción de estigma (Goffman, 2015) que hace referencia a un atributo que posee una persona y que hace que esta persona no sea apetecible a los demás, que sea desacreditada en función de ese atributo concreto. Y estoy hay que tenerlo en cuenta cuando nos referimos a las zonas estigmatizadas de la ciudad, que como refleja Müllauer-Seichter siguiendo a Seamon se pueden interpretar como zonas de estrés, zonas que alteran a los transeúntes que pasan por ahí (2003: 57).

El parque Amós Acero es un ejemplo de ello. Este parque, inaugurado en 1979 en reconocimiento del primer alcalde democrático de Vallecas, está cerca de bares, tiendas y servicios básicos como el centro de salud Soldevilla o la escuela infantil Shantala. Así, está presente en el imaginario de todas las personas entrevistadas.



Fig. 24. Un paseo del Parque Amós Acero. Al fondo las gradas. Fotografía propia, 2020.

Irene, que pasea a su perro, Lucky, por este parque con mucha frecuencia hace la siguiente descripción del mismo:

“Hay una primera zona que es como de niños con columpios, arena, una fuente con palomas y sus cosas. Y luego hay como dos zonas, dos paseos. En una hay gente un poco turbia y luego está al otro lado donde hay gente paseando al perro o los niños o tal. Entonces yo atravieso el parque de niños con la fuente y tal, me voy a ese lado, por fuera del parque, sin ir por el lado más turbio. Subo, subo, subo, casi llego a mi cole, doy por ahí una vueltecilla. Luego ya voy bajando por el otro lado, y ya me meto en el parque, que hay césped, igual Lucky conoce a alguien...yo me quedo un rato, hay bancos y si me da el venazo me siento.”

Esta descripción, que refleja gran uso y conocimiento del parque, muestra muy bien cómo Irene elige su ruta para evitar pasar por “la zona turbia” del parque, que de hecho en el esbozo de mapa representa con el dibujo de una cara triste. Asimismo también es interesante resaltar que no le impide hacer uso y disfrute de otras zonas del parque, ni a ella ni a su perro. Al insistir sobre los motivos que hacen que perciba ese lado del parque como desagradable Irene alude a personas que viven en la calle y a personas que beben alcohol, es decir, que se hace referencia a un estigma:

“Están los que viven ahí, que hay gente que vive ahí, tienen los pobrecillos ahí su vivienda. Luego está la gente que se dedica a estar bebiendo cerveza todo el día..., bueno está también la zona de abuelitos jugando a las cartas. Están todos mezclados...porque claro esa zona es la que tiene las mesas estas típicas de parque, y al otro lado no hay mesas, solo hay bancos. Y nada, a ver...la gente no...pero si es la típica gente que te dice “eh tal no sé qué”, y es como... Intento no pasar.”

Jorge como representante de la A.V Puente de Vallecas enfatiza la necesidad de intervenir urbanísticamente en este parque porque según dice es el único parque disponible en el barrio:

“El problema de los parques es que no hay. Solo hay uno y está bastante degradado, y para nosotros, desde el punto de vista de la Asociación es importante porque llevamos años intentando un proyecto de regeneración, de cambio, una remodelación completa del parque porque es un parque que está

bastante machacado. Solo con el simbolismo que tiene...y esta machacado. Es una zona que la gente la evita, yo no la evito porque intentamos reactivarlo. La gente la evita lógicamente porque la gente la usa para malos usos, consumo de alcohol...Y no es una zona de paseo, sino todo lo contrario es una zona a evitar por la mayoría de la gente. Lleva siendo así muchos años.”

Así pues, esta cita, a pesar de que Jorge no despliegue ninguna estrategia de *evitación*, sigue en la misma línea que lo planteado por Irene, aunque ahora también se pone el énfasis en la regeneración, y en la posibilidad de intervenir urbanísticamente como solución para generar atracción de la gente. Esta tendencia a relacionar el parque con el abandono y el consumo de alcohol es una constante en muchas de las entrevistas. Así describe Manuela su paso por el parque cada vez que va a casa de su hermana: “Voy por medio del parque, que además es un parque muy pintoresco. Hay muchísimos señores... bebidos, fumados, jugando a las cartas. En fin... hay una tribu interesante”. Si bien Manuela no usa intensivamente el parque, pasea sin evitar esta zona. Y lo mismo Gilbert que denuncia su abandono pero esto no convierte el parque en un lugar prohibido:

“Es una pena de parque, lo tienen olvidado. Es donde la policía municipal no sabe qué hacer con los mendigos pues los manda para aquí. [...] Relativamente me gusta porque en verano vengo aquí con colegas y nos sentamos a lo mejor a las 11 o 12 de la noche un rato con unas cervezas y es el único espacio que aquí.”

Así pues la presencia de gente sin hogar y de personas bebiendo alcohol son constantes en la percepción que se tiene del parque, y de algún modo estas acciones en tanto que estigmatizan a estas personas se extrapolan a la percepción más general, pero no se puede afirmar que la evitación sea la táctica generalizada, aunque el hecho de que haya grupos de personas bebiendo en la calle o individuos durmiendo en algún banco sea constante. En este sentido hay que matizar teniendo en cuenta las circunstancias concretas. Por las mañanas el centro de salud hace de punto de atracción, por la tarde cuando hace sol y las medidas contra la pandemia del Covid-19 lo permiten, la presencia de niños llena el centro del parque mientras sus madres se sientan en grupos a charlar y merendar; y por la noche, cuando el parque se empieza a vaciar, es cuando esa sensación de abandono e inseguridad puede ponerte en alerta. Lo cual se relaciona

directamente con las famosas afirmaciones de Jane Jacobs (2011) sobre la necesidad de que los espacios públicos tengan gente constantemente.

Por otro lado, respecto a la cita anterior de Jorge hay que destacar el énfasis en la continuidad temporal de la degradación del parque. Jorge recurre a sus recuerdos personales para explicarlo:

“Yo recuerdo cuando era peque, cuando te dejaban ya moverte más solo; eran, es cierto los años de la heroína, donde se quedaba los perfiles más degradados; era una zona que servía para ese perfil de gente que utilizan el parque para inyectarse y tal. Y era como uno de esos sitios en los que si tus padres te pillaban te llevabas la bronca. O sea que era una de las zonas prohibidas. Muy triste porque el único parque que tenías era esa zona prohibida.”

Esto es muy interesante porque implica que el estigma asociado a los problemas de drogas que emergió durante la década de los 80 y que tuvo mucha incidencia en barrios como Vallecas aún perdura. Si bien ya no asociado a la heroína. De hecho otra de las zonas “a evitar” y que sufren parte de este estigma es la zona de Monte Igueldo y calles y zonas aledañas como la calle Hachero, Melquíades Biencinto o el propio Bulevar. En este sentido hay que mencionar el fenómeno de los *narcopisos*, que fue muy mediático en 2017 e hizo que saltaran las alarmas de parte del vecindario.³²

Otra de las zonas de las zonas que causan estrés y cierto rechazo es el Bulevar de Peña Gorbea. De hecho el objetivo del ya mencionado *Prediagnóstico* elaborado por Paisaje Transversal y Todo x la praxis y encargado por el Ayuntamiento de Madrid, es “analizar la situación urbana en Bulevar-Plaza Vieja y alrededores” (2016:6) con la intención ulterior de desarrollar un Plan Integral de Renovación Urbanística, enfocado a mejorar la convivencia y la calidad de los espacios públicos. Una de las conclusiones, derivadas de las propuestas de vecinos, que este documento señala es que

³² El fenómeno de los narcopisos, lugares de venta ilegal de droga, fue acompañado de discursos sobre la inseguridad que sentían los vecinos de estas zonas y sobre la necesidad de “regenerar” el barrio. A la par desde colectivos del barrio se elaboran discursos críticos que rechazan la estigmatización de las personas consumidoras de drogas y que relacionan directamente la presencia de los narco pisos, con intereses inmobiliarios. Aramoya (2019) profundiza de forma crítica el modo en que se han articulado narrativas de la inseguridad entorno a estas problemática, desmontando los mitos en los que se montan estas narrativas y cuestionando la securitización como respuesta por parte de la administración municipal.

“La principal preocupación en relación al espacio público gira en torno a la falta de limpieza generalizada en el barrio y la insuficiencia de papeleras y contenedores de basuras. El punto más sensible es el bulevar donde se concentra esta problemática y se añade el problema de convivencia con consumo de alcohol en calle”. (2016: 48).

Es decir que al igual que en el Amós Acero el consumo de alcohol en la vía pública se considera parte de la degradación de la zona. Jorge lo explica en estos términos:

“Algo que debería ser una zona neurálgica donde todo el mundo podría pasear, donde podría estar la vida de buena parte del distrito y es una zona que la gente casi casi que evita, por la degradación de tantos años [...]. Debería ser nuestra puerta del Sol.”

