

¿Por qué lo llaman Paseo?

ELABORACIÓN DE UN DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO PARA LA MOVILIDAD
COTIDIANA EN BATÁN-COLONIA LOURDES (DISTRITO LATINA)

ELISA MOLINA URRUELA

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	6
2.	OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	7
2.1.	Objetivos de investigación	7
2.2.	Preguntas de investigación	7
3.	JUSTIFICACIÓN	8
3.1.	Justificación metodológica	8
3.2.	Justificación área de estudio	9
4.	MARCO TEÓRICO	10
4.1.	Habitar el entorno urbano	10
4.1.1.	Teoría urbana crítica	10
4.1.2.	Derecho a la ciudad y gobernanza urbana	11
4.1.3.	Ciudad y espacio público	12
4.2.	Movilidad cotidiana	13
4.2.1.	Movilidad y vida cotidiana	13
4.2.2.	Derecho a la ciudad y movilidad cotidiana	15
4.3.	Marco analítico-conceptual	15
5.	METODOLOGÍA	17
5.1.	La transformación urbana desde abajo	17
5.2.	Datos secundarios	19
5.3.	Datos propios	19
5.3.1.	Cuestionario online	20
5.3.2.	Observación participante	20

5.3.3. Entrevistas en profundidad	22
6. CALENDARIO	25
7. ANÁLISIS DESCRIPTIVO	26
7.1. Antecedentes sociohistóricos	26
7.1.1. La consolidación de una grieta	26
7.1.2. Un lustro de impactos	30
7.1.3. Un barrio subterráneo	31
7.1.1. Solucionar una superficie congestionada	33
7.2. Análisis sociodemográfico	35
7.2.1. Datos demográficos	35
7.2.2. Equipamientos y servicios existentes	38
7.3. Paseo Verde del Suroeste	42
7.3.1. Líneas de acción y criterios del proyecto	43
7.3.2. Idea general	44
7.3.3. Clausulas sociales	45
8. ANÁLISIS EMPÍRICO I: CUESTIONARIO	46
8.1. Hábitos de vida cotidiana	46
8.2. Movilidad escala Distrito y barrio	46
8.3. Espacios públicos a escala barrio	47
8.4. Movilidad a servicios públicos	48
8.5. Movilidad escala ciudad	49
8.6. Respuestas abiertas	49
9. ANÁLISIS EMPÍRICO II: DIAGNOSTICO PARTICIPATIVO	51
9.1. Observación participante	51

9.1.1.	Recorridos	51
9.1.2.	Eventos	56
9.2.	Entrevistas en profundidad	61
9.2.1.	Especificidad barrial de las entrevistas en profundidad	61
9.2.2.	Análisis del discurso I: Resultados de la matriz	62
9.2.3.	Análisis del discurso II: Horizontes futuros	70
10.	CONCLUSIONES	75
10.1.	Preguntas de investigación	75
10.2.	A futuro: una nueva hoja de ruta	78
10.2.1.	Espacios a intervenir	78
10.2.2.	La participación como herramienta	79
10.2.3.	Un paisaje urbano complejo	80
11.	BIBLIOGRAFÍA	82
12.	ANEXOS	84
12.1.	Cartel lanzamiento del cuestionario	85
12.2.	Cuestionario online	86
12.3.	Observación participante: eventos	90
12.4.	Entrevistas en profundidad	99

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

1. INTRODUCCIÓN

Entre el territorio que comprenden la Colonia Lourdes, El Batán y el resto de barrios que albergan los límites distritales de Latina, ubicados al suroeste del municipio de Madrid, se abre el Paseo de Extremadura hacia la Carretera Nacional A-5 (dirección Badajoz) como una grieta de asfalto. A partir de la década de 1960, década marcada por la mentalidad desarrollista de la dictadura franquista, los planes de erradicación de infravivienda y el auge de la construcción y, por ende, la expansión de la capital madrileña, se va modulando la estructura urbana de los barrios de Batán y Colonia Lourdes, condicionada por el tráfico de los vehículos motorizados que habitualmente utilizan una de las 6 grandes autopistas de la red nacional de carreteras.

Si bien podemos afirmar que existe una crítica homogénea a la existencia de la carretera A-5 en su continuación del Paseo de Extremadura, no se observa un consenso sobre una solución a futuro para este problema de movilidad urbana y sus consecuencias sobre la vida cotidiana. El debate que se mueve entre dos soluciones antagónicas: el soterramiento de la carretera o la reconversión en vía urbana, lleva abierto ya varias décadas. Sin embargo, la inacción del Ayuntamiento de Madrid para tomar una decisión sobre el futuro del barrio está fraguando un agotamiento ciudadano que hace tambalear la capacidad de transparencia y comunicación entre el consistorio y la población afectada en su día a día. Esta investigación busca, a través de un diagnóstico participativo, ahondar en la movilidad cotidiana de Batán y Colonia Lourdes, y que esta información complemente una necesaria transformación urbana.

2. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

2.1. Objetivos de investigación

OBJETIVO GENERAL:

Elaborar un diagnóstico participativo vinculado a las necesidades de movilidad cotidiana en los barrios de Batán y Colonia Lourdes.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a. Identificar el grado de respuesta a las necesidades diagnosticadas de la actual propuesta municipal de soterramiento de la A-5.
- b. Recomendar futuras líneas de acción del Ayuntamiento de Madrid en materia de movilidad cotidiana para el Distrito de Latina.

2.2. Preguntas de investigación

PREGUNTA GENERAL

¿Cuáles son las necesidades de movilidad cotidiana en los barrios de Batán y Colonia Lourdes?

PREGUNTAS ESPECÍFICAS

- a. ¿Cuáles el grado de respuesta que da la actual propuesta municipal de soterramiento de la A-5 en torno a las necesidades diagnosticadas respecto a la movilidad cotidiana?
- b. ¿Cuáles podrían ser las futuras líneas de acción del Ayuntamiento de Madrid en materia de movilidad cotidiana para el Distrito de Latina?

3. JUSTIFICACIÓN

3.1. Justificación metodológica

Esta investigación no pretende establecer una propuesta en materia de movilidad urbana, dado que se asume que el alcance de la Departamento de Intervención del Paisaje Urbano no tiene tal competencia. La propuesta, sin embargo, sí pretende esclarecer las carencias en el disfrute del espacio público, de las calles, de los equipamientos y, en definitiva, recorridos y actividades cotidianas para el ámbito de estudio. Por ello, en un marco temporal de previsible actuación municipal a medio plazo sobre el Paseo de Extremadura (A-5) puede ser enriquecedor un diagnóstico participativo, esto es: la primera fase de una Investigación Acción-Participativa. No obstante, la ejecución de una IAP completa se adecuaría a las necesidades del problema de investigación principalmente por dos motivos:

- a) porque se trata de una demanda histórica frustrada por la inacción institucional en un marco temporal de, al menos, dos décadas.
- b) porque, en consonancia con la promesa electoral del actual gobierno municipal, hay un proyecto de soterramiento teóricamente en fase de ejecución.

En estos términos, se considera que se abre un marco dentro de la gestión política local de gran potencial democratizador, en el sentido de construir un camino donde poder crear sinergias entre las demandas de movilidad que influyen en la vida cotidiana de la ciudadanía de los barrios de Colonia Lourdes-Batán y las líneas de acción que acompañen al proyecto de soterramiento que ejecute el Ayuntamiento de Madrid. En síntesis, el interés radica en la posibilidad de solidificar los canales de comunicación en la relación institución-ciudadanía. Además, la elaboración de este diagnóstico participativo se asume también como una suerte de laboratorio para ofrecer una mirada sobre la adecuación de herramientas participativas y el concepto de movilidad cotidiana.

La propuesta de investigación busca subvertir ese paradigma hegemónico sobre la movilidad poniendo de manifiesto las diversas necesidades que emergen desde la complejidad de la vida cotidiana del barrio, intentando alcanzar el mayor grado de profundidad sobre la heterogeneidad de la población que reside, trabaja y visita el barrio; para elaborar propuestas de intervención sobre las dinámicas de movilidad y de disfrute de

espacios públicos que emergiendo desde la población participante permitan trascender décadas de proyectos municipales, e incluso estatales, de intervención sobre el barrio en beneficio de la movilidad motorizada (centrada especialmente en el vehículo privado) y de las actividades productivas (fundamentalmente trabajo y consumo).

Esta perspectiva pretende trasgredir la mirada con la cual se ha estudiado y diseñado la gran mayoría de los barrios de Madrid, una mirada que coincide con los sistemas de movilidad imperantes que, a su vez, responden a los intereses urbanismo neoliberal y vinculado fundamentalmente a las necesidades del modelo masculinidad hegemónica vinculado a los desplazamientos laborales y en vehículo motorizado (Col·lectiu Punt 6, 2021).

3.2. Justificación área de estudio

A causa de la durabilidad de la propia Beca de Paisaje Urbano y Espacio público, se ha asumido el riesgo analítico de dejar fuera del área de estudio el tramo posterior de la A-5, ubicado en el barrio de Campamento (desde Calle de los Yébenes hasta la Autopista de circunvalación M-40), a pesar de encontrarse con un conflicto urbano similar. Se estudiará el conflicto de movilidad actual tomando como fuente de información la población de nueve secciones censales que conforman el territorio-barrio conceptualizado popularmente como Batán o Batán y Colonia Lourdes. El territorio en cuestión sobre el cual se desarrollará el trabajo de campo limita al norte por la Casa de Campo, al oeste por la Calle San Manuel, al sur por el Paseo de Extremadura (A5) y al este por la confluencia entre la Avenida de Portugal y el Paseo de Extremadura (A5). Pese a estas limitaciones en el desarrollo del trabajo de campo, se asume que las conclusiones alcanzadas por la investigación pueden extenderse también al tramo del Paseo de Extremadura (A5) que transcurre a la altura del barrio de Campamento porque: por un lado, la estructura urbana y los problemas generados de movilidad fluida y aislamiento respecto al resto del Distrito de Latina; y, por otro lado, porque la sociedad civil está interconectada entre estos dos barrios, lo cual hace que las necesidades manifestadas por el tejido asociativo estén vinculadas.

4. MARCO TEÓRICO

El marco teórico de la investigación se estructura sobre dos bloques teóricos interconectados, pero diferenciando entre lo urbano-territorial y la movilidad de la vida cotidiana. El primer bloque permite comprender desde la teoría urbana crítica el devenir urbano, la gobernanza y gestión de las ciudades y el rol de los espacios públicos. El segundo bloque expone el concepto de movilidad cotidiana a través de su potencial crítico en la aplicación de una perspectiva de género e interseccional para, finalmente, vincular este concepto con el derecho a la ciudad y el disfrute de los espacios públicos.

4.1. Habitar el entorno urbano

4.1.1. Teoría urbana crítica

La perspectiva general que engloba este trabajo bebe de la tradición de la Teoría urbana crítica, cimentada sobre las bases del pensamiento crítico post-68, con autores como Henry Lefebvre, David Harvey, Manuel Castells o Peter Marcuse como grandes figuras teóricas. Sus planteamientos teóricos se caracterizaron por el rechazo a las divisiones disciplinares del trabajo y, especialmente en lo que refiere a esta investigación, a las formas de creación de conocimiento urbano de tipo estatistas, tecnocráticas y mercantilistas (Brenner, 2017). Tal y como afirma Neil Brenner:

“La teoría urbana crítica enfatiza el carácter política e ideológicamente mediado de espacios urbanos que están abiertos a la disputa social y son, por tanto, maleables – es decir, subraya su continua (re)construcción como emplazamiento, medio y resultado de relaciones sociales de poder históricamente específicas-” (Brenner, 2017, pág. 234).

Esta visión se adecúa al caso de estudio dada la tensión y el conflicto en la relación ciudadanía-instituciones persistente durante más de 50 años por la existencia de una vía urbana – ampliada en 1968 – que funciona a día de hoy como una frontera urbana entre barrios.

Ante estas dinámicas urbanas, el concepto de derecho a la ciudad (Harvey, 2013) plantea un horizonte común que supera la idea de libertad individual de acceso a los recursos urbanos al plantearse como la capacidad de cambio, sobre un nosotros/as y, en consecuencia, sobre las ciudades que habitamos. El contexto estructural que determina el

devenir urbano identificado desde la teoría urbana crítica sitúa a este derecho, entendido como derecho humano, en un estado de vulnerabilidad, dado que obstaculiza la libertad de hacer y rehacer nuestras ciudades (Harvey, 2013).

4.1.2. Derecho a la ciudad y gobernanza urbana

Para aterrizar los planteamientos teóricos en una coyuntura más contemporánea, el texto de Neil Brenner remite a otro autor mediante la siguiente cita:

“Como ha argumentado Postpone (1993;1999), las condiciones de posibilidad para la teoría crítica se han reconstruido a fondo en el periodo del capitalismo post-fordista y post-keynesiano. La naturaleza de las limitaciones estructurales de las formas emancipatorias de cambio social y la imaginación asociada de alternativas al capitalismo se han transformado cualitativamente debido a la aceleración de la integración geoeconómica, la financiarización acelerada del capital, la crisis del modelo intervencionista de estado de bienestar de posguerra, la neoliberalización aún en marcha de las formas estatales y la profundización de las crisis ecológicas planetarias” (Brenner, 2017, pág. 248)

En este sentido, a causa de la destrucción creativa propia del proceso de urbanización neoliberal (Harvey, 2007), los significados y modalidades de la crítica no deben permanecer constantes, sino que tienen que estar continuamente reinventándose en función de las geografías económico-políticas, en esencia cambiantes. Esta complejidad analítica es, en palabras del propio Brenner, uno de los principales desafíos que la teoría urbana crítica se ve obligada a asumir a la hora de establecer sus análisis. En el contexto actual más próximo es lícito comprender las consecuencias de la crisis financiera de 2008 como una profunda rearticulación de las condiciones epistemológicas, políticas e institucionales; pero también la cada vez más incipiente presencia del debate ecológico y las perspectivas feministas y anticoloniales pueden ser factores que resignifiquen la conceptualización de los espacios urbanos.

En consonancia con esta perspectiva más macro, es necesario recalcar el hecho de que “motivado por el creciente peso político de las ciudades, a partir de mediados de los 90 florece una amplia literatura académica (...) sobre los retos de la gestión pública local y la gobernanza local” (Telleria, 2014, pág. 35), destacando como retos de dicha gobernanza local la gestión y la participación. El interés sobre el concepto de gobernanza local-urbana, más allá de la posibilidad de profundización teórica sobre el mismo, reside, especialmente

para esta investigación, en la capacidad transformadora y democrática de una visión sobre la gestión urbana que permita incluir el conflicto como un elemento consustancial en el devenir urbano. Así, las ciudades, como escenarios, pueden ser concebidas como “un espacio público que cuanto más abierto sea a todos, más expresará la democratización política y social” (Borja, 2003, pág. 121).

4.1.3. Ciudad y espacio público

Hablar de ciudad, tomando la hipótesis de Jordi Borja (2003), es considerar la interrelación e interdependencia entre los conceptos de ciudad, espacio público y ciudadanía y, en este sentido, el autor, en su libro *La ciudad conquistada*, propone como horizonte urbano que:

“La ciudad funcione realmente como espacio público, en un sentido físico (centralidades, movilidad y accesibilidad socializadas, zonas social y funcionalmente diversificadas, lugares con atributos o significantes) y en un sentido político y cultural (expresión y representación colectivas, identidad, cohesión social e integración ciudadana)” (Borja, 2003, pág. 22).

El concepto de espacio público se define de modo diferente en función de la disciplina concreta que lo esté tratando, pues su dimensión sociológica dista de la dimensión arquitectónica, la jurídica o en estudios de opinión pública, entre otros (Borja, 2003) (Dascal, 2007) (Delgado, 2011). De la variedad de concepciones, la presente investigación propone estudiar el concepto “en el sentido de esfera pública que plantea Habermas, conduce al espacio público como un producto social y urbano” (Dascal, 2007, pág. 22), tratando de comprender así desde una perspectiva sociológica que se trata de una construcción social y que, a fin de analizar las dinámicas que en estos espacios existen, debemos atender a las estructuras sociales que han ido modelando, tanto el espacio público como el orden urbano en general. En esta línea, cabe rescatar la siguiente puntualización que establece Manuel Delgado:

“El espacio público pasa a concebirse como la realización de un valor ideológico, lugar en el que se materializan diversas categorías abstractas como democracia, ciudadanía, convivencia, civismo, consenso y otros valores políticos hoy centrales” y que, además, estas categorías construyen un territorio donde “corresponde expulsar o negar el acceso a cualquier ser humano que no sea capaz de mostrar los modales de esa clase media a cuyo usufructo está destinado” (Delgado, 2011, pág. 10).

La perspectiva de Delgado capacita, bajo las señaladas categorías, los análisis para profundizar en base a qué parámetros se está creando o destruyendo espacio público y cómo puede afectar este proceso de destrucción-creación al conjunto de la población, teniendo en consideración las particularidades identitarias de los grupos sociales que la componen (género, raza, edad, renta, capacidades, origen, etc.). En este sentido, es interesante matizar que la calidad de un espacio público depende de diferentes aspectos y, por ello, debe ser evaluada por “la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad para generar mixturas del grupos y comportamientos, por su cualidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural” (Borja, 2003, pág. 124). En contraposición al valor comunitario que pueden contener los espacios públicos, podemos recurrir al concepto de no-lugar (Augé, 1994), como paraguas conceptual que alberga bajo su definición, entre otros espacios, a las carreteras, como espacio que no construye o está construido a través de una identidad colectiva, ni es relacional, ni es histórico.

4.2. Movilidad cotidiana

4.2.1. Movilidad y vida cotidiana

En el contexto del Estado español, la precursora del concepto de movilidad cotidiana es Carme Miralles-Guasch, que ya en la década de 1990 comenzó a producir literatura académica sobre el tema. La autora define el concepto como “la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado” (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009, pág. 194). Así, el concepto se construye a través de los condicionantes territoriales de origen-destino, que marcan sus componentes espaciales primarios; pero también a través de diferentes variables geográficas y demográficas como la densidad y la morfología urbanas, las funcionalidades de los espacios, las características y dinámicas de la población, pues son todas ellas variables que inciden en la estructura de los desplazamientos.

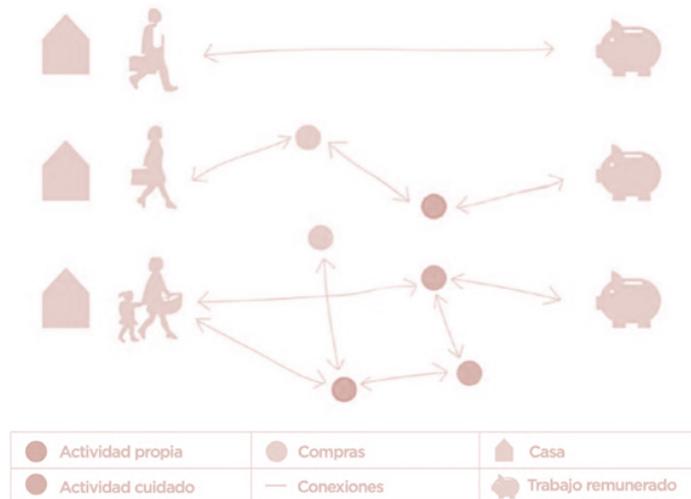
El estudio de la movilidad cotidiana sirve como herramienta de visibilización y problematización de los conflictos experimentados en la vida cotidiana, en las actividades desarrolladas por las personas en su día a día, en la esfera pública y en la esfera privada. En este sentido, el estudio de la movilidad cotidiana necesita de la aplicación de una marcada

perspectiva de género e interseccional, en tanto que “para evidenciar la complejidad de las prácticas llevadas a cabo en la cotidianeidad, es necesario utilizar una metodología que no invisibilice la realidad cotidiana de parte de la población” (Muxí et al., 2011, pág. 125).

El Col·lectiu Punt 6, una de las principales referencias estatales en la teorización y aplicación práctica del urbanismo feminista, plantean la necesidad de elaborar un abordaje integral de la movilidad cotidiana. El prisma desde el cual leen el contexto de la planificación urbana en términos de movilidad queda explicado en detalle en la siguiente cita:

“Hasta ahora, la planificación de la movilidad se ha hecho priorizando unos sistemas de movilidad que responden a un modelo de masculinidad hegemónica, priorizando los desplazamientos lineales por motivo laboral y el vehículo motorizado privado. Estos sistemas de movilidad no han tenido en cuenta los vínculos entre las diferentes actividades de la vida cotidiana de las personas que crean redes complejas de desplazamientos, ni los vínculos con el entorno, contribuyendo a una crisis ambiental, energética y de cuidados a nivel global. Por lo tanto, a través de las políticas de movilidad se han reproducido prioridades, roles y desigualdades sociales y de género que, además, han contribuido a la degradación ambiental de nuestro territorio” (Col·lectiu Punt 6, 2021, pág. 15)

Ilustración 1. Esquema de movilidad poligonal e interdependiente, 2014



Fuente: Adriana Ciocchetto y Col·lectiu Punt 6 (2021)

Ante esta tradición en la planificación de la movilidad, hegemónica a día de hoy, su propuesta se asume como un cambio de paradigma al introducir una perspectiva de género interseccional que valore la movilidad no exclusivamente desde la decisión individual y desde la esfera productiva, sino desde una mirada que ponga en valor lo comunitario, lo

propio y lo reproductivo también; a fin de cuentas, que considere la complejidad social y cultural que influyen sobre los hábitos de movilidad.

Esta priorización de la movilidad y la vida cotidiana rescata además la propuesta sobre la vitalidad urbana que Jane Jacobs ya señaló públicamente a mediados del siglo pasado, como una característica básica para que las ciudades funcionen.

4.2.2. Derecho a la ciudad y movilidad cotidiana

Existen, como se comentaba anteriormente, diferentes variables que condicionan las formas que tenemos de movernos y realizar los recorridos diarios en los entornos que habitamos, Miralles-Guasch y Cebollada ejemplifican de manera esclarecedora la conexión entre la renta, el lugar de residencia y la movilidad con la limitación del derecho a la ciudad. Si bien “las áreas con una menor cobertura de transporte colectivo tienen unos precios de la vivienda inferior que otras áreas de características similares”, (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009, pág. 203), la relación entre la capacidad económica de la población condicionará el acceso a bienes, equipamientos y servicios, concretamente en este caso, sobre el acceso a los servicios de transporte público.

Esta vinculación entre la movilidad y la renta sirve como ejemplo, no obstante, el mencionado cambio de paradigma que implica la priorización de la vida y la movilidad cotidianas está intensamente relacionado con la defensa del derecho a la ciudad en todas sus variables. Tener en cuenta la diversidad en la planificación de las actividades propias de la vida cotidiana, y, por ende, de los desplazamientos necesarios para realizar estas actividades, facilitará la igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad. Además, la capacidad ciudadana participar y sentirse tomada en consideración en las cuestiones urbanas, se puede traducir en la implicación y corresponsabilidad en el devenir del entorno habitado, aumentando o consolidando de este modo el sentimiento de pertenencia al lugar (Muxí et al., 2011).

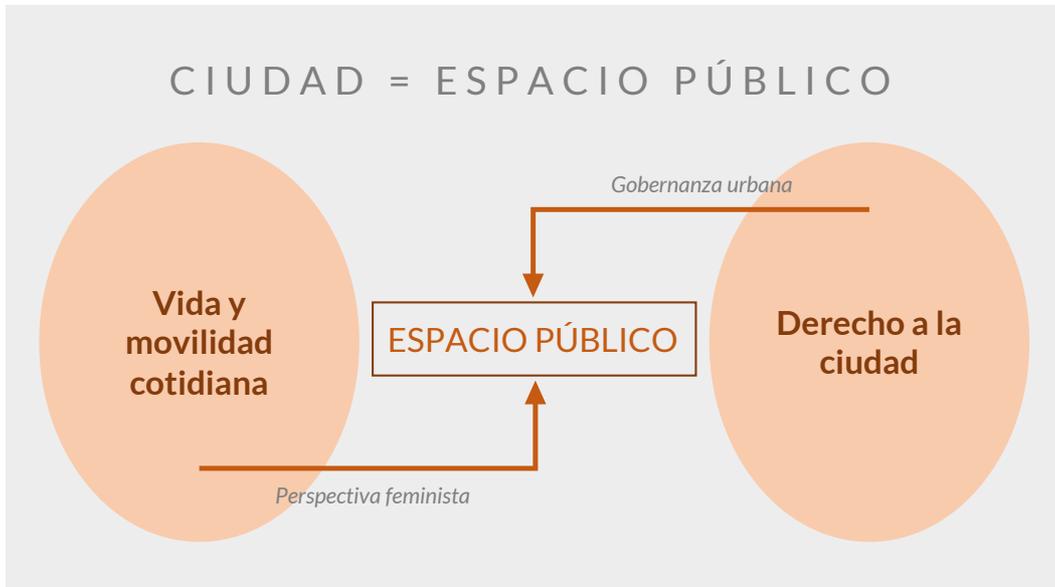
4.3. Marco analítico-conceptual

Tal y como este repaso teórico ha pretendido orientar, nos encontramos ante una estructura ideológica limitante para un desarrollo justo de la vida cotidiana de todas las personas. En reacción a ello, la propuesta teórica y práctica de esta investigación bebe de la interacción entre la visibilización de la vida cotidiana y la defensa del derecho a la ciudad para un uso

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

y disfrute colectivo de la ciudad y, por ende, del espacio público mediante la aplicación de paradigmas teóricos transformadores como lo son la perspectiva de género interseccional y la gobernanza urbana como forma gestión y participación.

Ilustración 2. Esquema marco analítico-conceptual de la investigación



Fuente: Elaboración propia

5. METODOLOGÍA

5.1. La transformación urbana desde abajo

Mediante el diseño metodológico planteado se pretende alcanzar un rigor analítico que democratice las conclusiones del proyecto original, dadas las capacidades que tiene la participación ciudadana para fomentar la implicación y la corresponsabilidad del barrio en la evolución del entorno urbano habitado y, asimismo, aumentar el sentimiento de pertenencia a un territorio (Muxí et al., 2011). La propuesta metodológica concretamente corresponde a la primera fase o fase de diagnóstico de una Investigación Acción Participativa (IAP), una concepción de la investigación social “que pretende, mediante la participación de los sujetos observados en todo el proceso investigador, promover en ellos la comprensión de su realidad social, para poder así transformarla colectivamente” (Callejo & Viedma, 2005). Concretamente, para este caso de estudio la demanda, de tipo territorial, diagnosticada como problema a investigar carece de aquellas ambigüedades que pueden existir en los inicios de una IAP (Martí, 2002) en el sentido de que se trata de una demanda específica e histórica para el barrio, y también para el distrito. Existe una manifiesta necesidad de transformación de la vía Paseo de Extremadura (A-5) y es, además, desde hace 20 años un asunto afrontado en el debate público local.

Desde esta realidad social, en la cual la demanda ciudadana se dirige hacia las instituciones municipales debido a su inacción, se tomó en consideración la necesidad de diseñar la investigación bajo criterios metodológicos que permitieran compartir el conocimiento popular sobre la movilidad cotidiana en el barrio, considerando así la posibilidad de abrir un horizonte sobre el cual reflexionar y profundizar colectivamente sobre una movilidad cotidiana alternativa más accesible para el conjunto de la población local. Es decir, se trata de diseñar bajo unos criterios metodológicos participativos que permitan resolver de manera colectiva, entre sujetos que han sido en muchas ocasiones obviados dentro del ámbito científico y político, los conflictos diagnosticados y, por ende, poniendo la democracia en acción (Ganuza et al., 2010).

No obstante, cabe especificar que el proyecto de investigación y, por ende, el diseño metodológico aquí propuestos cuentan con una serie de particularidades. Estas particularidades están vinculadas a los recursos de tiempo y a los recursos humanos que rodean al proceso de investigación, viéndose la autora obligada a limitarse a la elaboración

de la primera fase de diagnóstico, pero también a asumir el desarrollo del trabajo con una sola persona investigadora, frente a la idea de constituir un equipo investigador. Estas limitaciones han obligado a no consolidar – por falta de capacidades y recursos – espacios de deliberación colectiva como la Comisión de Seguimiento o el Grupo de IAP, aun tratándose de elementos centrales para el control colectivo de un proceso participativo (Martí, 2002).

Contando, por lo tanto, con la perspectiva teórica-metodológica que se ha descrito y, a su vez, valorando las particularidades de esta investigación en concreto, el diseño metodológico para el diagnóstico participativo beberá de una serie de herramientas participativas para la contextualización o diagnóstico que permiten dar forma al problema que se está trabajando, siguiendo el trabajo que desarrollan Ganuza, Olivari, Paño, Buitrago y Lorenzana en su publicación *La Democracia en Acción: una visión desde las metodologías participativas* (2010). La recogida de información del caso de estudio corresponde a una triangulación de técnicas de investigación que, pese a programarse de manera paralela en el tiempo en alguna ocasión, pueden diferenciarse entre la investigación documental-cuantitativa y el trabajo etnográfico cualitativo-participativo. La diferenciación nos permite ir paulatinamente conociendo la escala barrio del estudio, partiendo de un marco general y cuantitativo y alcanzando después a un marco particular y cualitativo. Siguiendo las directrices del manual, la información que se recoja mediante las diferentes técnicas – desglosadas por cada categoría en los siguientes apartados – quedará diferenciada en las siguientes 3 etapas:

1. **Datos secundarios**, vinculada directamente a la investigación documental-cuantitativa, será el punto de partida, que dará lugar a:
2. **Análisis de redes**, que se elaborará mediante una contextualización sociohistórica documental y visitas de observación al barrio, y que, a su vez, permitirá ir creando un muestreo para la recogida de información de:
3. **Datos propios**, recogidos mediante entrevistas cualitativas (espontáneas y en profundidad) y mediante la observación participante, que a su vez tendrán la capacidad de reordenar el análisis de redes. Además, se elaborará un cuestionario online a fin de alcanzar mayor representatividad de la información recogida.

A continuación, se desglosa por cada bloque la recogida de información en detalle.

5.2. Datos secundarios

A través de esta etapa inicial se construye el análisis descriptivo para contextualizar el caso de estudio, analizando los siguientes datos secundarios:

- a. Datos estadísticos socioeconómicos. Fuente: Datos Abiertos Madrid
- b. Datos estadísticos de tráfico. Fuentes: Instituto Estadístico de la Comunidad de Madrid, Información Movilidad Madrid.
- c. Datos servicios de transporte público. Fuentes: Metro de Madrid; Empresa Municipal de Transporte (EMT).
- d. *Proyecto de Ejecución del Paseo Verde del Suroeste*. Fuente: Área de Medioambiente y Movilidad – Ayuntamiento de Madrid

Además, para la contextualización histórica del barrio se han rescatado investigaciones y reportajes ubicados en la bibliografía del proyecto. Y, finalmente, para el mapeo de equipamientos, servicios públicos e infraestructuras de transporte bien se ha accedido a la información oficial de los organismos reguladores publicada en formato online, o bien se ha mapeado directamente con el conocimiento recabado por la autora. A raíz de esta primera inmersión, de tipo documental y fundamentalmente estadística, se ha ido construyendo un punto de partida para el análisis de redes, conociendo los hitos históricos del tejido asociativo, las transformaciones urbanas, los cambios en equipamientos y transportes, etc.

5.3. Datos propios

Una vez desgranados los datos de la primera etapa, la investigación se propone elaborar sus propios datos, con un marcado carácter cualitativo-participativo, aunque sin dejar a un lado la investigación cuantitativa. El objetivo de esta segunda etapa es trabajar en el análisis de una escala de detalle para la cual no existen datos previos y dotar de contenido al diagnóstico participativo. Esta fase, de mayor duración, cuenta con tres técnicas de investigación cualitativas fundamentales: el cuestionario, la observación participante y las entrevistas en profundidad.

5.3.1. Cuestionario online

A fin de establecer contactos con la población de los barrios de Batán y Colonia Lourdes se ha diseñado un cuestionario online con respuestas cerradas y abiertas sobre los hábitos de movilidad y usos de espacios y servicios públicos en el área de estudio.

El alcance de la recogida de información está vinculado a una estrategia de muestreo no probabilístico de tipo bola de nieve, debido al carácter reducido del tamaño de la población. En este sentido, se asume que existe un sesgo en la representación de la muestra, ciñéndose, por lo tanto, la función del cuestionario a una fuente de información complementaria a los discursos diagnosticados en las otras dos técnicas de investigación cualitativas (observación participante y entrevistas en profundidad).

El cuestionario se ha construido en base a los siguientes bloques temáticos:

1. Perfil sociodemográfico: edad, género, años de residencia en el barrio, motivaciones para elegir el barrio como residencia habitual y recorridos cotidianos realizados.
2. Espacios públicos: uso y valoración de los espacios públicos del barrio
3. Accesibilidad a servicios públicos: uso y valoración del acceso y recorridos de los servicios públicos médicos, deportivos y culturales de proximidad.
4. Movilidad general: hábitos de movilidad dentro del Distrito de Latina y propuestas de transformación en el diseño de la movilidad del barrio.

5.3.2. Observación participante

La observación participante, por un lado, se ha realizado sobre un recorrido concreto que corresponde con el trazado en verde marcado en el siguiente plano. El recorrido trazado se plantea con la intención de recorrer los espacios más próximos al Paseo de Extremadura (A-5) a fin de observar y comprender cuál es el ámbito de influencia de la carretera. En forma de zigzag se van cruzando los 8 pasos subterráneos que cruzan de un margen del barrio al otro.

Se trata de un análisis secuencial de espacios públicos del barrio en diferentes momentos (mañana, tarde, noche; laborable, sábado, festivo), de una hora como mínimo de duración en cada visita. Se abre la posibilidad en esta observación de ir manteniendo entrevistas espontáneas (no estructuradas) con personas usuarias de los espacios.

Ilustración 3. Plano del recorrido trazado para la observación participante.



Fuente: Elaboración propia

Siguiendo una perspectiva de análisis de la movilidad cotidiana con perspectiva de género (Col·lectiu Punt 6, 2021), la observación se ha realizado teniendo en consideración quiénes, dónde, cómo y con quién se utilizan los espacios visitados y la relación que pueda existir entre el propio diseño del espacio y el uso social del mismo. Además, se ha tratado de identificar los elementos que condicionen el uso social de los espacios desde una perspectiva de género interseccional.

Para la sistematización de la información recogida, durante los recorridos se han ido tomando notas por cada uno de los tramos trazados sobre el plano y los espacios públicos colindantes (plazas, parques, jardines, etc.). Estas anotaciones relativas a la tipología y descripción tanto del espacio visitado como de la movilidad observada se ha ido volcando en las diferentes visitas sobre la siguiente tabla.

Asimismo, se ha acudido como observadora a varios eventos institucionales y ciudadanos organizados dentro del barrio que introducían planteamientos en materia de movilidad o directamente sobre la realidad del Paseo de Extremadura (A-5).

Tabla 1. Esquema de recogida de información para las visitas al barrio.

TRAMO	TIPOLOGIA ESPACIO PUBLICO	DESCRIPCIÓN ESPACIO PÚBLICO	MOVILIDAD PEATONAL	MOVILIDAD CICLISTA	MOVILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO	MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO
1A						
2A						
2B						
3A						
3B						
3C						
4A						
4B						
5A						
5B						
5C						
5D						
6A						
6B						
7A						
7B						
7C						
8A						
8B						

Fuente: Elaboración propia.

5.3.3. Entrevistas en profundidad

Las entrevistas en profundidad se han diseñado como abiertas y semiestructuradas y han sido realizadas tanto al tejido vecinal como a la sociedad civil del barrio. Se han realizado en torno a los conceptos clave de la investigación y sobre el terreno, en un formato tipo deriva (excepto una de ellas por problemas de movilidad reducida), con el fin de abrir la posibilidad de que la persona entrevistada mostrar y ser permeado/a, del mismo modo que lo ha sido la investigadora, por los espacios recorridos. En este sentido, se conciben como recorridos o derivas situacionistas en formato de herramienta pedagógica (Amieva, 2014) y con su ejecución se pretende observar las relaciones con el entorno, permitiendo y dinamizando la permeabilidad y la efervescencia conversacional que pueda surgir.

El guion de las entrevistas en profundidad se mueve en torno a 4 bloques: la descripción del sujeto a escala barrio, distrito y ciudad; el uso cotidiano y la valoración en el acceso a los espacios públicos y los servicios públicos; la prioridad en su movilidad cotidiana y su relación con las diferentes formas de moverse; y los horizontes futuros de cara la movilidad en el territorio habitado.

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

Tabla 2. Guion de entrevista en profundidad para tejido vecinal/asociativo.

GUION ENTREVISTA TEJIDO VECINAL/ASOCIATIVO	
YO EN EL BARRIO / DISTRITO / CIUDAD	Introducción: anonimato; perfil sociodemográfico; grabación y duración ¿Cómo y cuándo llegas al barrio? ¿qué te gusta del barrio? ¿te gustaría que fuera diferente? ¿echas de menos algo de otra época? ¿Qué te gusta del distrito de Latina? ¿qué cosas no? ¿qué aspectos valoras del entorno? ¿tienes vinculación cotidiana (emocional) con el entorno de Batán? ¿destacarías algunos cambios desde que resides aquí?
ESPACIOS PUBLICOS/COMUNITARIOS + SERVICIOS PUBLICOS	¿Cuáles son las plazas/parques que más usas? ¿dónde están? ¿cuáles no se usan o se usan menos? ¿disfrutas en los espacios públicos favoritos? ¿por qué se usan unos y no otros? ¿sientes que eres parte de algún espacio concreto del barrio o del distrito? ¿por qué te gusta pasear por aquí (cuando pasemos por sitios clave)? ¿qué memorias te trae? ¿Qué ventajas e inconvenientes tiene la oferta de servicios públicos? ¿son servicios públicos de calidad? ¿hay algunos que no se usen por motivos de movilidad? ¿influyen los recorridos en las visitas a los centros públicos del barrio? ¿es este el recorrido que tienes que hacer para llegar a tu [centro público] (cuando pasemos cerca de alguno)? ¿Te has sentido inseguro/a alguna vez en el barrio? ¿dónde? ¿en qué espacios? ¿cómo eran estos espacios? ¿cuál era el contexto (horario, compañía, estación del año, iluminación, olores, ruido-silencio...)? ¿por qué? ¿de dónde crees que procede esa inseguridad?
PRIORIDAD MOVILIDAD (peatonal/ciclista/transporte público/vehículo)	¿Qué beneficios tiene cada tipología? ¿cuáles son los principales problemas que acompaña a cada forma de moverse? ¿qué movilidad se elige en función de qué recorridos/destinos/actividades? ¿qué zonas te parecen más cómodas para caminar? ¿hay zonas que intentas evitar en tus recorridos peatonales? ¿por qué (ambas)? ¿cuál es tu opinión sobre el estado de las aceras/caminos? ¿crees que son accesibles para toda la población? ¿utilizas habitualmente la bicicleta para moverte? ¿la usas para recorridos cotidianos o más vinculada a actividades deportivas y/o de ocio? ¿qué necesidades cubre la infraestructura ciclista actual? ¿existen carencias de carril bici? ¿cómo valoras la oferta de Bicimad en el distrito? ¿utilizas habitualmente los ¿qué necesidades cubre la actual oferta de transporte público? ¿existen fallas en su diseño? ¿es la oferta accesible para toda la población? ¿permiten las conexiones en transporte público, a tu juicio, conectar el barrio con el resto del distrito? ¿y con la ciudad de Madrid? ¿y con los municipios del sur (Alcorcón, Móstoles, Arroyomolinos...)? ¿conduces? ¿tienes coche propio? ¿lo utilizas habitualmente? ¿qué recorridos haces en coche? ¿dentro del barrio/en otras partes del distrito/de la ciudad?
YO EN EL BARRIO EN EL FUTURO (preguntas propositivas)	Preguntas propositivas (a futura)

Fuente: Elaboración propia

Se ha considerado este orden como interesante para pasar por los grandes temas que rodean los objetivos de la investigación, pero su orden es flexible. A modo de guía, la siguiente tabla plantea preguntas tipo par de facilitar el desarrollo de una conversación dinámica.