En este sentido, tras los resultados del *Prediagnóstico* se establecieron unas casetas móviles de madera para la venta de artesanía a lo largo del Bulevar con la intención de incentivar distintos usos del espacio público, para atraer a las personas. Otra vez aquí subyacen las ideas de Jacobs (2011): cuanta más diversidad de usos, más diversidad de personas, más interés en el espacio y más sensación de seguridad. Sin embargo el establecimiento de casetas no parece haber sido suficiente. Así para Irene el Bulevar es una zona a evitar, de hecho cuando va a coger el metro para ir al centro de Madrid (Sol), donde se concentra la mayoría de sus actividades de ocio opta por ir en bus para no pasar andando:

“Luego pasa el bus por el Bulevar. El Bulevar es una zona un poco...turbia...por eso intento coger el bus porque no me gusta pasar por esa zona. Bueno si es de día no me importa pero si es de noche, no [...] Es una zona que está muy bien, que podría estar muy bien porque es donde está el mercado, al lado de la Albufera. Pero está lleno de gentuza básicamente. En el sentido de que es literal, que hay una zona que está llena de *yonkis* que viven ahí. Y luego... bueno sí hay un paseo que está guay, pero yo no me muevo por ahí porque tampoco tengo que nada que hacer ahí. Aunque sí que es verdad que últimamente han hecho los mercadillos y tal, pero es un sitio que da pena. Luego siempre se juntan muchas bandas. Siempre que pasa algo, pasa por esa zona.”

La asociación entre la gente que consume droga y el estigma que pueda recaer sobre el espacio público también es reflejado por Xu y Paca:

“No me gusta nada...están los *yonkis*. Cada vez que cruzas ahí con los niños ¿me entiendes? La gente con las botellas. Yo por ejemplo con mis hijos paseaba por ahí, entonces los niños lo veían...” (Xu).

“Yo echo de menos el Bulevar de antes. Ahí nos íbamos con los niños a tomar nuestras cañitas. Ahora no se puede [...] Bueno, en el 82 eso empezó mucho con la droga. Y luego mucha inmigración... Y todavía sigue con la droga la parte de arriba, lo que pasa que van con la metadona. Eso es otra cosa. El año 82 fue horroroso.” (Paca).

El tema de la inmigración que es mencionado brevemente por Paca es un elemento subyacente en mucha de estas zonas estigmatizadas, pues también hay cierta tendencia a pensar que las personas que se dedican a la venta de droga son inmigrantes, tendría que ser analizado con más profundidad en otro momento.

En cualquier caso hay que remarcar que la actitud de rechazo a este espacio público histórico del barrio no es unánime y que hay muchas personas que no solo no evitan pasar por él sino que es un camino atrayente. En este sentido la experiencia de Marta contrasta radicalmente con la práctica de Irene. En el caso de Marta los recuerdos asociados al Bulevar juegan un papel en sus prácticas de movilidad. Así según me dijo en las entrevistas y según me mostró durante el paseo urbano su camino al trabajo favorito pasa por el Bulevar. Cuando va a trabajar en metro, que no es siempre pues a veces opta por el tren, tiene dos posibles alternativas, coger el metro en Nueva Numancia o bajar hasta la parada de metro de Puente de Vallecas. Opta por la primera si va con prisa y tiene que asegurarse llegar pronto, pero siempre que puede trata de ir al metro atravesando el Bulevar: “El Bulevar me encanta. Me parece un sitio muy apañado. Yo creo que es el sitio en el que más he estado tomando algo con las diferentes personas que he llegado a conocer en esta zona” Sin embargo sí es consciente que para muchas personas tener que pasar por estas zonas puede ser un problema:

“Me acuerdo de una conversación con una mujer que le daba miedo ir al Bulevar a comprar al Mercadona y sí que veo diferencias entre este barrio y cuando voy a ver a mi madre que vive en el metro de Quevedo, hay una diferencia muy grande [...] Creo que aquí hay situaciones que venden muy bien en Ana Rosa Quintana

y tal...creo que hay una forma distinta de estar en la calle. Y creo que aquí hay una mucha gente en la calle al pedo, que no sabemos muy bien que hacer y eso creo que se vive como un peligro. [...] Aquí hay claramente más gente haciendo nada o que no sabes que están haciendo y eso puede generar extrañeza.”

En este punto Marta está aludiendo a distintos ritmos de vida, a que en la calle, en los espacios públicos quedan reflejados los ritmos de vida, hechos de pausas y tránsitos. De modo que habría que poner el foco en esta “forma distinta de estar en la calle”. Aquí pueden entrar en juego factores como el alto índice de desempleo o las características de la vivienda (tamaño pequeño o mal estado), que suponen mayor “tiempo libre” y mayor presencia en las calles. Aunque también puede deberse a otros factores como ciertas costumbres y a la necesidad de compartir códigos culturales con tu grupo identitario, así Carmen aludiendo a la mezcla de idiomas, culturas y personas que transitan por la Av. de Monte Igueldo describe la siguiente imagen:

“Hay un punto en Monte Igueldo, aquí cerquita de Hachero, que confluyen tres restaurantes marroquí. Entonces los hombres, suelen ser hombres, grupos de hombres, suelen estar dentro y fuera de los bares. Con lo cual si pasas por la calle... Y hay una tiendecita de segunda mano de ropa, zapatos y tal que también la llevan ellos, entonces es como un triángulo donde confluyen. Ellos se sacan su té, charlan, echan la tarde...”

Esta escena de Monte Igueldo (otro de los espacios estigmatizados del barrio asociados a la presencia de la droga y de personas marroquí y latinas) que señala la presencia de personas que están en la calle y no sólo transitan por ella, conecta con la idea de “vida de barrio” que tienen parte de los informantes. Paca explica con cierta nostalgia como se ha perdido esta vida de barrio: “Los vecinos hemos cambiado. De forma de ser. Somos vecinos de toda la vida pero no somos... Claro, antes era sentarnos en las puertas, hablar mucho... No hay ese contacto de antiguamente, te apoyabas mucho”. Sin embargo en ciertas zonas de Monte Igueldo y calles aledañas con Hachero esta “vida de barrio” en la calle se sigue dando. Así aparte de la escena descrita por Carmen, en distintos paseos por esta zona pude observar como en Hachero, la calle con mayor problema de convivencia según me comentó Jorge, madres, tías o primos se sientan en sillas plegables a las puertas de su casa mientras un grupo de 4 o 5 niños juegan a las pistolas de agua por medio de la calle. Así mismo al pasar Melquíades Biencinto,

Gilbert me llamó la atención sobre un grupo de personas dominicanas, con mayor presencia de hombres, que están concentrados en una esquina hablando mientras un par de niños corren por medio de la calle: “Y aquí pases a la hora que pases hay gente en la calle... y yo pues no sé de qué viven.”



Fig. 25. Avenida de Monte Igueldo. Dos señoras paseando y dos hombres sentados en dos bolardos. Fotografía propia, 2020.

Este “no sé de qué viven” conecta con la expresión de Marta “gente en la calle al pedo”. Así Marta transmite sus sensaciones al respecto sobre esa zona difícil de delimitar, de la que forman parte calles desde Monte Igueldo hacia la M-30, y en dirección sur, hacia las vías del tren; esa zona que en parte coincide con las áreas del barrio peor comunicadas:

“Parece que hay como menos peña, también en mi mente, me parece que la peña que esta por ese otro lado de Monte Igueldo más hacia San Diego tiene menos ocupaciones o es peña que está desempleada o que es más pobre o más vulnerable. [...] o sea yo en mi cabeza, ahora con el cierre cuando me he enterado que había un comedor social como más arriba de las canchas esas me ha cuadrado un poco, porque hay como gente que está como al pedo, a verlas venir. [...] También creo que claramente hay una zona ahí de trapicheo fuerte, lo asocio a la gente que está en los locales de venta de comida que siempre hay como mucho rollo de peña en la calle como silbándose y haciendo cosas. A esa altura, si bajas un poco más hacia Melquíades Biencinto es por donde vivía yo, y

sí que tengo el recuerdo claro, bueno en nuestra casa muchas veces nos tocaron la puerta con esto de si vendíamos heroína que si tal y cual, y pues ...esta impresión de este tipo de peña que está ahí para pillar o que están súper colgados a ver si alguien les da 5 pavos ... entonces igual asocio a esta peña porque estaba ahí mi casa, y mi casa la asocio a esta peña que está muy colgada.”

Ahora bien, hay que decir que si bien estas situaciones pueden percibirse como tensas, no lo son hasta el punto de hacer que las personas las eviten a toda costa. Monte Igueldo, al igual que el Bulevar o el Parque Amós Acero, es un espacio muy transitado, y las estrategias de evitación tienden a ser muy puntuales.

Por último, conviene mencionar el modo en que la presencia policial influye en las prácticas de movilidad. Al margen de críticas y reflexiones sobre la relación entre control policial de la población y seguridad, en este punto se pretende afirmar que la presencia policial tiende a ser evitada, en determinadas circunstancias y para determinados grupos de gente. Así por ejemplo durante el paseo urbano con Gilbert, la presencia de dos motos de policía en el parque Amós Acero fuera el motivo explícitamente expresado por Gilbert para tomar otro camino. De forma similar, durante la excursión urbana con Marta, mientras alargábamos la despedida charlando de manera más informal fue la presencia de un coche policial lo que motivó que termináramos de despedirnos. Asimismo en las canchas de Monte Igueldo, en “El Campillo”, otro espacio público que se considera abandonado y que es punto de encuentro de jóvenes principalmente, la actitud de algunas de las personas que están en grupos es de atención y alerta ante la llegada de policías. Así una tarde que me estaba dirigiendo hacia esta zona mientras escuchaba interesada una conversación de un grupo de cuatro jóvenes sobre el número de veces que les habían pillado por saltarse el confinamiento y las posibilidades de multas y prisión, se escuchó desde el parque un grito informando de la presencia de policía: “¡polis!”. Y efectivamente al llegar al parque había un coche patrulla pidiendo la documentación a dos personas que estaban metidas en un coche, mientras que algunas personas curioseaban con discreción este acontecimiento, otras decidieron abandonar el parque.