La información recogida en las entrevistas se divide en dos momentos: la transcripción y el análisis. La transcripción se ha realizado intentando lograr el mayor grado de literalidad posible y el análisis del discurso se ha realizado mediante varias lecturas sucesivas de cada transcripción y, posteriormente, volcando en la siguiente matriz de análisis testimonios concretos aunados en torno a los temas centrales de la investigación cruzados con variables de uso a fin de aplicar una perspectiva de género bajo los mismos criterios que se planteaba en el momento de observación participante.

Tabla 3. Esquema de análisis de las entrevistas

MOVILIDAD COTIDIANA	MOVILIDAD		quién usa	usos compartidos	cómo se usa
		PEATONAL			
		BICICLETA			
		TRANSPORTE PÚBLICO			
		VEHICULO PRIVADO			
	ESPACIO PÚBLICO	CALLE			
		ZONAS VERDES			
		OCIO-CULTURA			
		SALUD			
		EDUCACIÓN			
		DEPORTE			
		SERVICIOS ADMINISTRACION			
		COMUNITARIOS			
		ZONAS PRIVADAS DE USOS COLECTIVOS			

Fuente: Elaboración propia

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

Se han realizado 7 entrevistas en profundidad personas en calidad de vecino/a. Se han seleccionado perfiles de diferentes edades, en tramos de 15 años, y diferente género asumiendo que según estas variables las necesidades pueden ser más o menos homogéneas y, por ende, enriquecer la capacidad comparativa.

Tabla 4. Muestra entrevistas en profundidad realizadas a vecinos/as

GÉNERO	EDAD			
	< 35	35-50	50-65	>65
HOMBRE	Realizada	No realizada	Realizada	Realizada
MUJER	Realizada	Realizada	Realizada	Realizada

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a las entrevistas realizadas a la sociedad civil, se han realizado 2 entrevistas, a un hombre y a una mujere, ambas personas organizadas en colectivos y conocedoras de la vida asociativa y comunitaria del entorno.

6. CALENDARIO

En la Tabla 1 se expone una simplificación del calendario propuesto para la consecución de los objetivos planteados. En esta calendarización se han diferenciado cinco tareas que coincidirían temporalmente entre ellas en base a las sinergias y el enriquecimiento de unas con otras.

Como punto de partida se rescatará datos y documentación oficial, noticias y análisis previos existentes para partir de un análisis descriptivo de la cuestión a investigar. Esta tarea se pretende centralizar durante los dos primeros meses, pero se abre la posibilidad de ir sumando materiales de interés para la investigación en los meses sucesivos.

Por su parte, el trabajo de campo dará comienzo a través de la observación participantes y, posteriormente, con la realización de entrevistas en profundidad (ambas durante el mes de mayo). Una vez conseguidos los contactos con diversos agentes sociales, se organizarán los recorridos-derivadas (durante los meses de mayo, junio, julio y septiembre).

Tabla 5. Calendarización de la investigación.

	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT
Investigación documental						
Observación participante						
Entrevistas						
Encuestas						
Análisis de información						
Redacción final						

Fuente: Elaboración propia

7. ANÁLISIS DESCRIPTIVO

Este apartado corresponde a la primera etapa del diagnóstico participativo, fruto del análisis de la investigación documental y los datos secundarios. Como punto de partida en el análisis de Batán y de la Colonia Lourdes se repasarán los antecedentes históricos, se expondrá un análisis sociodemográfico y, finalmente, se describirá la idea central del proyecto de soterramiento Paseo Verde del Suroeste (2022).

7.1. Antecedentes sociohistóricos

Para poder ubicar el objeto de estudio en su contexto y ofrecer una fotografía general de la transformación urbana que han ido experimentando los barrios de Batán y Colonia Lourdes es necesario remontarse a principios del siglo XX.

7.1.1. La consolidación de una grieta

La tendencia de absorción de población que vivió Madrid – la ciudad y el cinturón metropolitano – entre las décadas de 1940 y 1970 rediseñó de manera holística la estructura, ruralizada en las zonas más periféricas, del actual Distrito municipal de Latina. Este distrito se ubica en el área Suroeste de la ciudad, en la margen derecha del río Manzanares. Limita al Norte con el Distrito de Moncloa-Aravaca y el municipio de Pozuelo de Alarcón, al Este con los Distritos de Arganzuela y Carabanchel y al Sur y al Oeste con el municipio de Alcorcón.

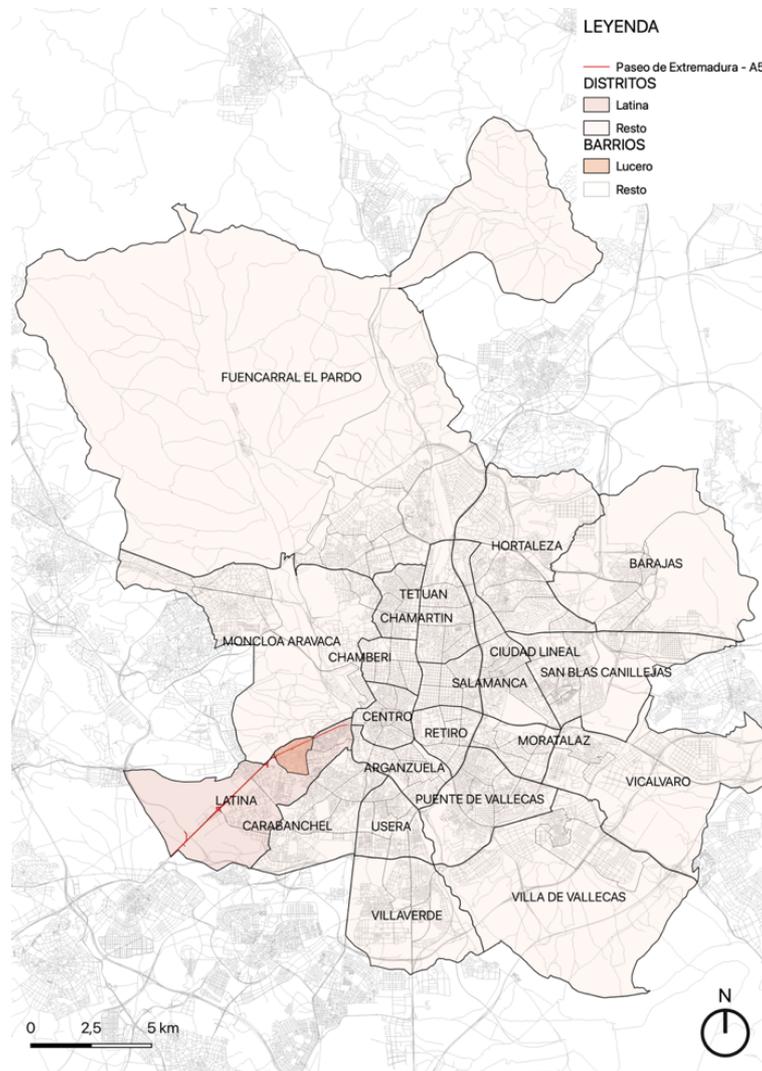
La zona urbanizada con mayor antigüedad dentro del distrito de Latina es el barrio de Puerta del Ángel. De este barrio emerge el Paseo de Extremadura, la conexión directa con el centro de la ciudad a través del Puente de Segovia y, al mismo tiempo, carretera que conectaba Madrid con la región de Extremadura.

El Paseo cumplió el papel de eje central para la planificación urbana de la ampliación de arrabales en el extrarradio en 1856, un desarrollo urbano contemplado dentro del Plan Castro de Ensanche de Madrid que dividía la ciudad en las zonas Centro, Ensanche y Extrarradio. Tras un periodo de crecimiento poblacional más lento entre 1915 y 1936 y una falta de servicios públicos en los terrenos próximos al Paseo de Extremadura (Pozo, 1983), unas décadas más tarde, concretamente a partir de 1950, comienzan a coexistir las viviendas unifamiliares autoconstruidas existentes con nuevos proyectos inmobiliarios, ante una

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

creciente demanda habitacional fruto del éxodo rural, tal y como ocurría paralelamente en toda la periferia madrileña y, a su vez, en muchos de los barrios obreros de las grandes ciudades del Estado.

Ilustración 4. Localización del área de estudio



Fuente: Elaboración propia

Así, entre las pequeñas huertas particulares próximas a la Casa de Campo, brotan los bloques de viviendas inaugurales de las colonias de Lourdes y Montepío-Batán, contando algunas de estas edificaciones con hasta cinco alturas. De los nombres de estas primeras colonias residenciales se han ido consolidando con los años en el imaginario colectivo los nombres que hoy se asumen por el conjunto del barrio como definitorios del espacio que queda comprendido en entre la Casa de Campo y el Paseo de Extremadura (A-5): la Colonia Lourdes y El Batán.

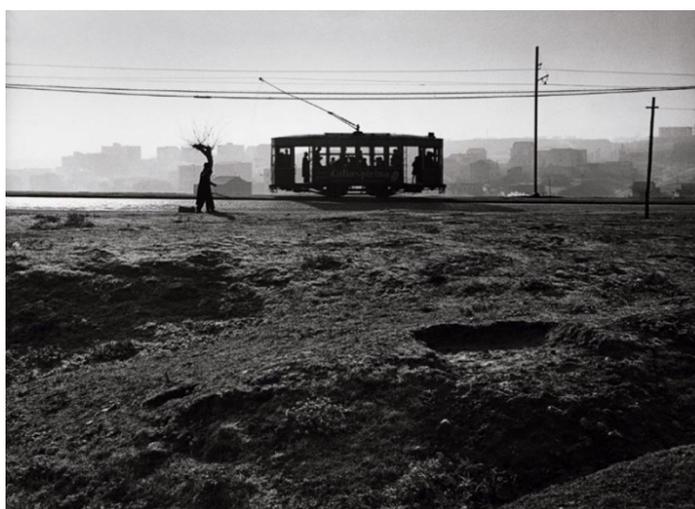
Ilustración 5. Paseo de Extremadura a la altura del barrio de Batán, 1953



Fuente: Ejército del aire,

En los años de posguerra, la Administración había identificado los terrenos rústicos del actual distrito de Latina como espacios libres ideales para iniciar procesos de urbanización que permitieran menguar los focos de infravivienda que se estaban creando a ritmos acelerados en toda la periferia de la ciudad. Si bien los primeros proyectos residenciales de viviendas colectivas eran promovidos desde el sector público (como la Colonia Montepío o la Colonia de Lourdes), estos proyectos abonaron el terreno para la iniciativa privada, bajo un criterio especulativo, en la década de 1960, rellenando aquellos espacios que habían quedado libres y se habían revalorizado (Arranz, 1987).

Ilustración 6. Tranvía por el Paseo de Extremadura, 1959



Fuente: Fundación Foto Colectania,

Al mismo tiempo que la actividad agraria y la construcción convivían en el mismo espacio, el Paseo de Extremadura, especialmente más allá de Puerta del Ángel, aún se permitía hacer honor a su categoría viaria en su transcurso por las jóvenes construcciones residenciales. Pese a ser la principal vía de conexión entre las dos regiones, el tráfico era sustancialmente menor de lo que es en la actualidad. Por aquel entonces la vía podía incluso permitirse compartir la calzada con el tranvía y sus límites, en algunos tramos, lejos de estar vallados, se levantaban mediante hileras de árboles y caminos de tierra.

El paisaje urbano actual del barrio¹ dista considerablemente de este paisaje urbano pre-desarrollista. El cambio fundamental surge a consecuencia de la consolidación de la ampliación carriles del Paseo de Extremadura, llevada a cabo en 1968, a fin de facilitar el tránsito de vehículos en la actual Autovía A-5. La propaganda del régimen franquista celebraba esta obra pública en virtud de un tráfico motorizado más fluido y una mayor comodidad para la población conductora.

Ilustración 7. Remodelación del Paseo de Extremadura (A-5) en Campamento, 1968



Fuente: Filmoteca Española

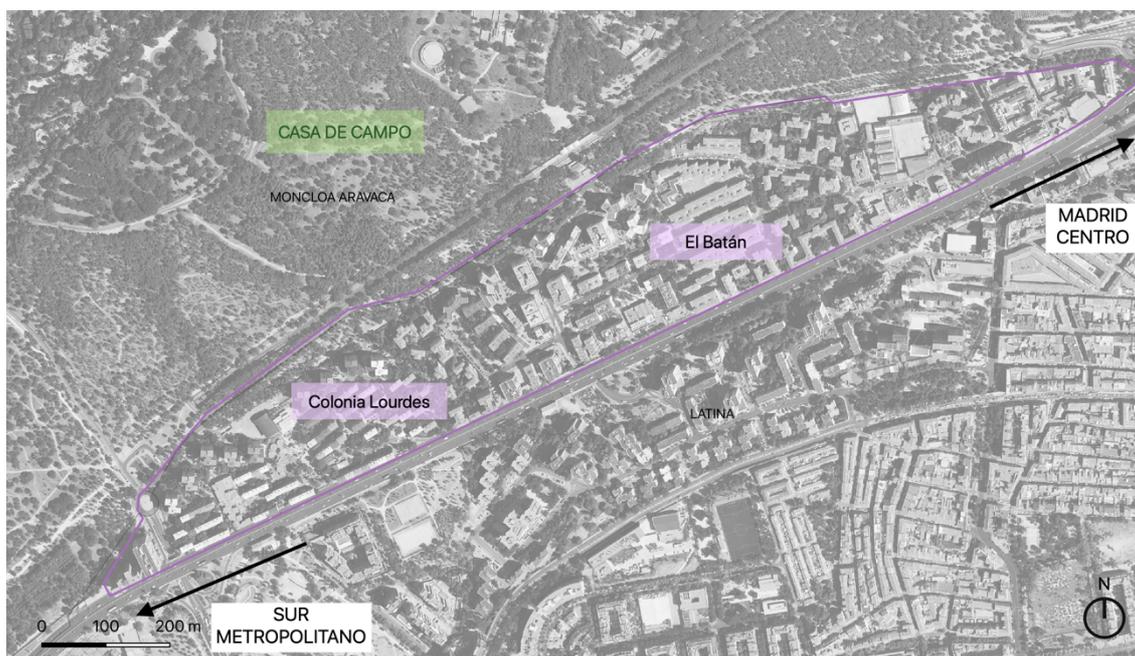
¹ De aquí en adelante durante todo el texto se utilizará la palabra 'barrio' sin hacer alusión estrictamente a los límites oficiales de la zonificación municipal. Bajo los nombres de Batán y Colonia Lourdes quedarán englobadas todas aquellas edificaciones construidas entre la carretera A-5 y la Casa de Campo comprendidas dentro de los límites barriales oficiales de Lucero.

7.1.2. Un lustro de impactos

Hoy, 50 años después de aquella fecha clave para la cotidianeidad por el Paseo de Extremadura (A-5), circulan entre 120.000 y 170.000 vehículos al día, en función de la fuente. La vía en cuestión es la conexión principal de gran parte del Oeste y Sur Metropolitano con Madrid Capital. Según el último “Atlas de la movilidad residencia-trabajo en la Comunidad de Madrid”, publicado en 2018, el porcentaje de población de estas dos zonas de la corona metropolitana que trabaja en Madrid Capital es superior al 50% del total de trabajadoras/es de esos municipios.

El impacto de esta vía de salida de Madrid es conocido por las instituciones y denunciado por las vecinas y vecinos del barrio desde hace décadas. A fin de dar solución a la afluencia de tráfico que se experimenta diariamente, especialmente a causa de los viajes por motivos laborales, desde el Ayuntamiento de Madrid han surgido diferentes propuestas de remodelación.

Ilustración 8. Plano área de estudio, 2022.



Fuente: Elaboración propia

No obstante, la contaminación ambiental, especialmente para las viviendas a primera línea de carretera, no es el único impacto de la Autovía A-5 entre sus kilómetros 3 y 5. La población de estos barrios ve condicionada su vida cotidiana a raíz de la grieta espacial que se ha ido fraguando entre Colonia Lourdes-Batán y el resto del distrito de Latina. La

carretera se impone en el barrio a modo de barrera arquitectónica, a modo de frontera urbana, limitando y/o complicando la comunicación interior. De este modo, la localización de la vivienda determina el acceso a los recursos que el barrio en tanto que espacio urbano almacena y protege, como pueden ser una biblioteca municipal, las zonas verdes o los espacios de ocio.

Ilustración 9. Paseo de Extremadura (A-5) a su paso por Batán, 2016.



Fuente: madridiario.es

La propia urbanización del barrio pone de manifiesto cómo se ha priorizado la función productiva de Madrid, en tanto polo de atracción laboral de la población metropolitana, por encima del derecho a la ciudad (Harvey, 2013) de la población residente. El devenir urbano de la capital ha puesto la estructura urbana a disposición del vehículo privado, creando de este modo un barrio espacialmente aislado de su entorno.

7.1.3. Un barrio subterráneo

El siguiente plano se exponen las ocho únicas conexiones peatonales que permiten realizar recorridos con origen en Batán y/o Colonia Jardín, ubicados al norte del Paseo de Extremadura (A-5), hacia el resto de los barrios del Distrito de Latina, en su mayoría ubicados detrás del límite hacia el sur de la carretera.

La distancia que separa estos ocho pasos inferiores o subterráneos entre ellos oscila entorno a los 300 metros. A diferencia de algunos de los 15 pasos peatonales que existen a lo largo del Paseo de Extremadura (A-5), todos los pasos localizados en el área de estudio de la investigación son pasos inferiores, generando este diseño urbano entornos potencialmente inseguros. La sensación de inseguridad, además, se ve incrementada por la falta de

mantenimiento de estos ocho pasos inferiores, siendo así su estado de mala conservación una de las más incipientes demandas vecinales por la sensación de insalubridad que genera.

Ilustración 10. Localización y estado actual de los pasos subterráneos perpendiculares a la A-5, 2022.



Fuente: Elaboración propia

A este sentimiento de déficit de seguridad señalado que el movimiento vecinal ha denunciado, debemos sumar la pérdida de aquellos espacios públicos, o de titularidad privada pero abiertos a la vida del barrio, ubicados en los límites de la carretera. Algunos de estos espacios son pequeñas parcelas arboladas, mientras que otros son calles cortadas que han acabado cumpliendo la función de aparcamiento. Bajo la misma lógica existe una carencia de actividad en las plantas bajas de los edificios ubicados en el límite de la carretera.

En definitiva, la autovía A-5 funciona como una barrera arquitectónica que vulnera el derecho a la ciudad de la población residente y es, además, un factor de riesgo para la apropiación colectiva de los espacios públicos tan necesaria para la vida cotidiana en las grandes ciudades tal y como reclamaba Jane Jacobs en su obra *Muerte y vida en las grandes ciudades* (2011). Rescatando las afirmaciones de la autora, frente a la supremacía del coche es necesario reivindicar la relevancia de las calles y los espacios públicos como lugares de relación.

7.1.1. Solucionar una superficie congestionada

Las líneas de acción definidas desde de la administración pública – estatal, autonómica y estatal – durante las últimas dos décadas son fundamentales en el ejercicio del análisis del caso de estudio. Así, el conflicto actual puede enmarcarse en una línea cronológica con fecha de inicio en el 29 de abril de 2004, cuando el tramo de la Autovía A-5 de la Red de Carreteras del Estado ubicado dentro del término municipal – esto es: en su confluencia con el Paseo de Extremadura – se declara oficialmente vía urbana y, por lo tanto, competencia del Ayuntamiento de Madrid hasta su cruce con la carretera de circunvalación M-40. A partir de este momento, comienzan a elaborarse diferentes estudios y propuestas sobre el tramo inicial de la carretera a fin de dar una solución a un problema, tanto para la movilidad y vida cotidianas del barrio como para la movilidad general de la ciudad de Madrid y su área metropolitana, una movilidad mediada por la dependencia en las relaciones laborales y comerciales de lógica centro-periferia y Norte-Sur.

El rumor de un soterramiento del tráfico de la A-5 aparece en el contexto municipal de principios de la década de 2000, marcada por las grandes obras de transformación de la circunvalación de la M-30 y la creación de Madrid Río, con el Partido Popular liderando la alcaldía a nombre de Alberto Ruiz-Gallardón. Paralelamente, se consolida la demanda ciudadana de la eliminación de esta vía, especialmente en los barrios afectados por sus problemas. En este contexto, en 2007 se procesa judicialmente una denuncia a las personas responsables de las concejalías de medioambiente, seguridad y urbanismo por delito de contaminación acústica y atmosférica en el primer tramo de la A-5, que por aquel entonces circulaba en superficie sobre la Avenida de Portugal, que fue más tarde soterrada y conectada a los túneles de la M-30.

La aparente consolidación de la propuesta viene de la mano de la propuesta estatal – con el Partido Socialista y José Luis Zapatero en el gobierno estatal – del rediseño de los antiguos terrenos militares ubicados al sur de la Colonia Lourdes, en el barrio de Campamento, convirtiéndolos en terrenos de uso residencial con la construcción en dos fases de 22.000 viviendas. En un marco de colaboración estatal-municipal queda en 2009 redactado el Plan Parcial de Reforma Interior de las Instalaciones militares de Campamento. No obstante, finalmente, ni la conocida como Operación Campamento ni el proyecto de Soterramiento de la A-5 verán finalmente la luz, justificando ambos gobiernos su

paralización debido a la situación obligada austeridad presupuestaria que trajo consigo la crisis financiera de 2008.

Ilustración 11. Cronología sucesos y decisiones políticas influyentes sobre el Paseo de Extremadura (A-5), 2000-2022.



Fuente: Elaboración propia

Una vez la situación de crisis comienza a superarse, en un clima post-15M y en un contexto electoral en el cual las nuevas formaciones políticas municipalistas irrumpen con fuerza en el debate político, el Partido Socialista madrileño retoma el asunto de la intervención sobre el Paseo de Extremadura (A-5), proponiendo a través de su campaña electoral de 2015 la instalación de semáforos, la eliminación de los pasos inferiores y la limitación de la velocidad, esto es: su reconversión en vía urbana. En 2016 la propuesta socialista se convierte en un acuerdo con el gobierno municipal de Ahora Madrid, aunque no se ejecuta hasta años después, prácticamente al finalizar la legislatura de Manuela Carmena como alcaldesa. Entre los kilómetros 3 y 8,5 del Paseo de Extremadura (A-5) se instalan varios semáforos y se limita la velocidad a 50 km/h, anteriormente a 70 km/h. Esta medida se da por finalizada con la llegada de nuevas elecciones al Ayuntamiento de Madrid en mayo de 2019, cuando el Partido Popular gana la alcaldía y paraliza el proceso de reconversión en vía urbana (eliminando los semáforos y estipulando nuevamente el límite de velocidad en 70 km/h), en consonancia con su programa electoral, en el cual rescataba la propuesta del soterramiento de la A-5, un lustro más tarde. Sin embargo, no es hasta febrero de 2022 cuando se materializa la idea sobre un proyecto: el Paseo Verde del Suroeste, y comienzan las primeras presentaciones públicas del proyecto.

A su vez, el Gobierno del Estado anunció en julio de 2022 la voluntad de retomar la abandonada Operación Campamento y su propuesta en materia de vivienda. El actual

marco de política estatal abre la puerta, nuevamente, a la posibilidad de colaboración, o bien de enfrentamiento, de las dos administraciones públicas. La proximidad y la magnitud tanto de la Operación Campamento como del soterramiento pueden influirse mutuamente en su ejecución, exponiéndose así el interés de una coordinación entre administraciones públicas. En este contexto, con fecha en septiembre 2022, tal y como afirma el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid², se ha creado una mesa de trabajo conjunta entre la institución municipal y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a fin de establecer un nuevo cronograma con las principales actuaciones a llevar a cabo, bajo un cambio de escenario que plantea el soterramiento más allá de lo planificado mediante el proyecto del Paseo Verde del Suroeste, esto es: más allá de la Avenida de los Poblados. En relación a las diferentes propuestas de actuación sobre el Paseo de Extremadura (A-5) acontecidas durante estas dos últimas décadas, pero especialmente a partir del final de la crisis financiera, se puede afirmar que se han ido arraigando dos escenarios aparentemente antagónicos sobre el cual puede oscilar el debate público:

- el soterramiento, mediante la construcción de un túnel que reubique en subterráneo el tráfico de la carretera;
- o su reconversión en vía urbana mediante un cambio en su diseño en superficie a fin de limitar o reducir la afluencia de vehículos.

7.2. Análisis sociodemográfico

7.2.1. Datos demográficos

Los datos demográficos por secciones censales del área de estudio de Batán-Colonia Lourdes coinciden a los datos de una población con tendencia al envejecimiento que, además, está notablemente feminizado.

² Nota informativa accesible mediante:

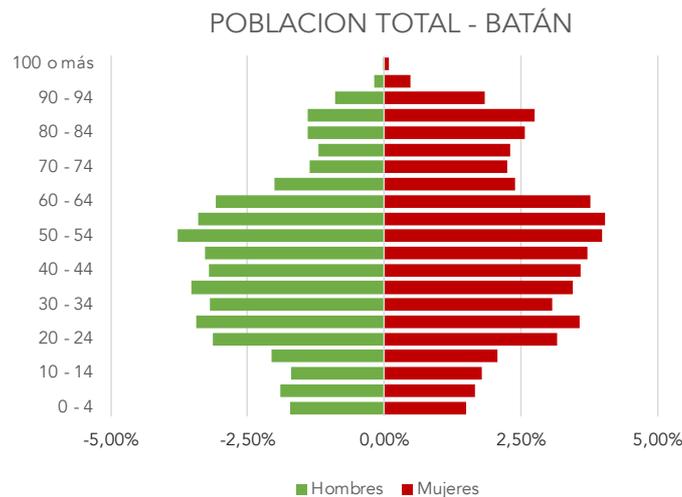
<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Actualidad/Noticias/El-Ayuntamiento-de-Madrid-inicia-el-camino-hacia-el-desbloqueo-de-la-Operacion-Campamento/?vgnextfmt=default&vgnextoid=9129e6c049a53810VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=a12149fa40ec9410VgnVCM100000171f5a0aRCRD>

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

Tal y como se observa en el siguiente gráfico, dentro de los porcentajes de población mayores de 65 años, tiene mucho mayor peso la población femenina. De hecho, según la explotación de los datos del padrón realizada para 2022 por parte del Ayuntamiento de Madrid, los hogares habitados por una mujer sola de 65 años o más en Batán representa el 13,93% de los hogares totales, mientras que el dato para el distrito es del 11,97% y el de la ciudad de Madrid del 9,95%.

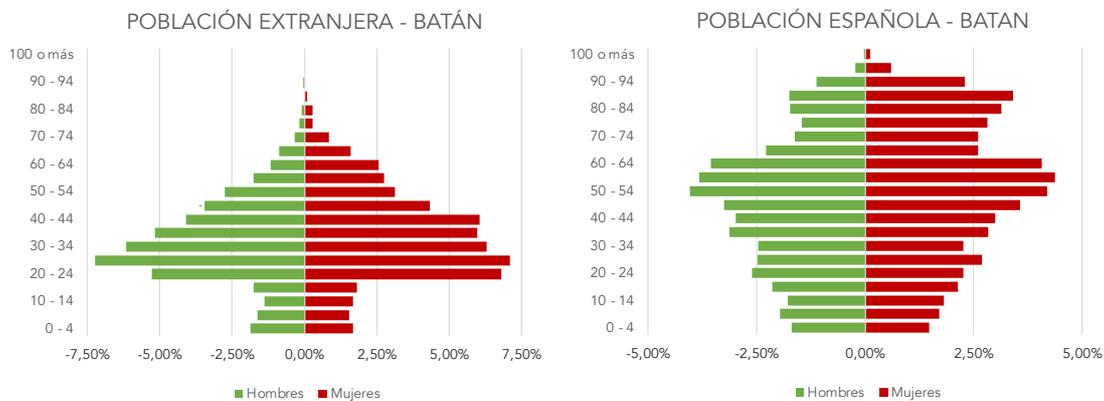
La baja natalidad del barrio, en consonancia con los datos barriales, distritales y municipales, consolida una estructura demográfica concentrada en los rangos de edad adulta, concretamente desde los 20 hasta los 60 años. Al examinar por separado las pirámides de población según nacionalidad, observamos cómo mientras la población extranjera destaca entre las edades de 20 a 44 años, la población española tiene mayor presencia entre las edades de 50 a 64 años.

Ilustración 12. Pirámide de población Batán, 1 de enero de 2022.



Fuente: Padrón municipal

Ilustración 13. Pirámides de población por nacionalidad, Batán 1 de enero 2022.



Fuente: Padrón municipal

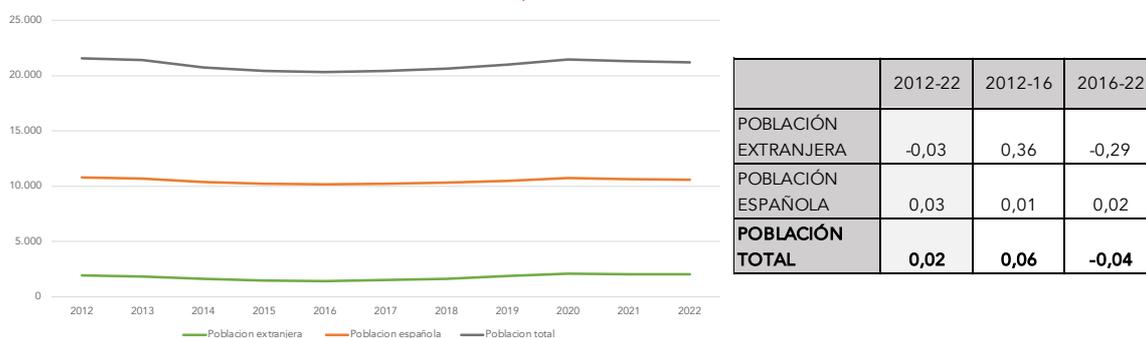
¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

Si bien bajo estas dos características no se puede establecer una lectura homogénea de las necesidades de movilidad del barrio, si podemos extraer dos cuestiones relevantes a tener en cuenta.

Por un lado, parte de la población que probablemente más tiempo lleve habitando el barrio corresponde al perfil de mujer mayor española. Concretamente, esta población femenina envejecida es el 15% de la población. En este sentido, urge establecer, a fin de comprender los problemas de movilidad globales, una perspectiva de género e inclusiva que comprenda cómo se ve atravesado el día a día específico de esta población en relación a la percepción de seguridad y a la movilidad reducida.

Por otro lado, existe una concentración de la población migrante en la adultez más joven, juventud e infancia, especialmente entre los 20 y los 35 años de edad, franja en la cual la población extranjera alcanza porcentajes en torno al 40% del total para dichos rangos. Además, la población extranjera es determinante en la evolución de la población del barrio, dado que los movimientos migratorios de la estructura demográfica es el factor que consolida el crecimiento de la población.

Ilustración 14. Evolución de la población Batán, a 1 de enero de 2022.



Fuente: Padrón municipal

En este sentido es fundamental que el trabajo de campo cuente con experiencias cotidianas de personas extranjeras y que dichas experiencias se analicen desde una perspectiva interseccional que permita desgranar si la vida cotidiana en el barrio como persona migrante incide en los recorridos y decisiones sobre la movilidad del día a día.

En comparación con el entorno, Batán y la Colonia Lourdes se mantienen en la línea de envejecimiento que caracteriza al conjunto del Distrito Latina, aunque cuenta con un porcentaje algo mayor de población mayor de 65 años (23,16%) que el correspondiente a los datos demográficos del límite barrial oficial de Lucero (22,01%).

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

Ilustración 15. Pirámides de población barrial (Lucero) y distrital (Latina), a 1 de enero de 2022.



Fuente: Padrón municipal

7.2.2. Equipamientos y servicios existentes

La identificación de equipamientos y servicios, públicos o privados, en un territorio nos permite observar el acceso a espacios que atiendan las necesidades cotidianas de la población que lo habita. En este sentido, en el siguiente plano se han clasificado centros, públicos y privados, de referencia para la población de Batán-Colonia Lourdes en materia de cultura, ocio, deporte, educación, salud y religión, como instituciones sociales de referencia para el desarrollo vital de una sociedad como a la que pertenece el barrio.

Ilustración 16. Servicios públicos y espacios claves de Batán y alrededores.



Fuente: Elaboración propia

En el caso de los servicios de educación y religiosos, existen varios centros dentro del área de estudio. No obstante, mientras que la oferta educativa es variada, con centros públicos, concertados y privados y diferentes niveles educativos; los dos centros religiosos son parroquias católicas, viéndose, por lo tanto, la población practicante de otras religiones obligada a cruzar el Paseo de Extremadura (A-5). En este sentido, existe algo similar con los equipamientos culturales, pues se ubican dentro del barrio (Centro Cultural El Greco), sin embargo, no cuenta con las dimensiones, instalaciones y oferta con la cual sí cuentan otros centros culturales (Centro José Luis Sampedro), ubicado tras el límite sur del Paseo de Extremadura (A-5).

En cuanto a los servicios de salud (urgencias, especialidades y atención primaria), el reparto territorial de los centros públicos queda fuera de los límites del barrio. En toda el área de estudio solamente existe un equipamiento de salud de gestión privada (Residencia ancianos Monte Hermoso). En cuanto a los servicios municipales de salud que corresponden a la población de Batán y la Colonia Lourdes, los cierres recientes de los centros más próximos (CMS Cebreros y CMS Pascual Rodríguez), han quedado relegados al CMS Lucero. Es relevante recalcar que el rango de distancia entre el barrio y el centro de salud si bien oscila entre 0,5 km y 1 km en línea recta, este recorrido simplificado no puede realizarse por el propio trazado del viario y por existir un tramo de escaleras como acceso principal, sin rampa de accesibilidad.

Del mismo modo, no existen equipamientos deportivos de proximidad en el área de estudio, sino al otro lado del Paseo de Extremadura (A-5). No obstante, los equipamientos públicos existentes son o bien al aire libre (instalaciones del Parque de la Cuña Verde) o bien de instalaciones cerradas, pero de acceso restringido (Centro deportivo el Olivillo). Para acceder a centros deportivos con una oferta variada de actividades e instalaciones, la población afectada depende de polideportivos municipales ubicados en torno a los 2 km de distancia en línea recta (Polideportivo Casa de Campo y Polideportivo Gallur).

En relación a estas dos categorías de equipamientos, es necesario señalar cómo la falta de proximidad de servicios deportivos y de salud puede ser un factor de riesgo para los sectores más envejecidos de la población de Batán, dado que la lejanía a estos equipamientos puede reducir la frecuencia de las visitas a dos espacios claves para mantener una vida más saludable, prevenir y hacer seguimiento de los posibles problemas físicos, que, a su vez, inciden en la movilidad cotidiana.

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

Si bien no se puede afirmar que la oferta de equipamientos cerrados con fines deportivos y de ocio sea demasiado amplia, en las zonas próximas a la Colonia Lourdes y Batán sí existen pequeños parques habilitados para fomentar el movimiento y ejercicio, especialmente diseñados para personas mayores y para actividades infantiles.

En el siguiente plano se han localizado dichos espacios públicos, junto con otros espacios públicos de encuentro y socialización y grandes zonas verdes, como lo son el Parque de la Cuña Verde o la Casa de Campo, ubicados ambos al oeste del área de estudio. Además, específicamente la cercanía de la Casa de Campo aporta al barrio un espacio de relevancia paisajística y natural, con recorridos peatonales sencillos y sendas ciclables, especialmente acogedoras para personas con mascotas. Se trata de un atractivo para la ciudadanía del barrio, del distrito y del conjunto de la ciudad de Madrid.

Ilustración 17. Espacios públicos y zonas verdes de Batán y alrededores.

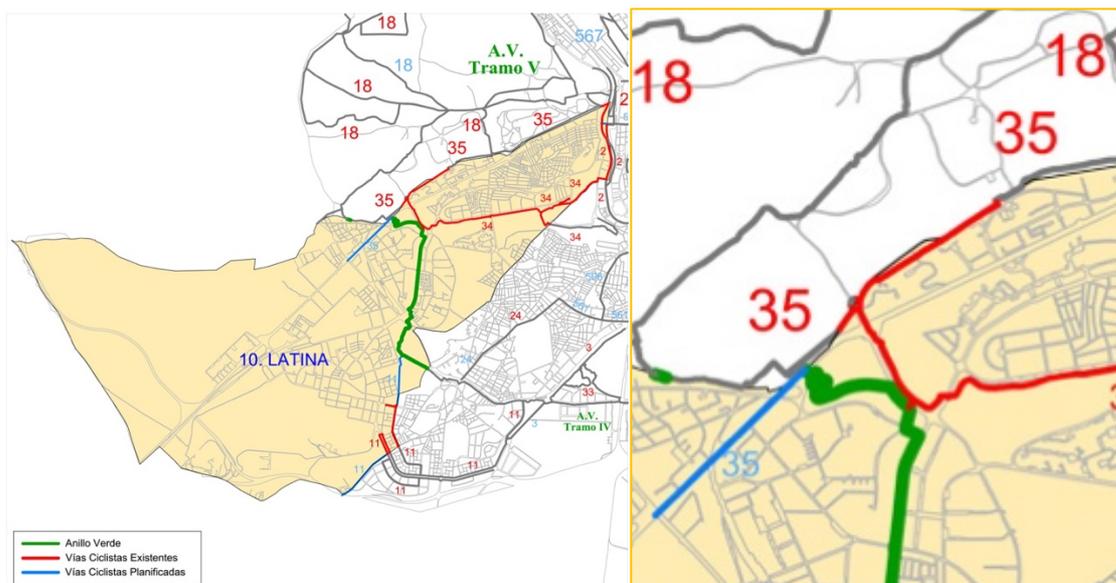


Fuente: Elaboración propia

No obstante, a excepción de los carriles bici de la Cuña Verde y el tramo del límite de la Casa de Campo que rodea el barrio desde la estación de metro de Casa de Campo hasta la estación de metro de Batán, no existe más tramos ciclables señalizados dentro del barrio. Además, la red creada entre estos dos tramos, que se unen en el cambio de sentido de la Calle San Manuel al cruzar el Paseo de Extremadura, carece de continuidad en su trazado. De este modo, se complica una conexión eficiente y segura mediante una movilidad ciclista que permita realizar recorridos entre Batán-Colonia Lourdes y otros enclaves del distrito.

Sobre la siguiente ilustración se puede observar cómo la red ciclista cuenta con la mencionada única conexión entre el barrio y el resto del Distrito, y cómo, pese a ser Batán y la Colonia Lourdes dos de las entradas principales a la Casa de Campo, no pasa por estos barrios el Anillo Verde Ciclista de Madrid. Además, tal y como muestra la información de la leyenda, no están planificadas nuevas vías ciclistas para este territorio.

Ilustración 18. Red ciclista Distrito Latina y zoom al área de estudio, 2022.