Con lo que, de algún modo se puede afirmar que el estigma, relacionado con el consumo de drogas principalmente, y el estado de algunos espacios públicos descritos como sucios o abandonados, pueden considerarse factores que influyen en las prácticas

de movilidad, pues aunque no siempre se opte por evitarlos, cambiando los cauces del paseo, sí que se experimentan como incómodos o no demasiado agradables. Respecto a esto último es importante subrayar la necesidad de aplicar criterios estéticos en el espacio urbano, pues como dicen Borja y Muxí: “cuanto más problemática sea una zona, más hay que invertir en la calidad del espacio público, en su diseño, en sus materiales y en su mobiliario. La estética forma parte de la ética del urbanismo” (2003:65). Por otro lado, también hay que mencionar que se dan bastantes situaciones en que la presencia policial tiende a ser evitada.

5.4.2. Prácticas de movilidad durante la noche.

Ya se ha mostrado repetidamente la importancia que tiene el control del tiempo en el desarrollo de las distintas prácticas de movilidad, en nuestros desplazamientos más habituales y en definitiva en los distintos ritmos de vida urbano. Así pues, es pertinente analizar las prácticas de movilidad durante el horario nocturno, donde la falta de luz natural, la frecuencia del transporte público o la ausencia de personas en las calles y espacios públicos serán aspectos fundamentales a tener en cuenta. Además aquí decir que en este punto la cuestión de género no es indiferente. ¿Cómo son las prácticas de movilidad de las personas entrevistadas durante la noche?

La siguiente cita de Marta es muy ilustrativa:

“Llego en verano a la una o dos de la mañana en bus hasta Méndez Álvaro y ya estaba mi drama: voy hacia Puente de Vallecas por el lado de Méndez Álvaro y ya me meto por la Albufera o voy por las rotondas estas de atrás y llego a San Diego, porque tengo la percepción de que es bastante más inseguro por las rotondas, los coches y tal, o sea este sitio a oscuras lo percibo como poco seguro, pero luego está el orgullo que a mí me pega fuerte.”

Aquí hay que destacar un par de cosas. En primer lugar, hay que remarcar la exigencia de una actitud reflexiva sobre la propia práctica de movilidad, que implica una valoración explícita de los riesgos y sensaciones que se puedan tener durante el trayecto. En segundo lugar hay que señalar que a pesar de la noche Marta suele optar la ruta que es percibida como más insegura, ya que es la ruta que recorrería por el día pues más

rápida y directa, y como ella dice el “orgullo” se hace presente, decide conscientemente no desviar su trayectoria, y enfrentarse a esa sensación de inseguridad. De algún modo podemos decir que nos encontramos ante una actitud de empoderamiento y de reapropiación, resignificación, consciente del espacio público.

Gilbert por la noche también decide volver a San Diego por el acceso de Méndez Álvaro, aunque en esta decisión la velocidad, el camino más rápido es el único término de la ecuación: “Al venir por la noche me es mucho más cómodo venir a Méndez Álvaro y venirme andando a casa que no empezar a hacer trasbordos porque tardas tres veces más”. Este trayecto no es percibido como inseguro por Gilbert, de hecho lo califica como “más cómodo”, ya que te ahorras trasbordos y tiempos de esperas, porque la frecuencia de metros y autobuses por la noche tiende a ser menor. Al contrastar esta experiencia con la de Marta se ve claramente cómo entra en juego la noción de género, cómo las implicaciones sociales de ir andando por la noche no se perciben igual por un hombre que por una mujer. De hecho ningún de los hombres a los que he podido entrevistar aluden a la seguridad como elemento determinante de sus prácticas de movilidad.³³

Irene explica esta diferencia perfectamente:

“Yo no me vuelvo del metro andando sola a las 23.30. No me gusta [...] A ver lo he hecho cuando he dicho “bueno lo tengo que hacer no va a pasar nada”, pero sí que tienes ese respeto aquí (se señala la cabeza)... encontrarte las calles sin nadie... o en pleno invierno. Dices si es que te pasa algo y nadie se entera. Entonces es como que siempre tengo que estar calculando bien que haya un bus, porque el bus que me deja en el parque, que son dos calles.”

Irene a diferencia de Marta, intenta evitar caminar sola de noche, por eso intenta no coger el metro, que es lo que haría durante el día. En este punto hay que señalar que son las calles del barrio lo que se percibe como inseguro, no los medios de transporte, y esta percepción de inseguridad, como ya se ha dicho en varias ocasiones, tiene que ver con la ausencia de gente pues “una calle muy frecuentada tiene posibilidades de ser una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura” (Jacobs,

³³ En este punto también hay que tener en cuenta que el número de hombres entrevistados es considerablemente menor.

2011: 61). Para evitar esta experiencia Irene tiene que estar muy pendiente del reloj, tiene que estar pendiente de la frecuencia de buses para no perderlo. Asimismo si se acaba el servicio de autobuses hace uso de otros medios de transporte para evitar ese trayecto andando hasta su casa:

“Luego, también, si salgo y vuelvo a las 3 de la mañana o algo así pues obviamente me cojo un taxi. Suponiendo que hay metro a la 1 nunca cojo el metro, no por nada...pero intento evitármelo. Además que mis padres siempre me dice “tú cógete un taxi y déjate de tonterías.”

Denise también afirma tener que estar pendiente de la hora y de las frecuencia de transporte público: “Por la noche por ejemplo sí que tengo más pendiente la hora porque me da un poco más de miedo volver muy tarde.” Por su parte Carmen enfatiza la falta de luz y de gente durante la noche como fricciones de movilidad:

“Cuando ya se hace de noche esta zona es más complicadilla... hay poca visibilidad porque hay poca luz... No se... A partir de las diez, once no te sientes muy segura por esta zona para venir desde el metro. Bueno depende, cuando hace buen tiempo... en Monte Igueldo hasta las doce si hay buen tiempo hay más gente, pero cuando empieza el mal tiempo... no te sientes muy segura porque hay poca gente pasando por ahí, entonces a mí no me da seguridad pero yo también soy muy cagada.”

Carmen, que no suele estar por la calle a estas horas, porque sus principales actividades (ocio, cuidado de hija, relaciones sociales o compras) las lleva a cabo durante el día, contrasta su propia experiencia con la de su vecina, que por motivos laborales siempre transita de noche:

“Tengo a mi vecina que trabaja en un restaurante la señora, ella es marroquí, ella trabaja en un restaurante en la cocina, bueno ahora no por la situación que tenemos, pero ella se ha venido del metro todos los días a las 1:30 andando sola. A lo mejor sí siente miedo y se aguanta, claro, porque la necesidad, pero bueno, para mí es una valiente. Porque si el metro esta hasta la 1.30 y tienes que caminar por esta zona *puff*.”

Por último, como ya se ha mencionado al principio de este apartado hay que señalar que la conjunción de espacios públicos asociados a ciertos comportamientos estigmatizados

con la noche, hace que esto sean percibidos como más inseguros, y por tanto, como lugares a evitar o transitar con cierta cautela. Así para Marta, el Bulevar es un sitio atractivo y agradable de estar y pasear pero por la noche cambia tanto su percepción como su actitud:

“Y luego el Bulevar a ciertas horas de la noche lo percibo como inseguro [...] si paso por ahí tengo la cabeza puesta en que alguien te pueda decir algo...que puede ser en formato acoso callejero o simplemente estas súper pedo y te vas dando con las esquinas y tal.”

En este contexto el comportamiento de algunas personas derivado del consumo de alcohol puede percibirse como un obstáculo en la experiencia de moverse y hacer uso de estos espacios. Del mismo modo cuando a Jorge le mostré mi sorpresa de que el parque Amós Acero se considerarse un lugar que la gente evita cuando por las tardes hay muchos niños jugando a la pelota y corriendo, me respondió “depende de la hora.”

5.5. Más allá de San Diego. ¿Modelo de movilidad exclusiva?

Ya se ha mencionado la centralidad que tiene en el estudio de la movilidad la necesidad de realizar grandes desplazamientos característicos de ciudades como Madrid, de la imposibilidad de limitar exclusivamente el ámbito territorial de nuestras acciones sociales a nuestro entorno de proximidad, pues como explica Vega-Centeno “el espacio local, donde se concentraban las diferentes funciones e interacciones sociales, deja de ser el espacio vital: el espacio donde se desenvuelve nuestra vida cotidiana contemporánea es más bien difuso” (2003: 22). Así pues, en este punto se presta atención a algunos de los focos de atracción más relevantes para los agentes sociales estudiados y las prácticas de movilidad puestas en escena en estos desplazamientos: la zona de Méndez Álvaro, distrito de Moratalaz y Hospital Infanta Leonor.

Siguiendo a Cebollada al considerar que “la exclusión del modelo de movilidad hegemónico no traería más consecuencias si en el territorio se dieran alternativas de transporte capaces de competir en cobertura territorial y en horario con el transporte privado” (2006:111) el balance general derivado del estudio de estos casos es que el

sistema de transporte y la integración de San Diego en el resto de la ciudad presenta importantes deficiencias.

5.5.1. Méndez Álvaro: un nexo imprescindible.

Como ya se ha mencionado, Méndez Álvaro es percibido como un nodo central en las prácticas de movilidad de muchos habitantes de San Diego y, de forma más difusa, es percibido como un barrio³⁴, en el que se ubican espacios urbanos, servicios e infraestructuras ausentes en San Diego: Denise pasa por Méndez Álvaro para ir a Usera a encontrarse con su novio y amigas, a veces Marta decide coger el tren en Méndez Álvaro para ir a Villaverde a trabajar y en su tiempo libre son frecuentes las excursiones al parque Tierno Galván; Gilbert pasa todos los días con el autobús por la estación de Méndez Álvaro de camino al Reina Sofía y es punto de referencia cuando necesita coger la línea 6 de metro para ir a casa de su madre en Prosperidad; y Carmen se dirige hacia Méndez Álvaro cuando quiere montar en bicicleta con su hija en el Tierno Galvano o ir a ver una película al cine.