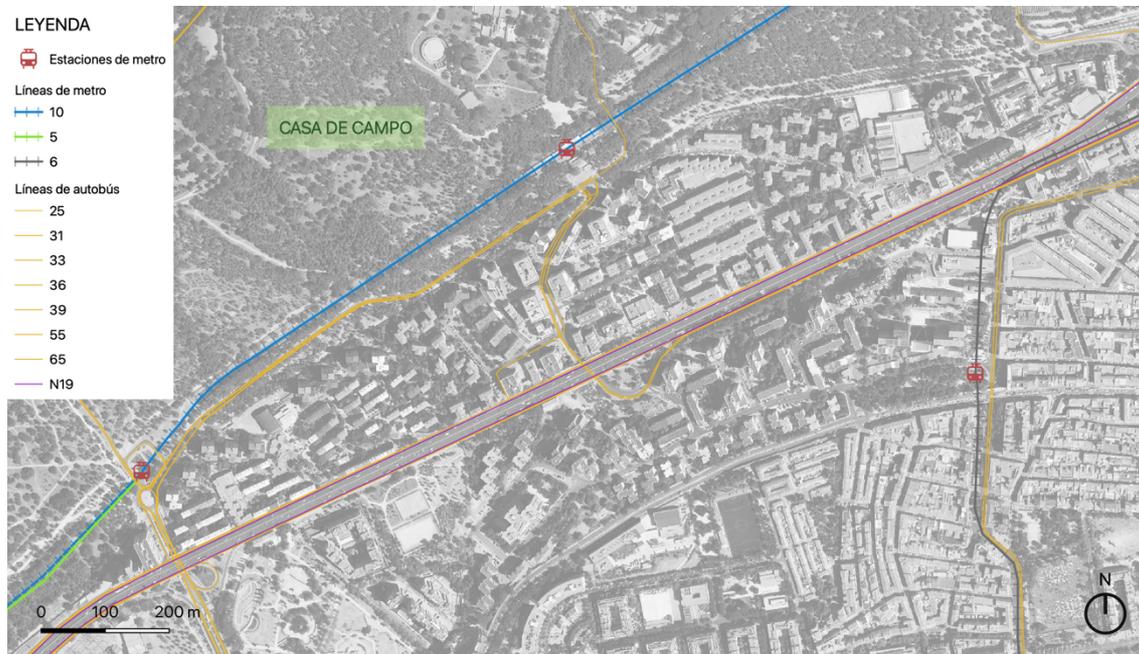
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Finalmente, a efectos directos de movilización, la conexión del barrio con su entorno urbano depende fundamentalmente de ocho líneas de autobús y de tres las de metro accesibles mediante tres paradas (Batán, Casa de Campo y Lucero). La combinación de las ofertas de autobús y metro, dependientes la primera de gestión municipal y la segunda de gestión autonómica, permite a la población de los barrios estudiados acceder a los barrios cercanos – fundamentalmente a Campamento, Lucero, Alto de Extremadura y Puerta del Ángel – y conectarte el centro de la ciudad – a través de conexiones directas con Plaza de España, Embajadores o Jacinto Benavente –.

Los servicios de transporte público diurnos varían en horarios, pero comienzan a dejar de dar servicio en torno a las 11h de la noche (autobuses) y cesan su actividad por completo hacia la 1:30h de la madrugada (metro). Durante la noche, el servicio de transporte público se limita a la línea de autobús N19, que realiza su recorrido, como se ve sobre el plano, sobre paradas ubicadas en el Paseo de Extremadura (A-5). Este trazado significa que, en función del sentido de circulación de la línea que se quiera coger y en función de en qué

lado de la carretera se ubique la persona que quiere acceder al servicio, la conexión con esta línea nocturna implica necesariamente para muchos recorridos el uso de los pasos inferiores peatonales perpendiculares al trazado de la A-5.

Ilustración 19. Servicios de transporte público en Batán-Colonia Lourdes, 2022



Fuente: Elaboración propia a través de datos de EMT y Metro de Madrid

El recorrido que realiza el autobús N19 es el mismo que realizan varias de las líneas diurnas (36,39,65), y otras líneas interurbanas que conectan la ciudad de Madrid – desde la estación intermodal de Príncipe Pío – con varios municipios del sur metropolitano – Alcorcón, Móstoles o Navalcarnero, entre otros -.

7.3. Paseo Verde del Suroeste

A continuación, se plantea un breve análisis descriptivo-documental del proyecto de ejecución del Paseo Verde del Suroeste, el proyecto de soterramiento de la Autovía A-5 que el gobierno municipal del Ayuntamiento de Madrid ha estado desarrollando hasta la fecha. Si bien las últimas actualizaciones sobre la hipotética obra futura apuntan a un cambio de escenario y a un nuevo proyecto, el presente análisis se considera relevante para contextualizar el debate público mantenido en los 6 meses de durabilidad de esta investigación. Así, el análisis se ha elaborado fijando el foco en la idea general propuesta y en la relación instituciones-ciudadanía y no desde los planteamientos de ejecución de la

obra. Es decir, en los siguientes apartados, se detalla el planteamiento del proyecto y su justificación en términos del beneficio para la ciudad y la ciudadanía de Madrid.

7.3.1. Líneas de acción y criterios del proyecto

Los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 son los que marcan las respuestas que proporciona la actual propuesta en materia de movilidad para el tramo a intervenir de la Autovía A-5. Las grandes líneas de acción, tomando las palabras del texto, serían entonces:

- I. En base al objetivo de “Transformar la ciudad”, el proyecto plantea la extensión de Madrid Río a fin de permeabilizar, secuenciar y activar el nuevo Paseo de Extremadura, mejorando la calidad del aire y disminuyendo los ruidos.
- II. En base al objetivo de “Transformar la movilidad”, el proyecto plantea el soterramiento de la A-5 con el fin de mejorar las condiciones de tráfico de entrada a Madrid, buscando así resolver la conectividad transversal, con una solución en superficie de movilidad “blanda” (con más espacio para la movilidad peatonal y ciclista).
- III. En base al objetivo de “Transformar la administración”, el proyecto plantea un sistema de gestión inteligente, con una infraestructura necesaria preparada.

Esta triple vía de transformación pone de manifiesto el carácter de cambio radical urbano que experimentará la zona a intervenir en caso de que finalmente se ejecute la obra. Esta transformación se defiende, fundamentalmente, a través de la innovación y de creación de espacios más amables.

En relación a estas líneas de acción, el proyecto expone los siguientes criterios como criterios básicos elegidos para su diseño:

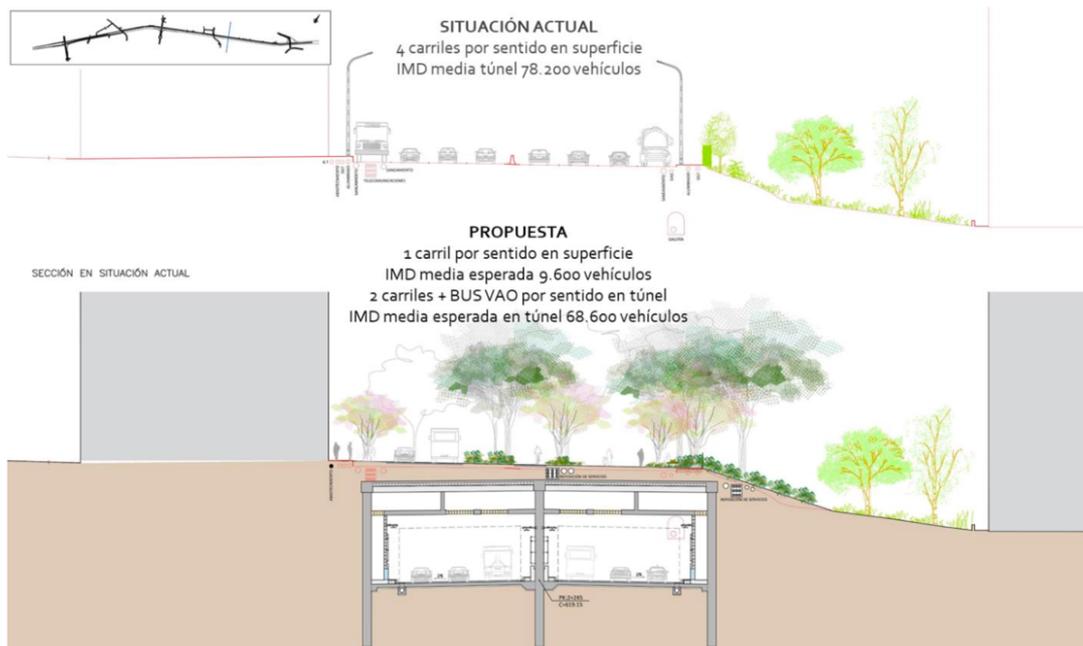
- I. Subir la rasante como criterio general (respecto a los estudios previos) para minimizar inversión y buscar la solución más eficiente, tratando de ajustar al máximo el túnel a la superficie, minimizando soterramientos innecesarios y asegurando una cobertura de tierras del orden de 1.5m que garantice nuevas plantaciones de calidad.

- II. Revisar y optimizar los puntos de conexión del tronco con la superficie: no tiene sentido hacer la inversión de un túnel de esta envergadura y tratar de reproducir todos los movimientos actuales.
- III. Sección 3 carriles por sentido, dos para tráfico privado y uno para Bus V.A.O en cada sentido.
- IV. Mínima afección a los condicionantes físicos (metro, colectores, viviendas, subestación, ...) para asegurar viabilidad económica y plazos y, en caso de afectarlos, reposición manteniendo los mismos niveles de servicio.
- V. Soluciones estructurales que garanticen la ejecución por fases garantizando los niveles de servicio establecidos, que minimicen los costes de mantenimiento futuro, la huella de CO2 y la generación de residuos
- VI. Solución a la ventilación que garantice la máxima mejora de calidad del aire, minimizando la repercusión en planta y alzado de la subestructura dados lo restringido del corredor disponible
- VII. Respetar el planeamiento vigente, minimizando las expropiaciones a las estrictamente necesarias para el proyecto.
- VIII. Construcción circular: compensación y aprovechamiento máximo de tierras procedentes de la excavación y materiales procedentes de la deconstrucción de las estructuras actuales.

7.3.2. Idea general

A lo largo del documento de memoria de la propuesta de soterramiento se defiende el carácter protagonista del tramo de carretera de la A-5 como vía de salida de Madrid hacia el oeste metropolitana, cuestión por la cual se justifica su soterramiento. La imagen propuesta para materializar el proyecto sería la siguiente:

Ilustración 20. Sección actual y sección tipo propuesta, 2022



Fuente: Área de Medioambiente y Movilidad Ayuntamiento Madrid

7.3.3. Clausulas sociales

Dentro del detalle de los Pliegos de la propuesta se constata la vinculación que el proyecto tiene con las necesidades de la ciudadanía ("Cláusulas sociales", página 3). La información a la ciudadanía se ciñe a aquellas situaciones en las cuales las obras puedan alterar la movilidad vecinal. Ni en este ni en ningún otro apartado de la información a la cual se ha tenido acceso se menciona un proceso de participación/escucha/información pública para dotar de agencia al tejido vecinal dentro del desarrollo del proyecto.

8. ANÁLISIS EMPÍRICO I: CUESTIONARIO

El cuestionario online ha tenido un alcance de 50 respuestas, con un 62,2% de mujeres encuestadas y un 37,8% de hombres encuestados, durante los meses de junio y julio. La edad promedio de las personas consultadas es de 47,6 años.

8.1. Hábitos de vida cotidiana

Las personas encuestadas llevan, de media, 30,2 años residiendo en el barrio y, entre las respuestas – de tipo múltiple – a la pregunta “¿por qué decidiste vivir en el barrio?” señalaron como criterios principales de elección del barrio, en orden de importancia: las zonas verdes de proximidad, la asequibilidad del coste de compra o alquiler de la vivienda y las conexiones en transporte público con el resto de la ciudad. Destacan también otras respuestas vinculadas a los cuidados familiares y/o al sentimiento de pertenencia que, por diferentes contextos, consolidan relaciones de apego con el barrio.

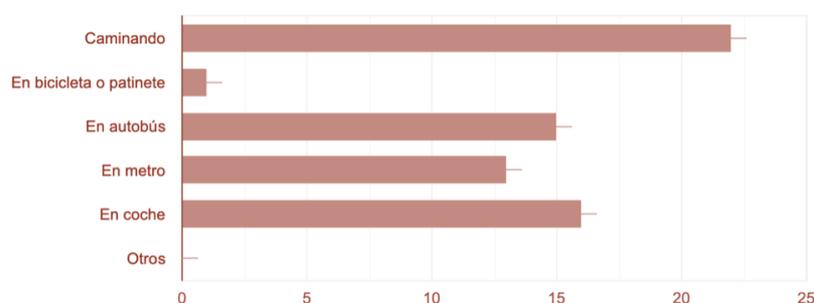
En este sentido, las personas encuestadas se identifican con el barrio en términos socioeconómicos, pero también mediante los cuidados, el uso de espacios públicos (especialmente las zonas verdes) y la movilidad en transporte público, como actividades de la vida cotidiana que son percibidas como realizables en Batán y Colonia Lourdes.

La vinculación al barrio se materializa también en la falta de motivación que el 66% de las personas encuestadas han manifestado sobre la idea de mudarse de barrio.

8.2. Movilidad escala Distrito y barrio

El 70% de las personas encuestadas afirmaron moverse de manera cotidiana por dentro del Distrito de Latina, destacando los recorridos peatonales como principal forma de movilidad.

Ilustración 21. Modos de movilidad dentro de Distrito Latina, 2022



Fuente: Elaboración propia

De las personas encuestadas, un 58% afirma no haber cambiado la forma de moverse dentro del barrio desde que empezó a residir en el área de estudio. Mientras que la media de edad de las personas que afirman no haber cambiado su forma de moverse es de 45,5 años; la media de edad de quienes sí han modificado su manera de moverse es de 50,2 años, emergiendo de este modo la edad como determinante en la manera de moverse.

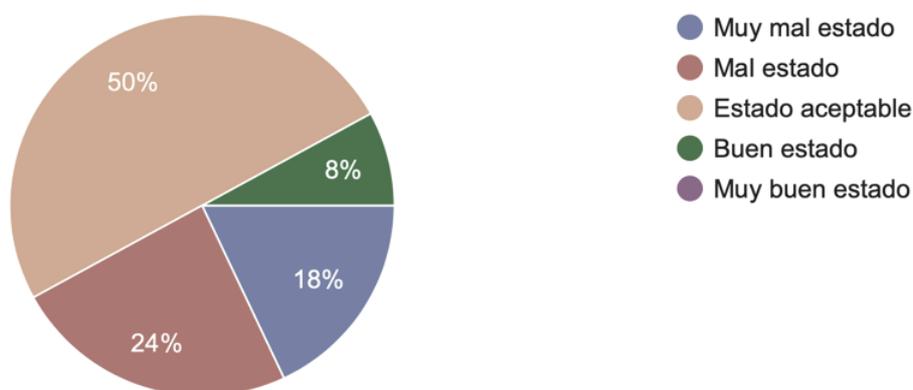
Respecto a las personas que han modificado su forma de moverse, los motivos principales han sido las mejoras de conexión mediante transporte público y el sentimiento de inseguridad, especialmente debido a los pasos peatonales inferiores.

8.3. Espacios públicos a escala barrio

A pesar de que la mayor parte de la población encuestada (78%) afirma pasar tiempo en plazas y parques del entorno más próximo, un 52% intenta evitar algunos enclaves concretos, destacando especialmente las inmediaciones del Paseo de Extremadura (A-5) (pasos inferiores y aceras) y la Casa de Campo en horario nocturno (caminos interiores y Paseo de la Venta).

Respecto al estado de mantenimiento en el cual se encuentran las zonas verdes del barrio, la valoración no es radicalmente negativa, pero sí existe un porcentaje alto (42%) de respuestas que definen las zonas verdes como en mal o muy mal estado. Además, más de la mitad de las respuestas, con un 58%, creen que deberían existir más zonas verdes en el barrio.

Ilustración 22. Respuestas sobre el estado de las zonas verdes, 2022

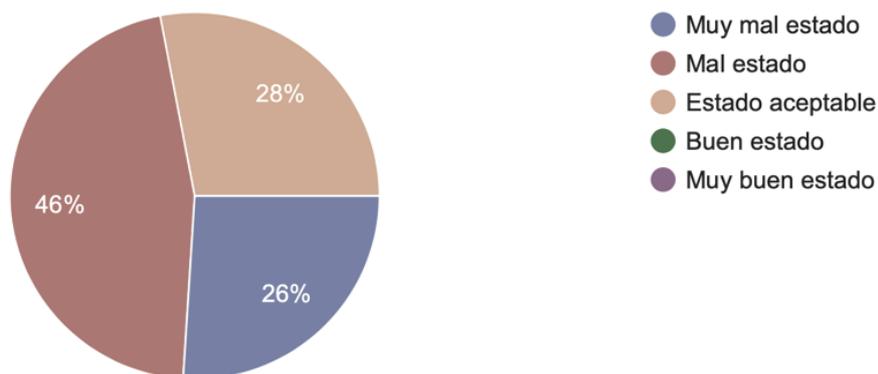


Fuente: Elaboración propia

Concretamente respecto al estado de las calles del barrio, basándose en las condiciones y mantenimiento de las aceras, obstáculos, estado de los adoquines, etc., las respuestas que

seleccionaron las opciones de mal estado o muy mal estado representan un 72% del total. Esta mala percepción de las calles puede influir en los recorridos cotidianos a pie, especialmente de las personas con movilidad reducida, las personas mayores y los/as niños/as, condicionando esto a su vez los recorridos y las actividades de personas cuidadoras que puedan acompañar en el día a día a estos sectores de la sociedad.

Ilustración 23. Respuestas sobre el estado de las calles, 2022



Fuente: Elaboración propia

8.4. Movilidad a servicios públicos

En términos de accesibilidad, los centros de salud de proximidad quedan a menos de 15 minutos para un total del 60% de la población encuestada, para un 36% queda a más de 15 minutos de distancia. Entre los resultados, de respuesta múltiple, un 66% afirma realizar dichos recorridos a pie, pero queda seleccionada segunda opción, con un 30%, los desplazamientos en coche al centro de salud municipal correspondiente.

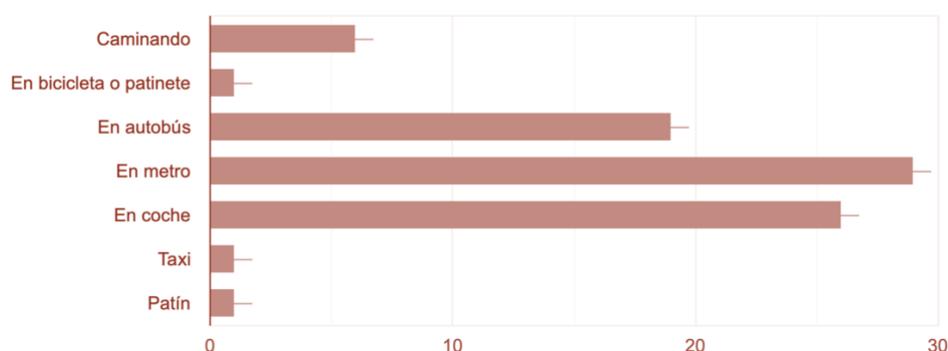
En el caso de los centros deportivos, el 60% de las respuestas señalan tardar más de 15 minutos en sus recorridos desde el hogar hasta el centro. Esta distancia obliga a que la principal forma de movilidad elegida para llegar a los equipamientos deportivos deje de ser a pie, como es habitual en la movilidad cotidiana del barrio, tal y como se ha visto en las respuestas anteriores. Bajo las respuestas múltiples a la pregunta de qué medio de transporte eliges para ir a espacios deportivos el coche privado va por delante (con un 44%) de la movilidad peatonal (36%), seguidos del transporte público (24% en metro y 16% en autobús).

Respecto a los centros culturales, más allá del Centro Cultural El Greco, ubicado dentro del área de estudio, el resto de recursos públicos son bien desconocidos o bien poco frecuentados.

8.5. Movilidad escala ciudad

Finalmente, cabe señalar que el 58% de la población encuestada se mueve entre 1 y 2 veces al día fuera del Distrito de Latina, y un 8% más de 2 veces. Para estos recorridos hacia el resto del entorno urbano, el transporte público, junto con el coche son los modos de transporte preferidos.

Ilustración 24. Modos de movilidad fuera de Distrito Latina, 2022



Fuente: Elaboración propia

8.6. Respuestas abiertas

Las últimas respuestas de la encuesta, de tipo abierto, nos muestran cuales son las **preocupaciones cotidianas** prioritarias para la población encuestada y, a su vez, las acciones percibidas como soluciones para los problemas que genera la existencia de la A5. Así, los problemas de contaminación ambiental y acústica son los temas más recurrentes al preguntar sobre los aspectos negativos del **Paseo de Extremadura (A-5)**, con un 70% y un 65% de citas entre las personas encuestadas. Estas cuestiones, altamente tangibles en el día a día, en muchas ocasiones vienen acompañadas de menciones a la inseguridad peatonal (44%) que acarrea el hecho de tener que utilizar los pasos inferiores y las aceras de la vía como únicas posibilidades de recorridos peatonales, demasiado próximos a la circulación del tráfico motorizado. Existe, además, un alto grado de preocupación (38%) por el efecto de frontera urbana que ejerce la carretera.

Otros aspectos citados en repetidas ocasiones son los problemas de higiene en las viviendas (polvo, olores, imposibilidad de ventilación, etc.) y otros problemas de salud diagnosticados en la propia población encuestada (estrés, problemas de sueño, sordera, etc.).

Respecto a la última pregunta de la encuesta, orientada a responder con los **cambios necesarios** en el Paseo de Extremadura (A5) para facilitar y hacer más agradables y seguros los recorridos diarios fuera y dentro de Batán, la mención al proyecto del soterramiento de la vía apareció en el 64% de las respuestas. Las propuestas variaban sobre el modelo de movilidad en superficie, desde tráfico rodado en menor medida, hasta exclusivamente en transporte público, ciclista o peatonal. Algunas de estas propuestas también señalaban la necesidad de acompañar el proyecto de un aumento de comercios, servicios y equipamientos públicos o zonas verdes; y, en repetidas ocasiones, se mencionaron los modelos de soterramiento de la Avenida de Portugal y Madrid Río como referencias a seguir.

Por su parte, el horizonte de cambio considerado entre la población como opuesto, la vía urbana, fue citado en un 14% de las respuestas, acompañado en la mayoría de las respuestas con la necesidad de disminución del uso del vehículo privado y el fomento de otros modelos de movilidad (ciclista, peatonal y en transporte público).

Más allá del debate latente entre las dos propuestas, las menciones a las promesas electorales, antiguos proyectos de remodelación de la vía y la larga trayectoria de lucha vecinal ponen sobre la mesa la necesidad de mejorar los canales de comunicación y, especialmente, los demandados procesos de escucha de las necesidades ciudadanas en el barrio. Si bien el análisis cualitativo-participativo que posteriormente se detalla en la investigación puede servir para profundizar en estos detalles, esta debilitada relación entre las instituciones municipales y la ciudadanía pueden favorecer una simplificación de las demandas populares, centradas exclusivamente en que se efectúe un cambio, sin atender las características de la propuesta de cambio.

9. ANÁLISIS EMPÍRICO II: DIAGNOSTICO PARTICIPATIVO

Durante esta sección del informe de la investigación se detallará el análisis desarrollado mediante las técnicas de observación participante y entrevistas en profundidad, en este orden.

9.1. Observación participante

9.1.1. Recorridos

La información sistematizada en las tablas de recogida de información de los diferentes momentos en los cuales se visitaron los barrios de Batán y Colonia Lourdes ha sido comparada en función de los tramos horarios y semanales estudiados y aunada por grandes categorías. Las grandes categorías seleccionadas son: parques y plazas, calles interiores, pasos inferiores y Paseo de Extremadura (A-5).

Parques y plazas

De los parques infantiles, plazas y zonas verdes visitadas, existen diferencias entre los que cumplen una función de encuentro y convivencia (Parque de la Cuña Verde, Plaza de los Círculos y Plaza de los Franciscanos) y los que cumplen una función de paso o estancia efímera (Parque infantil C/ Villasandino y Paseo del Olivillo). Las diferencias entre unos y otros residen fundamentalmente en si existe o no **vida social** en sus inmediaciones (colegio, instituto, iglesia, bares, locales comerciales y de asociaciones) y de las propias instalaciones (zonas de sombra, vegetación, fuentes con agua potable, orografía del terreno, bancos y zonas de descanso, mantenimiento de instalaciones deportivas o infantiles, etc.).

En aquellos espacios públicos vinculados a la infancia, ya sea por contar con un colegio cercano o por contar con zonas habilitadas para el juego infantil, las personas cuidadoras son en la mayoría de los casos mujeres adultas o ancianas, especialmente a partir de media tarde. A través de algunas entrevistas espontáneas se puso de manifiesto el malestar que generaba a las **personas cuidadoras** los problemas de ruido, contaminación e inseguridad que general el tráfico de la carretera.

Ilustración 25. Actividad diurna infantil en espacios públicos, 2022



Fuente: Elaboración propia

Ocurre algo similar con aquellas plazas ubicadas en zonas muy concurridas, con sombras y zonas de descanso con bancos, que especialmente en horario de mañana acogen a un gran número de personas mayores en ocasiones con cuidadoras mujeres, en su mayoría migrantes.

Ilustración 26. Actividad cotidiana en plazas, 2022



Fuente: Elaboración propia

En diferentes momentos del día, pero fundamentalmente durante la tarde y noche, estos mismos espacios albergan grupos o parejas adolescentes y jóvenes, que, en ocasiones, juegan con los espacios de menor visibilidad de las plazas. Esta actividad adolescente suele estar ligeramente masculinizada.

En cuanto a la movilidad, si bien el tráfico rodado no irrumpe directamente en ninguno de los espacios públicos visitados, sí está presente, fundamentalmente debido al ruido latente del tráfico de la A5 que, si bien la existencia de mayor **vegetación**, como ocurre en la Cuña Verde, disminuye la intensidad del ruido, éste no llega a desaparecer. En algunos espacios,

concretamente en el Parque infantil C/ Villasandino, además, el aparcamiento irregular de algunos vehículos dificulta bien el acceso o bien la estancia por generar incomodidad.

Destaca la presencia de **movilidad ciclista** exclusivamente en el parque de la Cuña Verde y en la Plaza de los Círculos, generalmente vinculada a hombres jóvenes y adultos. En ambos casos existe cierta infraestructura de red ciclista (en el primer caso carril bici y en el segundo aparcabicis), y en ambos casos existe una proximidad con la Casa de Campo, un entorno que acoge mucha movilidad ciclista.

Calles interiores

Las calles interiores comprendidas entre el Paseo de Extremadura (A-5) y la Casa de Campo comparten por lo general una serie de problemas tales como la falta de **visibilidad** debido al exceso de aparcamiento de vehículos (en algunos casos aparcados de manera irregular) y la ausencia de fluidez en las **aceras** debido a su estrechez, especialmente incómodo para las personas más mayores, tal y como se manifestó por ellas mismas durante los recorridos. Muchas de estas calles son meros espacios de tránsito, a excepción de algunos cruces, tales como el cruce de C/ Villamanín - C/ de El Greco y la C/ Villamanín - C/ Villasandino. Ambos cruces están próximos a dos pasos inferiores y ambos albergan en su proximidad cierta **vida social**. En el primero se ubica el Centro Cultural El Greco, la terraza del bar de dicho servicio público, una de las dos únicas oficinas bancarias y un colegio privado; y en el segundo se ubica una de las paradas de autobús que conecta con el Paseo de Extremadura (A-5), el único supermercado del barrio y varios locales comerciales y de hostelería.

Ilustración 27. Terraza Centro Cultural El Greco, 2022



Fuente: Elaboración propia

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

En todas las calles, a pesar de existir edificios que funcionan como barrera sonora, se sigue escuchando de fondo el **ruido** del tráfico.

Especialmente en horario de mañana coinciden mucha movilidad a pie de personas mayores, en su mayoría mujeres, bien acompañadas de otras personas mayores o de personas más jóvenes, pero en pocas ocasiones van solas.

La gran presencia de zonas ajardinadas, tanto en la Colonia Lourdes como en Batán, en horario nocturno dificulta aún más la visibilidad, especialmente en los cruces y en las esquinas de los edificios.

Pasos inferiores

Dentro de los ocho pasos inferiores o subterráneos que cruzan el Paseo de Extremadura (A-5) existen dos **tipologías** (ver *Ilustración 10*): los pasos inferiores peatonales (2,3,5,6,7) y los pasos inferiores de movilidad mixta (1,4,8). Mientras los primeros pasos son de acceso exclusivo a pie, los segundos comparten espacio con viario para tráfico rodado. Esta diferencia determina las características de cada uno de los tipos.

Ilustración 28. Pasos inferiores peatonales, 2022



*Fuente: Elaboración propia
Ilustración 29. Pasos inferiores mixtos, 2022*



Fuente: Elaboración propia

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

Los pasos peatonales son más estrechos, tienen menor iluminación (dependen de la luz eléctrica, dado que la luz solar apenas entra), tienen menor ventilación y está más *graffiteados*. Los pasos de movilidad mixta son más abiertos, tienen luz exterior y luz eléctrica, tienen mayor ventilación y mayor ruido vinculado al tráfico rodado.

Existiendo estas diferencias, los ocho pasos inferiores tienen mal olor y falta de **visibilidad**, tanto dentro de los mismos como en sus accesos, en algunas ocasiones con obstáculos visuales como árboles, esquinas, escaleras y rampas, vayas, etc.

Ilustración 30. Accesos pasos inferiores, 2022



Fuente: Elaboración propia

Si bien durante el día, especialmente a las horas punta, existe cierta fluidez de gente, en muchas ocasiones, cuando una persona va sola, los encuentros inesperados sorprenden (especialmente en el caso de personas ancianas), al encontrarse en un cierto estado de alerta, tal y como se ha trasladado en alguna entrevista espontánea. Además, estos espacios funcionan ocasionalmente como espacios de escondite para algunas actividades con cierta falta de aceptación social, especialmente consumos de drogas legales e ilegales, que a su vez pueden generar incomodidad para algunas partes de la población. Ocurre algo similar con la presencia de personas sin hogar que duermen y dejan sus pertenencias en algunos de los pasos.

En horario **nocturno** la afluencia de gente es menor, tal y como ocurre en el resto del barrio, y la visibilidad es también menor.

Paseo de Extremadura (A-5)

Los 2 km que recorre el Paseo de Extremadura (A-5) a su paso por el barrio están fundamentalmente orientados al uso del tráfico rodado, de vehículo privado y transporte

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

público. Existe aceras teóricamente transitables peatonalmente, sin embargo, se utilizan exclusivamente para el acceso a enclaves concretos (marquesinas, accesos a los pasos inferiores, portales, etc.), funcionando como meros **espacios de paso** sin carácter relacional. Ocurre algo similar con espacios públicos amplios ubicados en las inmediaciones de la vía, que debido a su proximidad han perdido la función propia de espacio público.

Ilustración 31. Aceras Paseo de Extremadura (A-5), 2022



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 32. Espacios públicos próximos al Paseo de Extremadura (A-5)



Fuente: Elaboración propia

9.1.2. Eventos

Durante los meses de junio y septiembre de 2022 se ha asistido a un total de 4 eventos organizados en torno a temas de movilidad. En la siguiente tabla se resumen los datos generales de cada uno de estos eventos, expuestos en mayor detalle en los anexos del documento.

Tabla 6. Síntesis de asistencia a eventos mediante observación participante

NOMBRE	FECHA	LUGAR	ORGANIZACIÓN	TEMÁTICA
Presentación Paseo Verde Latina	20/06/22	C.C. El Greco	Grupo municipal Más Madrid	Presentación de un proyecto alternativo a la propuesta de soterramiento actual del gobierno municipal
Encuentro vecinos/as Soterramiento A-5	21/06/22	Colonia Lourdes	Mancomunidad Colonia Lourdes AV El Batán	Apertura del proceso de organización vecinal para la construcción de un mapa de acciones para reivindicar la urgencia de intervención sobre el Paseo de Extremadura (A-5)
Encuentro vecinos/as Soterramiento A-5	28/06/22	Colonia Lourdes	Mancomunidad Colonia Lourdes AV El Batán	Seguimiento y calendarización de la organización para demandar el cumplimiento de la promesa electoral del soterramiento del tráfico de la A-5.
Encuentro vecinos/as Soterramiento A-5	27/09/22	Colonia Lourdes	Mancomunidad Colonia Lourdes	Seguimiento últimas noticias respecto a la Operación Campamento y coordinación con otras organizaciones vecinales del distrito

Fuente: Elaboración propia

En los cuatro eventos se abordaron temáticas variadas (contaminación acústica, contaminación atmosférica, accesibilidad, aparcamiento, mantenimiento de espacios públicos, etc.), sin embargo, en mayor o en menor medida, en las interacciones y conversaciones surgidas en los diferentes eventos se pusieron de manifiesto los problemas de ruido, contaminación e inseguridad que genera el Paseo de Extremadura (A-5), erigiéndose, por ende, como el conflicto principal o sentido como prioritario al abordar la movilidad cotidiana en los barrios de Batán y Colonia Lourdes.

Ilustración 33. Carteles eventos estudiados mediante observación participante



Fuente: Organizadores

A continuación, se exponen los análisis de redes-actores sociales y de conflictos diagnosticados que se han concluido a través de la transcripción de notas y el análisis posterior de la información recogida, contrastada entre los cuatro momentos observados.

Análisis de redes y actores sociales

Tras un análisis de las conversaciones escuchadas y mantenidas en los diferentes eventos a los cuales se ha asistido, se han diagnosticado una serie de actores sociales clave en el debate sobre los horizontes abiertos sobre una posible futura remodelación del Paseo de Extremadura (A-5). El debate público estructurado sobre el eje soterramiento-vía urbana guía los posicionamientos sobre los diferentes actores, que, cruzados con sus propias posiciones en el tablero de las relaciones instituciones-ciudadanía consolida un mapeo relacional sintetizado de forma gráfica en la siguiente ilustración.

La **representación política**³ de este debate se focaliza en el gobierno municipal del Partido Popular y Ciudadanos y el grupo municipal de Más Madrid como oposición más visible, dado que el resto de partidos políticos no ha presentado una posición clara respecto al tema. El gobierno del Ayuntamiento de Madrid, que llevó por bandera en el programa electoral del Partido Popular para su posterior alcaldía el soterramiento queda ubicado en la esquina superior izquierda, mientras que Más Madrid, a través de su última propuesta

³ Los análisis de representación política se ciñen a lo observado mediante los eventos detallados aquí dado que no se ha conseguido una respuesta favorable de ninguno de los grupos municipales para la participación en la investigación.

alternativa, con un plan menor de soterramiento, ha abandonado el posicionamiento de la anterior legislatura, que rechazaba la realización de una obra de soterramiento de la vía.

La inexistencia de colaboraciones directas colectivas entre estos representantes políticos y los actores claves de la ciudadanía de Batán y Colonia Lourdes pone de manifiesto la desconfianza política en las decisiones y actuaciones institucionales para mejorar la movilidad en el barrio.

No obstante, se abre la posibilidad (gráficamente representada a través de las líneas discontinuas de *posible confluencia*) de que se retomen estas vías de comunicación instituciones-ciudadanía a través de la escucha de demandas ciudadanas que den solución – mediante un proceso colaborativo – a las preocupaciones principales sobre los problemas de contaminación y seguridad, que toda la ciudadanía contactada ha manifestado tener. Es decir, si las propuestas políticas se encaminan hacia la eliminación de estos problemas, puede que se abra la posibilidad a mantener relaciones de colaboración.

En relación a las **organizaciones ciudadanas** que están activamente participando en este momento en el debate público con la Asociación Vecinal El Batán y la Mancomunidad de la Colonia Lourdes, mientras que respecto a otras asociaciones de vecinos y vecinas del entorno no se ha acudido a ningún evento ni se ha contactado directamente con las organizaciones, aunque sí se conoce el posicionamiento de rechazo al soterramiento de algunas de éstas. La relación entre la sociedad civil organizada es favorable, en el caso de AV El Batán y la Mancomunidad de la Colonia Lourdes, que están organizándose bajo el paraguas de los encuentros para demandar el cumplimiento de la promesa electoral.

Conflictos diagnosticados

De la observación participante de los cuatro eventos y su posterior análisis se extraen tres conflictos principales: la desconfianza político-institucional, la existencia de posiciones irreconciliables y la inmediatez de un objetivo único y propio.

La **desconfianza político-institucional** se ha puesto de manifiesto tanto en las relaciones directas observadas con representantes políticos (evento Más Madrid), como en las propias narrativas construidas desde algunos sectores de la sociedad civil. La existencia de la carretera y sus problemas derivados durante un lustro, sin apenas cambios favorables para la vida cotidiana, sumado a 20 años de promesas de nuevos diseños urbanos para el viario que no se consolidan han provocado un descrédito de las promesas de actuaciones

urbanas, tanto de los partidos gobernantes como de los partidos en la oposición. Si bien esta desconfianza no es homogénea y unánime, sí que se considera problemática debido a la capacidad de este discurso de asentarse en los debates cotidianos y a que sí es hegemónico en la organización ciudadana que lidera la exigencia de cumplimiento de la promesa electoral.

Respecto al segundo de los conflictos, este se vincula a los dos extremos del horizonte de remodelaciones posibles del Paseo de Extremadura (A-5), la propuesta de soterramiento y la propuesta de reconversión en vía urbana. Se asume que se trata de dos **posiciones irreconciliables** dado que se exponen como dos proyectos estáticos. A pesar de que la propuesta de Más Madrid considera la posibilidad de soterrar parte del tráfico rodado – concretamente, un tráfico de transporte público interurbano de alta velocidad –, desde aquellos sectores pro-soterramiento, el plan es inválido y se ubica la propuesta en oposición a la planteada por el Ayuntamiento, en términos ideológicos y en términos de obra. Es decir, las opciones se limitan a una lógica de todo-nada, probablemente influenciado por la necesidad de simplificar un debate público alargado durante dos décadas, pero sin soluciones reales para la población del barrio. Las posiciones irreconciliables se ubican, siguiendo el esquema relacional, vertical y horizontalmente, es decir, tanto en la interacción institución-ciudadanía como en las interacciones dentro de la propia organización vecinal. Por último, podría considerarse una consecuencia de la desconfianza político-institucional la necesidad del discurso por-soterramiento de lograr, en el menor plazo posible, el **objetivo único y propio** de eliminar el tráfico rodado en el tramo de la vía que afecta al barrio. Tal y como se observó en la presentación del grupo municipal de Más Madrid, no se valora la necesidad de crear alianzas u objetivos comunes con los barrios y municipios metropolitanos ubicados más al Sur del trazado viario de la Autovía A-5 para coordinar un rediseño del tráfico que favorezca a todo el conjunto de la población afectada. Del mismo modo, no se consideró en el encuentro entre vecinos y vecinas organizado en la Colonia Lourdes la posibilidad de trabajar bajo el lema “Solución Ya”, frente a “Soterramiento”, propuesto por sectores no convencidos al 100% del proyecto de soterramiento y que valoraban la posibilidad de aunar otras voces disconformes con la situación actual.

Este objetivo inamovible es, a su vez, consecuencia de la polarización de los discursos en esa lógica de todo o nada y de dos posiciones irreconciliables que obstaculizan la elaboración de estrategias colectivas que reúnan diferentes voces y construyan propuestas

novedosas frente a una realidad estancada en el mismo debate desde hace ya dos décadas. Además, la simplificación del debate ayuda a que la posibilidad de soterrar se observe como más tangible debido a la redacción de un proyecto de ejecución por parte del Ayuntamiento de Madrid.

9.2. Entrevistas en profundidad

9.2.1. Especificidad barrial de las entrevistas en profundidad

Como punto de partida antes del análisis de las entrevistas, es preciso señalar que la realidad social y urbana analizada está vinculada directamente a las experiencias de vida en la Colonia Lourdes y Batán. En este sentido, podemos afirmar que el barrio, en gran medida, se define en base a la existencia de la carretera A5 como frontera urbana, generando una gran preocupación por la salud pública y una sensación de aislamiento para la ciudadanía que construyen el discurso hegemónico a la hora de definir el barrio.

Por un lado, la preocupación por la **salud** tiene que ver con el grado de contaminación ambiental general que supone el tráfico de la carretera y su propia estructura, aglutinando tanto problemas físicos graves (sordera, falta de higiene en viviendas, problemas respiratorios, calidad del sueño etc.), como problemas de salud mental (estrés, casos aislados de amoxofobia, inseguridad crónica, etc.).

Por otro lado, la sensación de **aislamiento** respecto al resto de los barrios del Distrito de Latina se vincula directamente con la ausencia de servicios básicos de proximidad dentro de los límites de la Colonia Lourdes y Batán. En este sentido, la población consultada echa en falta una mayor actividad comercial amplia y accesible dentro del barrio, oficinas bancarias y servicios médicos, deportivos y culturales, fundamentalmente un centro de salud adaptado a la accesibilidad universal y de proximidad, un centro deportivo y una biblioteca o sala de lectura cercanos.

Estas particularidades manifestadas durante las entrevistas son reseñables bajo una perspectiva de género en el sentido de que tanto los cuidados sobre la salud, sobre el hogar y sobre la alimentación y el abrigo son tareas generalmente asumidas por las mujeres cuidadoras del entorno más cercano, exista en esta relación de cuidados una vinculación familiar o económica. En definitiva, es relevante comprender que en tanto estas cuestiones definen la cotidianidad del barrio, la carretera A5, indirectamente, afectará más a las

realidades de las personas cuidadoras, esto es: de las mujeres del círculo más próximo o de las mujeres, en su mayoría migrantes, empleadas del hogar y, por ende, de los cuidados. De manera complementaria, la realidad del barrio definida como aislada del resto de su entorno, al tratarse de una sensación generalizada, también recogida en la observación participante, puede entenderse como una de las variables que conforman la **identidad territorial-barrial**, tanto de la Colonia Lourdes como de Batán.

9.2.2. Análisis del discurso I: Resultados de la matriz

A continuación, se exponen los resultados del análisis de las entrevistas desarrollado a través de la matriz diseñada como herramienta analítica, destacando 5 temas principales, que surgen de un entrelazamiento entre las unidades de análisis categorizadas en el diseño metodológico y las temáticas prioritarias recurrentes que han ido apareciendo en las diferentes entrevistas. Los 5 grandes temas son: movilidad peatonal, movilidad en transporte público, movilidad ciclista, movilidad motorizada privada y espacios verdes.

Movilidad peatonal

Entre las personas entrevistadas, la tónica general es la de moverse **dentro del barrio** andando, algo que no ocurre en los recorridos desde el barrio hacia otros barrios del distrito.

"Dentro del barrio me suelo mover andando. Luego, siempre que tengo que hacer cualquier cosa que veo que me ocupa un poco de tiempo, o que tenga cierta..., yo me muevo en moto." (E5)

El problema fundamental a la hora de salir de Batán o de Colonia Lourdes son los **pasos inferiores**, al ser la única infraestructura que permite realizar estos recorridos extra-barrio. Muchas de las personas los señalan como incómodos y manifiestan una clara resignación ante el hecho de que ésta sea la única conexión peatonal existente.

"Que si no estuviera la carretera esta zona estaría más...como compartida la [Casa de Campo]...pero claro, lo de cruzar la pista, pues bueno, es algo que, si hay que hacerlo, pues hay que hacerlo, pero si puedes no hacer, pues lo evitas" (E2)

"Tienes acceso a poder cruzar, ¡tienes que molestarte! (...). No es complicado, puedes comunicarte... lo que pasa es que no es tan cómodo como si te das un paseo" (E3)

Las características que diferencian los pasos inferiores exclusivamente peatonales (2,3,5,6,7) y aquellos de movilidad mixta (1,4,8) que comparten espacio con los cambios de sentido del Paseo de Extremadura (A-5), se convierten en cruciales a la hora de elegir por dónde cruzar.

"Pero, bueno, los subterráneos si vas por ese [Calle Villamanin-cambio sentido] y vas por los seguros, pues en teoría no hay problema... ¡En teoría!" (E4)

"Mucha gente utiliza este paso y, luego, el de más arriba. Luego están los pasos chiquititos, que a mí los pasos chiquititos me horrorizan. Es que no tendrían que existir, sencillamente" (E7)

El argumento central sobre el que se estructura la crítica a estos pasos inferiores es el sentimiento de **inseguridad** que generan, al existir en el imaginario colectivo el riesgo a enfrentarse a un acto delictivo, de carácter económico o de violencia sexual.

"Me sigue creando un poco de, de cosita, vaya. Entonces, eso es lo que yo diría que más me afecta a día de hoy" (E7)

"O sea, para ir [a la compra] bien, puedo, puedo pasar por aquí, en el autobús voy directamente, pero para volver tengo que pasar por el túnel y, la verdad, que se han dado casos de atracos ahí, ¿sabes? Y, bueno, eso es el barrio, es que está así. ¡Son todo túneles malolientes, asquerosos!" (E8)

Este temor está fuertemente impregnado en el imaginario colectivo, con un factor diferencial sobre el **género**, pues bien son siempre las mujeres quienes lo verbalizan como sensación propia (como las dos citas anteriores), o bien son terceras personas aludiendo a la vulnerabilidad que se puede sufrir, pero siempre feminizando ese riesgo.

"Es que el túnel, mira, yo, por ejemplo, tenía una vecina aquí...un poco más mayor que yo, que le atracaron 2 o 3 veces seguidas en...en 2 semanas y es que se fue a vivir fuera del barrio. Es que hay un momento en que no...es que es muy desagradable." (E2)

"A mí me gusta andar y me lo he hecho muchas veces, pero yo siempre he pensado...con cierto sentido, mi hermana, mi madre... ¿sabes? Que les da más cosa, ¡y es normal! Mi padre se ponía muy nervioso...que sí, que es una actitud del pasado y lo que sea..., pero se ponía muy nervioso cuando mi hermana se tenía que volver sola. Y es normal" (E1)

Otra de las limitaciones de la movilidad peatonal a través de estos recorridos subterráneos es la **accesibilidad universal**, tal y como especificaba en su entrevista una mujer que no podía acceder a determinados recorridos al moverse en silla de ruedas.

“Pues la verdad es que tengo fichados algunos porque ya se me que, por ejemplo, si cojo uno y lo paso, resulta que luego hay un escalón que no puedo pasar y, entonces, ese ya no lo puedo coger y tengo que coger el anterior...y así, ¿sabes?” (E9)

En este sentido, ocurre algo similar con la planificación de las aceras y su mantenimiento en términos de accesibilidad.

“[Las] aceras [son] muy estrechas para pasear los mayores. Yo veo a muchas personas que van con...que llevan el cuidador, con la sillita de ruedas en unas aceras, sobre todo, que ahora vamos a pasar por allí, por la Calle Villasandino, que es la más llanita, pues por ahí va todo el mundo mayor” (E8)

“A ver, sí, cómo están las aceras: hechas mierda. O sea, es bastante fácil tropezarte” (E6)

Esta falta de planificación de la movilidad peatonal para el conjunto de la población construye desigualdad en el acceso al espacio público del barrio, en detrimento de las personas con movilidad reducida, generando resignación entre estas personas y sensación de **abandono institucional**, tal y como demuestra la siguiente cita.

“Entonces, que tengo que ir al centro de salud, pues tengo que salir media hora antes: que tengo que ir al Alto de Extremadura o a la Avenida de Portugal, bueno, pues si voy andando, son 25 minutos, si voy en el autobús, pues, a lo mejor, menos de un cuarto de hora, ¿sabes? Que es...porque ya lo tienes asumido (...) No me queda otra, o sea las cosas tendrían que ser de otra manera, pero si no se arreglan pues tienes que aceptar lo que tienes” (E9)

Ocurre algo similar con la iluminación urbana de las calles, donde la variable género entra también en juego. Las siguientes dos citas ponen sobre la mesa cómo dos mujeres, de 23 y 57 años, sienten esta falta de **iluminación** como uno de los aspectos a modificar en el barrio, dado que la falta de visibilidad, bien por cuestiones físicas, bien por inseguridad, o bien por ambas, dificultan el tránsito nocturno.

“Para mí uno de los puntos clave es esa inseguridad de decir calles un poco estrechas, un poco oscuras de más, o un poco así...serpenteantes. No sé, pues aceras un poco más anchas, como más espacio, más luz...que puedas ver un poco lo que está pasando, que veas quién viene, incluso por aquí, que es amplio...un poco lo que hemos pasado, esto, por la noche...deberías verlo” (E6)

“O sea, es de pena. Así que tendría que haber un poquito más de luz por las noches” (E9)

Ante esta falta de abandono, existe ejemplos de **organización ciudadana** – vividos además desde una posición de orgullo – para crear accesos propios a zonas, como ocurre con las escaleras del Huerto de Batán, que también son utilizadas por parte de la ciudadanía para acceder a las zonas deportivas o para atajar en el camino hacia el Centro de Salud de Lucero.

"Ese camino lo ha hecho el Ayuntamiento. No se hace cuánto tiempo que lo hizo...pero, en realidad, el nuestro era el que llevaba funcionando un montón de tiempo" (E2)

Movilidad en transporte público

Respecto a los servicios de transporte público del barrio, la valoración es generalmente bastante **positiva** y las personas entrevistadas, en su mayoría, afirman hacer un **uso frecuente** de los mismos, conociendo sus recorridos, sus instalaciones y los cambios más recientes. La mayor parte de las personas valora positivamente tanto los recorridos en autobús como los recorridos en metro, fuera y dentro del barrio y del distrito.

"Nosotros aquí, tenemos la suerte de tener la línea de metro, que, dentro de las cosas buenas, el metro es probablemente de las mejores del barrio en cuanto a infraestructuras...estamos a, ¿cuánto? A 7, 8 o 10 minutos de Plaza de España. ¡Es nada! ¡Es nada!" (E1)

"Justo Batán me parece una zona que está muy bien conectada, porque tiene un montón de buses, o sea, tienes, ya no sólo...vale, está el metro de Batán y tienes un montón de buses, pero en la carretera mismamente pasan también como 5 distintos, incluso, tienes de los verdes que te conectan con un montón de zonas más" (E6)

"Es que estás a 8 minutos del centro, 7 minutos de Plaza de España, Alonso Martínez...La línea 10 es muy buena línea, tienes mucha frecuencia de trenes...suele estar muy bien, es segura" (E7)

"de autobuses, de...eso está super bien, vamos, tenemos autobuses y puedes moverte a...a otro sitio perfectamente. O sea, muy bien." (E9)

"porque por este caminito...Aquí...todo era Casa de Campo y sólo había una línea de autobuses, el 65. Ahora tenemos cuatro: el 55, el 33, el 25 y el 65. Está bien comunicado y, fíjate, lo del metro nos ha dado un poquito de alegría" (E4)

Sin embargo, en los **servicios nocturnos** sí existe una sensación de carencia de seguridad y de conexión con el entorno más próximo. Estos servicios nocturnos deben contextualizarse en recorridos que muchas veces pasan por los pasos inferiores.

"Y luego, el metro tiene el problema, si vienes de noche, el caminito que hay del metro hasta mi casa...por la noche pues tampoco mola.

Te digo para mí, pues a mi ahora me da un poco igual, pero las chicas más jovencitas o para la gente más mayor, pues ese camino no mola, entonces, el autobús es imprescindible por la noche, ¿no? " (E2)

"También, igual echaría en falta...los nocturnos, que estén algo más conectados (...) Bueno, claro, y tú cógete los nocturnos a esas horas, ¡igual llegas a las 3 de la mañana! ¿Sabes? Con lo que tardan..." (E6)

Pese a las buenas críticas, sí que existen algunos comentarios orientados a mejorar ciertas conexiones con el resto de Madrid que no ofrecen un servicio sentido como óptimo, en **comparación** con una oferta de movilidad en vehículo motorizado, propio o ajeno.

"Es la primera vez que voy en coche a trabajar, pero es que en transporte público tardo 20 minutos y aparco en la puerta...perdón, en coche. En transporte público tardo 1 hora y 10. No, no estoy dispuesta" (E7)

"No cojo el transporte público, solamente si voy a beber. (...) falta una opción real, una opción real. Creo que el metro...no se, porque la verdad es que no tengo ni idea de si está bien o mal, pero a mí no me vale" (E5)

Surgieron además algunas críticas sobre la sensación de aumento del **tiempo de espera** entre autobuses de la misma línea en los últimos años.

"Es alucinante la frecuencia. Antes el 39 no tardaba más de 6 minutos entre uno y otro a diario, y ahora tarda muchísimo más. O sea, ha bajado muchísimo la frecuencia de autobuses" (E2)

Movilidad ciclista

Durante las entrevistas ninguna de las personas afirmó moverse habitualmente en bicicleta, ni dentro ni fuera del barrio. Lo más próximo a un uso cotidiano de la bicicleta fue un **uso recreativo** de este modo de transporte.

"Yo cuando he utilizado la bici ha sido para pasear por la Casa de Campo, pero muchos vecinos míos la utilizan para ir a trabajar" (E2)

Sin embargo, la existencia de carril bici en el Paseo de la Vente, que bordea la Casa de Campo en su tramo más próximo a Batán y a la Colonia Lourdes, genera una serie de **conflictos** entre la población.

"Pues una de las cosas que me cabrea mucho, ¿ves cómo están la gente por aquí [por el carril bici]? Yo lo entiendo, yo esto lo entiendo, pero vas con la bici...yo tuve un accidente con 3 abuelos que se pusieron a hablar en el medio" (E4)

“O sea, igual lo hicieron...eh...no sé, hace 7 u 8 años, quiero decir que no lleva aquí toda la vida y la gente está muy acostumbrada a que podía pasear por ahí también y eso se nota. ¡Que yo soy la primera que lo hago fatal! Que en cuanto veo una bici me aparto, ¿no?, pero...que la gente pasea mucho por el carril bici y eso tampoco genera como mucha seguridad para montar por ahí, porque igual te tragas a alguien” (E6)

El uso compartido entre bicicletas y personas, en muchas ocasiones personas con movilidad reducida, tal y como se ha observado en las visitas al barrio, es fruto, según varios discursos, de la falta de mantenimiento de las aceras próximas, siendo más seguro el carril bici para la movilidad peatonal que las zonas habilitadas para recorrer a pie.

“Siempre para dar una vuelta me voy por el carril bici de la Casa de Campo y, por ejemplo, me cojo el carril bici y me voy al Alto de Extremadura también con el carril bici, ¿sabes?” (E9)

“La gente mayor va por el carril bici, porque las baldosas de la acera si no están levantadas y se tropiezan...que tampoco está eso muy bien...ni muy bien pensado de que deberían estar más separados, ni muy bien cuidadas las aceras para que la gente mayor no tenga que ir por el carril bici” (E2)

Si bien la infraestructura ciclista no se utiliza de manera óptima por la ciudadanía, la propia red ciclista tampoco parece generar entre las personas entrevistadas suficiente satisfacción, que siente que no está eficientemente **conectada** entre sus tramos (especialmente en cruces, pasos de cebras, semáforos) y que no está en el mejor estado de **mantenimiento**.

“Hay veces que el carril bici está a la izquierda de la carretera y, luego, cruza y está a la derecha y...o sea, como que cambian un poco. Sí. Y, luego, por ejemplo, también hay...está muy mal el carril bici, lo que es el suelo del carril bici. Hay tramos que, vamos, que cuando voy yo con la silla parece que voy en tío vivo, cuando paso” (E9)

A diferencia de los discursos que describen la infraestructura de transporte público desde la valoración positiva e, incluso, desde una sensación de orgullo; la infraestructura ciclista se describe desde el conflicto, la mala planificación y el mal mantenimiento, convirtiendo su función sobre la movilidad cotidiana del barrio en algo residual.

Movilidad en vehículo motorizado privado

La gran parte de los discursos extraídos de las entrevistas en relación los vehículos privados tienen que ver con la existencia del Paseo de Extremadura (A5) y la incomodidad que genera su **tráfico**.

“Es lo que tenemos, porque existe una autopista gigante pasando por arriba, pero porque ha sido parte de la vida. Esto era nada y se ha convertido en algo muy grande, y tiene un volumen de tráfico muy grande y ya está” (E7)

Aunque también ésta funciona como una forma favorable de **conexión** con el resto de la ciudad, bajo esta forma de movilidad.

“Yo siempre voy en moto. Entonces, a mi tener la carretera al lado, en parte, me viene bien” (E5)

Sin embargo, a excepción de este testimonio, el resto de las personas entrevistadas no hacían mención al uso que puedan realizar de la carretera, sino a los problemas de ruido, emisiones e inseguridad que genera su tráfico. Ante esta realidad, más allá de la necesidad de intervenir sobre la propia infraestructura, las opciones punitivas para ejercer un **control** sobre la velocidad sobre la vía surgieron en varias ocasiones.

“Es que, además, eso [limitar tráfico] obligaría a los coches a circular de otra manera. Porque, es que, hay una limitación de 70, porque además hay un radar, ¿no? Pero se la pasan” (E2)

“Oye, hay un tramo y sabes que te puede costar un disgusto económico, pues intentas moderarte” (E3)

Otro de los problemas de tráfico dentro del barrio, especialmente dentro de la Colonia Lourdes, en la glorieta de entrada a la Casa de Campo, que a su vez conecta con la carretera, es la afluencia de vehículos hacia las instalaciones de la Casa de Campo, que generan tanto **atascos** como problemas de **aparcamiento**.

“Cuando viene el fin de semana, pues la gente de Lago, la gente del Parque de atracciones y la gente del Zoo, nos encajonan. Y eso es lo que la gente está muy harta, muy harta, muy harta, muy harta” (E4)

En un plano más macro, fuera de las medidas más concretas dentro del barrio, cabe destacar algunos discursos escuchados durante las entrevistas que señalan cuestiones de la planificación de la **movilidad urbana**, más allá de la escala barrio.

“La ciudad está pensada para los coches, no para los peatones, entonces, en general me da mucha rabia que haya más espacio para los coches que para la gente que ande. La ciudad debería estar hecha para dar un paseo o para socializar en la calle, no como medio de paso. Entonces, yo eso lo veo mucho en Batán” (E6)

Otras personas entrevistadas que coincidían con esa visión de la planificación enfocada hacia la movilidad en vehículo privado, apuntaban hacia un **transporte público eficiente** como herramienta indispensable para una caída en la presencia del coche, y lo que éste genera, en la ciudad.

“Yo, para empezar, creo que Madrid tiene demasiada invasión de coches y tenemos demasiada costumbre de ir con el coche a todas partes. A mí eso ya me parece totalmente ya como...desmedido. Quiero decir, que se podría tener perfectamente unos parkings a las afueras y la gente moverse en transporte público” (E2)

“Al final la gente va a entrar en coche [a Madrid], dado que el transporte público no es una solución real, una solución válida...” (E5)

Espacios verdes

Ineludiblemente, al mencionar las zonas verdes del barrio, ha salido a relucir prácticamente en todas las conversaciones el valor sentimental de la **Casa de Campo**, que se erige como seña de identidad del barrio.

“O sea, toda la zona de la Casa de Campo, tenerla tan cerquita...yo lo valoro un montón” (E6)

“Dentro de toda la polución que nos llega por la autovía...fíjate cómo va...Pues, dentro de todo, yo como estoy cerca de la Casa de Campo, pues bueno” (E8)

El orgullo y defensa hacia este símbolo surge no sólo de las características naturales propias de este parque público, sino del sentimiento de apropiación del entorno al vivirlo y visitarlo frecuentemente. Como también se observó en las visitas realizadas al barrio, la Casa de Campo genera entre la ciudadanía de Colonia de Lourdes y Batán iniciativas de **defensa** de su biodiversidad y de un mantenimiento, cuidado y protección de este parque.

“Y luego tienes un auténtico vergel que es la Casa de Campo, que estando aquí al lado alucinas, porque si te gusta un poco te pierdes a pasear y nunca se te acaba” (E7)

“¡La Casa de Campo, claro! Esta aquí al lado. Muchísima gente que tiene perros, que tiene bicis, que tiene niños...busca esta zona” (E2)

Aunque en menor medida, existe también una valoración favorable de otros espacios verdes, ya sean de propiedad pública o privada, de mantenimiento institucional o vecinal. Esta valoración en positivo guarda relación fundamentalmente con la **vida comunitaria** que se genera en estos espacios.

"Da igual, a mí por lo menos me gusta más esto, tiene más vida de barrio, está consolidado. En los parques hay gente mayor, hay gente joven, hay niños...y están ¡están todos juntos!" (E7)

"Para lo que más cruzo es para ir al huerto... Y, yo qué sé, si estuviera más cerca, en vez de ir a llevar [compostaje] 1 vez cada 5 días, pues a lo mejor iba más y me daba una vuelta" (E2)

En alguna entrevista, no obstante, se manifestó la necesidad de que hubiera más **interconexión** entre las pequeñas zonas verdes o jardines del barrio, al considerarse aisladas.

"No sé si faltan, pero me da la sensación de que están como muy atravesadas, pues, por carreteras o por...como que me da un poco de rabia que estén de repente ahí, bah, cortado" (E6)

Otra de las críticas recurrentes a estas pequeñas zonas verdes o jardines era su **mantenimiento**, especialmente las de la Colonia Lourdes, gestionadas por un servicio de jardinería municipal, asumido como insuficiente, poniendo de esta manera de manifiesto un cierto abandono institucional en este aspecto.

"Ya los jardines no están tan cuidados porque...ya los jardines los lleva el ayuntamiento y, claro, pues tienen aquí una comarca tremenda y no dan abasto" (E2)

"Pues de tener rosales y tener árboles a estar hecho una puta mierda. Entonces, ¿me vale lo que hay? Joder, pues me vale, pero no (...). Está bastante más descuidado que como estaba antes" (E5)

9.2.3. Análisis del discurso II: Horizontes futuros

A continuación, se recogen una serie de citas que pretenden mostrar los discursos contruidos respecto a los dos planteamientos principales de intervención sobre el Paseo de Extremadura (A5) – el soterramiento y la reestructuración como vía urbana –, más allá de los proyectos concretos; asumiendo que el estado actual de la vía no facilita ni hace agradable la vida y la movilidad cotidiana de la población afectada.

Soterramiento

La idea de soterrar el tráfico rodado del Paseo de Extremadura (A-5) fue presentado en todas las entrevistas como una **solución idónea**, aún en aquellos discursos que valoraban también la opción de reconvertir la carretera en vía urbana y limitar el flujo del tráfico. Es, en el imaginario colectivo, una forma de transformar radicalmente la situación actual de presión de tráfico que viven los barrios próximos a la misma, en consonancia con una visión desde la concepción masculinizada y hegemónica de la planificación de la movilidad bajo criterios individuales (coche privado) y productivos (gestión de atascos en horas punta).

“Sería una solución ideal porque, entonces, sí habría una facilidad de comunicación. Habría una merma de contaminación en las zonas que están próximas a la carretera” (E3)

“Solucionado queda si ejerces el soterramiento, ¿sabes?” (E1)

“¿Lo cambiaría a lo que se está proponiendo ahora de soterrar? Por supuesto, o sea, prefiero mil veces que se soterre. (...) El hecho de sufrir o haber sufrido toda la vida la carretera, tampoco es lo mejor, ¿sabes?” (E5)

“Así te quitas el problema del ruido y el problema de la contaminación, también lo de la incomodidad al pasar esos túneles (...). Entonces, para mí esa sería la solución ideal, pero, no sé, veremos” (E6)

No obstante, la posibilidad de soterrar el tráfico no está exenta de **dudas** o **temores** sobre su ejecución. Los siguientes testimonios ponen sobre la mesa la ausencia de información que tiene la ciudadanía sobre la obra ejecutable.

“Y, ¿sabes en que se nota también? En el cambio de cota. En esta zona [Campamento] menos, pero a partir de ahí [Casa de Campo]...ya es...un lado del barrio...Es una de las cosas que me gustaría saber a nivel de ingeniería, o sea... ¿cómo lo solucionarían?” (E1)

“Soterrar todo eso, a mí también me da un poco de miedillo. Yo tengo entendido que en lo que han soterrado, las casas de alrededor se han quedado super tocadas. Y es lógico. Entonces, no sé qué decirte, porque me parece la menos mala, pero tampoco me parece maravillosa” (E2)

“Y luego, lo que me preocupa son los enlaces de conexión [accesos de tráfico], eso es lo que me preocupa un poco, justo en la Calle San Manuel” (E4)

Paralelamente, los ejemplos de obras de ingeniería similares en la ciudad de Madrid, como lo son el soterramiento de la M-30 y la creación de Madrid Río o el soterramiento de la Avenida de Portugal, afloran en la memoria colectiva como referentes y, por ende, como ejemplos que dotan de **confianza** a la idea de soterramiento del Paseo de Extremadura (A5).

“El gran ejemplo de Madrid Río, ¿no? Que es el gran, es el gran referente para todos nosotros, los que decimos que se soterró, porque (...) ya empiezan a salir reportajes sobre que están subiendo el precio de los alquileres, que empieza a mudarse un tipo de gente...de...de más nivel” (E1)

“cuando hay una experiencia en positivo en relación a la obra que se ha realizado...jo, tampoco soy yo ingeniera civil para dar por hecho que se va a hacer mal” (E7)

“Pues no sé, los urbanistas qué podrían apuntar ahí. Pero, vamos, yo veo la Avenida de Portugal y digo “mira que agradable está”. Para andar por ella, se puede pasear, tienes donde sentarte” (E8)

Existe en la memoria colectiva también recuerdo de la primera promesa incumplida por el Ayuntamiento de Madrid de soterrar la vía al cancelarse el proyecto debido a la crisis financiera de 2008, ha hecho mella en la ciudadanía del barrio. Este recuerdo, junto con la ausencia de información fiable durante el último mandato, construye un discurso de **desconfianza** sobre la ejecución real de la obra.

“Si tú le preguntas a la gente de aquí por el soterramiento, lo que te van a decir es: “bah, para qué te voy a responder, si eso no se va a hacer”” (E1)

“Esto, claro, está aprobado, pero aquí no responde nadie...no sé qué pasará...” (E8)

“Está pendiente el meterla...o sea como está la Avenida de Portugal. Entonces, esa sería también una opción buenísima, pero... ¿cuándo va a llegar?!” (E9)

Vía urbana

En la mayoría de los discursos identificados, la solución de reconvertir el Paseo de Extremadura (A-5) en vía urbana existe como **solución menor**, como algo que quizás mejorase el estado actual, pero que continuaría generando problemas, o no contando con el potencial suficiente como para eliminar del todo los problemas existentes.

“Obviamente, en la A5 esto sería mucho mejor de lo que hay ahora, pero esto creo que no le aportaría tanto valor o tanta mejora como un...Madrid Río, ¿sabes?” (E1)

“Si hubiera pasos de cebra en la A5, pues iría de maravilla” (E9)

Otros discursos, no obstante, ponen en valor la **capacidad transformadora**, en cierta manera de cambio de paradigma sobre la movilidad, que tiene esta actuación sobre actual la jerarquización de la movilidad en vehículo privado sobre el resto de formas de movilidad existente (peatonal, transporte público y ciclista), no solamente en el barrio, sino en el conjunto urbano y metropolitano madrileño.

“Por mí mucho mejor, pero yo eso creo...es que al final, no siempre, pero muchas veces los conductores son los que ganan en las decisiones que se toman. (...) Podrían perfectamente poner ahí unos parkings estupendos que estuvieran controlados, y la gente moverse en transporte público” (E2)

Pese a esto, la solución de vía urbana carece, según los discursos identificados, de suficiente fortaleza pragmática en la gestión del tráfico, generando esta cuestión un alto grado de **desconfianza** ante proyectos y posicionamiento que motiven esta actuación.

“Lo que no se da cuenta la gente es que hay 700.000 personas del Nudo Sur que quieren ir para arriba, ¿qué hacemos? ¿hacemos como los rusos? ¿a tanquetazo limpio? No” (E4)

“Sin soterrarla, si limitan el tráfico yo creo que va a ser un problema grande, si no es para esta...si no es por aquí, pues podrá ser por Avenida de los Poblados. Entonces, si no, va a ser lo mismo, pero en otro lado” (E5)

“A ver, es que...quitar carriles yo creo que lo que va a hacer es que haya los mismos coches, pero más apretados, entonces, va a ser el mismo ruido y la misma contaminación porque es una vía en la que pasan muchísimos coches” (E6)

Esta visión problemática de la gestión del tráfico en superficie guarda relación, en muchas ocasiones, con la implantación de **semáforos** que se llevó a cabo en 2019 sobre el Paseo de Extremadura (A-5). El recuerdo en la memoria colectiva está vinculado al caos y a la saturación de la vía.

“Sé que había algunos comentarios...no, no gustaba a la gente” (E3)

“Hace unos años pusieron unos semáforos aquí y no funcionó. Es que, hay un punto de partida que es lo que hay. Hay mucho tráfico” (E7)

“Ahh si, ¡menudo follón! (...) Sí, sí...es que era de sentido común...no, porque en el momento en el que se corta el flujo, tú fíjate lo seguido que va...” (E8)

Finalmente, en un marco de análisis a escala ciudad, cabe destacar el rechazo que pueden llegar a suponer planteamientos vinculados a la transformación radical de la movilidad cuando esta transformación no se desarrolla de manera estructural sobre toda la realidad urbana. En este sentido, el siguiente testimonio pone de manifiesto, desde una **identidad territorial-barrial** consciente, cómo se vive una diferencia entre la facilitación de la entrada del tráfico rodado dos grandes obras de reestructuración de Madrid – en el Distrito de Chamartín (norte) y en el Distrito Centro –, frente a una propuesta vinculada a la limitación del mismo tráfico en el entorno del Paseo de Extremadura (A-5).

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

“No hay que empezar a hacer ciudad por el Nuevo Norte, no hay que empezar a hacer ciudad por Plaza de España con su túnel. No, hay que empezar a hacer ciudad por aquí. Ya es mala suerte, ¿sabes? Ya es mala suerte que toque empezar a hacer ciudad cuando una reivindicación histórica del Distrito” (E1)

Junto con los apuntes iniciales de este apartado de análisis del discurso vinculado a las entrevistas, la identidad territorial-barrial, además de estar marcada por una preocupación en materia de salud y una preocupación por la sensación de aislamiento, está también marcada por una sensación de abandono o de menosprecio desde la gestión política local.

10. CONCLUSIONES

En el presente capítulo se pretende dar un cierre al proceso de la investigación diferenciando dos espacios de reflexión. Por un lado, el primer apartado aborda la revisión de las preguntas de investigación, a fin de dar rescato a los objetivos de la investigación, dotando así de coherencia metodológica y analítica al proyecto. Por otro lado, en el segundo apartado se exponen, en relación especialmente a la segunda de las preguntas de investigación, una serie de consejos para futuras intervenciones en el área de estudio en torno a las temáticas investigadas.

10.1. Preguntas de investigación

Recuperando la **pregunta principal** de la investigación en referencia a la realidad de la movilidad cotidiana de los barrios de Batán y Colonia Lourdes, tal y como ha señalado históricamente la ciudadanía del área estudiada, existe una frontera urbana – Paseo de Extremadura (A-5) – que condiciona la calidad del aire, del ruido, la presión de la movilidad privada motorizada, el sentimiento de inseguridad y la sensación de aislamiento con el entorno. Sin embargo, comprendiendo la movilidad cotidiana en toda su amplitud, existen otros aspectos problemáticos en los recorridos cotidianos que realiza la población que no están siempre directamente relacionados con la existencia de la carretera.

Si bien los problemas de contaminación acústica y del aire no parecen preocupar más allá del tráfico del Paseo de Extremadura (A-5), la presión de la movilidad motorizada privada no se reduce exclusivamente a este viario. La afluencia de vehículos privados, especialmente en fin de semana y festivos, con destino a la Casa de Campo (fundamentalmente para acudir al Zoo y al Parque de Atracciones), los problemas de visibilidad y de ocupación de espacio público que generan los aparcamientos en superficie (regulares o irregulares) o la presencia de vehículos privados próximos a entornos escolares, se erigen como factores que también condicionan la movilidad cotidiana en la Colonia Loures y en Batán.

Otro aspecto que goza de mayor complejidad de la asumida en una primera instancia es el sentimiento de inseguridad. Los pasos inferiores son los enclaves más preocupantes para la población, sentidos como focos de inseguridad, especialmente desde una perspectiva de género, de edad y de capacidades físicas, pero no son los únicos factores de inseguridad. La insuficiente iluminación de las calles, el mantenimiento de la red ciclista y de las aceras

o la oferta de transporte público nocturno son factores que también generan inseguridad y que condicionan los recorridos cotidianos, y que coinciden del mismo modo con las variables de género, edad y capacidades.

Finalmente, la sensación de aislamiento respecto al entorno más próximo y a los servicios urbanos básicos no desaparecería directamente al mismo tiempo que desaparecería la circulación del tráfico de la Autovía A-5, pues el análisis realizado ha puesto de manifiesto la necesidad de mejorar el acceso a equipamientos básicos (centros sanitarios, centros deportivos y dotaciones culturales variadas). Actualmente el acceso a los mismos se ve condicionado por las capacidades físicas de movilidad (sillas de ruedas, movilidad reducida, etc.) y el acceso a transporte privado (taxi o vehículo propio), pudiendo esta situación mermar la frecuencia con la que se accede a los mismos, creando así desigualdades en el derecho y disfrute a recursos urbanos básicos para el desarrollo de la vida cotidiana.

En este sentido, y en consonancia con la **primera de las preguntas específicas** de la investigación, tal y como se ha planteado hasta ahora, el actual proyecto de soterramiento de la A-5, el Paseo Verde del Suroeste, solamente resuelve algunos aspectos de la movilidad cotidiana como son la desaparición de los pasos inferiores, la ausencia de ruido y de contaminación ambiental directa sobre las viviendas colindantes. Sin embargo, este proyecto no pretende actuar sobre el acceso a servicios básicos de salud, deporte y ocio-cultura ni parece promocionar otros modos de movilidad más allá del tráfico rodado fluido, sin propuestas claras de movilidad ciclista o accesible para las personas con movilidad reducida. No existe una voluntad institucional de priorizar las necesidades de movilidad cotidiana del barrio, sino que la prioridad del proyecto se centra en gestionar de otro modo la movilidad motorizada en vehículo privado vinculada a la esfera productiva, a escala metropolitana, sin establecer claramente medidas concretas en materia de transporte público interurbano.

Esta perspectiva institucional de rediseño del tráfico, al no atender la complejidad de las necesidades de movilidad, se mantiene en una lógica ya bastante asentada de desconexión entre la Colonia Lourdes y Batán y el Ayuntamiento de Madrid. La desconexión hasta ahora ha estado marcada por el abandono institucional, especialmente por las promesas incumplidas y la inacción durante décadas sobre el Paseo de Extremadura (A-5); la disminución de servicios y equipamientos básicos (el mantenimiento de zonas verdes,

aceras, red ciclista o iluminación y el cierre de centros salud) y falta de comunicación clara sobre los avances de la presunta obra del Paseo Verde del Suroeste.

Recuperando el marco analítico-conceptual de la investigación, se puede concluir que en materia de movilidad cotidiana no parece existir en corto-medio plazo un cambio radical que permita poner en valor el derecho a la ciudad, imposibilitando que la presunta obra de soterramiento permita a la población reapropiarse del espacio público próximo ni atendiendo las necesidades diversas en los recorridos cotidianos.

Finalmente, cabe recordar que la **segunda de las preguntas específicas** hace mención a posibles escenarios futuros en los cuales la línea de acción de las decisiones municipales sí tenga en consideración la movilidad cotidiana, ya no exclusivamente del área de estudio, sino también del conjunto del Distrito de Latina. En este sentido, la investigación se expone a modo de mapeo o de ejemplo para lo que debería trasladarse a una investigación más detallada, con más recursos materiales y humanos, y que abarque más territorio que el estudiado aquí.

Si bien en la actual aproximación analítica se han diagnosticado conflictos en el debate público y problemas de movilidad sin abarcar, se propone como escenario democrático la elaboración de un amplio proceso participativo para la elaboración de una solución colectiva sobre la necesaria remodelación del Paseo de Extremadura (A-5). Sería necesario, por un lado, dinamizar el eje de debate público más allá de las dos propuestas antagónicas entre soterramiento y vía urbana, a fin de conseguir alcanzar un debate propositivo que trascienda las soluciones ya planteadas y que dinamite la simplificación y la guerra de bandos existente actualmente. Por otro lado, para subvertir el paradigma de movilidad hegemónica basada en los recorridos lineales y la priorización de la movilidad en vehículo privado, se asume como necesario hacer una propuesta general de movilidad en el Distrito, planteando un rediseño del Paseo de Extremadura (A-5), acompañado de una propuesta de reestructuración de los servicios públicos de proximidad, así como un plan de acción sobre el mantenimiento de aceras, iluminación, zonas verdes y espacios públicos en general.

Respecto a la capacidad crítica que pretendía caracterizar esta investigación, siguiendo las líneas de un paradigma transformador sobre la movilidad en base a la aplicación de una perspectiva de género interseccional, se asume que las limitaciones existentes sobre los recursos humanos (ausencia de un equipo de investigación amplio, multidisciplinar y

especializado en procesos de participación ciudadana) y sobre los recursos materiales (fundamentalmente la necesidad de un periodo temporal más amplio para la ejecución de la investigación) no han permitido profundizar todo lo posible en el análisis. Si bien la información recogida durante el proceso de investigación ha permitido establecer análisis y alcanzar conclusiones interesantes, una mayor profundización podría haber permitido alcanzar más variables a estudiar y, por ende, comprender con más detalle la complejidad de la vida social del barrio, especialmente vinculadas a las experiencias de vida de la población extranjera y/o migrante del barrio. Además, si el proyecto hubiera contado con más tiempo para su desarrollo, la investigación hubiera podido aportar también una serie de propuestas participativas.

10.2. A futuro: una nueva hoja de ruta

A continuación, se esbozan unas líneas de acción que, a raíz del análisis realizado, se consideran esenciales para una mejora en la calidad de la vida y la movilidad cotidiana de los barrios de Batán y Colonia Jardín. Además, estas líneas de acción pueden también convertirse en temas clave a tener en cuenta en todo el territorio afectado por el trazado del Paseo de Extremadura (A-5), esto es: en general sobre el Distrito de Latina.

Esta propuesta de hoja de ruta se plantea de manera paralela a cualquier intervención que rediseñe el trazado de la carretera y/o de otros elementos urbanos que condicionan la movilidad cotidiana. Sin embargo, algunos de los consejos que se plantean son también cuestiones ejecutables en el presente, sin la necesidad de esperar a ejecutar grandes obras de transformación urbana para modificar la vida cotidiana del territorio.

10.2.1. Espacios a intervenir

En relación con la categorización de la información recogida a través del diagnóstico participativo, se han considerado una serie de acciones de interés para facilitar los recorridos cotidianos que a día de hoy se ven obstaculizados por diferentes factores.

En tanto que se asume como punto de partida que el tráfico motorizado del Paseo de Extremadura (A-5) afecta al día a día de la forma de moverse y disfrutar del barrio, las siguientes líneas de acción se plantean como complementarias a otras medidas que vayan encaminadas a disminuir o hacer desaparecer el tráfico motorizado en superficie. Si bien las acciones se han planteado teniendo presente la información recogida sobre el área de

estudio de la investigación, algunas de estas pueden también exportarse a otras zonas del Distrito de Latina

Tabla 7. Propuestas de acción para una política pública de mejora en la movilidad cotidiana

CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	ACCIÓN
ESPACIO PÚBLICO	ZONAS VERDES	Protección ambiental de la Casa de Campo Mayor cuidado vegetación parques y jardines
	EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	Accesibilidad universal en los accesos a los centros públicos Fomento equipamientos de proximidad
	CALLES	Mayor cuidado de la iluminación Mejorar la visibilidad (esquinas, aparcamientos, etc.)
	ESPACIOS INTERBLOQUE	Disminución del suelo destinado al aparcamiento de vehículos para favorecer el uso de estas zonas
MOVILIDAD	VEHÍCULO PRIVADO	Control del tráfico en fines de semana y festivo a la Casa de Campo Restricciones en el entorno próximo de las zonas escolares
	PEATONAL	Mejora en el mantenimiento de las aceras (desniveles, rampas, anchura, etc.) Alternativa a los pasos inferiores
	TRANSPORTE PÚBLICO	Evitar paradas en zonas poco accesibles y/o poco transitadas (especialmente nocturnas)
	RED CICLISTA	Mejorar conectividad con entorno urbano más próximo Mantenimiento del pavimento y señalización

Fuente: Elaboración propia

10.2.2. La participación como herramienta

A lo largo de este apartado se ha reiterado la idea de que la hoja de ruta es un esbozo de acciones, pues se considera fundamental que las acciones que se vayan a desarrollar provengan de una toma de decisiones colectiva. Las metodologías participativas son fundamentales para caminar hacia una democratización de las políticas públicas, no obstante, en el caso concreto de los barrios del Distrito de Latina afectados por el trazado de la carretera, existe una necesidad acuciante de este diseño en la intervención urbana por dos motivos:

1. La aplicación de un proceso participativo podría ser una forma de comenzar un proceso de reparación entre la ciudadanía y las instituciones públicas, a fin de

solucionar el clima de descrédito político, la ausencia de canales de información, la sensación de abandono institucional y de intereses electoralistas.