Con lo que no hay duda de la importancia funcional que tiene en la cotidianidad de sus habitantes. Ahora bien, según los datos empíricos obtenidos en este trabajo la comunicación con Méndez Álvaro no es buena, pues son muchos los obstáculos que impiden acceder a esta parte de la ciudad, y que hacen de esto un punto crítico en lo que a exclusión se refiere.

Desde un punto de vista físico la zona de Méndez Álvaro está separada de Puente de Vallecas, y de San Diego, por dos bordes muy claros: la M-30 y la vía del tren. En este sentido como dice Lynch es “necesario tener en cuenta la fuerza perturbadora de un borde” (2015: 75) y comprobar si se tratan de bordes impenetrables que hacen de barrera o por el contrario, si en vez de aislar unen las dos zonas separadas por el borde, lo cual puede ser especialmente importante si consideramos que la zona de San Diego más próxima (en distancia física) al nodo de Méndez Álvaro es la que previamente se ha identificado como “zona desconectada”, es decir, la zona oeste de San Diego.

³⁴ La denominación de Méndez Álvaro no se corresponde con ningún barrio administrativo del distrito de Arganzuela. Méndez Álvaro es el nombre de una calle y de una parada de metro y otra de tren. Aunque comúnmente el nombre se extrapola para referirse a zonas aledañas.

La mayoría de los tránsitos descritos por las personas entrevistadas hacia Méndez Álvaro se realizan a pie, lo cual ya es un primer indicativo de la insuficiencia de medios de transporte que comuniquen y faciliten el acceso a este nodo. Así Carmen explicando la ausencia de parques y zonas verdes dentro de San Diego dice:

“Y luego vamos, habitualmente, al parque de Méndez Álvaro. Pero lo bueno que tenemos es que como vamos caminando. Está justo enfrente la verdad, lo único que no tiene conexión peatonal por encima de la M-30. Pero bueno, hay un puentecillo y puedes ir caminando. Y es un lugar muy muy transitado por personas que van a trabajar... Y luego mucha gente que está trabajando ahí viene aquí a aparcar el coche y se va allí a trabajar porque allí tienes que pagar y aquí no.”

Aquí hay que subrayar dos ideas. Una, que Méndez Álvaro se percibe como cercano en cuanto a que es visible; la referencia espacial “enfrente” es una muestra de ello. Y dos, que el hecho de no tener “conexión peatonal por encima de la M-30” es percibido como una fricción. Subrayar estas ideas es importante porque implican que la cercanía en distancia física no es suficiente para garantizar una buena comunicación, pues, como ya se ha mencionado, siguiendo a Borja y Muxí (2003), la calidad del entorno urbano también determina las estrategias y prácticas de movilidad. En este sentido las sensaciones descritas por Gilbert son muy gráficas:

“Es como si entras en una gran ciudad por la puerta de atrás, porque es una zona donde no hay casas, todo son carreteras, todo está muy *guarripei*. Entonces es como si la vía de acceso fuera la puerta de personal... Es como cuando vienes para acá por el mismo camino, estás dejando atrás la gran ciudad. Es como las películas aquellas de Paco Martínez Soria en blanco y negro pues entrabas a la ciudad y salías de allá por una camino secundario. Pues esta es la sensación que se tiene porque además no somos muchos los que utilizamos ese camino [...]. La gente se piensan que hay una tapia que se cierra ahí y otra en San diego y que no están comunicados.”

Al margen de la diferente percepción entre Gilbert y Carmen respecto al tránsito de personas, que puede explicarse porque optan por rutas distintas, nos podemos hacer una idea de cómo la estética del paisaje urbano y la presencia de coches en este nudo de conexiones son aspectos fundamentales de las prácticas de movilidad. Así, el hecho de que este trayecto no sea agradable a los sentidos, está muy relacionado con la presencia de puentes, muros, gasolinera, edificios grises, servicios y muchos coches que entran y

salen constantemente de la M-30. Es decir, que estamos ante toda una serie de infraestructuras urbanas orientadas a privilegiar el uso del automóvil, que como muy bien refleja la experiencia Marta pueden dificultar la movilidad peatonal:

“Y luego en lo que es la práctica del camino, Monte Igueldo me gusta...Pero cuando ya salgo de la zona así como más urbana, ya empiezan las rotondas, las calles súper tochas con todos los coches que van a salir a la M-30 o que van a dar la vuelta... eso me cansa [...] También creo... no me gusta porque a veces cuando voy con la bici, porque hago ese mismo camino con Jorge y con los perros, hago ese mismo camino en bici pero por la calzada y me perturba un montón porque los coches van súper fuerte en esa rotonda. Entonces incluso cuando voy andando es un sitio que me genera mucha inquietud. A mí me sugiere eso, que me van a matar.”

A esto hay que añadirle todo un conjunto de infraestructuras y vías ferroviarias, como la estación sur de contenedores de “Abroñigal”, terminal logística ferroviaria dedicada al transporte de mercancías. Estamos ante espacios, ante no-lugares, con muy poca heterogeneidad funcional, donde la dimensión humana, en tanto que escala peatonal, no ha sido privilegiada. En este sentido desde la Mesa T.E.M.A del Foro Local de Puente de Vallecas se plantea como una línea prioritaria la regeneración de esta zona:

“Transformar la superficie que ocupa la estación sur de contenedores “Abroñigal” y parte de la superficie del océano de vía [...] en una zona residencial y terciaria que sirva de apoyo a la regeneración de los barrio del distrito y que una Entrevías con Arganzuela y con Usera.”

En esta misma línea una de la funciones de la propuesta de la nueva estación de tren San Diego-Monte Igueldo, que se edificaría aprovechando la cota del paso subterráneo a la altura de la calle Convenio, es hacer de esta zona de San Diego un centro de atracción, desahogando el tránsito diario de usuarios en las estaciones de metro de Nueva Numancia y de Puente de Vallecas, y facilitar el acceso peatonal a Méndez Álvaro:

“Este acceso tendría dos ventajas, acercar Cercanías a toda la zona cercana a la M-30 y Puente de Vallecas y al parking de la Calle Convenio con Peña Ubiña y una distancia menor a los 10 minutos a pie del acceso a la estación Sur de autobuses de Méndez Álvaro.” (*Informe Justificativo de la nueva estación de tren San Diego-Monte Igueldo*)

Esta opción, que situaría el acceso a la nueva estación en la confluencia de las calles Convenio y Pico de Jabalón, depende de un estudio técnico detallado y de una mayor inversión económica que otras opciones planteadas en dicho documento. Sin embargo, en este punto, al margen de cuestiones técnicas y del mayor o menor interés que puedan tener las administraciones pertinentes en hacer tal inversión, hay que subrayar el interés y la necesidad planteada por los vecinos y vecinas de San Diego que han elaborado esta propuesta y la están moviendo por distintas vías para que sea efectiva a largo plazo (acudir a los foros locales, recoger firmas o darla a conocer a los grupos políticos autonómicos). Se plantea la necesidad de facilitar el acceso a la ciudad e intervenir urbanísticamente en estos bordes que, si bien son permeables en tanto que efectivamente las personas pueden andar hasta el otro lado de la M-30 y cruzar la vía del tren, son percibidos como barreras físicas en cuanto a que las vías de acceso se consideran insuficientes y lejos de la calidad urbana exigida por una ciudad inclusiva, lo cual es un hecho compartido por gran parte del vecindario.

Asimismo, la necesidad de mejorar la accesibilidad peatonal a Méndez Álvaro también es planteada desde la A.V Puente de Vallecas. Jorge, al explicarme de forma general las líneas de actuación de la asociación de vecinos y el modo en que se relacionan con la administración municipal, hace un balance sobre lo conseguido o no con durante la legislatura anterior con un equipo de gobierno, Ahora Madrid, que supuestamente estaba más dispuesto a escuchar y atender a las peticiones de los vecinos del barrio. A esto respecto me dice que desde la Asociación tienen una sensación agridulce porque no pudieron llevar a cabo determinados proyectos, sin embargo sí se consiguieron algunas cosas y una de ellas era facilitar el acceso peatonal a Méndez Álvaro:

“Se consiguieron determinadas cosas, por ejemplo otra de las reivindicaciones que conseguimos poner en marcha, aunque ya se ha empezado a ejecutar con este gobierno, era un proyecto de conexión...para la mejora de la conexión del barrio de San Diego con el parque Tierno Galván ¿sabes cuando sales de San Diego, si intentas ir al Tierno Galván? Antes eso era como un camino de eses por la carretera para cuando llegabas a cruzar el puente por debajo de la m-30. Lo que hacía la gente, algunos jugándose el pellejo, como esto era muy lento con todos los cruces que había...lo que hacía la gente es como ¡venga! Cruzaban mal todo este tramo (señala en un mapa que tienen en la pared del local de la asociación la glorieta partida en la que se dan vías de salida y de incorporación a la M-30 y las

confluencias de las calles Méndez Álvaro, y Av. de Entrevías). Todo eso se ha conseguido reurbanizar, todo ese ámbito, y hacer mucho más accesible el acceso. Se han hecho calles más anchas, se ha ralentizado todo un semáforo, que bueno creo que los coches...*puff*, pero peatonalmente se ha hecho todo más... se ha recortado el paso para el acceso...”

La necesidad de facilitar el acceso, haciendo los trayectos más directos, evitando zigzags y reduciendo los tiempos de espera de los peatones, también son mencionados por Gehl (2014) como medidas garantes de una buena ciudad adaptada a las dimensión humana. Aunque se pueda dudar de que este tipo de actuaciones sean suficientes, por no tener una influencia directa en la estética del paisaje urbano o por no solucionar problemas relativos a los pasos a nivel que según este mismo autor tienden a ser percibidos como inseguros, sí que pueden ser constitutivas de ciudades un poco más inclusivas, en tanto que reducen fricciones a la movilidad peatonal, favoreciendo la percepción de los bordes urbanos como permeables y transitables, y no privilegian el espacio ocupados por los coches, que según Cebollada (2006) al ser el elemento central del modelo hegemónico de movilidad excluye del uso de la ciudad a todos aquellos que no puedan utilizarlo.

Por último hay que considerar la conexión con el nodo que es Méndez Álvaro desde la perspectiva del transporte público. A este respecto las prácticas de Denise y las rutas que toma para ir Méndez Álvaro pueden ser ilustrativas: “Normalmente voy en bus, en el 102 porque se tarda muy poco, 10 minutos o así. Pero en caso de que bus no venga o algo pues me voy en Renfe”. La línea 102 de bus es la única que sigue una ruta que lleva a Méndez Álvaro pero como se ha reflejado en el primer punto de este apartado no todo el mundo tiene acceso al mismo. Además hay que atravesar las vías del tren que separan San Diego con Entrevías, lo cual ya plantea el problema sobre la permeabilidad o no de este borde. En este sentido Mariano considera que la vía férrea actúa más como barrera que como borde:

“Entrevías y San Diego están muy mal comunicados. No tiene nada más que un paso de peatones, bueno tiene el túnel que pasa por donde se plantea hacer la estación. Ahí tienes una barrera en ese punto intermedio. Tienes que andar 1 km para poder cruzar al otro lado.”

Es decir que las posibilidades de acceder a la parada del autobús hay que tenerlas en cuenta, al igual que otros factores, como la posesión de un abono transporte mensual. El costo también es tenido en cuenta, así por ejemplo Marta, cuando decide no adquirir el abono mensual porque no todos los meses tiene que ir a trabajar diariamente, no concibe la posibilidad de combinar dos medios de transporte distintos. Esto implica que si tiene que ir Villaverde (ubicación del lugar de trabajo) prefiere ir andando a la estación de tren de Méndez Álvaro que coger el la línea 1 de metro y hacer trasbordo en Atocha-Renfe, a pesar de que el metro este mucho más cerca de su casa (en términos físicos y temporales): “Como no todos los días voy, si me compro días viajes de cercanías en vez del abono de metro y cercanías me sale mucho más baratos porque los diez viajes me valen diez euros”.

De modo que extrapolando este razonamiento a otras situaciones, en las que yo misma me incluyo, se da la posibilidad de ir Méndez Álvaro en tren desde la estación Asamblea de Madrid- Entrevías. Este trayecto puede experimentarse porque te obliga a pasar por Atocha, no hay una conexión directa con Méndez Álvaro. Desde la ventanilla del tren ves cómo se suceden las imágenes que te alejan de Méndez Álvaro, dejando atrás el tráfico sobre la M-30, los identificativos edificios de oficinas, la estación de tren y las grandes superficies adyacentes a la estación; para luego tener que cambiar de andén, coger otro tren en otra dirección y volver a ver las mismas imágenes en orden inverso. Así lo explica Denise: “Como necesito ir a Méndez Álvaro, pues cojo el tren hasta Atocha y de Atocha a volver otra vez... Es que doy unas vueltas...”

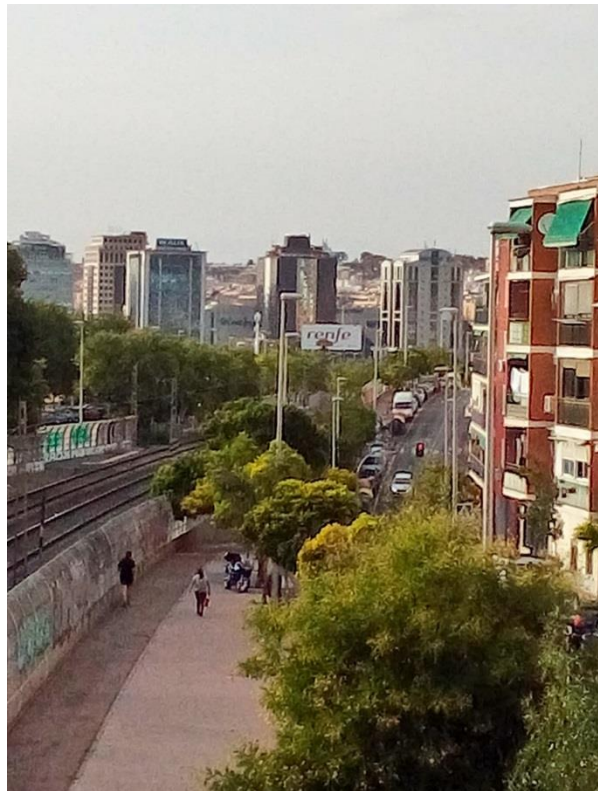


Fig. 26. Vistas de la vía del tren, Calle del Puerto de Barbarán y al fondo edificios de oficinas que funcionan como hitos identificativos de Méndez Álvaro. Fotografía propia, 2020.



Fig.26. Acceso a Méndez Álvaro desde calle Convenio con Pico Jabalón. Fuente: googlemaps, 2019.

5.5.2. Conexión con Moratalaz.

El distrito de Moratalaz, colindante al norte con Puente de Vallecas y separado por la A-3, es otro destino muy frecuentado por habitantes de Puente en general y de San Diego en particular. Así tenemos el caso de Jorge que ya se ha indicado va con bastante regularidad para reuniones con la FRAVM o de Manuela que estuvo yendo y viniendo todos los días durante todo el periodo de escolarización de sus hijos, pues iban al colegio a Moratalaz. En este sentido la comparación de ambas prácticas de movilidad nos revela que la conexión San Diego-Moratalaz es deficiente en términos de derecho a la accesibilidad y a la movilidad, donde el uso del coche es percibido como mucho más cómodo que en transporte públicos

En sus trayectos a Moratalaz, Manuela siempre hace uso del coche:

“En coche, siempre en coche. Es que si no... Trabajar 8 horas, criar a dos hijos es bastante complicado si no tienes un coche y estas constantemente sincronizando el reloj para llegar a tiempo a todo. Coche, coche y coche. Yo creo que parte del odio que le tengo al coche ahora es la necesidad imperiosa que he tenido durante toda su crianza de ir en coche a todos los sitios.”

Al insistir en este punto sobre los motivos que hicieron decantarse por el coche frente a otros medios de transporte, Manuela me responde que ni se concibió la posibilidad: “No lo planteé, además con los niños sería muy complicado, porque al final... siempre vas con prisa”. De estas experiencias se pueden deducir dos cosas. Una, como ya se ha mencionado el caso de Carmen, es que las prácticas de movilidad con niños requieren una atención especial y dos, que el problema del tiempo está en primer plano. La velocidad como valor de la modernidad hace que se opte por el coche como principal medio de transporte, de lo cual, dando un paso más allá, se puede deducir que la cobertura territorial y la frecuencia de los transportes públicos a los que los habitantes de San Diego tienen acceso no se adaptan satisfactoriamente a la heterogeneidad de ritmos urbanos.

Esto último se ve claramente en el caso de Jorge, que al no tener carnet de conducir, tiene que realizar grandes desplazamientos usando el transporte público, aunque no en muchas ocasiones, cuando las rutas y tiempos del transporte público presentan más obstáculos que desventajas se decanta por pagar un taxi:

“Hago pocos movimientos desde casa a Moratalaz, pero de casa a Moratalaz, las pocas veces que voy acabando cogiendo un taxi por una cuestión. Primero porque cuando voy, si la reuniones son entorno a las 5 de la tarde, en junio o julio, cuando trabajo jornada intensiva, ya hace calor. Y media hora con el calorcito de la tarde no apetece mucho. Y el problema, que el desplazamiento para ir hacia allá es muy incómodo. Tienes que ir andando o cogerte el metro o un bus hasta llegar al otro lado del Puente, y ya en Pacifico, bueno en el barrio de Pacifico, en la calle Cerro Negro, tendrías que cogerte un autobús que es que hace el giro hacia allá. O sea de vuelta sí que te deja en el barrio pero de ida no. Y en cambio si vas en taxi por ejemplo. Lo coges en la Avenida de la Albufera, gira por Puerto Canfranc se mete por ahí y en 6 minutos como mucho estás. Y te cuesta 6-7 euros como mucho.”

En esta explicación, que refleja claramente los puntos de fricción para optar por el transporte público, llama la atención que la alternativa de Jorge al taxi sea caminar. Y esto no está motivado por que el trayecto sea más agradable o porque a Jorge le apetezca pasear por las calles de Vallecas si no por una cuestión de tiempo, porque el tiempo empleado en el desplazamiento puede ser menor, lo cual es muy sorprendente y

refleja claramente las carencias de la comunicación con Moratalaz en transporte público:

“Tendría que coger 2 autobuses para ir hasta allí. Y tardaría, depende del tiempo de espera de los autobuses que tampoco son muy bueno. Como se te de mal te puedes tirar 20 minutos solo de espera. Y de trayecto no es mucho a lo mejor son 15 minutos, pero si le sumas al final son 35 minutos. Como se te den mal los tiempos de espera puedes tardar 35-40 minutos en llegar a Moratalaz, cuando tardas 15 minutos menos yendo andando.”