2. Existen grupos de población al día de la actualidad política y social en material de movilidad, con diferentes niveles de análisis y de reivindicación sobre las necesidades del barrio, que podrían participar como grupos motores claves para empezar el proceso.

Cabe señalar la importancia de que para el diseño de este proceso sería necesaria la consolidación de un equipo técnico especializado en procesos participativos. Este equipo se podría consolidar a través de un Plan Integral de Estrategias de Regeneración que tenga como factores clave para su desarrollo la participación y la interseccionalidad y que cuente con mecanismos de evaluación, seguimiento y revisión⁴.

10.2.3. Un paisaje urbano complejo

Las propuestas esbozadas pretenden cambiar el paradigma particular del paisaje urbano que define actualmente a los barrios de Batán y Colonia Lourdes, con el horizonte futuro de cambiar también el paisaje urbano del entorno más próximo. El paisaje actual se define, en gran parte, por la sensación de aislamiento y de inseguridad que genera una estructura del territorio marcada por el Paseo de Extremadura (A-5) como frontera urbana, tal y como se ha visto a lo largo del análisis.

Ante esta realidad, es lícito preguntarse: *¿cuál es el horizonte futuro?*

Como punto de partida, cabe recordar que el paisaje urbano conceptualmente se entiende como el espacio urbanizado desde una mirada multidimensional que, por tanto, agrupa las dimensiones ambiental, ecológica y territorial, junto con las dimensiones social, cultural, política y económica. En este sentido y bajo una visión a corto-medio plazo en la cual suenan ecos sobre la ejecución de grandes obras de transformación urbana como son el Paseo Verde del Suroeste y la Operación Campamento, se torna prioritario establecer sinergias entre la ciudad-barrio consolidada y las nuevas proyecciones y desarrollos urbanos. El

⁴ Referencia: V de B (Paisaje Transversal, 2014-2015):

<https://paisajetransversal.com/portfolio/pier-virgen-de-begona/>

rediseño de las áreas a intervenir tendrán que tener en consideración no solamente una gestión sobre los cambios en la movilidad que puedan generarse por una mayor afluencia de población (tanto en redes de transporte público como en vehículo privado), sino que se tendrá que establecer una revisión también sobre las capacidades de las dotaciones y equipamientos públicos de dar respuesta a las necesidades de la población atendida, que ya son a día de hoy problemas presentes, especialmente en Batán y Colonia Lourdes.

Otro factor prioritario a tener en cuenta tiene que ver con la vivienda, con su accesibilidad y con los riesgos de arraigo de un proceso de expulsión de los sectores más empobrecidos y/o precarizados del barrio. Las promesas de nuevas proyecciones residenciales y nuevas infraestructuras de movilidad se han convertido, en Madrid y en muchos otros centros urbanos, en múltiples ocasiones en procesos especulativos sobre los precios de vivienda, tanto en propiedad como en alquiler. Por lo tanto, si se considera que la transformación urbana que aquí se está proyectando parte desde la premisa de mejorar la calidad de vida de la población afectada históricamente por un diseño urbano defectuoso, se deben atender estos peligros, a fin de prevenir un proceso de expulsión urbana y, por ende, un fomento de la desigualdad económica en la región madrileña.

11. BIBLIOGRAFÍA

- Amieva, M. (2014). La deriva situacionista como herramienta pedagógica. Tesis doctoral: Universitat Autònoma de Barcelona Departamento Filosofía.
- Arranz, M. (1987). Evolución del proceso de producción del espacio urbano en el Distrito de La Latina (1974-1984). *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*(7), 379-398.
- Augé, M. (1994). Entre el lugar y el no lugar. *Suplemente Temas, La Epoca*.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza.
- Brenner, N. (2017). ¿Qué es la teoría urbana crítica? En Neil Brenner: *Teoría urbana crítica y políticas de escala* (págs. 234-254).
- Callejo, J., & Viedma, A. (2005). Proyectos de intervención: Investigación-Acción (IA) e Investigación Acción Participativa. En J. Callejo, & A. Viedma, *Proyectos y estrategias de investigación social: la perspectiva de la intervención* (págs. 167-196). Madrid: McGrawHill.
- Col·lectiu Punt 6. (2021). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. CAF.
- Dascal, G. (2007). Los espacios públicos y el capital social: aportes para comprender la relación entre ambos conceptos. *Cuadernos de Geografía*(16), 19-26.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Catarata.
- Ganuzo, E., Olivari, L., Peña, P., Buitrago, L., & Lorenzana, C. (2010). *La democracia en acción. Una visión desde las metodologías participativas*. Antígona, procesos participativos.
- Harvey, D. (2007). El neoliberalismo como destrucción creativa. *Apuntes del CENES*, 27(45).
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Martí, J. (2002). La investigación Acción Participativa: estructura y fases. En J. Martí, M. Montañés, & T. Rodríguez-Villasante, *La investigación social participativa* (págs. 79-123). El Viejo Topo.
- Miralles-Guasch, C., & Cebollada, Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad. *Boletín de la AGE*(50), 193-216.
- Muxí, Z., Roser, A., Fonseca, M., & Gutiérrez, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? (U. P. Cataluña, Ed.) *Feminismo/s*(17), 105-129.

Pozo, E. (1983). El crecimiento urbano en el inicio de la carretera de Extremadura: El barrio de Puerta del Ángel. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*(3), 199-214.

Telleria, I. (2014). Crisis de la gobernanza urbana y gestión de los comunes. *RIPS*, 13(1), 33-47.

12. ANEXOS

12.1. Cartel lanzamiento del cuestionario

The poster features a light gray background with a faint grid pattern. At the top left is the Madrid City Council logo and the text 'MADRID'. At the top right, it says 'MADRID PAISAJE URBANO'. The main title 'MOVERSE POR BATÁN' is written in large, bold, blue letters. 'QUEREMOS ESCUCHARTE' is written in red, bold letters, overlapping the word 'MOVERSE'. A yellow circular graphic is on the right side, and a yellow rectangular graphic is at the bottom left. The text at the bottom right asks to fill out a form and provides an email address.

MADRID

MADRID
PAISAJE
URBANO

MOVERSE
QUEREMOS ESCUCHARTE **POR**
BATÁN

¿Cómo te mueves en tu día a día por el barrio? ¿Qué barreras encuentras?
¿Cuáles son tus recorridos favoritos?

Si te interesa el tema y quieres participar en un estudio colaborativo sobre movilidad el barrio, ¡no dudes en ponerte en contacto!

¡RELLENA EL FORMULARIO Y NOS PONEMOS EN CONTACTO!

O ESCRIBE A:
participamovilidad.batan@gmail.com

12.2. Cuestionario online

Movilidad Batán

Moverme por el barrio y por el distrito

***Obligatorio**

1. **Género ***

Marca solo un óvalo.

Hombre

Mujer

No binario

Prefiero no decirlo

2. **Edad ***

3. **¿Cuántos años llevas viviendo en Batán? ***

4. **¿Por qué decidiste vivir en Batán? ***

Selecciona todos los que correspondan.

Por el trabajo

Por los estudios

Porque podía asumir el coste de alquiler/compra de la casa

Por las conexiones en transporte público con el resto de la ciudad

Por las zonas verdes que hay en el barrio

Por los servicios públicos que tiene el barrio

Otro: _____

5. **En estos años, ¿consideras que has cambiado tu forma de moverte por Batán desde que empezaste a vivir aquí hasta ahora? ***

Marca solo un óvalo.

Sí

No

6. **En caso de haber respondido Sí, ¿cuáles han sido estos cambios?**

7. **¿Te mueves en tu día a día por el resto del Distrito de Latina? ***

Marca solo un óvalo.

Sí

No

8. **En caso de haber respondido Sí, ¿cuál es el medio de transporte que más utilizas cuando te mueves a otras zonas del Distrito de Latina?**

Selecciona todos los que correspondan.

Caminando

En bicicleta o patinete

En autobús

En metro

En coche

Otros

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

9. Si tuvieras la oportunidad, ¿te cambiarías de barrio? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

Espacios públicos

Parques, plazas y calles del barrio

10. Dentro de Batán, ¿sueles pasar tiempo en plazas y/o parques? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

11. En caso de haber respondido SÍ, ¿cuáles son las plazas/parques a las que más vas y por qué? Cita al menos 1 característica que te parezca positiva de cada espacio

12. ¿Existe alguna plaza, parque o calle por la que evites pasar? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

13. En caso de haber respondido SÍ, ¿cuáles son estos espacios y por qué los intentas evitar? Cita al menos 1 característica que te parezca negativa de cada espacio

14. En general, ¿en qué estado consideras que se encuentran las zonas verdes que existen en Batán? *

Marca solo un óvalo.

- Muy mal estado
 Mal estado
 Estado aceptable
 Buen estado
 Muy buen estado

15. ¿Crees que debería haber más zonas verdes en Batán? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

16. En general, ¿en qué estado consideras que se encuentran las calles que existen en Batán* (tamaño de las aceras, obstáculos al pasar, estado de los adoquines, etc.)?

Marca solo un óvalo.

- Muy mal estado
 Mal estado
 Estado aceptable
 Buen estado
 Muy buen estado

Accesibilidad servicios públicos

Salud, deporte, ocio y cultura para la gente de Batán

17. Desde tu casa al centro público de salud que te corresponde, ¿cuánto tiempo tardas?*

Marca solo un óvalo.

- Menos de 10 minutos
 Entre 10 y 15 minutos
 Más de 15 minutos
 No lo sé

18. ¿En qué medio de transporte vas hasta tu centro de salud?*

Selecciona todos los que correspondan.

- Caminando
 En bicicleta o patinete
 En autobús
 En metro
 Coche privado
 Otro: _____

19. Desde tu casa a las instalaciones deportivas municipales (ya sea al aire libre o cerradas), ¿cuánto tiempo tardas?*

Marca solo un óvalo.

- Menos de 10 minutos
 Entre 10 y 15 minutos
 Más de 15 minutos
 No lo sé

20. ¿En qué medio de transporte vas hasta estos espacios deportivos?*

Selecciona todos los que correspondan.

- Caminando
 En bicicleta o patinete
 En autobús
 En metro
 Coche privado
 Otro: _____

21. Desde tu casa al Centro cultural Jose Luis Sampedro, ¿cuánto tiempo tardas?*

Marca solo un óvalo.

- Menos de 10 minutos
 Entre 10 y 15 minutos
 Más de 15 minutos
 No lo sé

¿POR QUÉ LO LLAMAN PASEO?

22. ¿En qué medio de transporte vas hasta el Centro cultural Jose Luis Sampedro? *

Selecciona todos los que correspondan.

Caminando
 En bicicleta o patinete
 En autobús
 En metro
 En coche
 Otro: _____

Movilidad general Para terminar...

23. ¿Cuántas veces al día te sueles mover fuera del Distrito de Latina? *

Marca solo un óvalo.

Menos de 1 vez al día
 Entre 1 y 2 veces al día
 Más de 2 veces al día

24. Cuando sales del Distrito Latina, ¿cómo lo haces? *

Selecciona todos los que correspondan.

Caminando
 En bicicleta o patinete
 En autobús
 En metro
 En coche
 Otro: _____

25. El día a día en Batán se ve influenciado por el tráfico de coches del Paseo de Extremadura (A5) y es una de las grandes quejas en el barrio. Desde tu punto de vista, ¿cuáles son los aspectos más negativos de la autovía? *

26. Describe, con todos los detalles que creas necesarios, qué te gustaría cambiar del Paseo de Extremadura (A5) para hacer más fáciles, agradables y seguros los recorridos que haces diariamente en Batán. *

Muchas gracias por llegar hasta aquí 🍌

Si puedes reenviar el link de la encuesta a más gente, te lo agradecería muchísimo. ¡Cuanta más gente responde más representativos serán los resultados!
El enlace al cuestionario es este:
<https://forms.gle/MtmcTmh13E5tHR8o7>

27. Si quieres seguir en contacto con la investigación para futuros encuentros y para estar al tanto de las conclusiones del estudio, por favor, deja aquí un correo y/o teléfono:

12.3. Observación participante: eventos

PRESENTACION PASEO VERDE LATINA –MÁS MADRID	
Fecha	20 06 2022
Hora	19.30h-21:00h
Lugar	Centro Cultural El Greco (explanada)

Asistencia: 50-60 personas, paritario género. Edades medias-adultas (entre 30 y 70 años). Infancia. Apenas 3ª edad.

Ponentes: Rita Maestre (portavoz del Grupo Municipal de Más Madrid), Esther Gómez (portavoz de Más Madrid en la Comisión de Medio Ambiente y Movilidad) y Javier Barbero (concejal de Más Madrid en el distrito de Latina).

1. RITA MAESTRE:

Argumentos discurso general: heridas, brechas urbanas; pasado; barrios abandonados. Referencia a Puente de Vallecas como otro problema sin resolver, otra promesa del gobierno de Madrid que no se ha llevado a cabo. "Aquí no ha pasado nada en 3 años"

Definición propuesta Más Madrid: "proyecto factible y realista". Hacer desaparecer el ruido y los pases inferiores. Aumentar en 3.000 m² las aceras. Construir un túnel exclusivo para autobuses interurbanos. Diseñar una infraestructura ciclista. Reducir los coches aumentando el transporte público (urbano e interurbano)

2. JAVIER BARBERO:

Argumentos discurso general: hartura. Cotidianidad. Comercio y otras actividades al otro lado del barrio. Aislamiento. Contaminación.

Retrospectiva legislatura anterior: "no conocíamos los tiempos, no conocíamos la institución". Este argumento hace mella en la gente que asiste al evento, se hace referencia a ello en la ronda de preguntas y en conversaciones posteriores; aun así, no da la sensación de que esta disculpa o justificación convenza, probablemente por la desconfianza ciudadana de la población del Barrio hacia – en términos generales – el Ayuntamiento de Madrid.

3. ESTHER GOMEZ:

Argumentos discurso general: Ruido y falta de accesibilidad. Almeida y su obsesión por la planificación para el coche.

Definición del proyecto: “Nuestra obra no necesita demoliciones, por lo tanto, es más fuerte y más rápida”

- Soterramiento de autobuses y ampliación de aceras. Carril bici, bus urbano y recorridos peatonales en superficie + túnel subterráneo para el transporte interurbano. Todo esto acompañado de medidas de mejora en los tiempos y frecuencias de los autobuses urbanos, interurbanos, Cercanías y Metro.
- Intervención integral en los barrios de alrededor, regeneración urbana y fomento del comercio. Nuevos equipamientos públicos (centro juvenil, centro cultural, centro historia de los barrios de Latina)

Retrospectiva legislatura anterior: “No lo hicimos suficientemente rápido en la anterior legislatura”

Tras unos 30 minutos de exposición del proyecto se abre un espacio de exposición de dudas/aportaciones/propuestas por parte de la gente asistente...

1. VECINA 1: “Si por la A5 pasan 150.000 vehículos/día, ¿qué se puede hacer para que la gente de los municipios del sur deje de venir en coche a Madrid? Los vecinos que no podemos es esperar eternamente” [Entre la gente asistente se observa una suma (afirmaciones por voz y lenguaje corporal) a la referencia a esa espera constante]

RESPUESTA (RITA MAESTRE): “Trabajamos pensando en las vecinas y los vecinos de todo Madrid, donde hay mucha contaminación” Ejemplos de otras ciudades europeas menos centradas en la movilidad en vehículo privado mediante unos servicios de transporte público de calidad.

“Nuestra responsabilidad”: por un lado, fomentar y presionar el aumento de transporte público (competencia municipal y competencia autonómica); y que desciendan las cifras de emisiones contaminantes.

Sobre los recorridos en coche área metropolitana sur – centro urbano: “Por la M-40 hasta Príncipe Pío serían 22 minutos”

[Al terminar su intervención dos personas se levantan y se van, pero un chico asiente con la cabeza a modo de aprobación de los argumentos de Rita Maestre]

2. VECINO 2: Sobre los terrenos del Ministerio de Defensa en Campamento, “¿ahí se va a construir vivienda social? ¿Y por qué se ha derribado la casa del Paseo de Extremadura (A5) de Lucero?”

RESPUESTA (RITA MAESTRE): Sobre los terrenos, no tiene una respuesta clara; sobre la casa “Almeida lo ha hecho para hacer que hace algo”

3. VECINO 3: Después de la intervención de los semáforos con el gobierno de Ahora Madrid no se cree que ahora sí vaya a dar tiempo. “Sigue siendo más seguro

cruzar por encima de la carretera a las 5 de la mañana que por los túneles” [Chico entre el público asistente afirma con la cabeza]

RESPUESTA (ESTHER GÓMEZ): “Por dos razones. Una, ahora tenemos más experiencia; y, dos, tenemos un proyecto y tenemos más conocimientos técnicos” (...) “Proponemos una solución global para toda la ciudad de Madrid”

4. VECINO 4: “¿Dónde irían las paradas de los autobuses interurbanos si van soterrados?”

RESPUESTA (ESTHER GÓMEZ): En superficie irían autobuses de alta capacidad de la EMT con un carril propio y con paradas habilitadas. [El vecino afirma como respuesta válida para su pregunta]

Discurso: defensa de Madrid Central, sostenibilidad, ciudades europeas como horizonte.

5. VECINO 5: Intervención de apoyo a Más Madrid

6. VECINA 6: ¿Cómo se piensa coordinar la propuesta de transporte público (interurbanos, cercanías y metro) con la Comunidad de Madrid si no hay un gobierno favorable a coordinar líneas políticas? ¿Por qué si el Paseo de Extremadura (A5) es una vía urbana la velocidad límite no es 50 km/h? ¿Cuáles serían las consecuencias acústicas de la obra de soterramiento propuesta por el actual gobierno municipal del Partido Popular? + Queja sobre los túneles inferiores y la inseguridad generada.

RESPUESTA (RITA MAESTRE): “Sabemos ya lo que queremos hacer (...) No dependemos de otras administraciones. Está definido, es un proyecto factible económicamente, es autónomo y las obras se desarrollarían en una legislatura” Referencia a ciudades europeas, Nueva York...

7. VECINA 7: “¿Cómo afectaría esta obra subterránea a las viviendas colindantes”

RESPUESTA (INGENIERO MÁS MADRID): Sobre el proyecto de soterramiento, sobre el cual no se tiene demasiada información, no se sabe, pero se teme que pueda ocasionar problemas en los cimientos de las viviendas. Mediante una justificación técnica se asegura que con el proyecto de Paseo Verde Latina no existe tal problema.

8. VECINO 8: Surge la preocupación sobre el transporte metropolitano y el ruido (opinión pública) que puedan hacer los municipios del sur que no estén de acuerdo con esta propuesta. Crítica a la cultura del coche y sus consecuencias: ruido, contaminación, ocupación del espacio público. ¿En qué estado se encuentra actualmente la licitación para el proyecto del soterramiento propuesto por el gobierno del Partido Popular?

RESPUESTA (ESTHER GÓMEZ): La licitación no se va a cumplir dentro del mandato: “es bastante imposible que se licite y se comience la obra durante esta legislatura”. Sobre el resto de temas se pasa por encima.

9. VECINA 9: Denuncia problemas de aparcamiento dentro de Batán como consecuencia de la afluencia de coches, especialmente en fin de semana, que viene al Parque de Atracciones y al Zoo.

RESPUESTA (ESTHER GÓMEZ): El proyecto plantea también aparcamiento para residentes en Campamento, Lourdes y Parque Europa, además de regular/limitar la entrada de coches a la Casa de Campo.

10. VECINA 10: Exige saber por qué Más Madrid ha tenido siempre la negativa al soterramiento y ahora propone un túnel. [Un señor aplaude]

RESPUESTA (RITA MAESTRE): Se refuerza en el discurso de una ciudad para la gente a través de la agilización y mejora de la calidad en conexiones con transporte público; se puntualiza la idea de que este soterramiento no implica esconder los coches si no sacarlos de la ciudad y plantear que la movilidad se haga en otros medios de transporte. [Unas 6-7 personas aplauden, tanto de Más Madrid como entre el público]

Se da por finalizada la ronda de preguntas y se forman diferentes grupos entre los que se crean corrillos. A la vez, mucha gente se acerca a los paneles informativos. Se identifican las siguientes figuras como personas de referencia a las que la gente que ha asistido se acerca a preguntar cuestiones concretas o intercambiar argumentos.

ENCUENTRO I SOTERRAMIENTO A-5 - MANCOMUNIDAD COLONIA LOURDES	
Fecha	21 06 2022
Hora	19.00h-20:30h
Lugar	Jardines Colonia Lourdes (C/ San Juan de la Mata)

Asistencia: 40 personas aproximadamente, más o menos paritario entre géneros. La edad media entre las personas asistentes se ubica entre edades adultas y jubilación (50-70 años).

Definición de este primer encuentro: Agrupación de vecinos/as de Lourdes para reclamar al Ayuntamiento la promesa de licitación y comienzo de las obras del Soterramiento en la legislatura actual del gobierno municipal del Partido Popular.

1. VECINO PRESIDENTE MANCOMUNIDAD:

Explica que actualmente son 30 comunidades de vecinos agrupadas, con horizonte de llegar a representar a las 80 de la Colonia Lourdes. Más allá de exigir el soterramiento, esta plataforma se crea con la intención de demandas otras cuestiones como el mantenimiento de la jardinería de la Colonia, la mejora de las infraestructuras del barrio...

En el momento en el cual se menciona que las obras comenzarán antes de esta legislatura (al menos expropiaciones y ubicación de máquinas) y terminarán en 2026, la gente niega con la cabeza como muestra de decepción/desconfianza:

“Estamos hartos”; “A tomar por culo”; “Siempre queda en el cajón”; “Hay que hacerlo antes de que se vaya este alcalde”; “Solo quieren que les votemos, luego no cumplen”

2. VECINO 1:

Hace un recorrido histórico de la cuestión desde la primera promesa en 2005 de soterramiento.

Se menciona en un momento dado la posibilidad que se puso sobre la mesa de llevar el tráfico de la A5 por la Casa de Campo-Carretera de Boadilla, a lo que responden dos mujeres contundentemente: “La Casa de Campo no se toca”

Se saca el tema de las acciones que desde la institución se han llevado a cabo en lo que se refiere a la tramitación del proyecto, que la competencia haya pasado de estar

en manos del Área de Medioambiente y Movilidad a Obras, que el proceso se está alargando más de lo prometido.... Se escucha: "pero el dinero sí se ha ido a otros proyectos en el Norte"; "se lo van a gastar en lo otro...en Chamartín"; "si tienes que endeudarte, pues te endeudas, como han hecho siempre, ¡y punto!"; "¿y si cortamos la A5 y nos manifestamos ahí?"

3. VECINO 2:

Sobre la legislatura de Ahora Madrid y la propuesta de los semáforos, en referencia a la presentación del Paseo Verde de Latina de Más Madrid, se asume que fue un problema de desconocimiento de los tiempos y de la propia institución. Sobre la legislatura del Partido Popular (actual) se escuchan comentarios tales como "lo dijeron para ganar las elecciones". Sobre la licitación a ESTEYCO y Subterra: en respuesta a la apreciación de Sergio de empresas amigas del gobierno municipal; Marcos asume la empresa como un equipo técnico compuesto por profesionales de la materia y, por lo tanto, con legitimidad sobre las decisiones que planteen.

Se valora la reunión del 14 de febrero, planteada como espacio de comunicación institución-ciudadanía, negativamente, dado que la información fue escasa.

PROPUESTAS DE ACCIÓN:

- Recogida de firmas (respuesta: "las firmas se han hecho muchas veces y no sirve de nada")
- Manifestación dentro de Batán o en la A5/inmediaciones

DEBATE SOTERRAMIENTO-VIA URBANA:

Un vecino propone cambiar el lema hacia "A5 Solución YA" para sumar a aquellas vecinas que no contemplan el soterramiento como la solución. Respuestas a esto:

- "Es importante también que se cumpla la promesa"
- Temor a que la ambigüedad de un lema tan abierto paralice cualquier actuación ("no podemos ser imprecisos en lo que decimos, no podemos ser ambiguos") y siga sin cambiarse la situación actual ("horrorosa, una pena")
- Se plantea abrir ese debate en el segundo encuentro (siguiente martes)

Se da por finalizada la reunión. La moderadora vecina se sienta en una silla y espera a que la gente se acerque a recoger las hojas de firmas. El vocal vecino de Más Madrid reparte folletos de la propuesta del Paseo Verde de Latina.

ENCUENTRO I SOTERRAMIENTO A-5 - MANCOMUNIDAD COLONIA LOURDES	
Fecha	28 06 2022
Hora	19.30h-20:30h
Lugar	Jardines Colonia Lourdes (C/ San Juan de la Mata)

Asistencia: notablemente menor. En total son 10 personas (6 mujeres y 4 hombres), hay dos personas jóvenes (aproximadamente 30 años) y el resto entre 50 y 70. Comienza 20 minutos tarde por falta de gente.

1. INFORMACIÓN:

a. Interés político-electoral “vienen cuando se acercan las elecciones como siempre”

La moderadora R pregunta a la asociación vecinal 2 cuestiones.

PREGUNTA 1: ¿Qué información tenéis sobre el momento en el que está el proyecto de soterramiento ahora mismo?

RESPUESTA VECINA 1: 2007-2009 planteamiento inicial del soterramiento, cancelado por la crisis económica. Operación Campamento, ocurre algo similar. Manuela Carmena: vía urbana y algunas obras/acciones en Campamento. Se hace una mención especial a un comentario que hizo Jose Manuel Calvo (movilidad Ahora Madrid) a las asociaciones vecinales que aseguraba que si la legislatura siguiente no la ganaba AM, los semáforos desaparecerían. Al mencionar los semáforos se crea un barullo en la reunión sintomático del desprecio a la solución que se planteó con el anterior gobierno. Elecciones 2019: antes de comenzar la campaña ya se buzonea y aparecen anuncios en metros y autobuses del proyecto de Soterramiento del Partido Popular y Ciudadanos. Noviembre 2020, Reunión con Borja Carabante (delegado Área de Medioambiente y Movilidad). “Licitación proyecto constructivo por 5 millones de euros, ya adjudicado”. (¿Licitación Redacción del proyecto de ejecución del Paseo Verde del Suroeste (Soterramiento de la A-5-Paseo de Extremadura) https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfljU1JTC3ly87KtUIJLEnNyUuNzMpMzSxKTgQr0w_Wj9KMyU1zLcvQjywldA5wLwiKMLD3ygvNDloyrVA3Myx1tbfULcnMdAUddsoU!/?)

“Nos dicen que no va a dar tiempo en esta legislatura a desarrollar el proyecto” (miradas de decepción entre el público). Febrero 2022, Acto en la Junta de Distrito de

Latina a modo de reunión de transparencia: “como siempre, vino tarde, fue un desastre. Ahí nos dimos cuenta de que nos estaba mintiendo”, “Barbero se levantó y dijo ¿pero de qué hablas? Si el resto de partidos no hemos sido informados de nada del proyecto”. Tras la reunión se promete enviar toda la documentación aportada en la reunión y envía un PPT de 25 páginas”. “Esto es una calle, y como cualquier calle de Madrid, tenemos nuestros derechos”. “Primera línea de playa”

Alberto Serrano (concejal Latina) les dijo recientemente: “Los vecinos tenéis una labor importantísima y es que este proyecto de comienzo”

Como obstáculo: “Está la Operación Chamartín que es la obra principal que a este ayuntamiento le interesa porque le va a dar publicidad”, a lo que una vecina responde en tono propositivo: “eso nos viene muy bien para lucharlo”

Sobre el proyecto de Más Madrid, presentado recientemente a las asociaciones de Latina (COVELA): La desconfianza ciudadana hacia las promesas institucionales mueve la balanza hacia la propuesta más ágil, más rápida burocráticamente; y ahora mismo se valora como más ágil el soterramiento dado que ya se ha licitado parte del proyecto (aunque solo sea la redacción). Sobre las posibles consecuencias en los cimientos de las edificaciones colindantes a las A5 que puedan tener los movimientos de tierra causados por las obras, los y las vecinas presentes en la reunión no se creen los argumentos que Más Madrid planteó en su presentación y que han creado cierto debate/temores entre la población potencialmente afectada.

PREGUNTA 2: ¿Tenéis contacto con otras asociaciones del distrito? ¿qué posiciones hay entorno al debate soterramiento-otras alternativas? ¿cuál es el apoyo real a la propuesta de soterramiento? Con esta pregunta se palpa un choque de liderazgos entre R y C, que parece olvidarse a responder a dicha pregunta (en varias ocasiones)

Vecina 1: “Nosotros fundamos la Plataforma Campamento Sí, pero yo me he ido de la plataforma (...)”. No especifica el motivo, pero da a entender que no existían reivindicaciones comunes. “Ecologistas en acción, que está en esa plataforma, no quiere una ciudad con coches y por eso no acepta el soterramiento como propuesta, pero nosotros no somos Harvard u otras ciudades que en las que no entra el coche”. “Lo lógico es que aquí pasemos de abajo, donde hemos estado siempre, como el ganado, a estar arriba y los coches que pasen a estar abajo (...). Que las personas comencemos a formar parte de la ciudad (...). A mi cuando me dice [Rita Maestre] que lo que queremos es esconder los coches debajo de una alfombra, digo, ¿cómo que meter los coches debajo de la alfombra? Pero, ¿de qué alfombra me hablan?”. En relación a esto y al proyecto de Más Madrid, “Sí les ha parecido bien hacer túneles en la reforma de Plaza de España y aquí no. Es que, tenemos que preguntarnos: ¿quién o qué está detrás de eso? ¿qué intereses tienen para no hacerlo aquí?” Desconfianza política -> descrédito -> deslegitimar la propuesta por posible falta de transparencia.

Vecina A, en respuesta al discurso de C: “Lo que se busca es reducir el tráfico en Madrid y también de los municipios del Sur”

A lo que otra vecina responde: “lo ideal sí que sería eso, que no venga la gente a trabajar a Madrid, pero claro...es que eso...es una visión utópica” Aquí se deslegitima la propuesta por falta de realismo, de practicidad.

Vecina 1: “En definitiva, aquí con ese proyecto nos aíslan más. No están pensando en la comunicación Norte-Sur de este barrio [conexiones de Batán con el resto del distrito Latina] y están pensando en los municipios del Sur”. Emanan de estos discursos la idea de que no es necesario ni justo que el Ayuntamiento de Madrid solucione los problemas de los municipios metropolitanos del Sur.

2. Diseño DOSSIER que aclare la situación actual de cara a una reunión en septiembre informativa para el barrio. “Empezamos siendo la Colonia Lourdes y ya somos más que la Colonia Lourdes” (moderadora R); responden desde la AV El Batán: “Parece que somos dos barrios pero somos uno. Todos somos Batán”

3. Se proponen como siguientes ACCIONES: firmas como herramientas de presión, que aúnen las firmas de la Colonia Lourdes y las que recoja la AV El Batán + Forrar las ventanas con sábanas y pancartas + Hacer líneas humanas en la A5 para visibilizar. Vecina C: “Todo eso nosotros desde la asociación ya lo hemos hecho (...). Después de 50 años así nos merecemos no cualquier cosa...”

4. COMUNICACIÓN: se forman grupos de trabajo para comunicación online y con medios de comunicación.

Respecto a la valoración y comparación de soluciones, centradas en el eje de debate Paseo Verde del Suroeste del gobierno municipal del Partido Popular-Ciudadanos, frente al Paseo Verde de Latina del Grupo Municipal de Más Madrid, no aparecen en ningún momento de la reunión personas que defiendan un proyecto de cambio de la A5 que deje a un lado la opción del soterramiento. Previamente a la reunión, en el grupo de WhatsApp que coordina, hubo personas que plantearon cambiar el nombre del grupo (“Soterramiento A5”) y fue algo pospuesto a este encuentro.

12.4. Entrevistas en profundidad

Entrevista 1 (tejido asociativo)	
Género	Hombre
Edad	< 35 años (26 años)
Fecha	13/05/2022
Duración	56:52
Tipo	Recorrido en exterior

Investigadora (I): Si te parece, hacemos una primera parte de cómo te ves el tema como vecino, aunque sea cortita; y luego, si quieres, me cuentas un poco más sobre la cuenta de Twitter.

Entrevistado 1 (E1): Vale, ¡genial!

I: Pues, cuéntame. ¿Tú naces en el barrio o llevas poco tiempo aquí?

E1: No, no...Yo nací...Bueno, me lo han contado mis padres, que nosotros antes vivíamos en la Avenida de la Aviación, que está lejos, pero yo cuando tengo 5 años nos mudamos aquí, y desde entonces he vivido aquí. Así que, he crecido aquí, dentro de lo que cabe, que tampoco tengo tantos años... He crecido aquí y he visto, más o menos, los pequeños cambios que se han ido dando dentro del barrio. Las cosas que tiene este barrio, yo creo, es que precisamente en la rutina cuando te vas dando cuenta de las cosas malas, ¿sabes? De la carencia de infraestructuras, principalmente esta [la carretera A5, justo pasamos por un paso inferior], que supongo que es en lo que nos vamos a centrar, y el estar lejos, básicamente, de todo, en gran parte por esto, ¿no? Cuando vives en Campamento, probablemente, tu gran centro de referencia sea Aluche, o uno de los grandes centros de referencia...además, es donde está la Junta Municipal de Distrito, por lo que...por lo que tienes que ir allí muchísimas veces; también porque tiene el Carrefour, también porque tiene una gran zona de bares. Hay bares aquí, ¡faltaría mas! ...

I: Claro, sí, que es como el punto neurálgico para la gente del barrio

E1: Eso es...Entonces, si tú piensas lo que hay de aquí a Aluche. ¡Andado solo, te digo! No es tanto, es un paseo de 15-20 minutos. No es una locura. Sin embargo, entre que tienes que cruzar esto [la carretera], y que luego está la Avenida de los Poblados también, que da, ya sabes, a las zonas militares, por lo que esta...eh...desangelado. Es

un paseo bastante...poco agradable, poco invitador. A mi me gusta andar y me lo he hecho muchas veces, pero yo siempre he pensado...con cierto sentido, mi hermana, mi madre...¿sabes? Que les da más cosa, ¡y es normal! Mi padre se ponía muy nervioso...que sí, que es una actitud del pasado y lo que sea..., pero se ponía muy nervioso cuando mi hermana se tenía que volver sola. Y es normal. Pasar por debajo de esto, no se si conoces cómo es el otro paso subterráneo.

I: ¿Cuál?

E1: El de Avenida de los Poblados, que viene a ser...como ahí confluye la Avenida de los Poblados con el Paseo de Extremadura, si no ahora lo vemos...

I: Sí...

E1: No es paso subterráneo como este, sino que es como un túnel.

I: Sí, que es como un cruce de carreteras, como pasa un poco también en Yébenes, ¿no?

E1: Sí, sí, ¡justo! Esa es la idea. Entonces...entonces, claro...es como, podríamos tener prácticamente todo, porque geográficamente estamos en un entorno estupendo. Tenemos la Casa de Campo al lado; tenemos el entorno del Arroyo Meaques, que es una barbaridad, una gozada, al lado; tenemos Aluche muy cerca; y, sin embargo, todas estas cosas hacen que...puff...pues que sea un poco problemático. Me encanta mi barrio eh, lo disfruto mucho. No pienses...no pienses que no, ¿sabes? Pero, eso.

I: Sí, si yo creo que es algo que pasa y que pasa también en Batán. O sea que hay mucho orgullo de barrio y mucha defensa de que...joe, de que yo soy de aquí y de que este barrio es super disfrutable, pero un poco también esa sensación de desconexión y de...y de incomodidad. O sea...ya sea por el ruido, por la contaminación, por la inseguridad que puede generar, ¿no? Pero un poco como esa sensación de aquí hay algo a medio hacer, ¿no?.

E1: [Afirma] Tú piensa...eh...si quieres vamos para allá

I: Vale

E1: ...los grandes desarrollos urbanos que está habiendo ahora, que son pues El Cañaveral, etc. están a tomar por culo o más del centro de Madrid.

I: Sí.

E1: Del centro de Madrid o de cualquier cosa mínimamente importante de Madrid. Nosotros aquí, tenemos la suerte de tener la línea de metro, que, dentro de las cosas buenas, el metro es probablemente de las mejores del barrio en cuanto a infraestructuras...estamos a, ¿cuánto? A 7, 8 o 10 minutos de Plaza de España. ¡Es nada! ¡Es nada! Y, sin embargo, por qué se ven esas otras casas como el futuro, lo innovador, pues porque son infraestructuras muy recientes. Ahora te hablo de calidad del viario, te

hablo de...de las construcciones, de los bloques de pisos...Y porque...porque esto está...no es abandonado, no es olvidado, tampoco es que lo sea. Pero sí que es cierto que, como es un modelo antiguo, las actuaciones modernas no dan lugar a que se mantenga lo moderno, ¿no? Mira esto, estos juncos... [pequeños jardines en los portales de los bloques]. Esto ya no se haría hoy. ¿Hoy qué se haría? Se haría un parquecito más disfrutable...y esto es muy bonito. ¡Faltaría más! Otros ejemplos...que luego los hablamos si quieres: los modelos de construcciones. Ya no solo el que haya pisos bajos, que los materiales no sean tan buenos; si no su disposición, que no sean rectos, que las calles no sean tan anchas, los vaivenes, ¿sabes? Eh...más cosas...No sé si lo sabes, pero en Campamento...tengo entendido que en Batán es algo menos, pero en el barrio de Campamento la...la propia A5 ejerce de frontera económica, y la A5 con la Avenida de los Poblados más aún. Es decir, toda esta zona en la que estamos ahora, en cuanto a renta, puede ser la mitad que en cuanto cruzas la Avenida de los Poblados, pero absolutamente. Sin, sin...sin ningún tipo de duda

I: Claro, y, en ese sentido, si hubiera una remodelación de la A5, fuera cual fuera, ¿no? Pero bueno, si se mejorara la calidad...de la movilidad de esta parte que está más separada... ¿cuál crees que serían las consecuencias a nivel de renta o de vivienda o de precios de vivienda? O sea, es decir, ¿qué consecuencias crees que podría tener ese cambio en la A5?

E1: El futuro nadie lo sabe, ¿no? Pero puestos a pensar...¡y es lógico! El gran ejemplo de Madrid Río, ¿no? Que es el gran, es el gran referente para todos nosotros, los que decimos que se sotierre, porque Madrid Río, al fin y al cabo, obviamente quizás no el primer día, quizás no el segundo día desde que se acabó, pero ya empiezan a salir reportajes sobre que están subiendo el precio de los alquileres, que empieza a mudarse un tipo de gente...de...de más nivel. Que antes era una zona...todo el sur de Carabanchel...bueno, el norte de Carabanchel que está en el Río, perdón. Todo el...el...Era una zona a la que nadie se iba. Ahora la gente le gusta ir ahí. Es cierto que están subiendo los alquileres. También es cierto que toda esta zona, en general, es propiedad...o sea...es dueña la familia que se mudó en su día y, probablemente, la que lo construyó, y ahí están los datos del...del Ayuntamiento de Madrid, ¿no? Creo que era un 80 o un 75% de gente que vivía aquí en propiedad...o sea...no se si me explico. Entonces, es evidente, que...Esta es la Avenida de los Poblados. Si quieres ahora vemos el paso, el paso subterráneo...Es evidente que cerrar esa brecha, y ahora si quieres hablamos del componente económico, en parte tiene que ayudar. Ya no solo por la calidad del ruido, ya no solo por la contaminación. Eh...en cuanto a la contaminación, a mi modo de ver, te suelen decir: "Es que los coches por debajo también contaminan. Y es cierto, yo no me voy a meter con gente que...con gente que...que ha hecho ingenierías y tal, porque yo no sé tanto como ellos, pero el otro día sacó el Ayuntamiento de Madrid una herramienta que te permite ver justo la contaminación en

tiempo real o la que ha habido en tiempos pasados, ¿vale? Entonces, es simplemente tan fácil como comparar. En Madrid Río o, por ejemplo, en la parte soterrada de la M-30...Una zona en la que haya túnel y en la que no. La diferencia puede ser de 15, 20 gramos o miligramos...o algo así. No tengo formación científica, pero de esta unidad que usan ellos para medir lo malo de la...de la contaminación...Esta es la Avenida de los Poblados, es la que une todo Boadilla, Pozuelo...con Carabanchel...Es a efectos prácticos una vía urbana. Bueno, a efectos prácticos no...