Por otro lado, al igual que sucede con la conexión con Méndez Álvaro, el hecho de que desde la Mesa T.E.M.A se haya incluido textualmente en las propuestas y puntos a trabajar durante los foros locales la necesidad de mejorar la conexión con Moratalaz indica que estamos ante una necesidad compartida para todos los habitantes del distrito, no solo de San Diego.

5.5.3. Hospital Infanta Leonor.

Otro de los puntos clave y estrategias prioritarias propuestas desde la mesa TEMA del foro local de Puente de Vallecas tiene que ver con la comunicación del distrito con el Hospital Infanta Leonor, que es el hospital de referencia para los vallecanos desde 2008. Está ubicado en el margen noreste del distrito de Villa de Vallecas, separado de sus barrios por la línea del tren. La vía de acceso al hospital es un calle que nace de la rotunda de Sierra de Guadalupe, nodo de referencia de Villa de Vallecas en tanto que nexo de metro, tren y autobuses. Desde este intercambiador sale la línea de autobús H1 hasta el hospital.

Según pude comprobar a las dos reuniones de la mesa T.E.M.A que asistí había consenso y unanimidad en considerar esto como prioritario, cuando otros aspectos como la instauración ya mencionada del servicio SER no. Así, durante la primera reunión, tras las presentaciones de rigor, Pablo, el coordinador de esta mesa, deja muy claro la necesidad de abordar estas cuestiones: “Insisto en que el intercambiador y la conexión con el hospital es fundamental porque es hospital queda en marte.”

Asimismo una de las dos propuestas que Isidro, el coordinador del área de movilidad de la mesa T.E.M.A, traía preparadas antes de la reunión y que distribuye en fotocopias a todos los asistentes aborda este punto. Según explica Isidro, y así queda reflejado en el documento, la propuesta es la creación de una nueva línea de autobús de cero emisiones y cero coste para los usuarios dentro del marco Madrid 360 que comunique la Avenida de la Albufera con el Hospital, pasando por Avenida de Monte Igueldo y la Av. de San Diego ya que “Puente de Vallecas presenta importantes carencias en materia de movilidad y conectividad transversal en diversas zonas del distrito, destacando las problemáticas de Monte Igueldo y del Hospital de Infanta Leonor”. Al margen del revuelo generado por la propuesta ya que existen reticencias por parte de algunos asistentes a adherirse al marco de Madrid 360, todos los participantes están de acuerdo en la trayectoria propuesta que no solo facilitaría el acceso al hospital y en que es urgente resolver este problema. Además se percibe cierta sensación de “injusticia” respecto a otras zonas de Madrid pues como dice Pablo “es muy fuerte, en ningún otro barrio no hay una comunicación directa con su hospital, para ir al Infanta hay que hacer transbordos, con los peligros que ello implica”, y así se plantea en el escrito de la propuesta: “Esta actuación resolvería la excepcionalidad de la situación del Hospital Infanta Leonor e igualaría el servicio al mismo al existente en el resto de hospitales de la ciudad”.

Para Paca la conexión con el hospital es una de los principales problemas del barrio:

“Yo, por lo menos este barrio lo veo bien, lo único que no veo bien y siempre lo he dicho es para ir al Hospital, a la mierda de la Leonor este. Echo de menos que el autobús que hay no baje al Puente o por ejemplo que subiera por San Diego para que la gente de Entrevías y la otra pudiera coger... los mayores. Porque la gente joven coge el autobús, coge el metro y punto. Pero los mayores... ¿Cuántos autobuses tienen que coger?”

Aquí hay la edad es un factor determinante a tener en cuenta, para las personas mayores o con algún problema de movilidad el hecho de tener que andar hasta el metro, bajar las escalares del andén, subir al vagón, bajarte pasadas 7 paldas, volver a subir escaleras, esperar al H1, y subirte al H1 que te lleva directamente al Hospital, puede convertirse en un problema. Esta ruta es la que toman muchos vecinos de la zona norte de San Diego

para ir al Hospital en transporte público. Aunque para el metro es un problema por eso tiene que coger tres autobuses:

“Yo tengo la suerte de aquí en Martínez de la Riva tengo tres autobuses. Me llevan todos al Puente. En el Puente cojo otro hasta allí. Y luego allí tengo que coger otro. Por ejemplo yo, que ahora estoy de la rodilla jodida, pues los que no podemos coger el metro ¿Qué hacemos? ¡3 autobuses!”

Aquí es relevante subrayar el énfasis que hace Paca sobre la importancia de estar cerca del transporte público, pues como se ha tratado de mostrar no todas las zonas de San Diego tienen igual acceso a los medios de transporte. O sea que al hecho de tener que hacer varios trasbordos se sumaría la necesidad de tener que realizar largos desplazamientos a pie, y el hecho no menos relevante de que mucha gente tendrá que hacer todos estos movimiento enferma. A esto respecto, si nos tomamos en serio las reflexiones sobre Cebollada (2006) la única alternativa para que todos los ciudadanos puedan acceder a los servicios e infraestructuras de la ciudad, para por un buen sistema de transporte público, que ofrezca una amplia cobertura territorial y que evite en la media de lo posible trasbordos que, en tanto que implican un mayor coste económico y mayor duraciones del desplazamiento, obstaculizan la experiencia de movilidad.

5.5.4. Un problema compartido: conexión interdistrital.

En estos tres casos mencionados las prácticas de movilidad analizadas revelan que la conexión entre San Diego y estas zonas próximas en distancia física, pero lejanas en tiempos, es insuficiente para garantizar el derecho a la movilidad y accesibilidad planteado por Borja y Muxí (2003), que tiene que estar garantizado para cualquier ciudadano. Ni los medios de transporte son suficientes, ni los accesos peatonales están adecuados a la dimensión del peatón. Estas situaciones son extrapolables a las conexiones con otros barrios de Vallecas y con otros distritos del sureste de Madrid, como San Blas, Usera, Villaverde o Vicálvaro. Así pues, desde esta perspectiva la estrategia política y administrativa por parte de las asaciones vecinales de estos distritos del sur y este de Madrid es trabajar conjuntamente pues como se afirma en el

Documento Estratégico elaborada por la ya constituida Oficina Municipal de Planificación y Desarrollo de los Distritos del Sur y Este de Madrid (Oficina del Sur):

“El Sur tiene derecho a la ciudad, porque los barrios periféricos no tienen por qué estar configurados subsidiariamente desde ningún centro. Más allá de proyectos concretos, es necesario desarrollar un nuevo relato del Sur, que cubra sus necesidades y atienda a sus realidades. [...] Porque aquí “en las afueras”, no solo vivimos, sino que somos capaces de vivir.”

En materia de movilidad las propuestas planteadas desde esta perspectiva interdistrital se centran “en ofrecer nuevas alternativas de movilidad apoyadas principalmente en el transporte público, pero también la mejora de la accesibilidad y la permeabilidad vinculada a las vías de circunvalación de Madrid que segregan la ciudad y los barrios., cuestionando un modelo de ciudad radiocéntrico y segregado funcionalmente. Entre las propuestas mencionadas la necesidad de crear una nueva línea de bus circular (M-35), que conecte Aluche con Arturo Soria es mencionada en varias ocasiones durante el desarrollo de las reuniones de la Mesa T.E.M.A del Foro Local de Puente de Vallecas. Así Isidro, el coordinador de área de movilidad me explica que es una de las alternativas más viables para mejorar la conexión entre los distritos a través del transporte público. En este lo que debe quedar claro es que las necesidad de conexiones transversales, que no pasen por Sol o Atocha, es un problema compartido por muchos barrios de los distritos con mayores índices de vulnerabilidad, lo que nos devuelve la pregunta sobre la relación entre posibilidad y calidad de acceso a la ciudad y exclusión social. Una línea de autobús como la señalada limaría parte de las fricciones de las prácticas de movilidad de las personas entrevistadas. Así Denise afirma claramente que “La situación ideal para mí sería un autobús directo a Usera, que lo coges y ya”; para Marta resolvería muchos problemas porque dedica mucho tiempo al transporte para llegar hasta Villaverde: “Tardo mazo en llegar al trabajo, unos 50 minutos si voy en tren.”

Asimismo según Mariano, haciendo balance de la situación del transporte en el barrio de San Diego enfatiza la necesidad de mejorar la conectividad entre distinto sin necesidad de pasar por el núcleo del centro de Madrid:

“Hay que darle una vuelta completa a todo el transporte en bus porque sigue estando una conexión relativamente buena con el centro pero no hay conexiones circulares; o sea Vallecas con Moratalaz o con Villaverde tiene una conexión

infame, pero no solamente con Villaverde, si no con el mismo Entrevías; cuesta conectarse con la zona norte, arriba de la autopista de Valencia [...] Que tu cojas el bus en San Diego y que puedas ir hasta San Blas o hasta Chamartín, pero sin tener que pasar por la Castellana.”