I: Una vía urbana, sí...

E1: ...es una vía urbana...con dos carriles por sentido y sus pasos de peatones. Ahora hay poca gente [en coche], pero ya ves a la velocidad a la que van...Este va lento, ¿sabes?...y los que nos encontremos así de frente. Cuando...yo esto lo he vivido toda la vida, ¿no? Cuando nos defienden la vía urbana y nos hablan de esto, creo que esto no le ha...Obviamente, en la A5 esto sería mucho mejor de lo que hay ahora, pero esto creo que no le aportaría tanto valor o tanta mejora como un...Madrid Río, ¿sabes? Creo yo.

I: Porque, un Madrid Río, o sea...Si se baja el tráfico en subterráneo, bueno, pues dejamos una zona arriba, no tan transitada, pero encima, ¿cuál sería...? Desde tu punto de vista eh...un poco el sentir que tu conoces de tu barrio, ¿qué es lo que se demanda justo encima de donde iría la A5?

E1: Quizá por "tengo una cosa y quiero la contraria", ¿no? Pero, lo que la gente quiere es lo contrario a lo que hay. Es decir, si ahora hay 8 carriles, lo menos posibles. Es decir, uno por sentido, si fuese ninguno no, porque los autobuses tienen que ir, ¿no? Pero uno por sentido y convertirlo en una Avenida de Portugal. Eso es, la Avenida de Portugal, ¿la conoces?

I: Sí, sí, la conozco

E1: Convertirlo en una Avenida de Portugal. Entra ahí el debate ideológico, porque desde las...vamos por ahí para que veas el...el...

I: El paso, ¿no?

E1: Desde la perspectiva ideológica es cierto que una configuración...eh...del viario, o sea de las calles en las que no haya...eh...tantísima, tantísimo paso de coches, consideran que crea inseguridad y eso. Y no tiene por qué, porque...se puede llenar de locales, puede tener las cosas, pero que sea una zona muy agradable, con poco ruido...lo que sucede en Madrid Río. En Madrid Río, al fin y al cabo, en la mayoría de sitios un carril por sentido...¿sabes cómo...cómo te digo? Y obviamente, no es lo mismo. Pero te puedo decir, y esto te lo garantizo. Si tu le preguntas a la gente de aquí por el soterramiento, lo que te van a decir es: "bah, para qué te voy a responder, si eso no se va a hacer"

I: Ya...

E1: Y si les dices "Sí, sí, pero imagínate que se hiciera aquí eso", te pedirían que todos los coches enterrados...la mayoría, los que más posibles, ¿no?. Y luego, si acaso, dejar un carril por sentido para los autobuses y...y eso. Hay gente que ha propuesto o que dice que se van a tener que hacer carriles 2 por sentido por arriba. Yo personalmente no lo veo, porque creo que sería hacer una gran infraestructura en la que te quites una gran parte del...del tráfico, lo cual está muy bien en cuanto a ruido, pero que sigas creando...aunque no vaya a ser tan usada, pero 2 carriles por sentido ya son 4. Eso es casi la Avenida de los Poblados. Sí que te puedo decir que para la gente es bastante importante que al túnel se pueda acceder con facilidad desde las casas, ¿sabes? Que esta comodidad que tú tienes para ir en coche ahora al centro...

[Confusión en el trayecto que estábamos haciendo..."Aquí rodaron Entrevías"]

E1: Si le preguntas a la gente ellos quieren, o sea, ellos quieren que con la misma facilidad que entran ahora. La idea es...como en Madrid Río. Madrid Río es una gran referencia para aquí. De verdad...y es lógico que lo sea porque la problemática o el problema era muy parecido.

I: Sí...Porque, la propuesta de reconversión en vía urbana sin soterramiento y los cambios que se hay hecho puntuales, como el momento en el que se pusieron los semáforos. O sea, ¿tú que valoración tienes sobre...sobre esa propuesta frente al soterramiento?

E1: En esto te soy absolutamente sincero, ¿vale? Yo ahora te podría mentir y decir "yo quiero que se soterre y todo el mundo está a favor", y podría inventármelo, ¿no? Te puedo prometer, es que te lo juro, y se me...mucha gente me habla por privado o...me pregunta cosas...eh...y...o me da su opinión, como si yo tuviese algo que ver con el asunto...[pasamos por el subterráneo "Alguna vez hay hasta mendigos que duermen aquí y todo; y lo que te decía antes de la diferencia de renta de un sitio a otro...No es que sean geniales las casas ni que no tengan problemas de ruidos, pero se nota la diferencia"]...Cada persona que se me acerca...y que no es de un partido político o de una asociación y que son bastantes, porque la gente se piensa que yo tengo algo que ver o lo que sea...Te piden el soterramiento. O sea, no hay nadie que diga "quiero los semáforos" o lo que sea, ¿sabes? O sea, ¿es que te lo puedo prometer! ... Si les mencionas los semáforos, lo que te vienen a decir es algo así como..."es que para qué", pero ya no solo esto, si no la propuesta general de convertirlo en algo con dos esos...La gente conoce la Avenida de Portugal, la gente conoce Madrid Río. Si tu les dices, "oye, puedes tener esto o lo otro, pues te van a decir lo otro.

I: Ya...

E1: Y te prometo que el debate público muchas veces, bueno...público...esto es una cosa local, o de barrio, que le interesa a 3 o 4 cuatro personas más, ¿no?

I: Bueno, sí, pero joe es un tema que, yo que no soy del barrio...vamos, yo estuve viviendo un año en Puerta del Ángel, pero, vamos, yo soy del norte de Madrid, y...es un tema bastante conocido, porque, aunque no hayas vivido...pero igual has pasado con el coche y has dicho, "¿por qué estoy cruzando la ciudad en una carretera?"

E1: El...El debate público está muy viciado en el sentido de que parece que hay la misma cantidad de gente que te opina a favor de una cosa y a favor de otra. Y luego la realidad, cuando bajas a nivel de...a nivel de barrio, fuera de la política, fuera de "ah yo soy de Más Madrid y tengo que apoyar esto" o "yo soy del PP y tengo que apoyar esto", es que la gente quiere esto en su vida...Supongo que te lo habrás preparado y eso, pero ¿sabes que hubo proyectos para ya enterrar esto cuando la época de las grandes obras? Todas las asociaciones, ¡todas! Se alegraron y todas protestaron cuando aquello se paró. Son las mismas asociaciones se me dio quejean...bueno, se medio quejean, no. Se quejan de que no se haga lo de la vía urbana, ¿sabes cómo te digo? El debate político está muy viciado, o sea, el debate público está muy viciado y no es representativo de la...de lo...de lo que la gente...de lo que la gente piensa. Y es lógico. Tú piensa, es simplemente un ejercicio de empatía, ¿no? A quien esté ahí...que, por cierto, si miras eso [fachadas de los edificios que dan a la A5], tú verás terrazas que son todo doble acristalamiento, claro.

I: No hay forma, claro, si no de aprovechar la terraza...

E1: Claro...Tu les dices, "oye, ¿qué prefieres tener debajo de casa? ¿Madrid Río o eh...la Avenida de los Poblados?". O sea, y es que a mi no se me ocurre ninguna manera de pensar...ninguna manera de pensar "Ah, no es que seguro que esa persona quiere la Avenida de los Poblados debajo, si le dejas a elegir, en comparación...en comparación con Madrid Río, ¿sabes?". O sea, te pongo Madrid Río como ejemplo de soterramiento con un parquecito encima, no...o sea, ni si quiera se pide ese nivel de paisajismo. Te puedo decir, perfectamente, la Avenida de Portugal o simplemente poner césped encima...

I: Si no, y, además, que yo creo que, es cierto que...que toda esa zona, en general, el Distrito de la Latina tiene como una particularidad y es que a nivel de zonas verdes, es de los distritos como...con más oferta. O sea, es una cosa como que llama la atención incluso. Que igual lo que se pide no es eso, o sea, no es hazme otro parque, porque es que tengo la Casa de Campo al lado, tengo...igual en Batán, que es lo que yo más conozco, tengo la Cuña Verde, tengo el Parque Aluche cerca...o sea, es como, con todo esto, no hace falta que me hagas un...o sea, yo quiero un paseo, yo quiero no tener aquí una carretera. O sea, es casi más importante quitar el tráfico que lo que se busca hacer en ese espacio.

E1: Efectivamente, o sea, no se me ocurre mejor manera de ponerlo. Si tú ahora a la gente de aquí le pusieras ahora otra cosa en vez de eso, le pusieses, yo que se, locales o lo que sea, estaría encantada. Ellos lo que no quieren es la carretera, y es que es lógico. O sea, mira...mira todas estas casas. Siempre, sobre todo este lado de la carretera, que es el más...que es el más perjudicado. Ahí...o sea, yo tengo cierto orgullo de barrio y...tampoco soy yo una persona exageradamente política, pero sí que me molesta un poco todas las veces...que hay que hacer ciudad. Dicen: "no es que, hay que hacer ciudad porque tienen que entrar pocos coches a la ciudad y, claro, para eso es mejor la vía urbana que...que esto, ¿no?". Que en los planes de contaminación del Ayuntamiento de Madrid ya se prohíbe a veces circular por la M30 ciertos coches, así que...no...no habría por qué...o sea, se podría prohibir el acceso igual a través de un túnel, ¿no? Pero, me molesta un poco, y yo creo que...esto no es un sentimiento tan general, porque no es un sentimiento...no es un debate que haya tampoco en...en el debate público...Me molesta que haya que empezar a hacer ciudad justo por aquí, justo por una zona degradada, humilde...que no somos...que no nos morimos la mayoría y eso, pero, eso. No hay que empezar a hacer ciudad por el Nuevo Norte, no hay que empezar a hacer ciudad por Plaza de España con su túnel. No, hay que empezar a hacer ciudad por aquí. Ya es mala suerte, ¿sabes? Ya es mala suerte que toque empezar a hacer ciudad cuando una reivindicación histórica del Distrito, o sea...esto no es sólo mío. Yo cuando me meto en todo, esto ya estaba...Una reivindicación histórica del distrito y justo toca empezar a hacer ciudad ahora. ¡Qué pena! ¡Qué rabia!

I: Ya...

E1: Pues eso...

I: Ya, ya, ya...No, es verdad. No lo...nunca lo había visto desde ese prisma, pero es cierto, que es como...que aquí se exigen unas cosas y luego estas haciendo una obra increíble en toda la zona norte que está fomentando el tráfico...si tenemos unos objetivos al menos que sean generales.

E1: Y si te fijas, no tiene componente ideológico porque la reforma del Nuevo Norte es de Más Madrid, o sea, no es que digas..."ah bueno, es que la hicieron los conservadores...". No, no, no, no, es...o sea, unos y otros, ¿sabes? Entonces, ¡joder!

I: Ya, ya...Bueno, y volviendo un poco a la parte inicial, que se me ha quedado un poco una pregunta ahí. O sea, tú, en todo el tiempo que llevas viviendo en el barrio, mencionabas antes que sí que has notado algunos cambios, ¿respecto a esta zona [Campamento] o en general respecto al barrio?

E1: En general, respecto a la movilidad, no con respecto a la A5, que yo siempre la he conocido como tal, si hablas, o supongo que habrás hablado o hablarás con gente mayor, "no, yo recuerdo cuando era un solo carril..."

I: Claro jaja

E1: Yo que se...Yo siempre la he, yo siempre la he conocido así, pero sí que en el entorno, en el acceso a la Avenida de los Poblados...eh...pusieron un giro directo desde la propia Avenida de los Poblados para incorporarte en sentido Badajoz, y pusieron un...pusieron para irte hacia, hacia Boadilla o hacia Pozuelo, un giro directo en el nudo, que, por cierto, si se consiguiese llevar a cabo el soterramiento sería una de las cosas más difíciles de...de resolver. Pero, bueno, que no lo resuelvan y hagan el resto. Eh...Ese yo creo que, parecerá una gilipollez, pero es el gran cambio que ha tenido el barrio...¡Ah, bueno! Y el acceso también desde el Avenida de los Poblados hacia acá en...que eso parte de la reconversión a vía urbana para quitar un poco de tráfico al barrio de...no, al barrio no...a la zona del metro de...de Campamento. Todo eso es el gran cambio...bueno, ya ves que es, literal, que...luego te enseñé un par de fotos en Google maps, porque, literal, que fue tirar un par de aceras. O sea, no te pienses que fue...eh...la gran obra...Hombre, y te digo como se sabe esto. Porque esto se hace en 2012...en 2013 con Ana Botella de alcaldesa, cuando ya sabes que no había dinero para nada y, entonces, lo poco que se podía hacer era nada. Fíjate si...Pero ese fue el único cambio que recuerdo en eso. El resto es...no se, no se...

I: Ya...Que lo has visto, más o menos igual. Que no se ha intervenido demasiado en lo que tu conoces.

E1: No...eso por supuesto, es una zona...entre comillas perdida en el tiempo, sobre todo el entorno de la carretera. A lo Macondo, ¿no? De esto de...la vida cotidiana sigue...todo sigue...un día más, un día menos.

[...] Ruido de carretera A5, miramos los edificios residenciales...se señalan...

E1: Tu piensa en los de los bajos, o cuando lleguemos allí, justo detrás de la gasolinera esta [A5-Yébenes], esos que están en el desnivel, que eso uno de los problemas... A nivel económico, y también te lo quería comentar, tu piensa que a lo mejor tú quieres poner una tienda aquí, un lo que sea...Claro, sabiendo que esto ejerce de efecto barrera o efecto frontera y que la gente de allí [Aluche] no va a venir aquí...claro tu público potencial es bastante limitado, ¿sabes? En el momento en el que anulases esto, en el momento en el que rompieras esto, tu público ya pasa a ser más. Es lógico, ¿sabes? Si por aquí puedes pasar, los de allí, los de allí y los de allí...

I: Claro, van a venir.

E1: O pueden venir, no es siempre...y estas cosas ya sabes que no es al día siguiente de que lo abran, ya vienen. Pero, con el poco tiempo. Tenemos la ventaja con respecto a Madrid Río, aquí no hay ningún río, y que el espacio para cruzar de un lado a otro no es la barbaridad que hay ahí, que puede haber...¿cuánto? ¿500 m de un lado a otro? No lo se, no soy...No soy experto.

I: Ya.

E1: Entonces, todas esas cosas, el facilitar la vida de barrio, el facilitar la vida, el poder tener...eh...no tanto, ya no sólo la gente que tenga sus negocios y tal, sino el poder ponérselo fácil a la gente, que no tengan que salir del propio barrio para hacer la compra.

I: Sí

E1: A mi me parece básico, pero los negocios no se van a poner aquí...los negocios no van a venir aquí si su...el ámbito al que pueden aspirar es tan pequeño, es tan reducido. ¡Y es lógico!

I: Y lo mismo que pasa con los negocios, eso que comentas de...pues, eso, que a mi me lo comentaba gente en Batán, de "es que me tengo que ir a hacer la compra al Mercadona que está en Lucero, es muy incómodo, yo soy mayor y me lo tiene que traer mi hija". Pero es que también te pasa con el Centro de Salud, ¿no? O igual te pasa con el colegio...Si es que es, en el momento...supongo que igual en Campamento te pasará lo mismo. En el momento en el que tú vas a la hora de salida del cole o de entrada, a los túneles que cruzan, son básicamente niños y niñas yendo de un lado para otro...entonces...

[Pasamos por la carretera de Boadilla y valoramos por dónde seguir caminando: Batán-Casa de Campo-Carretera de Boadilla]

E1: Es más, en los pasos...yo en los pasos inferiores, salvo una vez, no me...suele haber gente durmiendo. Sí que alguna vez gente, bebiendo o lo que sea, que tampoco es ideal, pero claro, te los encuentras aquí porque saben que es por donde la gente no va a pasar.

I: Claro, claro...

E1: Ahora que vemos esos edificios [cuya fachada da a la A5]...a mí siempre...hubo una época en la que no tuve mejor idea que salir a correr por aquí. [risas] ...y me fascinaba aquellos edificios, en plan, ¡la barbaridad que tiene que ser esos edificios! Sobre todo, los bajos o los primeros, que literal estás... ¡guau!

I: Y es lo que decías tú, que, si te vas fijando en las fachadas que dan a la A5, prácticamente todas las viviendas tienen doble acristalamiento, como diciendo "voy a intentar cerrar de cualquier manera aquí, porque esto es...porque no puedo vivir".

E1: Si es que, además, no aspiras a ello. Es un barrio que, como estaba aquí antes de la carretera, no estaba preparado para tener una carretera. Bueno, ya sabes, la corrala de la M30 [¿El Ruedo?], bueno...pues yo que se...ponen la cocina en ese lado de la carretera, lo que sea...Esto no...esto era simplemente...¿no?

I: Sí, si es que además, se nota, que se va haciendo todo como a trompicones, ¿no? Incluso las aceras, y tal...ves estas vayas y es como...

E1: Absolutamente, ¿dónde empieza la acera y donde acaba?

I: Claro, claro...

E1: Y, ¿sabes en que se nota también? En el cambio de cota. En esta zona [Campamento] menos, pero a partir de ahí...ya es...un lado del barrio...Es una de las cosas que me gustaría saber a nivel de ingeniería, o sea...¿cómo lo solucionarían...Y ahí hay una estación eléctrica que están desmontando.

I: ¡Claro! Y estos terrenos, no se si son...igual son los que están más para abajo, pero, se plantea aquí hacer una operación residencial.

E1: Es más para allá...

I: Es más para abajo, ¿no?

E1: Sí. O sea, esto era una estación...era una estación eléctrica que lleva aquí toda la vida...Toda la vida puede ser 30 o 40 años...O sea, no toda mi vida, si no que todos dicen que lleva toda la vida aquí. Y...entonces...eh...la están quitando porque la tecnología ha avanzado y ya las empresas...no se cómo funciona eso, no soy científico.

I: Sí, bueno, pero que no tiene sentido tener aquí suelo industrial al lado de la ciudad.

E1: Sí...pasa una cosa, cada cosa, a nivel político, que estamos haciendo por el puro interés político que hay...cada cosa que pasa cerca de la A5 tiene que ver con el futuro soterramiento, ¿sabes? Cuando...en cuanto separas un poco, dices, a ver, esto se iba a haber hecho pasase o no pasase...

I: Claro...

E1: Decías de la Operación Campamento, es mas allá. O sea, sería, donde hemos visto las casas buenas, pues, un poco más para allá.

I: Vale, o sea justo en los terrenos militares de Campamento.

E1: ¡Justo!

E1: Sí, o sea, hacia aquel lado seguro, y luego, en este lado, que queda el entorno del Arroyo Meaques, pues ya depende de cómo se peleasen...eh...ah...los que defienden la operación con los que defienden el entorno natural. Pues eso, el proyecto original de Gallardón, incluía hacer túnel esto [A5] y luego allí convertirlo en vía urbana

I: Es que yo, lo que tengo entendido, por los diferentes proyectos que se han ido planteando desde el Ayuntamiento en los últimos 20 años, como que el soterramiento se plantea hasta Avenida de los Poblados. O sea, después, que es como, joe, si se va a construir más, si se va a crear un Batán-Campamento 2.0...no se, 3 km más para allá,

¿qué sentido tiene? ¿no? Para qué vamos a soterrar si vamos a crear el mismo problema un poco más atrás.

E1: Lo que ha dicho, o sea...Almeida, ahora te hablo del resto. Almeida siempre ha dicho de esto, soterrarlo. Y claro, no hay nadie más que pueda...que pueda soterrarlo. Cuando él plantea soterrar lo siguiente, creo que hay un par de cosas a estudiar. La primera es, que si hubiese casas nuevas en el entorno, ya serían casas que se construyen sabiendo que hay una autopista cerca. Lo que comentábamos antes. Parece que...

I: Ya. Que no es el cambio histórico...

E1: Parece una gilipollez, pero ya así pues, lo que decíamos antes. Poner la cocina ahí, materiales mejores...es esencial. Y, por otro lado, lo que se plantea es que cuando se acabe reformando aquella zona también, hasta pues, más o menos, hasta Cuatro Vientos, que se haga a través de las juntas de...bueno, no se, nunca he entendido muy bien cómo funciona eso de la junta de compensación, pero básicamente que el promotor de la Operación Campamento se encargue de la reforma de aquello...Al principio de la legislatura, durante los primeros dos años...luego llegó el virus, pero Almeida siempre decía "reformular hasta la Avenida de los Poblados sin perjuicio de luego plantear hacerlo más para allá". Pero eso siempre...o sea, lo que se lee debajo de eso es, pero aquello, y es lógico, que lo pague el promotor. Es lógico que lo pague un promotor cuando va a construir tantas cosas, igual que en Valdebebas paga el Parque Forestal, o lo que sea, ¿sabes? [...] El proyecto de Gallardón, el original, llegaba hasta la...hasta el...bueno, un poco más...

I: Nos metemos un poco para allá, para salir del horro [A5]

E1: Vale [...] El proyecto de Gallardón se planteaba con tuneladora, lo cual es bastante más difícil en cuanto accesos, en cuanto a permitir entrar al túnel. El de ahora...yo no soy ingeniero, yo solo he visto las fotos...Básicamente descubre y cubren, o sea, cubren y cubren, o sea...cavan y cubren, como si lo hicieran con palas en la playa, ¿no? Entonces, por eso, a nivel técnico, tiene más facilidades esto para meter alguna entrada más que las que tenía el proyecto de Gallardón.

I: Claro, y en ese sentido, si se soterra pero se crean accesos...tú, imaginando a futuro, ¿no?... esos accesos, ¿qué capacidad tendrían de mejorar la movilidad en los barrios aledaños? Es decir, ¿no crees que se crearía más tráfico en los accesos de lo que igual se tiene ahora?

E1: Yo creo que no, básicamente, porque más de lo que hay ahora, es imposible que haya, ¿sabes? Esto, por defecto, está atascado, ¿sabes? Entonces, el acceso a esto, ¿que tuviese muchos coches? Probablemente. Es lógico. Pero porque ahora ya los tiene, ¿sabes? Es decir, aquí [entrada Casa de Campo] habría un...habría una salida del túnel. La gente que quisiera salir del túnel, seguiría teniendo que salir de aquí. Si tú

miras, es cierto que la...que el Paseo de Extremadura tiene muchos accesos al propio paseo, sobre todo, en sentido Badajoz, pero esos accesos no son tan usados como los cuatro grandes nudos, que esos se mantienen, ¿sabes? O sea, este, el entorno de la carretera de Boadilla, los Yébenes...o sea, eso está super usado y va a seguir hiperusado.

[redirigimos la ruta a través de la Casa de Campo...]

I: Bueno, sí que tu crees que la situación sería un poco similar, ¿no?

E1: Sí, es como...muchas veces argumentan, pero, es que, si tu pones un túnel, más allá de los accesos, es que estás trasladando el problema, pues...ahora el problema está aquí y lo estás trasladando a Cuatro Vientos. No, no, no...no es que lo estés trasladando porque si dices que lo estás trasladando, lo que estas diciendo es que los de Cuatro Vientos no lo tienen [el problema]. No. El problema de Cuatro Vientos seguiría y habría que abordarlo en un futuro, pero estarías solucionando el de aquí, ¿sabes? No es trasladar el problema, es solucionar, al menos, una parte de...del problema. Que el problema, básicamente, es que la carretera ha crecido, ¿sabes cómo te digo? Solucionado queda si ejerces el soterramiento. Influye también que todos los expertos en movilidad y todas estas cosas, ¡son expertos en movilidad de coches! Y esto te lo encuentras, insisto, en...en...esto es una cosa que también le pasa a todos los ámbitos políticos, ¿no? Entonces, buscan favorecer muchísimo al coche, o al menos respetarlo mucho. Y es importante y es necesario, eh. Pero se olvidan que aquí, y, además, este es un barrio bastante envejecido, ¿no? Mucha gente va andando, ¿sabes? Tú no le...tú tienes que poner facilidades andando. Y los propios estudios de cuando el ayuntamiento anterior hizo la vía urbana, hicieron sus propios estudios y ellos sacaban que lo que más favorecía los desplazamientos a pie era el propio soterramiento. Y es normal. Te apetece más andar por la Avenida de Portugal que por la Avenida de los Poblados. Es lógico, natural. Que lo que más lo favorecía era eso, pero claro, como tienden a pensar en "pero, ¿y los coches por dónde van a acceder?" y todo eso, pues normal. ¡Pero es que los coches ya acceden! Luego miramos....bueno, yo es que ya supongo que te conoces el mapa, pero la mayoría de accesos pequeñitos que son así desde calles...eso, muy poca gente accede a la...accede a la carretera por ahí.

I: Claro, serán los vecinos que tienen que salir por ahí por lo que sea.

E1: Exactamente, pero como tienen...¿sabes? Pero no es la gran salida, bajo ningún concepto.

I: No, pero es verdad lo que comentas de que de esos estudios técnicos de movilidad...como además es lo más cuantificable, ¿no? O sea, tienes datos de tráfico, tienes como toda una serie de indicadores de cómo funciona la velocidad motorizada, y no es tan fácil medir cómo se mueve la gente a pie o los trayectos cotidianos que hace la gente, con quién va a acompañada, para qué lo hace...

E1: Y sobre todo, muchos estudios no se hacen, porque la infraestructura no invita a ello, ¿sabes? Entonces, como no se hace, no lo puedes medir, y mucha gente, probablemente, te diría, bua es que yo no voy a ir andando al otro lado, porque quizás no sabe lo fácil que podría ser. Porque no es tan fácil concebir cuando hemos visto esto, no es tan fácil concebir el otro lado como algo accesible, como algo cercano, ¿sabes? Yo recuerdo, a mi hermano le gustaba mucho estudiar en la biblioteca, en la de...en la de Campamento, se llama Ángel Gonzalez creo...Y yo me preguntaba, "Hostia, ¿tanto te gusta estudiar? Si eso está muy lejos". ¡Está al lado! ¡está al lado! Está al lado, pero está al otro lado. Entonces, esas cosas pasan.

I: No, no, totalmente. A mi eso, joe...Ya te digo, yo la zona de Campamento no la tengo tan mirada, ¿no? Pero me llama mucho la atención que en la zona de Batán, hay dos salas de lectura en lo que es el límite municipal del barrio de Lucero, que comprende Lucero-Lucero y Batán, y las dos salas de lectura están en ese lado de la carretera A5. Y además, algunas son 24h en época de exámenes. Y ya como por temas prácticos y de educación universal, ¿nadie está pensando que igual la población de Batán también quieren ese recurso?

E1: Exactamente, exactamente. Y llevando ya a eso. Planteate una sala 24h y que tengas que volver a las 6 de la mañana...es inviable

[...]

I: Pues, cambiando un poco radicalmente de tema, sí que me gustaría hacerte una pregunta relacionada con tu twitter, porque mirando un poco tu actividad, he visto que tienes mucha voluntad de hablar directamente con el Ayuntamiento. A nivel de transparencia, ¿cómo valoras la relación que tiene el ayuntamiento, su propuesta de intervención de la A5, y la ciudadanía?

E1: Eh...A ver, me pasa una cosa y es que yo soy...en este momento soy muy favorable al Ayuntamiento porque se han propuesto hacerlo y eso es ya un gran paso. Y eso fue un objeto muy importante en la campaña electoral anterior, el que se hicieran cambios, y eso fue, eso para mí fue...que se hablase del barrio fue como...¡gracias a Dios! ¿sabes? Dicho lo cual, creo que se está llevando con más oscurantismo del que debería, y me explico en varias cosas. El primer...bueno, el primer...lo he comentado hoy. Hoy es la primera revisión de medioambiente y movilidad y PSOE le va a preguntar al Ayuntamiento cómo va el soterramiento. El miércoles es la comisión de Desarrollo Urbano y Obras esta...la que hace la Paloma García Romero, y el Grupo Mixto de Ahora Madrid le va a preguntar que cómo va el soterramiento. El hecho de que ni los propios partidos políticos sepan en qué Comisión preguntarlo...

I: Ya, no da confianza...

E1: Ahí hay algo raro, porque además, ellos son gente que vive...ellos...o sea, que se leen todas las cosas, que saben. Pero es que, te pongo más ejemplos. En su día, eh...Borja Carabante decidió presentar el proyecto de soterramiento. Y antes de presentarlo, de hacer un acto a los vecinos, ¡hizo un acto en la sede del Partido Popular de Latina! O sea...parece una gilipollez, porque al final podría ir cualquiera, pero, a nivel democrático...entiende democrático en un sentido más amplio...

I: A nivel de instituciones públicas, claro.

E1: Sí, sí...a nivel institucional tu no puedes hacer eso. No puedes...que eso sea una cosa de partido el hablar de eso. Creo que hay un problema y es que la política se está metiendo...Mi intuición...pero esto es una intuición, entonces, es absolutamente cuñada. [risas] Mi intuición es que más o menos tenían un plan para...para hacerlo, pero pactar los presupuestos anteriores, que los tuvieron que pactar con el grupo mixto, eh...Jose Manuel Calvo [...] metió para pactar los presupuestos que había que hacer otro estudio de ver si se podía convertir en vía urbana, y él en intervenciones, en varias intervenciones en público, estaba como muy convencido de que los técnicos del Ayuntamiento iban a decir que la vía urbana era mejor, probablemente él los conociese desde la época. ¿Qué pasa entonces? Que, como se está haciendo eso ahora, nadie sabe muy bien en que...en qué fase estamos, porque el Ayuntamiento no puede avanzar en la construcción, mientras se esté...o sea en la información sobre el...sobre el propio soterramiento, mientras se esté cumpliendo la...con la palabra dada a José Manuel Calvo de que se va a mirar también la otra opción. Entonces, claro, quedamos los vecinos un poco...

I: Al margen, ¿no?

E1: Un poco como...¿qué está pasando? O sea, el 14 de febrero, sí, en San Valentín, hubo una...hubo una reunión en la que se nos informó un poco de cómo iba a ser el proyecto del soterramiento, esto ya sí como una reunión abierta. Presentaron un power point y todo eso. Un power point que tenía como 60 diapositivas, porque lo vimos cuando lo presentaron, pues sabes que pone "diapositiva 3 de 60" ...Y quedaron en pasarnos el...el proyecto. En la reunión, más o menos, contaron cosillas, pero que...pero que nunca llegaron a poner fecha para el inicio de las obras. ¿Qué pasó? Que dijeron "sí, sí, sí, el power point os lo pasamos, por supuesto", como todos los profesores de universidad [risas]. Un mes después, que ya es bastante pedir, porque nos lo iban a haber pasado esa misma semana..., nos dijeron "tomad el power point" y el power point lo habían recortado de 61 diapositivas a 25, ¿sabes? No tiene importancia, porque no es el proyecto técnico, solo un power point. Pero, simplemente, ¿por qué tienes que ocultar información? ¿qué cosas tienes que esconder?

I: Claro, sobre todo es esa sensación que te deja, ¿no? De...¿qué es lo que había en esas partes que no me has pasado?

E1: Claro. Eso, y ¿qué necesidad había? O sea, ya no es qué había, si no, por qué quieres ocultar algo que supuestamente quieres hacer... Entonces, claro, no sabemos...no sabemos muy bien, si se acabará haciendo, si no...¿Volverá a ser objeto de la próxima campaña electoral...?

I: Ya...

E1: ¿Se dejará licitado antes...? Puff..., ¿sabes? Y...o sea...es que...yo intento en estas cosas pues...ser empático cuando un político te trata como un político, decir, ¿por qué lo hace? Yo que sé, yo entiendo que ningún político va a decir, "voy a bajar los impuestos", porque eso va en contra de sus intereses. Pero no soy capaz de entender qué le lleva a un político a no querer dar esta información, ¿sabes? Yo entiendo que si es información que le beneficie...no lo entiendo.

I: Ya, claro, como que es algo que tampoco vamos a conocer, ¿no? [...] Y esa sensación de falta de transparencia o de oscurantismo que mencionabas antes, ¿crees que es algo continuo en el Ayuntamiento de Madrid, ponte, durante los últimos 20 años respecto a la A5 o ha habido momentos en los que se ha tenido más en cuenta a la ciudadanía, se han valorado propuestas que vienen desde la gente que lo vive? ¿O en general crees que ha sido algo que, pues, históricamente un poco: se plantea este proyecto, se la da información y al final no se hace?

E1: Vale. A ver, yo te voy a ser sincero, yo tengo 26 años, entonces...tengo recuerdos recientes, ¿no?

I: Claro, a los seis años, pues no tenías ni idea de lo que estaba haciendo el Ayuntamiento de Madrid [risas]

E1: Pero, bueno, yo he leído mucho sobre cosas del pasado, y vas leyendo periódicos antiguos y cosas así. Pero, claro, eso nunca te permite tener la sensación. Yo siempre he pensado, pero insisto, es un pensamiento, que antes eh...pues las propuestas no canalizaban tan bien a...hacia los que mandaban, no se canalizaban tan bien. Entonces, que era más...también por la cultura que había. Entonces de...eh...el alcalde o el equipo de gobierno propone, hace y genial. Sobre todo, te estoy hablando de la época de Gallardón. Tengo entendido eso. Sí que es cierto, y cuando yo tengo...eh...cuando empiezo a tener conocimiento a finales o mediados de Ana Botella...que, bueno, ahí no se hace casi nada, porque no hay dinero...Sí que es cierto que con...que con Carmena se hacen foros y...y las mesas estas, pero que...se...no parece que consigan canalizar nada, ¿sabes? A mi eso, junto a las Juntas de Distrito...y con...siempre el respeto para los profesionales y para los vocales vecinos que están metidos, siempre me ha parecido una forma de tener entretenidos a los...al...sobre todo a las bases...de los políticos...de los partidos políticos. ¿Por qué? Porque las propuestas que aparecen ahí: en las mesas, en las Juntas de Distrito y tal, ¡no se hacen! Es decir, y te pongo un ejemplo. Hace un año, bueno, un año y un mes, se aprobó en Junta de Distrito un carril

bici que uniese esto, Colona Jardín, con Aluche. Es decir, a lo largo de la Avenida de los Poblados. Se aprobó, genial, muchos aplausos, tal. "¡Lo vamos a conseguir!". Salió en la Guía de Aluche, que es el periódico local...No se volvió a saber nada. Para estos presupuestos participativos, esto que se han inventado...bueno, que ya sabemos que estaban, ¡está ahora la opción! Tú puedes votar si quieres por un carril bici... ¿qué sentido tiene votar algo que ya se ha aprobado? ¿qué valor tiene que se apruebe eso? Entonces, eso te demuestra que las cosas que pasan en la política distrital, si tu le propones algo a..."es que yo conozco a este de Más Madrid, que lo lleva a pleno a ver si lo aprueban...y tal". No sirve para nada, porque lo aprueban y eso... Y, claro, si lo piensas, ¿qué poder tiene una Junta de Distrito? ¿qué es? ¿legislativo? Es que no es ni un legislativo, es un órgano que se creó, así porque sí. No es ni representativo del barrio, porque representa...¿sabes? No...[...] Entonces, ¿qué pasa? Pues que acaba siendo, ellos...los...las canteras...las bases de los partidos políticos están muy interesadas en dejar mal al del otro partido y eso...pues...creerse importantes, entiendeme, porque están haciendo lo que ven a la gente hacer en el Pleno de ayuntamiento o en el Congreso, ¡pero sin ningún valor! Es como niños jugando. No aporta nada. Es problemático, porque estos instrumentos, si se hubieran aprovechado bien, servirían efectivamente para canalizar todo lo que es la sociedad civil hacia las instituciones. Pero no funciona. No funciona. Ya no es "es que les estamos pagando y tal". No, es que el sistema institucional no funciona, no funciona tan bien, ¿sabes?

[Carretera de Boadilla]

E1: Para los de la Asociación de Vecinos de Campamento este es su gran problema, porque, fíjate, es una carretera muy pequeñita, bueno, técnicamente es una calle, se llama Carretera por herencia histórica, pero la velocidad a la que pasan los coches...¡el ruido es constante!

I: Sí, sí...si se nota.

E1: No llegas al nivel aquel [A5], pero el ruido es bastante eso...Claro, ellos ya no saben muy bien sobre qué protestar. Esto ya es una vía urbana, entonces, lo que piden es más semáforos, ¿no? Pero es que la gente se los salta. En su día también esto se iba a soterrar, pero bueno...Llegó la crisis, llegó todo y...Y ahora esto ya no sale en...en ningún plan, claro.

I: Vale, pues por ir concretando un poco, a no ser que quieras puntualizar algo de lo último que hemos hablado...De forma como completamente imaginativa, ¿cuál sería tu ideal para la A5 en toda su trayectoria? tanto si se interviniera como si no se interviniera y se hicieran ciertos cambios actuales...Ponte, que no estuvieran los pasos inferiores, pues, ¿cuál sería tu alternativa, más allá del soterramiento?

E1: ¿A la A5 como tal? Bueno, supongo que la alternativa al soterramiento sería poner, pues eso, pasos de peatones como tenemos en la Avenida de los Poblados...pero sigue

siendo, sigue siendo el mal. No se me ocurre...no se me ocurre ninguna otra cosa, la verdad. Sí que se me ocurren cambios en el entorno, respetando que la autopista exista, pues cambiar cosas. Pero tendrían que ser cambios exageradamente ambiciosos. No tanto con...con inversión pública, pero sí con cambios legales bastante importantes. Me explico. Yo veo estas cosas [edificios residenciales] y digo "está bien", son 1, 2, 3, 4, 5 pisos. Te vas a Valdebebas y ves ahora que está construyendo torres de 20-25 pisos, y yo pienso...también yo no soy experto en Derecho, pero sé que hay problemas en Derecho, pero también pienso que los problemas de Derecho se pueden cambiar cambiando la ley, ¿no?... Pienso: "¿tan difícil sería que estos vecinos...favorecer que estos vecinos llegasen a acuerdos con constructoras para invertir en torres de 20 pisos?" La constructora que vendiese los pisos, ellos que tuvieran mejores pisos. Estos son edificios de los 60, ¿sabes? La mejora de la que podemos estar hablando a nivel energético, a nivel eso...incluso con garajes para mejorar todo...en cuanto te paseas por aquí, mira como está todo lleno de coches, ¿sabes?

[...]

Y sobre todo, yo lo veo muy importante, la vivienda aquí...esta es una zona exageradamente humilde, ¡exageradamente humilde! Son mucha gente mayor...No es tan frecuente en Madrid encontrarte estos cables por fuera, es que no es tan frecuente...¡que no pasa nada! Orgullo de barrio y eso, pero los cambios que le hagas a esta gente, es que les puedes cambiar la vida. Tu a una persona que gana 1.000 euros, le ofrecer ahorrar 50 de luz, y se lo cambias. Ya no te digo, para toda esta gente...Yo no se si tú conduces, yo no, pero tengo amigos que sí. Entonces, se que muchas veces dejar el coche fuera...hombre, ya te acostumbras y no temes tanto por él; pero, en cierto modo la gente preferiría tener un garaje, ¿no? Joder, si le das a la gente la opción de tener un garaje..."te tiro esto y en la nueva construcción te pongo un garaje". Le estas dando un nivel de tranquilidad...¡estás mejorando su vida! Es una cosa que, además, para el Ayuntamiento de Madrid, bueno, no se si habría que hacer cambios legales...a nivel nacional...eso ya no lo se. Bueno, es que coste económico no tendría casi nada si lo planteas bien, lo suficientemente bien para que las constructoras ganen dinero. Pero sí que tendría coste político supongo porque te dirían "ah es que lo que quieres es favorecer que las constructoras ganen dinero". ¡Claro que quiero que las constructoras ganen dinero! Porque quiero que ganen dinero mejorándole la vida a estos vecinos, ¿sabes? A parte de que si tu constuyas nuevos pisos...no me interpretes como a esos que quieren construir pisos hasta encima del Arroyo Meaques, pero si construyes unos pisos buenos, va a venir aquí un tipo de gente que va a elevar el nivel del barrio, y va a hacer que estos tengan más valor que los de la gente que vive aquí ahora. Que es al fin y al cabo el objetivo que tenemos todos, que mejore el barrio o el distrito o lo que...o lo que...lo que queramos.