6. Movilidad y Covid-19: algunas reflexiones.

Ya se ha señalado que la irrupción del Covid-19 en todos los ámbitos de la vida cotidiana ha obligado a replantear las técnicas etnográficas, pero también ha incidido radicalmente en el objeto de estudio. La incidencia de las medidas de salud pública (ya sean restrictivas como el confinamiento o preventivas como la obligación de llevar mascarilla) planteadas para hacer frente al Covid-19 tienen una influencia directa sobre las prácticas de movilidad cotidiana, pues una parte importante de estas medidas pasan por restringir la movilidad, por impedir que la gente se mueva por todo el tejido urbano y así evitar toda esa cantidad de contactos con un “otros” heterogéneo, anónimo y disperso, que caracteriza el modo de vida urbana.

Si bien este trabajo no estaba planteado abordar el modo en que estas medidas han influido en la movilidad de las personas, no se puede negar que es parte de la realidad de las personas entrevistadas y del propio proceso de investigación. Por lo tanto, en este punto se pretende hacer algunas observaciones a este respecto teniendo en cuenta tanto la información obtenida durante la entrevista como las distintas situaciones observacionales.

Lo primero que hay que remarcar es que el espacio vivencial ha adquirido protagonismo, ese espacio local que Vega-Centeno (2003) decía estar delimitado y concentraba las actividades y los desplazamientos cotidianos de las personas para realizarse como personas. El ritmo se había pausado, las distancias se habían cortado y la tendencia es moverse dentro del espacio más próximo. Así, para Gilbert pasear por San Diego se ha convertido en su actividad principal:

“Y mi experiencia aquí en el barrio, últimamente es pasear, bueno hago lo normal de las compras y esas cosas...lo que se puede hacer... Y pasear por aquí, ahora que no nos dejan salir del barrio, pasear por calles que normalmente no se

pateaban antes. Pero vamos, es un poco desolador el abandono en todos los sentidos que tiene esta zona del barrio. El distrito está muy abandonado pero, este barrio especialmente. Y buena ocasión de ver cómo está el barrio ahora mismo es darse una vuelta por los paseos a las ocho de la tarde y ver cómo está todo, desolado. Y ahora por lo menos hay calles que tienen cierta alegría, porque como no podemos salir del barrio pues mucha gente nos dedicamos a dar vueltas sobre las mismas calles y se ve algo más de gente. Pero al principio de esta situación en marzo era tremendo, parecía que había pasado la peste o un bombardeo, que no se veía a nadie, nadie en la calle.”

En este punto hay que señalar dos aspectos. Por un lado que la sensación de abandono y de ausencia de vida en las calles al principio del confinamiento contrasta con la publicación de noticias sobre la presencia de gente en las calles de Puente de Vallecas, distrito con más multas por saltarse el confinamiento³⁵. Con esto no se quiere poner el énfasis en que no haya gente en la calle saltándose la normativa, sino en que dentro de San Diego y dentro de Puente, difícilmente se pueden generalizar ciertas prácticas sociales a todo el barrio. Aquí entran en juego matices y circunstancias particulares. De hecho esta experiencia situada en una zona concreta de San Diego (la zona sureste del barrio, más próxima a las vías del tren) contrasta con lo que me dice Marta durante la excursión urbana por el Bulevar: “y aquí, donde el Mercadona había una cola que daba toda la vuelta”.

Por otro lado hay que insistir en que el hecho de no poder realizar grandes desplazamientos y de poder salir sólo en el entorno más próximo aumenta el conocimiento y uso de los espacios públicos del barrio. Este “redescubrimiento” de las zonas más próximas también es mencionado por Marta, que tiene un perro que pasear:

“Todo estas placitas las he conocido ahora durante el confinamiento, la cuadrícula esta, que es la de aparcar... Todo esto para mi es aparcar, y la movida es que todo esto no lo había hecho andando hasta el confinamiento con los perros y tal, y ya he entendido porque te pierdes cuando vienes de Los Navarros y tal.”

³⁵ <https://www.20minutos.es/noticia/4210498/0/vallecas-distrito-mas-multas-confinamiento-alarma/?autoref=true>



Fig. 27. Líneas en el suelo para mantener distancia de seguridad. Calle Encarnación González. Fotografía propia, 2020.

Mientras me comenta esto pasamos por un comedor social que me llama mucho la atención porque han trazado en el suelo con espray un montón de líneas perpendiculares a la pared para mantener la distancia entre personas. No solo es llamativo que dibujen las líneas el suelo, lo refleja cómo las prácticas de movilidad se adaptan a los espacios urbanos, y como estos son determinados por ellas, sino también que son muchas, lo cual sugiere que son muchas las personas que tienen que acudir a comedores sociales a por alimento, y que en los horarios destinados al reparto de comida estas dos calles donde se han dibujado las líneas estarán muy transitadas. Así, esto también puede ser una explicación plausible de la presencia de gente en la calle. En general la presencia de colas

a las puertas de supermercados, tiendas y centros de salud con la gente que espera intentando marcar la distancia interpersonal indicada por las autoridades sanitarias en una imagen que se repite bastante en el paisaje urbano de San Diego.

Por otro lado, la necesidad de guardar las distancias con otras personas difícilmente puede mantenerse cuando las aceras son estrechas, como es el caso de muchas calles de San Diego. Ya se ha visto que es una práctica frecuente que las personas se adelanten o invadan la carretera para no chocarse entre ellas, así pues ¿cómo mantener las distancias? En esta línea, para descongestionar las zonas con mayor tránsito de personas el Ayuntamiento de Madrid peatonalizó los fines de semana algunas calles de la ciudad, pero ninguna en el barrio de San Diego. Desde la Mesa T.E.M.A del Foro Local de Puente de Vallecas, durante la segunda reunión se mencionó la posibilidad de intentar presionar al Ayuntamiento por esta vía para solucionar problemas parte de los problemas de movilidad de este barrio, y priorizar el espacio para los peatones frente a los coches. Así me lo explicaba Mariano:

“Con esto que está pasando ahora es una buena ocasión para replantearnos eso, para poder replantearse... los beneficios que puede tener el tema de la pandemia.

Puede ser que se tome conciencia de que hace falta cambiar los hábitos aquí de movilidad. Vamos a ver si expulsamos el coche de la ciudad; aunque hay una tendencia, que también se está percibiendo, que es decir “no monto en transporte público porque me puedo contagiar” luego me voy otra vez al coche. Como siempre hay una tensión entre los dos polos opuestos. Pero es una oportunidad que se tiene ahora si se quisiera meterle mano, Lo que pasa que tenemos un Ayuntamiento que desgraciadamente no...”

Así pues, hay que reflexionar sobre el lugar que ocupa el transporte público, pues como son espacios de tránsito y conexión entre distintas zonas de la ciudad y multitud de personas, se está dando cierta tendencia a considerarlos inseguros y lugares de riesgo, pues como dice Marta: “esta mierda de apelotonarse en el metro en la línea 1 por la mañana. Esto es un temón”.

Por su parte Denise explica de forma muy clara esta sensación de rechazo a usar el transporte público:

“A ver con esta situación ya da más miedo coger el transporte público y todo eso. Aparte porque tienes la mascarilla y te agobias más. Y a mí es que no me gusta nada llevar la mascarilla entonces...digo ¡joder me voy caminando!



Fig.28. Colas en el centro de salud Ángela Uriarte, situado en la Avenida de San Diego. Foto propia, 2020.

7. Consideraciones finales.

En primer lugar hay que decir, respondiendo a la hipótesis planteada al inicio de este trabajo, que el análisis de zonas concretas dentro de los límites administrativos del barrio de San Diego ha sido metodológica y teóricamente muy útil, pues proporciona la base para una respuesta contextualizada y matizada a dicha hipótesis. Así, se puede concluir que mientras las áreas urbanas más próximas a la Avenida de la Albufera y a las bocas de metro sí están bien conectadas con el centro de la ciudad, otras no, como es el caso de las áreas colindantes al cruce de Avenida de San Diego con la Avenida de Monte Igueldo. Respecto a la segunda parte de la hipótesis sí que se puede afirmar que las conexiones con otros distritos están lejos de un modelo de ciudad inclusivo.

En segundo lugar, este trabajo de ninguna manera se puede considerar algo completo y cerrado, sino todo lo contrario, hay que comprenderlo como una aproximación a las prácticas de movilidad, como un estudio que abre más puertas de las que cierra. A lo largo de la investigación la cantidad de información recibida desbordaba los límites de este trabajo y apuntaba a direcciones distintas. Es decir, que son muchas las líneas de investigación que se quedan abiertas. Así por ejemplo teniendo en cuenta que a lo largo de las entrevistas se han mencionado brevemente cómo la estructura urbana de San Diego, la falta de infraestructuras y zonas verdes, y la suciedad y abandono de algunos de los espacios públicos, tiene repercusiones especialmente negativas en la calidad de vida de los niños, un análisis de las prácticas de movilidad centrado en los modos en que personas de diferentes edades se mueven por las calles, profundizaría en esta dirección.

Otra dimensión que requeriría un análisis detallado es la relación entre clases sociales y prácticas de movilidad, pues como dice Cresswell todas las formas de movilidad son políticas, “están implicadas en la producción de poder y relaciones de dominación” (2010b:20). Un análisis de las prácticas de movilidad desplegadas por distintas clases sociales y del modo concreto en que se relacionan cuestiones de clase con los ritmos, motivos o dificultades de movilidad, se presenta necesario si se quiere comprender desde una perspectiva holística el significado de la movilidad en las sociedades contemporáneas. Para ello sería muy interesante realizar estudios comparativos con alguno de los barrios de Madrid con las rentas más altas.