I: Vale, pues voy a ir cerrando esto...

[Fuera de la grabación se abordó el riesgo de expulsión de la población más vulnerable que podía tener la especulación sobre la vivienda a raíz de una futura intervención de mejora en el tramo de la A5. El entrevistado afirmó no haber pensado en que esta mejora de las condiciones de vivienda y llegada de nuevos vecinos de mayor renta pudiera generar un proceso de expulsión de las rentas bajas y constató que podría ser un efecto problemático]

Entrevista 2 (tejido asociativo)	
Género	Mujer
Edad	> 65 años
Fecha	02/06/2022
Duración	42:29
Tipo	Recorrido en exterior

Investigadora (I): Pues, ¿cuándo llegas al barrio y cuánto tiempo llevas aquí?

Entrevistada 2 (E2): Pues...hace 23 años que llegué al barrio. Cuando yo llegué esto era un barrio de... esta colonia, concretamente, la Colonia Lourdes es una colonia que es del hogar del empleado, y fueron viviendas que se construyeron así, en plan para familias, pues, en la época esta que la gente tenía 3 niños y eso. Entonces, es una urbanización...a mi me gusta mucho. El arquitecto es Saenz de Oiza...

I: Ah no sabía que eran de Saenz de Oiza

E2: ...que a mi me gusta mucho. Mira, vamos a meternos por dentro para que lo veas, porque tiene esta estructura como de pueblo pequeño. Ahora...pensaba ir por aquí por el lado, pero vamos a meternos por dentro. Entonces, como yo...yo me separé y cuando me vine tenía un hijo de 4 años . Entonces, me vine aquí, en parte por el cole, yo curraba en el cole y me gustaba mucho el barrio. En parte me vine por el cole, para que mi hijo pudiera venir aquí, aunque luego no vino...no...Y porque me gustaba el barrio...Y como yo no tenía pasta tampoco para una urbanización de estas pijas, vallada y con piscina, pues esto fue lo más parecido que encontré, en plan barato. Mira, si te das cuenta...ya estamos entrando. Ese es el instituto, no lo conoces, ¿verdad?

I: Sí, bueno, con el Instituto estuve hablando justo hace poco...Sí que me lo he paseado.

E2: Vale...Pues el asunto es que...tienen casas, casas que son como las torres estas, que son de gente de pasta, que tienen todas portero...y son casas más grandes, de mejor construcción y no se qué. Y luego están las más bajitas...hay como 3 modalidades. La mía es de las intermedias, hay unas peores, y luego están las torres que son mejor. Eh... y luego, ¿ves? Aquí una vez que entras ya en el barrio, es que solo hay gente del barrio. Es un sitio de paso. De hecho, está hecho toda la calle, que la gente cuando viene se vuelve loca con la numeración porque no la conoce...porque toda la calle en realidad va haciendo como una S y parece ser que esto se hizo así para que la gente no entrara por aquí de paso. O sea que sea un sitio que la gente viene....que la gente que entra es de aquí.

I: Ajá

E2: Ya te digo, que tiene una estructura como de urbanización en plan pueblecito, pero, bueno, no es cara...Este es el colegio de infantil y primaria y, ahora, ya verás que llegamos a un sitio, que esto era la...como la plaza del pueblo, donde están la Iglesia, el colegio...

I: Que es donde están las galerías estas, ¿no?

E2: Sí. No hay ni un bar más que ese bar. Tu fíjate, en toda la colonia, no hay más que un bar. Cosa que también es...una cosa impresionante en Madrid. Pues me gusta mucho ese rollo. ¿Ves? Aquí tenemos un níspero, ahí tenemos una higuera...El barrio está...Antes era de...todos los jardines eran de la urbanización...y de la colonia, se llama...y nosotros pagábamos a los jardineros y estaban de puta madre. Hubo un chanchullo chungo...no se si te estoy contando cosas que no vienen a cuento...[risas; la investigadora niega]. Hubo un chanchullo chungo de los que lo llevaban y...al final se lo cedieron al Ayuntamiento a cambio de un dinero que entiendo que nunca vio nadie...más que ellos...y entonces ya los jardines no están tan cuidados porque...ya los jardines los lleva el ayuntamiento y, claro, pues tienen aquí una comarca tremenda y no dan abasto.

I: Ya, además, también es verdad que en general, en todo el barrio, hay muchas jardineras, hay como mucha...muchos espacios por cuidar.

E2: Sí...La diferencia de esta colonia es que los demás lo han mantenido privado por sus propios jardineros, y se nota mucho, pero aquí no. Y, entonces...Esto, es lo que te digo, aquí está...el bar, la peluquería, la tienda...que a mi me gusta porque es como...como una tienda de comestibles de toda la vida, que es de gente de aquí, no es de chinos...y tiene, pues, no se, como una tienda de pueblo, o sea, que tienen de todo: limpieza, cosas frescas...todo, todo.

I: Sí...y es verdad que, yo al menos las veces que he paseado por aquí, el hecho de que no pasen coches por aquí, siempre hay gente como, bueno, esperando, sentada en las escaleras o en los bordillos...

E2: Gente en la calle, sí... Yo cuando mi hijo era pequeño mi idea era que él pudiera estar en la calle con los niños, entonces, era ideal...pero claro, luego, como la calle se ha ido haciendo cada vez más intransitable para los niños...pues tampoco es lo fácil, pero vamos, ese es el asunto, más o menos.

I: Claro, claro...Y cuando llegas, entonces, o sea ya está instaurada la A5 más o menos como estaba ahora, ¿no?

E2: Sí. Yo por ahí tengo...me han mandado alguna foto de la A5, de cuando tenía un carril de ida y otro de vuelta y era en medio de un descampado...Esto en realidad, ya...era...era carretera...no se como decirte. Esta colonia debe ser, no se, de los años 65 o por ahí. La A5 ya estaba por ahí...Entonces, cuando se hizo la colonia ya estaba la A5. Yo cuando llegué era la más joven del barrio, todo eran gente muy mayor, y ahora ya pues soy la mayor del barrio...sí, porque ha ido viniendo mucha gente joven...bueno, mucha gente joven, sí...por el colegio. El colegio llama a mucha gente. Porque es un colegio que tiene buena fama. Y luego también eh...porque...¡la Casa de Campo, claro! Esta aquí al lado. Muchísima gente que tiene perros, que tiene bicis, que tiene niños...busca esta zona, porque ya te vas al otro lado y ya es otra cosa, no tiene nada que ver. Que si no estuviera la carretera esta zona estaría más...como compartida la [Casa de Campo]...pero claro, lo de cruzar la pista, pues bueno, es algo que si hay que hacerlo, pues hay que hacerlo, pero si puedes no hacer, pues lo evitas.

[Subimos a la vivienda para dejar unas bolsas]

I: Y, ahora que comentabas, la relación con Lucero que tienes tú personalmente, bueno...con la otra parte de la A5...o sea, por ejemplo, al huerto sí que vas, pero, al resto, ¿sueles ir habitualmente o tiendes a quedarte en esta parte?

E2: Al huerto voy mucho, voy mucho. Para lo que más cruzo es para ir al huerto... Y, yo qué se, si estuviera más cerca, en vez de ir a llevar la basura [compostaje] 1 vez cada 5 días, pues a lo mejor iba más y me daba una vuelta.

I: Ahh claro, porque llevas la orgánica para allá

E2: Claro, para compostar...Por ejemplo, hay un herbolario maravilloso, que venden cosas ecológicas, que también está al otro lado. Es otra cosa por la que tengo que cruzar. ¡El médico! Tampoco es que yo vaya al médico mucho, pero cada vez que tienes que ir al médico hay que cruzar...Luego a mí, me gusta mucho...como me gusta mucho caminar, por ejemplo, yo para ir a trabajar estos años...este año estoy sabática..., pero estos años para ir a trabajar, yo en vez de irme a Batán, hacer traspase, no se qué, no se cuántos...lo que hacía es que me iba a Laguna, y desde Laguna me cogía la circular,

de manera que me pegaba todos los días... [...] En lugar de irme al metro de Batán y hacerme el transbordo y no se qué...pues lo que hago es que me iba a Laguna, me hago 20 minutos, de que me cruzo por el huerto y veo si hay alguna...doy una vuelta al huerto, y veo también si...si está todo bien, y ya me voy por el paseo.

[Nos encontramos con un jardinero]

Entonces, hago eso. Me voy al metro...al Cercanías de Laguna, pero, claro si...Es que el túnel, mira, yo, por ejemplo, tenía una vecina aquí...un poco más mayor que yo, que le atracaron 2 o 3 veces seguidas en...en 2 semanas y es que se fue a vivir fuera del barrio. Es que hay un momento en que no...es que es muy desagradable.

I: Claro, que te puede entrar el miedo...

E2: Yo he tenido la suerte de que nunca me ha pasado, pero no es nada agradable y, sobre todo, ahora. O sea, si vas a las horas del colegio, que yo que se qué, que va todo el mundo, pues...es más así, pero... Fíjate, yo me acuerdo cuando yo llegué, que había muchas señoras mayores, ¡muchas más que ahora! Se han ido muriendo...Muchas veces me ha pasado, ¡muchas! Que me encontraba a una mujer aquí en la puerta del túnel esperando a que viniera alguien para cruzar. "Oye, te importa que..." ¡Claro que no me importa, pero es que no hay derecho! No hay derecho a que las señoras estas tengan que estar ahí esperando y que al final, fíjate tú conmigo, qué defensa tienen...pero al final es que da mal rollo.

I: No, claro, y en determinados momentos más, ¿no? Pues eso, no es lo mismo pasarlo a las 3 de la tarde que igual hay movimiento, que por la noche...

E2: Que por la noche...Yo por ejemplo, si vengo del centro por la noche en el búho o en el autobús, me deja allí o aquí [paradas bus Colonia Lourdes con A5], pero conozco una gente que vive aquí, por ejemplo, en esas casas [¿], vienen tarde, y el bus ¡le deja ahí! Tú imagínate para cruzar a las 2 de la mañana de allí a aquí, y es que el búho les deja aquí, es el búho que hay, vamos...Entonces, la verdad que es bastante desagradable; a parte de...Fíjate, hubo un tiempo, hace muchos años, cuando la super crisis esta que hubo gorda [2008], que había un montón de gente que trabajaba en la construcción y se quedó sin trabajo, se vinieron a vivir unos aquí al túnel, unos rumanos, polacos...bueno, que trabajaban en la construcción y se quedaron sin trabajo. Bueno, la mayoría de los vecinos estaban todo el día protestando para que les echaran, y yo intentaba explicarles que, primero, fregaban el túnel, hacían la comida, cocinaban ellos ahí, hacían una hoguera y no es que cada uno cogiera su mierda y se la comiera, ¡cocinaban para todos! ...¡Mira el huerto! Aquí empieza...Bueno, pues en esa época, por ejemplo, yo al túnel iba tranquila. Siempre. Porque ellos estaban allí siempre y tu pasabas, ellos te saludaban, "buenos días", "buenas noches"... Yo es el tiempo en el que más...para mí ha sido más fácil, pero, fíjate, que la gente del barrio como más, yo que se...como más miedosilla o más...yo qué sé...estaban todo el día llamado para

que les echaran, y yo intentaba explicarles...“pero si desde que están ellos estamos todos mucho más seguros” porque es gente legal.

I: Claro, y al final se habita el sitio y, bueno...

E2: Claro

[Llegamos al huerto, un pequeño tour y explicación del origen del huerto]

E2: Este fue el primero que tuvimos que nos lo... que lo ocupamos porque estaba lleno de escombros y de mierda. Y ahí empezamos a cultivar y como al poco tiempo se pusieron de moda los huertos urbanos. Y el Ayuntamiento flipó...y...entonces nos dio esa concesión. Lo tenemos cada dos años, entregamos un proyecto y...nos lo dan, pues, la verdad, porque todo el mundo del huerto, todo el mundo...todos los vecinos están muy emocionados con el huerto. (...) Llevo sin venir una semana...no había traído la compostera [mientras vuelca su compostera]

(...)

I: Y, ¿cuánto tiempo lleva el huerto?

E2: Pues, mira. Hemos cumplido 10 años ahora

I: Y, ¿sois gente toda del barrio o hay gente de fuera también?

E2: Generalmente gente del barrio. Hay gente de fuera porque en su barrio no tienen uno que les guste tanto y vienen, pero lo normal es que sea gente de este barrio. ¿Quieres que entremos o no?

I: Sí, sí, sí

E2: Mira, esto ahora, que está super abandonado porque la persona que lo llevaba no lo está llevando porque a veces da mucho curro y no nos da tiempo...Bueno, esto es todo medicinales y aromáticas. Ahí parece que no hay nada, pero también hay romero y hay muchas cositas, pero...ahora está un poquito descuidado... Es que, por donde hemos venido, no se si te has fijado, ahí había un paseo rojo.

I: No me he dado cuenta

E2: Ahora te lo enseño. Hasta que nosotros hicimos esto, porque, claro, como también hay gente que viene de esta zona [Lucero], teníamos...Ahí hay un abismo eterno; necesitábamos un acceso. Hicimos unas escaleras, que ahora están bastante abandonadas...

I: Ah, ya sé cuáles dices. Las he visto alguna vez que he pasado por ahí, que son como de ladrillito..

E2: ...ahora están bastante abandonadas. Son como de...de, de nada...no tienen nada, más que unas tablas como para sujetar la tierra. (...) Bueno, pues esas escaleras las hicimos nosotros, que al final las utilizaba todo el mundo para...pues es que el camino

para ir al médico es ese. Para ir al ambulatorio, imagínate, de la gente de allí [Batán]. Ahora están un poco abandonadas, porque luego hicieron otra cosa ellos [Ayuntamiento]...A ver, abandonadas pero que se pueden usar. Hay que tener un poco de cuidado, pero se pueden usar perfectamente. Este era el único acceso para cruzar de...o sea, si tú querías ir al ambulatorio, que está ahí, o ibas por la casa de campo donde estábamos antes, o ibas por el cambio de sentido de...¿sabes? El que está donde correos...Donde hacen los coches el cambio de sentido. Pero tu fíjate que el ambulatorio está ahí en medio....Luego ya, el Ayuntamiento...Mira, esto, es una mierda porque no conseguimos que nos pongan aquí...papeleras y bolsitas para los perros...incluso un...un...¿cómo se llama? Unos wáteres químicos. Tu sabes aquí, los sábados, esto se llena de gente que viene a jugar al fútbol, que están bebiendo cerveza todo el rato desde las 9 de la mañana y meando en todos los alrededores del huerto todo el día...Llevamos años pidiendo al Ayuntamiento que...que tenga unos wáteres químicos, y...y de ninguna manera.

(...)

I: Y en el huerto, ¿hay bastante gente de Batán o más gente de Lucero?

E2: Principalmente de Batán, sí, sí.

[Entramos en la segunda parcela del huerto y hacemos una segunda visita]

E2: Bueno, el camino termina ahí. Y ellos hicieron un camino que sale directamente desde el túnel y que va para allá. Y este es el que coge más gente, porque, claro, este, por ejemplo, que te he enseñado, en invierno es complicado, con el barro y todo, ¿no? Entonces, ese es el que coge más gente porque van con los carritos de los niños, con los carritos de la compra...entonces, claro, ese es mucho más fácil, pero en realidad te obliga a dar una vuelta larguísima. O sea, desde que cruzar el túnel, pues sales allí. A lo mejor tú quieres ir al ambulatorio o al Mercadona...,¿sabes?

I: Y, ese camino, ¿lo ha hecho la gente pasando? ¿lo habéis hecho vosotros?

E2: Ese camino lo ha hecho el Ayuntamiento. No se hace cuánto tiempo que lo hizo...pero, en realidad, el nuestro era el lleva funcionando un montón de tiempo.

(...)

I: Y de las propuestas que ha habido desde el Ayuntamiento con la A5, por ejemplo, ¿tú utilizaste los semáforos que pusieron en la legislatura anterior?

E2: Pero aquí no los pusieron, los pusieron allí arriba, en...en Campamento, ¿no?

I: Pero alguno sí pusieron a la altura de Batán. Yo creo que, justo donde estaba la casa baja que tiraron...

E2: Yo no lo recuerdo...Sé la casa que dices, pero yo no lo recuerdo.

I: Estuvieron muy poquito tiempo

E2: ¿Sabes lo que pasa? Que...a ver, yo para cruzar o cruzo por aquí para ir a donde te digo o, por ejemplo, para ir a yoga, que voy al Alto de Extremadura que voy también a este lado, me voy andando por allí y cruzo por donde sale...donde el colegio, donde el Divino Maestro. Y cruzo por ese túnel, porque además es un túnel donde además va mucha gente, porque también hay un colegio...hay más movimiento. Entonces, yo solo cruzo este para venir al huerto y para cruzar a la zona esa que te digo, para ir al Alto de Extremadura cruzo por ese que te digo, y es que el resto no los cruzo

I: Claro, no lo utilizas mucho...

E2: Es que esos túneles se utilizan poco...entonces no...no. Donde tu dices lo del semáforo, donde las casas esas que tiraron, hace años se utilizaba porque el ambulatorio no estaba aquí, estaba ahí. Entonces, había que cruzar por ahí. Pero yo ese semáforo, ahora que lo dices me suene así como muy vagamente, pero no se, yo no lo he utilizado nunca.

I: ¿Y la idea de que cambiaran y en vez de tener los túneles peatonales, hubiera semáforos por arriba qué te parece?

E2: Sin duda, bueno, es que además, eso obligaría a los coches a circular de otra manera. Porque, es que, hay una limitación de 70, porque además hay un radar, ¿no? Pero se la pasan...a ver, la mayoría no, pero, por ejemplo, hay muchas motos, no se...bueno, y muchos coches que pasan a una velocidad...Bueno, y otra cosa, nosotros antes teníamos, donde hemos entrado al túnel, había unos árboles enormes que se murieron, unos plátanos que se murieron. Y se notó muchísimo desde que se murieron, que los talaron, la barrera que hacían de...para el ruido y para todo. Entonces, lo del ruido es duro, es duro. Yo, de hecho, estoy super sorda y yo tampoco lo había relacionado, pero un día en la Asociación de Vecinos, no sé cómo fue, sacaron como un escrito, pero me llegó por email, hablando de que habían hecho una estadística de los niveles de sordera de la gente y era...era llamativo. Y dije, joder, pues eso también.

I: Ah mira, pues les voy a preguntar a ver si me lo pueden pasar.

E2: Tu, fíjate, pero es todo el rato. Ahora mismo está de fondo, pero es que te obliga a subir el volumen, te obliga a forzar la voz y te obliga también a forzar el oído.

I: Ya, y eso que tu tampoco estás directamente al lado de la carretera, pero la gente que está a primera línea...

E2: Claro, podría estar peor, pero vamos, que es bastante desagradable. Yo, por ejemplo, en verano, salvo cuando hace un calor insoportable...yo, por ejemplo, todos estos días estoy durmiendo con la ventana cerrada. Pero, además, no sólo es por el ruido, me da mal rollo pensar en toda la mierda que estoy respirando toda la noche, ¿sabes? Entonces, no mola. Se nota también en el humo de la casa, en las pinturas, en

las cortinas. Por ejemplo, la chica que viene a limpiar a mi casa...eh...ella lo dice, que en mi casa y en otra que está más, todavía, más pegada a la pista, que las cortinas hay que lavarlas más. Pero, bueno, a mi eso me da un poco igual, a mi lo que no me da igual es la mierda que nos tragamos, ¿sabes? Porque eso ya es...la mierda que nos tragamos de humo y de ruido.

I: Por supuesto. Claro, y, tú, por ejemplo, cuando paseas por el barrio, ¿hay recorridos que te cuesta más hacerlos? Pues, por ejemplo, porque llevo el carrito de la compra y por esta parte no puedo pasar, o porque voy acompañada de alguien y por aquí no puedo ir...

E2: Yo cuando paseo, paseo, me voy a la Casa de Campo. Pero, por ejemplo, ese itinerario que te he dicho que yo me cogí para ir a trabajar, que era andando hasta Laguna, es todo maravilloso, porque yo voy por aquí, me bajo las escaleritas, me cojo el pasillo verde y me voy hasta Laguna. Salvo este trozo que es una mierda.

I: Claro.

E2: Si no fuera por este trozo, sería una zona de paseo maravillosa.

I: Porque, ¿no hay ningún autobús que conecte la zona de Batán con esto?

E2: Sí, hay un autobús, que es el 55, que se coge ahí, en la zona de mi casa o en Casa de Campo, pero es que el autobús...yo es que andando igual tardo 20 minutos y el autobús a lo mejor me parte 20 minutos en llegar.

I: Ya...no te merece la pena.

E2: No, aparte que yo ese itinerario me lo cogía a propósito para caminar todos los días. Entre que voy y vengo ya son 40 minutos todos los días, por parque, ¿sabes? Pero, por ejemplo, para ir al ambulatorio, hay muchísima gente, la gente mayor que en vez de cruzar el túnel, se coge el autobús, porque prefiere ir en autobús. Pero, claro, es más contaminante, es menos sano porque no caminamos, pero claro, lo hacen por no pasar el túnel. Y eso es un recorrido que hace la gente mayor todo el rato...Yo lo hago una vez de higos a brevas, pero...

I: Y que además en Batán hay mucha gente mayor, está un poco más envejecida...

E2: ¿Batán? Yo se que Latina estaba hace unos años más envejecida que el resto...al resto de Madrid

(...)

I: No se si sueles utilizar la bici...

E2: No... no. Yo cuando he utilizado la bici ha sido para pasear por la Casa de Campo, pero muchos vecinos míos la utilizan para ir a trabajar. Entonces, este amigo, por ejemplo, que ahora está en casa, vive en Granada y ha venido unos días a Madrid. Él,

por ejemplo, se mueve en bici. Todo lo que sea por allí está estupendo, porque te bajas por la Avenida de Portugal y llegas al río. De puta madre. Y luego, por allí también sigue el carril bici de Casa de Campo

I: El que va a la Cuña Verde, ¿no?

E2: Claro, eso es. Bueno, te toca cruzar por donde la panadería, que tampoco es muy agradable el túnel ese, y, además, los carriles bici aquí van...salvo algunos trozos que van separados de la acera, muchos trozos van como un trozo de la acera, y es bastante...La gente mayor va por el carril bici, porque las baldosas de la acera si no están levantadas y se tropiezan...que tampoco está eso muy bien...ni muy bien pensado de que deberían estar más separados, ni muy bien cuidadas las aceras para que la gente mayor no tenga que ir por el carril bici.

I: Ya...

E2: Entonces, es lo mismo, eh...para ir a hacer ese recorrido tendrían que ir a la Casa de Campo y luego bajar por el túnel ese, que también es un poco asqueroso, pero bueno...

I: Sí, si es que ese túnel a mi me da la sensación de que es más ruidoso...

E2: ¿Aquel? ¿El de Casa de Campo?

I: Sí, el de Casa de Campo. Me da la sensación, pues eso, de las veces que he estado, que hay muchos cruces, hay muchos pitidos... Me pone más nerviosa que el del Alto de Extremadura, que en realidad tiene bastantes incorporaciones también.

E2: Yo el de el Alto de Extremadura, como no lo utilizo nunca conduciendo, no te puedo decir. Bueno, a ver, es que si vas conduciendo, como no vas de peaton, el ruido tampoco te...Pero este de aquí, primero, yo es que creo que tiene muchísimo tráfico ese túnel. Y, luego, también yo creo que...bueno, es el único que compartimos peatones y coches, con lo cual, yo tampoco se comparar con otros, ¿sabes?

I: Bueno, el de...el de Yébenes que es el del cambio de sentido, ese también se comparte.

E2: No se cuál es.

(...)

I: Bueno, y ya para ir cerrando, un poco, ¿cuál sería, si tu te pusieras a imaginar qué hacer con la carretera...? ¿qué es lo que te gustaría que se hiciera?

E2: Yo, para empezar, es que creo que es...Yo, por ejemplo, cuando vienen amigos de fuera de Madrid, por ejemplo, este que ha venido ahora, es que él aparca el coche aquí y ya lo deja, porque es una locura. Yo, para empezar, creo que Madrid tiene demasiada invasión de coches y tenemos demasiada costumbre de ir con el coche a todas partes.

A mi eso ya me parece totalmente ya como...desmedido. Quiero decir, que se podría tener perfectamente unos parkings a las afueras y la gente moverse en transporte público. Yo, desde luego, es que me muevo en transporte público o andando. Eso lo primero. Yo creo que, en general, habría que reducir muchísimo el tráfico. Y, bueno, dentro de las opciones que son que toda esta gente siga yendo y viniendo con tanto tráfico, pues es que solo se me ocurre enterrarla. Porque luego también hablaron otras posibilidades como de...Bueno, esa es otra. En algún momento yo creo que la zona de Campamento la construirán. Pues, es que, cuando eso se haga, esta carretera ya va siempre colapsada y hay horas del día...Entonces, cuando se haga eso, no se cómo lo van a hacer, porque es que ahora con los carriles que hay no sería suficiente. Entonces, soterrar todo eso, a mi también me da un poco de miedillo. Yo tengo entendido que en lo que han soterrado, las casas de alrededor se han quedado super tocadas. Y es lógico. Entonces, no se qué decirte, porque me parece la menos mala, pero tampoco me parece maravillosa. Porque luego, otra que se les ocurrió, que era como hacerlo por...por donde hemos salido hoy, que yo te he dicho "vamos por aquí o ¡no!, vamos por dentro para que veas cómo es el barrio".

I: Sí.

E2: O sea, lo que se llama el camino de Campamento, que es por donde va la vía de tren. En un momento se plantearon como dividirla en 2 y hacer como las 2. Yo eso ya me pego un tiro, o sea, si me dejan ahí en una isla en medio de carreteras. A parte que eso sería...yo espero que todo el tema de defensa de la Casa de Campo no lo permita porque es que ahí, en ese trocito que te digo, que hay dos carriles, uno de ida y otro de vuelta, sigue habiendo...de hecho nuestra colonia está hecha en la Casa de Campo, yo creo que le rebanaron un trozo y la hicieron en la Casa de Campo, por eso los árboles son también tan grandes. Todo eso está lleno de pájaros, entonces, meter una carretera ahí, yo es que ya, vamos, me da una...yo es que ya no...no.

I: ¿Y la posibilidad, por ejemplo, de no soterrar y limitar el tráfico, quitar carriles...?

E2: Por mí mucho mejor, pero yo eso creo...es que al final, no siempre, pero muchas veces los conductores son los que ganan en las decisiones que se toman. No siempre, ¿no? Pero fíjate la que se lió con que no pudieran pasar los coches al centro. Que yo decía, pero por favor, si es que tenéis metros, tenéis buses, tenéis Cercanías...no hay quien aparque cuando llegas, luego has bebido y no puedes salir...pero qué, qué, qué, qué perra en defender algo que...¿realmente lo has pensado bien si lo quieres defiendes o no? Porque es que yo al centro cuando voy, me voy en autobús, me vengo en búho o en taxi, que yo tampoco cojo Uber...pero es que...si tampoco haces eso todos los días, ¿no? No se, a mi me parece una gilipollez. Pero, bueno, quiero decir, que por mi genial, pero yo es que ese tipo de propuestas no las considero, porque me parece que no...que todo lo que sea reducir tráfico...Hombre, yo entiendo que la gente que, por ejemplo, vive en Alcorcón o en Móstoles...pero, vamos, yo creo que podrían

perfectamente...cosa que aquí yo creo que no, bueno, no lo se. Podrían perfectamente poner ahí unos parkings estupendos que estuvieran controlados, y la gente moverse en transporte público. ¡Claro, y mejorar el transporte público! Porque esa es otra. Porque los autobuses desde que yo vine aquí...Yo cojo mucho el 39, porque trabajo en Plaza de España...y...ahora muchas veces voy andando o voy en metro, pero yo antes cogía mucho el 39 o porque llevaba a Alejandro al colegio en el autobús...Es alucinante la frecuencia. Antes el 39 no tardaba más de 6 minutos entre uno y otro a diario, y ahora tarda muchísimo más. O sea, ha bajado muchísimo la frecuencia de autobuses. Y el metro pues depende, hay veces que no...según las horas, hay veces que no va nada cómodo. Y luego, el metro tiene el problema, si vienes de noche, el caminito que hay del metro hasta mi casa...por la noche pues tampoco mola. Te digo para mí, pues a mí ahora me da un poco igual, pero las chicas más jovencitas o para la gente mas mayor, pues ese camino no mola, entonces, el autobús es imprescindible por la noche, ¿no? Salvo que vivas al lado del metro, ¿no? Entonces, a mi, lo de reducir el tráfico, pues fenomenal, pero ya te digo que no confío mucho en esa posibilidad, la verdad...

I: Ya, ya, que te parece que no tira para adelante...

E2: ...porque eso también supondría crear otras estructuras que, al final, no se qué es más barato, porque esas son decisiones que, al final, tienen que tomar los que deciden qué hacen con la pasta...no se yo.

I: Claro, igual que los soterramientos, ¿no? Que son obras carísimas.

E2: Carísimas...De hecho, ésta que tenemos, creo que la vamos a estar pagando hasta...hasta ni se sabe.

I: Sí, sí...¡Vale! Pues perfecto, pues voy a ir apagango...

Entrevista 3 (vecino)	
Género	Hombre
Edad	> 65 años (84 años)
Fecha	25/05/2022
Duración	27:06
Tipo	Recorrido en exterior

[...] Hablando sobre la A5

Entrevistado 3 (E3): ...Hay un proyecto que se habló en su día de...hacerla peatonal...bueno una prolongación de lo que es la M30, soterrar toda esta...hasta Campamento, me parece. Sería una solución ideal porque, entonces, sí habría una facilidad de comunicación. Habría una merma de contaminación en las zonas que están próximas a la carretera.

Investigadora (I): Claro...

E3: Y no sé si el proyecto irá adelante

I: Sí, está ahí un poco en el aire...

E3: Bueno, todos los proyectos. También cuando se empezó a hacer la M30 dijeron todo lo que habría que decir, porque era el demonio...venía...pero todo. Que si iba a inundar y para nada. Y gracias a la M30 pues...se puede desplazar cualquiera en...en nada. Es una comunicación rápida y buena. Y respecto a lo que es aquí, te comento eso, que es la vida un tanto...eh...de pueblo, en el sentido de que salvo que tengas necesidad de cualquier gestión, cualquier tipo de compra, que necesites salir...te vales aquí. Conoces a la gente...vas a los mismos sitios...La Iglesia es un núcleo, un punto de unión de muchísima gente.

I: Claro, porque también en el barrio hay mucha gente mayor que lleva viviendo aquí bastantes años ya, ¿no?

E3: Será uno de los barrios de Madrid más longevos, de mayor número de personas mayores. Yo tengo 84 años.

I: ¿Y vives en el barrio desde siempre?

E3: Yo vine al barrio en el 66. Yo me casé en el 66 y me vine a vivir a Villagarcía. Tengo 5 hijos, tengo un montón de nietos. Y yo sigo viviendo en el mismo sitio que vivía, ampliamos, porque eramos una familia numerosa, unimos dos pisos, y ya me he quedado solo, mi esposa murió y mis hijos están ya todos situados y viven 2 justo al lado mío...

I: Ah mira, los tienes cerca

E3: Otro vive en Raimundo Fernandez Villaverde, otro vive al lado de Jesús de Medinaceli y otro vive en Alacalá. Y los otros dos ahí, justo en mi misma calle.

I: Mira qué suerte

E3: La verdad es que me he acostumbrado. Si tengo que salir, te decía, que los medios de comunicación son totalmente eficientes y muy buenos, en todos los sentidos. Facilita mucho el desplazarte y todo. Y, por lo demás, la solución del soterramiento de esa...de la esa...es una solución para hacer un barrio más sano, y, ojo, que será de los más sanos de Madrid, que tenemos la Casa de Campo aquí al lado, que es una bendición.

I: sí, sí, es un lujo...Y, por ejemplo, hace como 3 o 4 años, no sé si te acuerdas que pusieron unos semáforos en el Paseo de Extremadura, por encima. No sé si los utilizaste demasiado...

E3: No, no. Tengo...sigo conduciendo, puedo conducir, pero no conduzco. Tengo el coche en el aparcamiento, muy tranquilito. [risas]. Me lo llevo a la playa en verano, porque me gusta desde la urbanización voy a una Ermita que hay cerca porque hay misa todos los días, y me llevo el coche para ir y venir. Pero para ir he ido siempre en el coche a Málaga y ya mis hijos me dicen "Papá, ¿por qué no me lo llevo yo y tal, y tú tranquilo?" ". No se fían, con cierto sentido de razón, porque yo ya soy mayor, y tengo la mente clara. No, es cierto, y me jubilé en 2004, con 67 casi, y, bueno, tenía miedo, porque mi vida había sido muy tranquila, yo trabajaba en una empresa viajando por todo el mundo, y yo pensaba que las neuronas, en el momento que dejases de utilizarlas, iban a ir desapareciendo...bueno, perdiendo. Pero, yo he encontrado, gracias a que...bueno, cuando murió mi mujer, de aquí de la Parroquia, una amistad de...nuestra dijo "oye, ¿por qué no llamáis a Edmundo y que venga a ayudar?". Me llamaron y eso es lo que me ha dado la vida. Yo tengo...las neuronas...las neuronas más están activadas y yo noto que funcionan. Hombre, tienes la limitación de los años, porque yo con 84 años no estoy para echar carreras, pero la mente la tengo clara. Puedo, puedo ayudar mucho a mucha gente simplemente por la propia experiencia. Y, además, el deseo de ayudar. Y, por otra parte, yo te diría que la vida siempre...los hijos...mi mujer quería salir de aquí por la familia, por los estudios de los chicos. Cuando empezaron a estudiar en el Buenaventura, luego ya cuando han tenido que ir a la universidad han ido a ICADE...(..).

[Habla de la situación actual de sus hijos, la muerte de su mujer...]

I: Claro, y estás en un barrio que, como decías, que si para ti esto es tu pueblo y es tu gente, estás a gusto.

E3: Y con comodidad, no tienes ningún problema.

I: Y, en todos los años que llevas aquí en el barrio, ¿has notado cambios? Si se ha ido ampliando la carretera o de repente, en un momento dado, has notado algo más de tráfico...

E3: No, lo he notado desde que venía, al principio, en una carretera que ibas por la acera y estabas en una acera normal, en una carretera, a empezar a ver lo que es una autovía que tienes...que tienes ya limitación, ya con...muy bien planificada. Nadie se cruza por...quiero decir. Lo que pasa es que es una barrera también para...para el paso. Tienes acceso a poder cruzar, ¿tienes que molestarte! Pasas por un túnel que hay aquí próximo y ya pasas al Olivillo, me parece, donde está Mercadona. O por aquí mismo, ahí tienes otro paso que va a...al Surbatán ese.

I: Sí, pero vamos, que están a 200m unos de otros. Están cerca.

E3: No es complicado, puedes comunicarte, lo que pasa es que no es tan cómodo como si te das un paseo. El tema del Paseo de Extremadura, en la Avenida de Portugal, cuando la soterraron, eso es una delicia porque son unos paseos inmensos, sanos, agradables.

I: Claro

E3: Las viviendas, tú dime, pues...los ruidos y todo eso, se le...Y el soterramiento de esta parte sería ya el culmen. Pero, por lo demás, el barrio es un barrio muy sano y, además, muy buena gente, al menos lo que observamos. Son familias ya mayores. Yo recuerdo cuando vinimos, éramos matrimonios jóvenes, recién casado yo. Me casé en abril y me vine a vivir en julio, creo, cuando me dieron la vivienda. Y los que vinimos, más o menos, de mi edad, pues nos juntábamos las parejas, ahí con los niños que jugaban en los jardines que tenemos. Jugaban, nos agrupábamos. Era un ambiente muy familiar y lo mantenemos los que vivimos.

I: Pues qué suerte

E3: Afortunadamente sí. Gracias a Dios sí. Y sobre todo porque te encuentras cómodo, no hay riesgos aparentes. Ha habido conatos en otras épocas de cuando...el boom de la droga, que sí se veían conatos por ahí por esta zona de aquí más hacia esos túneles...Pero, vamos, pasó y afortunadamente el riesgo de las personas, y en este caso de los hijos afortunadamente lo superaron perfectamente, sin problemas.

I: Y, entonces, la vida que has hecho, ha sido sobre todo en Batán, ¿no? Por ejemplo, tener vecinos con los que tengas relación próxima en Lucero, en Campamento o en Puerta del Ángel, ¿no tanto? ¿o sí?

E3: Lo que es la familia. Yo no...Yo he estado trabajando en una empresa 42 años. He tenido un puesto de responsabilidad, me he relacionado mucho, he viajado por todo el mundo. Que era...era mi trabajo. Yo estaba dedicado plenamente a mi empresa y todo lo que son las relaciones...sociales las tenía con infinidad de gente, ¡proveedores cientos! Yo estaba en una central de compras. Pero una vez que yo me jubilé, yo a mi empresa la sentí y la siento...ha sido mi vida durante 42 años. Todo lo que tengo, todo se lo debo, en el sentido de que el bienestar, el conocimiento, la experiencia que adquieres, porque tu trabajo no es sólo trabajar, sino conocer y formarte, conocer, porque tienes que saber temas que tengan que ver con tu profesión, no puedes ser un...Sobre todo cuando estás en puestos de responsabilidad, donde una firma es tan importante, una firma puede valer muchos millones y...y tienes que cuidarlo. Las relaciones tienen que ser medidas...Y, bueno, mi vida...mi relación era mi familia, porque yo salía por la mañana y volvía por la noche.

I: Porque, ¿trabajabas fuera de Batán?

E3: Trabajaba en Madrid, pero no cerca. Yo me marchaba, comía por en el trabajo o próximo al trabajo y volvía por las noches. Y a mis hijos los veía por las noches. Les esperaba...mi mujer les hacía esperar "que viene papá, que viene papá, esperaros". Y la verdad es que he viajado mucho. Las relaciones las tenía por el día y no necesitaba nada más. ¿Amistades? Sí, y buenas, perduran en el tiempo. Amistades de la infancia que son las que tu valores, amistades luego profesionales muchas...(..)

[Habla de las relaciones sociales laborales]

I: Bueno, te quería preguntar, que antes hemos pasado un poco por encima, pero, lo de los semáforos que pusieron entonces...

E3: Lo de los semáforos, en teoría, porque yo no los utilizo porque no viajo en coche, pero lo que hacían es atascar la...la A5. Digo, pero era un inconveniente más que una...Yo no sé si la limitación se quería hacer el flujo cortando para que se pudiera abrir, que a lo mejor creaba unos atascos que no compensaba. Yo no sé si a lo mejor los tramos pueden servir para...porque no hay mejor forma que el control económico, cuando ves que te excedes y que tienes que tener prudencia...Oye, hay un tramo y sabes que te puede costar un disgusto económico, pues intentas moderarte. Y te acostumbras, es como todo. El coche no es para llevarlo por... (..) Y aquí si que había, ese semáforo, producía unos atascos superiores a lo que ha permitido liberar de la parte que para, porque acumula para lo que se amontona otra vez. No sé...Pero, vamos, yo opinar en ese sentido, no sé si mi opinión vale.

I: Bueno, hombre, ¡vale como vecino!

E3: Sí, pero sé que había algunos comentarios...no, no gustaba a la gente.

I: Claro, también es verdad que como estuvo tan poquito tiempo, pues igual si no lo tienes ni cuatro meses, pues igual se te olvida un poco cómo era, ¿no? O no te da tiempo a acostumbrarte.