En relación con esto hay que subrayar que la peculiaridad metodológica de este trabajo, el centrarse en un área delimitada siendo un trabajo sobre la movilidad, exige la realización de estudios comparativos con otras zonas de Madrid y de Vallecas. En este sentido los resultados obtenidos han sido insuficientes para reflexionar sobre las condiciones de movilidad y conexión entre los distintos barrios del distrito de Puente de Vallecas. Se considera necesario ahondar en las prácticas de movilidad llevadas a cabo dentro del propio distrito, por lo que por ejemplo sería útil comparar la movilidad en San Diego con la de Entrevías, pues ambos están separados por la vía del tren.

Por último, como ya se ha mencionado hay que incidir en que el desarrollo de esta investigación ha estado completamente determinado por la pandemia Covid-19, lo cual ha sido y es un reto metodológico y teórico. Un reto metodológico porque ha sido necesario adaptar las técnicas etnográficas a una situación muy concreta marcada por la imposición de distancia física, y porque a mí misma me ha costado situarme, ponerme en “actitud de investigar”, pues al igual que a los agentes del campo, la incertidumbre laboral y sanitaria y la expectación ante una “situación nueva y alarmante”, me impedía “desconectar” y tomar la distancia necesaria para investigar un fenómeno que de repente se me hacía lejano. En este sentido, la situación derivada del Covid-19 me ha permitido reflexionar sobre la situación concreta de la que parte el investigador.

Por otro lado, es un reto teórico porque el significado y el sentido de las prácticas de movilidad, del objeto de esta investigación, ha variado durante el desarrollo de la propia investigación. La mayoría de las personas hemos pasado bruscamente de hacer varios desplazamientos en un día por lugares distante en todo el tejido urbano de la ciudad de Madrid a realizar un desplazamiento diario al supermercado más cercano. El contexto en el que se llevan a cabo las prácticas de movilidad ha cambiado radicalmente. En este sentido, este trabajo necesita complementarse con un estudio sobre las prácticas de movilidad en estas circunstancias de pandemia mundial. Esto lleva a preguntarse por la posibilidad de que este trabajo esté desactualizado antes de finalizarse.

Bibliografía.

- Aramayona Quintana, B. (2019). *Ciudad (in) civilizada: marginalidad urbana, ecología del miedo y populismo punitivo en la ciudad de Madrid: los casos de El Rastro (Centro) y San Diego (Puente de Vallecas)* (tesis doctoral) Madrid: UAM.
- Augé, M. (2017 [1992]). *Los no lugares, espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47-58.
- Borja, J y Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Diputación de Barcelona.
- Bielich, C. (2009). *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Mairal, G. (2000). Una exploración etnográfica del espacio urbano. *Revista de Antropología Social*, (9), 177-191.
- Castellanos, L.H y Colorado, C. (2015) *Madrid, Villa y Puente: Historia de Vallecas* Madrid: Ediciones La Librería.
- Cebollada Frontera, À. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'anàlisi geogràfica*, (48), 105-121.

- Cebollada, Á., y Avellaneda, P. (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova*, 12 (270).
- Cresswell, T. (2010a). Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, 35(4), 550–558. doi:10.1177/0309132510383348.
- Cresswell, T. (2010b). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28 (1), 17-31. doi:10.1068/d11407.
- Cruces, F. y Díaz de Rada, A. (1991) El intruso en su ciudad. Lugar social del antropólogo urbano, en *Malestar cultural y conflicto en la sociedad madrileña* (101-115). Madrid: Comunidad de Madrid.
- De Certeau, M. (2008 [1999]). Andar en la ciudad. *Bifurcaciones*, (7), 1-17. Recuperado de http://www.bifurcaciones.cl/007/colerese/bifurcaciones_007_reserva.pdf.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Díaz de Rada, A. (2011). *El taller del etnógrafo*. Madrid: UNED.
- Escobar, F.J. (1992). El esquema cognitivo del espacio urbano. En *Prácticas de Geografía de la percepción y la actividad cotidiana*. (45-100) Barcelona: Oikus.
- Fernández, M. (2007). Vallecas, identidades compartidas, identidades enfrentadas: La ciudad, el pueblo y el campo, el suburbio y el barrio. *Revista de Dialatecnología y Tradiciones Populares*, 62 (1), 33-83.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.

- Goffman, E. (2015 [1963]). *Estigma*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Hannerz, U. (1993 [1980]). *Exploración de la ciudad*. México D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Homobono, J. (2000). Antropología urbana: itinerarios teóricos, tradiciones nacionales y ámbitos temáticos en la exploración de lo urbano. *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 19, 15–50.
- Imilan, W, Jirón, P e Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana, *Revista Antropologías del Sur*, 3, 87-103.
- Jacobs, J. (2011 [1961]). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Lope, J. (2007) Urbanismo y arquitectura en Vallecas desde 1950. En *Cultura en Vallecas1950-2005 La creación compartida* (91-108). Madrid: Ayuntamiento de Madrid, Junta Municipal de Villa de Vallecas.
- Lorenzi, E. (2007a) Aportaciones de los nuevos pobladores a la cultura local. En *Cultura en Vallecas1950-2005. La creación compartida* (257-284). Madrid: Ayuntamiento de Madrid, Junta Municipal de Villa de Vallecas.
- (2007b). *Vallecas Puerto de Mar Fiesta, identidad de barrio y movimientos sociales*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2007.
- Lynch, K. (2015 [1960]). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gil.
- Miralles, C., Avellaneda, P. G., & Cebollada i Frontera, A. (2003). Los condicionantes de la movilidad en un nodo de la ciudad metropolitana: el caso

de la Universitat Autònoma de Barcelona. En *La ciudad, nuevos procesos, nuevas respuestas* (97-106). León: Universidad de León.

Monge, F. (2007). La ciudad desdibujada. Aproximaciones antropológicas para el estudio de la ciudad. *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, 62(1), 15-31.

Müllauer-Seichter, T. (2003). Rendimiento y utilidad de técnicas prestadas de la geografía humana: Trabajando la percepción individual. *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, 58(1), 47-70. doi. 10.3989/rdtp.2003.v58.i1.163.

Paisaje Trasversal y Todo x la Praxis. (2016). Prediagnóstico. Puente de Vallecas. Recuperado de <https://paisajetransversal.org/2016/03/prediagnostico-integral-y-participativo-puente-de-vallecas-madrid-regeneracion-urbana-integrada/>

Roncero, J. (2003). *La lucha por la vivienda en Vallecas. Ayer, hoy y siempre*. Madrid: Vallecas todo cultura.

Rodríguez, S. (2002). *De Vallecas al Valle del Kas*. Madrid: Radio Vallecas.

- (2016). *Vallecas. Fotos Antiguas*. Madrid: Tempora.

Román, A. (2014). Narrativas de la movilidad cotidiana: un caso de estudio en el barrio La Maternitat i San Ramon de Barcelona. *Perifèria. Revista d'investigació i Formació En Antropologia*, 19(2), 101-123. Recuperado de <https://doi.org/10.5565/rev/periferia.441>.

Vega-Centeno, P. (2003). Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. *Debates en Sociología*, (28), 19-51.

Vega-Centeno, P, Dextre, J.C y Escorza, M. (2011). Inequidad y fragmentación: movilidad y sistema transporte en Lima Metropolitana. En *Lima Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano* (289-328).

Velasco, H. y Díaz de Rada, A. (2009). *La lógica de la investigación etnográfica.* Madrid: Trotta.

ANEXO 1.

Enumeración y breve descripción del perfil de las personas entrevistadas en profundidad:

- Marta: lleva poco tiempo viviendo en San Diego (3 años), tiene 30 años y actualmente trabaja. Vive sola en un piso de alquiler.
- Mariano: arquitecto vinculado con Vallecas desde 1969, cuando participó junto con asociaciones de vecinos en los planes de Remodelación Urbanística. Actualmente es el coordinador del área de urbanismo de la Mesa T.E.M.A (Transición ecológica, Movilidad y Agenda Urbana) del Foro Local de Puente de Vallecas.
- Carmen: mujer de 48 años que vive en San Diego desde el año 2000 en una casa familiar con su hija de 10 años, su pareja y su perro. Actualmente está en paro.
- Gilbert: hombre de 53 años, vive solo y durante el desarrollo del trabajo de campo estaba en ERTE debido a la situación económica derivada del Covid-19.

- Jorge: tiene 38 años y lleva viviendo en San Diego desde que nació. Actualmente trabaja y es presidente de la Asociación de Vecinos de Puente de Vallecas-San Diego. También forma parte de la FRAVM (Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid).
- Irene: estudiante universitaria de 21 años que ha crecido en San Diego. Vive con sus padres, su hermano mayor y su perro.
- Xu: un hombre chino de 46 años que lleva 20 viviendo en San Diego. Tiene dos hijos adolescentes y es dueño del bar en el que trabaja con su mujer.
- Manuela: es una mujer de 55 años, llegó a San Diego en los años 90. Actualmente trabaja, vive con su marido y su hija menor y es miembro de la Asociación de Vecinos de Puente de Vallecas-San Diego.
- Denise: es una estudiante de 17 años de origen ecuatoriano que lleva viviendo en San Diego desde que tiene 3 años. Actualmente vive con su familia.
- Paca: es una mujer de 87 años que llegó a San Diego en los años 50, aunque no siempre ha vivido en San Diego. Actualmente vive sola, tiene dos hijos y es miembro de la Asociación de Vecinos de Puente de Vallecas-San Diego.
- Paquita: es una mujer de 80 años que también llegó en los años 50 y desde entonces vive en la misma casa. Tiene dos hijas. Y también es miembro de la Asociación de Vecinos de Puente de Vallecas-San Diego.