E3: Sí

I: Bueno, pues, era un poquito hablar en general de estos temas. [risas]

[Hablamos sobre la posibilidad de hacer algún taller en la Parroquia]

E3: De la Parroquia de San Cristo Resucitado [Lucero], las personas no vienen aquí. Y San Leopoldo y...Cada uno tiene su...Aquí lo único que te puedo decir es que una señora se pueda quejar de que el carrito que lleva no puede pasar o que tal, pero eso no, no se da esas circunstancias...Pero en general hay un sentido bastante aceptable de lo que es el barrio. Es un barrio extraordinario, es que es verdad, da gusto. Muy normal, muy familiar, nos conocemos mucho, el ambiente es sano. No hay problemas, ni temas conflictivos con pandillas o así.

Entrevista 4 (vecino)	
Género	Hombre
Edad	50-65 años
Fecha	27/06/2022
Duración	38:57
Tipo	Recorrido en exterior

[Hablamos sobre su rol como entrevistado teniendo en cuenta que es vocal vecino]

Entrevistado 4 (E4): Como vocal vecino ahora, en teoría, yo no sé si me autorizan o no, pero me interesan más los problemas como vecino, porque es que realmente se me queja todo el mundo, que si la contaminación, que si no sé qué...Entonces, por eso, yo te voy diciendo...

Investigadora (I): Vale. ¿Te puedo preguntar de qué partido?

E4: Del que gobierna...en este distrito...

I: Vale

E4: Pero, vamos, que no vengo como cargo público, yo vengo como vecino, porque a mí lo del soterramiento, a ver...me es importante porque fíjate los problemas tenemos. Tenemos problemas de movilidad y hemos tenido muchos problemas de movilidad.

I: Claro, es casi la lucha principal del barrio, ¿no?

E4: Uno de los problemas de movilidad es esta rotonda (Casa de Campo)

I: ¿Sobre todo en fin de semana?

E4: No, a ver, te explico. En fin de semana se pone tanto, tanto, tanto, que si a una persona le da un infarto por esta zona, se muere. No llega una ambulancia. Entonces, uno de los problemas que veo yo de movilidad, que esta rotonda se redujera, de hecho, está...está...se iba a hacer un estudio, pero todavía no sé nada. Y eso, por qué nos movemos aquí...Aquí, yo he nacido en esa casa [vivienda situada en fachada que da a la carretera]. He tenido mi vida y luego he vuelto. El retorno del Jedi...Para que te hagas una idea, aquí antiguamente, todos los vecinos nos teníamos que ir o andando a Campamento o andando a Batán. Andando a Batán significaba que te podían atracar, violar...matar y todas esas cosas, porque por este caminito...Aquí...todo era Casa de

Campo y sólo había una línea de autobuses, el 65. Ahora tenemos cuatro: el 55, el 33, el 25 y el 65. Está bien comunicado y, fíjate, lo del metro nos ha dado un poquito de alegría, porque quieras o no...Entonces, sí está muy bien de movilidad. ¿Qué pasa? Pues que a veces el 25, la gente se queja de que tarda mucho. El 33, que yo por temas de ecología, es el que más cojo, porque voy...voy a mi tiempo y lo he mirado. Bueno, voy haciendo cosas...y es el único que cojo porque, a parte de ir por la Casa de Campo, porque es eléctrico.

I: ¡Ah, claro, es el que cruza por la Casa de Campo!

E4: Sí...Yo me tomo muy en serio el tema de...[...]. Y, entonces, eso: tenemos metro. Antiguamente la línea 10 llegaba hasta Aluche, lo que hicieron aquí considero que es una chapuza, porque ha afectado incluso a mucha gente de Aluche y por eso tuvieron que poner más líneas, porque la gente de Aluche, pues, tenía que coger el autobús, el 25 para poder coger aquí el metro de la línea 10. Entonces, pues, unas de las gracias que nos hizo Gallardón. Por eso mi equipo va a hacer una reivindicación con el escudo de Campamento, porque yo vivía en Campamento, lo que es el metro Campamento...ahora vivo aquí. Nada más, y es esto, mi barriete, la Colonia Lourdes...

I: Y tú, ¿te sueles mover dentro del barrio o también por el distrito? O sea, ¿sueles ir a Campamento, Lucero...?

E4: Sí, me muevo mucho. De hecho, tengo el abono transporte. En teoría tengo el abono transporte y, en teoría, pues estar adscrito a la colaboración del Ayuntamiento, me pagarían el abono transporte, que salió que los empleados del Ayuntamiento...que yo no soy empleado, yo soy...pero me lo han aprobado y estoy esperando...Entonces, pues, mira yo me suelo mover...El problema es que en mi casa antes teníamos mercado, lo que pasa es que ya no tenemos mercado ni nada. ¿Qué pasa? Que para moverme me tengo que ir o al Alto de Extremadura o a Campamento o a Aluche, y voy con el carrito. Bueno, ahora, antes era Manolo, ahora voy con Mimi. Es que les pongo nombre...Entonces, eso. A mi me gusta caminar, pero...si bien es cierto, cuando vas muy cargado...y este camino me lo he hecho dosmil millones de veces. En invierno, en verano, con calor, mucho calor...¡Este era mi colegio [Colegio Lourdes]!

I: Ah, estudiaste aquí en el Lourdes

E4: Sí. Ha salido gente buena y luego yo. [risas]. No, bueno...y esos son los círculos (...)
[Hablamos sobre Oiza]

I: Y cuando te mueves hacia el resto del distrito, ¿cómo lo haces?

E4: Pues metro, autobús, metro, autobús.

I: O sea, ¿caminando poco?

E4: A ver, caminando cuando ha sido la pandemia. Yo he ido de aquí al Alto de Extremadura y me he ido a Aluche, con el carrito. Qué quieres que te diga, más cómodo con la aplicación del móvil, me falta esto y tal...y además, que si te sacas el abono es para amortizarlo, ¿no?

I: Claro...

E4: Me gusta utilizar los servicios de transporte público. Por dos motivos, primero, porque creo que es un servicio útil; segundo, porque si eres un ecologista y vas en coche, mal vamos; y, tercero, porque no tengo coche, porque donde vivo es imposible aparcar. Es imposible aparcar, no, no...y carísimo. Económicamente tener coche es carísimo. Algún día me quitaré el miedo con la moto eléctrica, pero me dan pánico.

I: Y la bici, por ejemplo, ¿la utilizas?

E4: Sí, tenía una eléctrica, lo que pasa es que por una lesión que tengo de cadera, pues voy mal. De hecho, me compré una bicicleta eléctrica hace casi 10 años. La Juanita, es que les pongo nombre. Y está ahí abandonada, dice "no me coges". Y, de hecho, yo utilizaba esto. Yo trabajaba, cuando trabajaba, ahora estoy en desempleo...iba a Recoletos, iba a las 6 de la mañana e iba por aquí hasta Recoletos. Me da un poco de miedo eh...porque aquí por la Casa de Campo, por la noche...te encuentras de todo. Sí, no, sí, no...¿Alguna pregunta?

I: Sí, claro. Cuando tu utilizas la bici por el barrio, ¿qué sensación te da? ¿te da sensación de seguridad?

E4: Te voy a comentar. Yo la he utilizado mucho por la Casa de Campo, porque me gusta. De hecho, mi hermano era muy aficionado a la bicicleta de pequeño, pues lo típico. ¿Qué pasó? Pues que hubo una época que me dio mucho miedo porque tuve varios accidentes. Por ejemplo, una época que hace 20 años, hubo un tema de prostitución, muy complicado y casi tuve un accidente grave con un coche. Y, entonces, desde entonces...me da...me da mucho respeto. De hecho, la última vez que tuve bici...Pues una de las cosas que me cabrea mucho, ¿ves cómo están la gente por aquí [por el carril bici]? Yo lo entiendo, yo esto lo entiendo, pero vas con la bici...yo tuve un accidente con 3 abuelos que se pusieron a hablar en el medio, tu pitando, tu pitando, "por favor", y al final pues frené y me tragué el sillín en una parte delicada. Y me enfadé...Apartate. Aquí tampoco los ciclistas...tengo que decir que ni los peatones, ni los ciclistas, ni los coches, incluso gente de la EMT, no respetan nada. Porque en la glorieta esa que hemos pasado en Casa de Campo, ahí he estado a punto de ser atropellado 8 veces. Ya me han atropellado 2 veces, a la tercera va la vencida. Sí, sí, ya lo sé. El ángel de la guarda está estresado...Es que es...Por ejemplo, yo...me preocupa mucho el tema de movilidad, pero también el tema de seguridad vial.

I: Claro, al final van muy ligados.

E4: Con el anterior mandato, y no es un tema político, es sentido común, querían poner un semáforo.

I: Sí, en la A5

E4: En la A5. Yo he visto atropellos de gente...y ves gente, pues cuando venían con la droga, que se les ocurría la feliz idea de, en vez de cruzar por abajo, cruzar por arriba. Pues gente volando por los aires. Y aterrizando mal, bueno...¿Qué pasa? Que aquí la movilidad interna...pues este barrio está enganchado entre Casa de Campo y la A5. Y estamos muy enganchados. Cuando viene el fin de semana, pues la gente de Lago, la gente del Parque de atracciones y la gente del Zoo, nos encajonan. Y eso es lo que la gente está muy harta, muy harta, muy harta, muy harta.

I: ¿Y tú qué crees que debería hacerse en fin de semana con esas problemáticas?

E4: Pues mira, como hacen en algunos sitios...Yo no entiendo mucho de movilidad, pero cuando hay unas plazas limitadas de parking, fíjate que he visto coches aparcando, ¿tú sabes dónde está la Cuña Verde?

I: Sí

E4: Al principio, al lado de la subestación eléctrica, he visto ahí 100 coches. Eso es un parking. ¿Que me dan ganas de llamar a la policía? Sí, pero es que la policía no puede estar a todo.

I: Claro, y que igual lo que tiene sentido es que se regule, no que estés tú llamando, ¿no?

E4: No, no, a veces cortan, cortan; pero a veces no. Yo pondría, como hay un semáforo, si te vas donde la Puerta del Ángel, según subes la Iglesia, hay un cartelito que pone "carril ocupado" y eso. Pues, poner lo mismo aquí. Yo tomo ideas, soy muy imaginativo y tengo mucha memoria. Poner ahí un cartelito.

I: Aparcamiento ocupado, o algo así, ¿no?

E4: "Aparcamiento ocupado, no entren". Y, luego, sobre todo, el 33 es que...va cada media hora. Los fines de semana tendrían que poner más, fomentar el metro...Metro gratis los que cojan la línea 10 en Lago...Algo tenemos que hacer.

I: Claro, o que sea gratuito con la entrada, ¿no?

E4: Claro, pero es que la gente tiene que ir con el coche hasta la puerta, ¡hasta la puerta! Pero vamos a ver, que yo iba a estudiar a los jardines del Zoo, pero, ¿por qué? Porque mi casa estaba normalmente a 46 grados a las 10 de la mañana y allí teníamos 40. De hecho, me alquilo la película esta de Lawrence de Arabia para ir del salón a mi habitación [risas]. No, yo he llegado a estar a 58 o 59 grados en mi casa. Por eso es importante el soterramiento. Primero, porque yo me estoy quedando sordo. El ruido, hace 6 años, hubo una reunión de los vecinos con el anterior grupo de gobierno sobre

los problemas de contaminación acústica y las enfermedades que podían producir. Y ahora me doy cuenta de por qué yo no he sacado buenas notas. Obviamente, si estoy cada media hora oyendo "iiii-uuu, ninoninonino" así cada media hora, mi poder de concentración era menor. Y, a parte, que te quedas sordo.

I: Sí, sí. Yo, por lo que he leído, también genera problemas de estrés. El simple hecho del ruido, porque tu cabeza no descansa.

E4: En mi casa se han chocado varios coches. En el subterráneo...Estas dormido y cuando es la hora yuyu, en fin de semana, que es de 1 y media de la mañana a las 6 de la mañana, estás dormido y que oigas un "boombaaaam". Y yo diferencio ya bombas de atentados, desgraciadamente los distingo de las de los coches. Pero cuando estás en la cabeza durmiendo...de ahí mi problema de amoxofobia, de ver tantos accidentes, tantos muertos...Yo he llegado a llamar desde mi casa 320 veces al Samur. Ya me conocían. (...) La movilidad es importante. También te voy a decir, el 55...pues mira, el 55 está uniendo este barrio con el otro lado del barrio de Lucero. Pues mira, no me parece mal, tarda mucho, pero, bueno...Y lo que sí es importante, los metros hay que mejorarlos...por ejemplo, en temas de seguridad, pero, bueno, eso ya es una cosa interna del Consorcio de Transportes.

I: Mira, ahora que mencionas la seguridad, dentro del barrio, que me imagino que desde que has nacido tú ha cambiado mucho, pero, a día de hoy, ¿cuáles dirías que son esos puntos que te dan inseguridad? Comentabas, la carretera y el hecho de tenerla tan cerca y que tengas tan presente los accidentes. ¿Hay alguno más que te de inseguridad?

E4: Hombre, inseguridad...Mira, afortunadamente, si te...en la A5 le pusieron una mediana, un muro, antes era una valla, ¿qué problema había? Que coche que saltaba, se chocaba con los de enfrente. Imagínate. Yo he visto hasta carros de combate dejando 6 muertos. Entonces, eso es importante: la seguridad. Pues, mira, la seguridad, es lo que te digo, la gente cruza por donde le da la gana, los de las bicicletas pues lo mismo...me molesta mucho que haya un carril bici que se meta por donde les da la gana, y luego, que las normas no las cumple casi nadie. En Alemania te pillan así haciendo jiji jaja, tiras un papel y 300 euros, jijiji jajaja la segunda multa 500; a la tercera te echan del país. O sea, yo no voy a ir a eso, pero es que somos...nos quejamos de que hay mucha suciedad, nos quejamos de que todo está muy sucio. Tengo un vecino que me dice "es que todo está muy sucio", ya, pero es que yo no puedo poner un policía...ahí...De hecho, yo he tenido bronca por gente que me han intentado de pegar por decir "por favor" ...Entonces, que me peguen una puñalada por decir "oye, hay un bote de tal..." , pues no. Una litrona, me han tirado litronas en los brazos...Pero, bueno, he tenido suerte.

I: Y a la hora de moverte, ¿hay alguna zona que intentes evitar dentro de Lourdes o de Batán?

E4: No, Lourdes era muy bonito. Fuimos la generación de niños, ya no somos niños. La mayoría se han ido, somos una Colonia envejecida. Y que necesita un poco de...bueno, revitalizarlo. Antes sí tenía, por ejemplo, desde Casa de Campo a las 7 de la mañana, pasaban por aquí con el coche...la gente con la heroína...Ahora es otra historia, ahora hay más problemas con los bares de copas y esas cosas. Por ejemplo, ha habido un accidente en la Calle Riscal en un reyerta con 5 chicos, en un bar de copas...Aquí no hay bares de copas

I: Claro, es más tranquila la zona, ¿no?

E4: Aquí lo que puede haber es...hombre, alguna vez violencia de género...he visto algún suicidio aquí, con el tema de la pandemia es un tema grave (...). Por ejemplo, se ha mejorado mucho el acceso este de aquí [Calle Villagarcía con Calle Villamil] para bajar por la acera porque se ha puesto un semáforo, que antes ahí para cruzar, te la jugabas .

I: ¿Antes ese semáforo de allí de la esquina no estaba?

E4: No, no, no estaba. Lo pusieron hace 4 años...4 o 3, no lo sé...Y pones ese semáforo y hay gente que protesta, y no lo pones y la gente protesta...

I: Claro, nunca va a llover a gusto de todos.

E4: ¿Por dónde quieres que vayamos?

I: Por donde tú suelas andar

E4: Estoy un poco lesionado porque ayer jugué al baloncesto

(...)

I: Y luego, respecto a zonas del barrio. Hablábamos de zonas que te puedan generar un poco de inseguridad...¿cuáles serían las zonas que te gustan?

E4: Había ahí una parroquia y hay un centro de asistencia para personas sin hogar. Van a comer y a que le den cosas, o sea normalmente no crean problemas, el problema es entre ellos, que se pueden liar...pero...¿qué quieres que te diga? ¿Inseguridad? En 1990 eso era un banco central, hubo un atraco y hubo dos muertos...Batán era conocido en los años 80 por el maldito desgraciado del violador de Batán, que bajando la calle esa hizo 35 violaciones, ¿por qué? Por el tema de los subterráneos. Pero, bueno, los subterráneos si vas por ese [Calle Villamanin-cambio sentido] y vas por los seguros, pues en teoría no hay problema...¡En teoría!

I: Sí, igual no es tanto lo que te pueda pasar sino el miedo a que te pueda pasar algo, ¿no?

E4: Claro, claro. El miedo siempre existe. En mi casa, yo, el 23 de mayo de 1994, a las 5 de la mañana yo estaba asomado a la ventana viendo a mi padre bajar del coche y hubo un coche bomba y me dejó la onda expansiva como...Lo que pasa es que por rabia me negué a ser una víctima, y por vengüenza también...Pero estuve 15 días piiiini (...). Y esto es la Colonia [Lourdes]. Hay problemas de movilidad en el sentido de, pues que las calles son muy estrechitas. Yo hice un estudio para...un estudio de la movilidad para personas con discapacidad, personas con silla de ruedas. Saqué, solamente de aquí del Lourdes, saqué unas 250 fotos, de hecho una me la publicaron. ¿Por qué? Porque una silla de ruedas, si una persona va con una silla de ruedas, aquí, ¿cómo pones una rampa? Es imposible. Se han hecho antes las casas que la normativa de movilidad, ese es el tema. Mira, hay cosas que son como son. Son problemas, pero...

I: Bueno, pero igual sí que se pueden adaptar, ¿no?

E4: Sí, lo que pasa es que ahí no se puede meter una rampa. Por normativa no se puede...

(...)

I: Y tú, por ejemplo, que mencionabas antes el soterramiento. ¿Crees que es la única solución? ¿Valoras también el otro proyecto de hacerlo vía urbana o...?

E4: Claro, a ver...vía urbana es. A ver, lo que no se da cuenta la gente es que hay 700.000 personas del nudo sur que quieren ir para arriba, ¿qué hacemos? ¿hacemos como los rusos? ¿a tanquetazo limpio? No. Mira, este es el problema que tenemos. Ponte a mi derecha por si nos atropellan.

I: Bueno, hombre.

E4: No, a ver, te lo digo porque he visto coches incrustados en la puerta, en las ventanas. Este es el mayor problema de inseguridad que podemos tener. ¿Por qué? Porque, ¿ves ese muro? Ese lo escribimos a la DGT porque saltan y chocan y van hacia el otro lado. El último accidente grave fue hace 3 años en la Avenida de Portugal, que fueron 3 chavales y se tragaron el pilote y debían ir a 200 por hora. Ya hace mucho que no oigo que ha habido un accidente..., hasta tal punto había accidentes que los sábados y los domingos en la parada del 39 había 3 grúas...¿Qué pasa? Que si vienes desde Campamento, una curva mal peraltada, que es la de la carretera de...

I: ¿La de la carretera de Boadilla?

E4: No, la de...vienes por la A5, desde Campamento

I: Sí

E4: Vienes recto, ves una curva que está mal peraltada, a la altura de la gasolinera, ¿qué pasa? Que algunas veces se va la curva, que está mal peraltada, y algunas veces se chocaban con los de enfrente, que están a diferente altura, ¡imaginate lo que me

encontraba debajo de casa! Entonces, y luego...como está esto en cuesta, a las 4 de la tarde o algo así, las luces de freno no se ven con el sol, igual que los que suben a la tarde a las 3, van medio parados...Por ejemplo, este es uno de los subterráneos yuyu

I: Si es que además, la entrada de este, con todos los árboles...se ve poco...Y, por ejemplo, que se me ha olvidado preguntarte, para los servicios públicos de...yo que sé, para ir al centro de salud o que quieres ir a una biblioteca...

E4: A ver, tienes el 25, que tiene una parada en Calle Illescas, que está la biblioteca Ángel Gonzalez y el Centro de Salud. Para las personas mayores está muy bien, porque el autobús tiene para apoyarse. Yo te lo tengo que decir, ya he tenido broncas con gente que utilizan lo de apoyarse para poner el culito. Vamos a ver, que eso está para personas que tienen baja movilidad...Y esto es lo que ha dejado la Filomena, antes había tres o cuatro árboles por aquí. Y esto está...medio bien...Pero bueno. Esto era una plazoleta que jugábamos de niños. Y esto es la Colonia Lourdes, los que viven aquí [hacia Casa de Campo], bien; pero los que viven al otro lado, el quinto piso...en verano, 70 grados. Yo vivo en un décimo, si voy al infierno, no notaré la diferencia. Mi habitación está a 50 grados. Yo he tenido colapsos de calor. De hecho, en la última ola de calor tuve colapsos porque no me cogió bien. (...) Aquí, por ejemplo, las calles están...tienes un tema de urgencia, tienes que ir a un incendio...¿cómo entras con el camión? Por ejemplo, han puesto un bolardo ahí...Como he trabajado en temas de seguros, siempre voy mirando eso. (...) Lo malo es la limpieza a veces, que no...que, a ver.

I: Bueno, y volviendo al tema de la A5 y el soterramiento...

E4: Yo creo que es mejor el soterramiento, ¡con condiciones! A ver, asegurar que los escapes de gas...lo más alejado posible de las casas. Ya de por sí el tema de ruidos te lo quitas...Y la garantía de que no se te caigan las casas como ha pasado en Alcalá de Henares con los túneles de Cercanías. Y luego, el problema que tiene, que al ser la línea 10, al cruzar por debajo de la A5, tienen que meterlo mucho. Pero, te digo una cosa, si lo hacen bien...no es sólo que la casa aumente de valor, que eso me da igual, me da igual; yo lo que quiero es no oír ruidos, que la única vez que he dormido bien ha sido con la pandemia. Etaba todo el día durmiendo...Es que fíjate, cuando no oyes ruidos piensas que ha habido un accidente. Y, claro, con la pandemia...(...) Mira, esto lo han ampliado, porque antes las aceras estaban por aquí, y más o menos han puesto por aquí...A ver, se han hecho mejores, ¿que se necesitan más mejoras? Pues mira yo...lo que...estos grafits, bueno, la guarrería esta...qué quieres que te diga. (...) Es lo que te digo, una silla de ruedas...tututu...a ver, es cuesta. Antes se aparcaba aquí...

I: Y, volviendo al tema, si soterraran, ¿tú cómo te imaginas el barrio?

E4: Yo me imagino que soterrar va a ser complicado, pero no hay nada difícil. La gente piensa, está muy asustada con lo que ha pasado en la M30, pero yo creo que arquitectos técnicos han aprendido y la innovación tecnológica y de construcciones ha

avanzado en los últimos años mucho. Entonces, tiene que haber un método para que se sotierre sin...sin haber problemas. Y luego, lo que me preocupa son los enlaces de conexión, eso es lo que me preocupa un poco, justo en la Calle San Manuel.

I: Claro, que al final se creen aquí atascos.

E4: No, no es que no sé cómo van a ser los túneles, eso es lo que no veo claro. Si hicieran un proyecto de mejora, el soterramiento estaría bien, porque quien quiera venir al Zoo, oye, que se meta por debajo y que salga por...por...por donde sea. Y que no esté colapsado, porque, ¿ves ahí [glorieta Casa de Campo]? Pues los sábados está hasta arriba. Un carril, dos carriles, ¡el 39! Que tiene que ir por el carril de aceleración.

I: Y, ¿qué te imaginas que tendría que haber arriba? ¿o qué te gustaría?

E4: Hombre, pues, lo que sí está claro que los servicios de la EMT no cambiaran. Que los interurbanos...lo único que veo de problema es que la parada de Campamento, mucha gente va directamente al centro con los interurbanos. Y que hubiera mucha más conexión...más conexión con los interurbanos y, en la medida que fuera posible, invertir mucho en los autobuses de gas eléctricos o lo que fuera. En Dinamarca...(..)

I: Ya, hacer también un cambio en la forma en la que nos movemos en transporte público.

E4: Y, luego, fomentar el uso del transporte público. Yo abarataría el uso del transporte público, pero también con inversión público-privada. (...)

I: Te voy a hacer una pregunta final, a ver qué opinas. Muchas de las críticas que se hacen al soterramiento es esta idea de que al final se va a fomentar el uso del transporte privado. Que, al final, se va a crear una infraestructura que atraiga más coches. ¿Crees que eso es problemático?

E4: No. Es muy sencillo. Tu fomentas el uso del...de como pasa en la A6, el bus VAO. Personas que vayan con más de 3 personas, que lo puedes ver. O personas que vayan con vehículo eléctrico, le subvencionas el uso del coche. O coches híbridos, ¿me entiendes?. Yo utilizo...¿Quieres venir a Madrid en coche? Muy bien, como están haciendo: coches híbridos, coches eléctricos o coches que no vaya una sola persona, por lo menos 3 personas. En el momento que tu me consigas eso, a los dos meses, tres meses...al siguiente mes, el impuesto de matriculación te sale gratis. Dentro de un tiempo, todos los coches eléctricos van a ser gratis. Yo soy optimista. Dentro de un tiempo todos los coches van a tener que ser o híbridos o eléctricos o de hidrógeno o de gas como los taxis. Si van en coche y no contaminan, vale. Vale, hemos soterrado. Vale, los coches no contaminan. Vale, pero cuando mis padres compraron este piso en el año 66, yo nací en el 67. (...) Imagínate que esto era un jardín con rosaeda, ahí había un barecito que ponía tortillas, y ahí había una carreterita de ida y vuelta, como esa.

I: Claro, un paseo.

E4: Y dices, ¿qué vamos a hacer? Crear un paseo y plantar árboles, plantar árboles que no den alergia y que absorban la contaminación. Yo todo lo que sea plantar árboles... Esa encina es donde van a poner mis cenizas. (...) ¿Qué es importante? Que si tu no ves los coches...vale, contaminan, pero si tú no los ves, no los escuchas, es contaminación luminosa, es contaminación acústica (...). El soterramiento, si está bien hecho...yo el proyecto último no estoy muy convencido, pero sí estamos convencidos...y el 95% de los vecinos de aquí quiere el soterramiento. Y no porque lo diga yo, todo el mundo quiere el soterramiento. ¿Por qué? Porque son muchos ruidos... es que son las estadísticas dicen que son 125.000. No, no, son 175.000, yo lo noto. Lo que pasa que la crisis hace que parezcan menos coches...pero tú imagínate a las 7 de la mañana hay atascos. A las 8 de la mañana mi madre ventila y yo le digo "cierra, porque tienes coches ahí". Yo la...mi casa es la más guarra de Madrid. Yo limpio, pero los cristales no sé de qué color son. Lavo como puedo, ahí, con una pistola de agua, pero es que a la media hora, una hora...Tengo una persona que me ayuda a mí porque yo estoy con una persona dependiente y nos dice "es que esta casa es muy sucia". ¡Ya te digo! ¡ya te digo! Porque es la suciedad, simplemente la suciedad. Sí, te puedo asegurar que tengo las mejores vistas de Madrid, pero aguantar que tengo que bajar el toldo a las 7 de la mañana, que ahora en julio tengo que estar a nose cuantos grados...Yo estoy en la cocina y puedo estar a 50 grados.

I: Ya me imagino, alguna otra vecina me ha comentado justo estos problemas...Pues, bueno, a no ser que quieras aportar algo más, yo creo que podemos ir dando por terminada ya la entrevista.

E4: No, no, yo creo que ya...Mira, te acompaño por aquí.

Entrevista 5 (vecino)	
Género	Hombre
Edad	< 35 años
Fecha	29/06/2022
Duración	20:17
Tipo	Recorrido en exterior

Investigadora (I): ...al final os pasaré los resultados, o sea que en ese sentido es abierta la información.

Entrevistado 5 (E5): Sí, a ver, sin problema. Tampoco te voy a decir nada que sea comprometido [risas]

I: Ya, ya...pero, bueno, que igual hay gente que te dice "yo no quiero que se sepa que soy no se quién". Como que luego, cada uno tiene sus cosas...Bueno, ¡pues tú diriges hacia donde vamos!

E5: Vale, pero cuéntame un poco qué...porque por la llamada me contaste...que vaya hacia donde me guste, donde pase tiempo...

I: Sí, bueno, es ir caminando por el barrio, tanto por las zonas que te gusten como por aquellas zonas que digas "mira, te quiero enseñar esta plaza porque no me gusta tal". Un poco como si fueras hacer un recorrido por tu barrio que quisieras enseñar algo en concreto. O como si quisieras ir sin rumbo eh...

E5: No...yo si quieres te enseñe un poquillo. Mira, te cuento. Yo...bueno, mis padres viven allí en el metro de Casa de Campo en San Roberto, que no se si eso se incluye en tu estudio, me imagino que sí.

I: Sí, sí.

E5: Y al final me he mudado aquí con mi novia. Entonces, al final, pues al final paso aquí gran parte o mucha parte de mi vida. Y, pues nada, si quieres te enseñe un poquillo, primero por dónde...bueno, primero aquí y luego allí. Ya que estamos aquí.

I: Perfecto.

E5: Vale, perfecto

I: Y, te mudaste al barrio, ¿porque querías vivir aquí o por otras razones?

E5: Sí, porque quería vivir aquí. Me parece que es...está bastante guay, está muy recogido a nivel de...de (¿). Luego, eso está recogido. Me mola el sitio por eso. Y es verdad que está un poco...pues falta, sobre todo, supermercados y comercios. No hay nada, nada, nada. Y...eso.

I: Joe y además, si tienes perros, tener aquí la Casa de Campo al lado.

E5: ¡Claro! También es verdad que tengo perro desde hace poco eh...me mudé antes de tener perro, pero vamos sí. Entonces, pues, es bastante guay.

I: Y, dentro del barrio, ¿te sueles mover andando, en bici...?

E5: Dentro del barrio me suelo mover andando. Luego, siempre que tengo que hacer cualquier cosa que veo que me ocupa un poco de tiempo, o que tenga cierta...esto. Yo me muevo en moto. Yo siempre voy en moto. Entonces, a mi tener la carretera al lado, en parte, me viene bien. Me refiero para ir y venir, porque yo me puedo mover dentro de...Yo curro en Plaza de España, es al curro que voy, entonces, de aquí a Plaza de España tardo 15 minutos. ¿Lo cambiaría a lo que se está proponiendo ahora de soterrar? Por supuesto, o sea, prefiero mil veces que se soterre [a que esté como está], pero no...pero no...no quita que a mi me venga bien. El hecho de sufrir o haber sufrido toda la vida la carretera, tampoco es lo mejor, ¿sabes?

I: Y, de la existencia de la A5, más allá del ruido y de los problemas de contaminación del aire, ¿crees que genera algún problema más?

E5: Sí, claro que sí. Me refiero, sobre todo, ahora ya lo no veo tanto porque me da un poco lo mismo, pero de pequeño, y me imagino que será similar ahora, pues eso...en plan, lo que conecta un lado con el otro son los subterráneos (...) y la movilidad principalmente era pasar por allí. Y luego también el hecho de que divide...al final, pues, si tienes amigos al otro lado de la carretera, si que es un poco, más allá de los problemas de contaminación y eso, pues esto es bastante importante.

I: ¿Y tú crees que te ha modificado la relación que puedes tener con el resto del distrito? O sea, es decir, pues voy menos a Aluche o voy menos a Lucero.

E5: No creo que sea así, no creo que sea así porque, al final, que haya una carretera o no, no imposibilita, no estamos aislados a nivel muy grande, pero si que me parece que en cuanto a...no, no lo se...[risas] Yo creo que no,

I: Sí, que puede ser un poco incómodo, pero al final lo acabas haciendo, ¿no?

E5: Sí, claro, si tu quieres ir a Aluche, vas a Aluche, ¿sabes? Que sí, en plan, que hay muchísimas menos cosas aquí, pues sí, pero...pero, pues bueno, al final...socialmente no creo que cambie por la carretera.

I: Y luego, por ejemplo, a la hora de ir a los servicios públicos del barrio...pues, tengo que ir al centro de salud, tengo que pasar por ahí...

E5: A ver, en plan, sí es verdad que, mis problemas sobre todo eran cuando tenía que pasar solo por esto cuando tenía ya cierta edad. En lo de ir al centro de salud y eso, sí, claro que sí. El hecho de que no haya un centro de salud aquí...pero, al final, como iba en coche o iba en esto, para mí no ha sido un problema. Para otra gente...bueno, no se si habrá sido un problema, pero, vamos, tampoco mucho.

I: ¿Y crees que se solucionaría la situación sin soterrar la carretera?

E5: ¡¿Sin soterrarla?! Eh...

I: O sea, cambiando igual la estructura por arriba o quitando carriles...

E5: Yo lo que creo...o sea, a ver, en principio podría ser, pero la...depende qué propuesta. Normalmente gran parte de la propuesta, o sea gran parte del problema es la cantidad de espacio que ocupa y luego...y luego, el volumen de coches que tiene. Sí que es verdad que tampoco...a ver, tiene que haber una forma de entrar en Madrid. Sin soterrarla, si limitan el tráfico yo creo que va a ser un problema grande, si no es para esta...si no es por aquí, pues podrá ser por Avenida de los Poblados. Entonces, si no, va a ser lo mismo, pero en otro lado. Entonces, yo creo que si lo solucionan de otra forma que permitan meter los mismos coches, porque al final la gente va a entrar en coche, dado que el transporte público no es una solución real, una solución válida...Es perfecto, el problema es que no hay una opción...

I: Claro, que sin una mejora del transporte público, no lo ves, ¿no?

E5: Claro, claro, eso es...Vamos por aquí

I: Y, dentro del barrio, bueno...más allá de los problemas de la A5, ¿crees que es un barrio agradable para estar? ¿pues, en sus plazas o para andar por sus calles?

E5: yo creo que sí, en principio está bastante bien. Es verdad que está bastante desmejorado...no creo que sea un problema del Ayuntamiento...Bueno, la verdad que sí...[risas]

I: Ahora que lo pienso...

E5: O sea, yo vivía en la parte de allá, vivía en la Colonia Lourdes, y la Colonia Lourdes tenía, era una especie de zona privada, los viales eran privados. (...) Se cedieron al Ayuntamiento y se cedió pues los parques y jardines. Y pasó de ser...pues de tener rosales y tener árboles a estar hecho una puta mierda. Entonces, ¿me vale lo que hay? Joder, pues me vale, pero no es algo que me...o sea, me vale porque no me voy fijando en el este. Si me quiero sentar a...no hay opción. Entonces, pues, bueno, pues está bastante más descuidado que como estaba antes. Esta parte no la conozco tanto...no lo sé.

I: Quizás un poco como lo que comentabas de la A5, ¿no? O sea, al final convivo con ello, pero si pudiera elegir, no elegiría que las cosas estuvieran así.

E5: Claro, sí. Al final entiendo que no se puede tener todo. Y, luego, pues...como mi presupuesto para vivir es limitado, pues...[risas]. Pues tampoco puedo pensar en vivir en La Moraleja, que igual tampoco me iría...pero bueno, pues nada. Se que hay cosas limitadas y ya está. Igual que tengo que aguantar a mis vecinos, pues tal cual.

I: Y, el transporte público, comentabas que tampoco lo utilizas mucho, ¿no? Que te mueves más en la moto. Porque, por ejemplo, para ir a Madrid centro, ¿prefieres la moto como norma general?

E5: No cojo el transporte público, solamente si voy a beber. Por lo demás no cojo el transporte público porque no me parece una opción real. A ver, si es verdad que a mi en caso de ir a Plaza de España, me daría un poco lo mismo. Si es verdad que en moto tardas 10 minutos, y en metro tardaría 10-15...unos 15-20, ¿vale? Es algo válido, vale. Pero si quiero ir a cualquier otro lado, no. O sea, no es una opción. Entonces, si yo en transporte público tuviera una opción real, pues claro. Sería lo lógico, pero no uso el transporte público, solo lo uso para beber. Bueno, para beber no...para cuando voy a beber...

I: Sí, o sea, cuando no vas a poder conducir

E5: sí

I: Vale, vale...

E5: O sea, ni si quiera para moverte a zonas de Madrid en las que no puedas aparcar...bueno, claro, con la moto teneis más facilidad para aparcar

I: Sí, pero también es verdad que aún teniendo dificultad, con el coche también sigo yendo, ¿vale? Dependiendo un poco si es muy complicado...o sea, si voy al centro no voy a ir en coche, pero si que sigo yendo en coche a...pues tengo un amigo que vive en...en...¿cómo se llama, coño? En Cuatro Caminos. ¿Por qué? Pues porque me parece que Cuatro Caminos es una zona muy lejana.

I: Ya, claro, que al final es cierto que tenemos una vidas muy aceleradas como para estar en el transporte público tanto tiempo.

E5: No creo que sean tan aceleradas, pero sí que falta una opción real, una opción real. Creo que el metro...no se, porque la verdad es que no tengo ni idea de si está bien o mal, pero a mí no me vale. Porque...porque, primero, porque es muy poco accesible, tarda mucho tiempo el metro; pero, además, luego no veo, en plan, el...o sea, yo lo hubiera montado de otra manera, que, me refiero, que me permita como moverme rápido a ciertos puntos y luego distribuirme por ahí. Pero, bueno...por eso no lo uso tanto. O sea, me parece lógica la Renfe, pero si viviera en Coslada (¿)

I: Y para moverte también por el Distrito, ¿sueles moverte por aquí? ¿cómo lo haces...?

E5: Por el distrito igual, me muevo en moto.

I: Igual, ajá...

E5: Todo lo que no sea moverme como algo...o con los perros, si los saco por ahí o les doy una vuelta por la Casa de Campo, todo es en moto.

(...) [hablamos de los perros durante un rato]

I: Pues, es que hemos ido super rápido, pero tampoco se me ocurren muchas más cosas que preguntarte...¡Bueno! Igual, si pudieras imaginar un barrio, pues lo que decíamos antes, ¿no? Todas las cosas que se podrían exigir para que fuese mi barrio el barrio ideal en el que estar a gusto, en movilidad, pero también puedes decir alguna otra cosa eh. Igual me dices, mira, me importa más la vivienda, pero...¿qué es lo que te gustaría cambiar?

E5: A mi lo que más me importa de este barrio y lo que más cambiaría de este barrio, sobre todo, es, en plan, los servicios que hay a nivel...no...¿cómo se llama? No centros de salud y eso, porque entiendo que igual el barrio es pequeño para tener un centro de salud propio o lo que sea, pero sí, eso, servicios como un supermercado y comercios. Y, en cuanto a movilidad, a ver, sí que es verdad que ahora mismo, tal y como me muevo yo tiene muy buena movilidad, ¿vale? ¿Que es lógica esta movilidad que tengo yo, por suerte? No, no es lógica (...). Mi sueño, como ideal, es que estén un poco limitados los movimientos a nivel coche, o sea que haya como dos o tres vías que permitan mover todo el tráfico por ahí como son Villasandino y la de arriba; y, luego, pues un poco...a mi me gustaría que pintaran las plazas de parking, que eso no se si es algo de movilidad.

I: O sea, ¿que haya una regulación para residentes?

E5: No, no, no, no. Que pinten las plazas de parking

I: ¿Cómo que pinten? ¡Ah! ¿Que exista la línea de aparcamiento?

E5: Más que aquí, allí, que como son en diagonal, la gente aparca un poco como le sale de los cojones. Pero un poco, más o menos, eso.

I: Y, por ejemplo, a nivel de plazas y demás, ¿crees que faltan zonas verdes? O sea, obviando que teneis la Casa de Campo.

E5: Claro, sí, obviando que tenemos la Casa de Campo que es un alivio, que creo que ya no es parte del barrio...

I: sí, bueno, claro, justo el distrito termina ahí.

E5: Sí que falta un poco...más que zonas verdes, mantenimiento de las que ya hay. Porque sí que hay, pero están un poco descontroladas...

I: O sea, lo que comentabas antes sobre la Colonia Lourdes, ¿no?

E5: Sí, pero también por aquí. Como descontrol a nivel de descuido, como árboles un poco caídos, o alcornoques caídos...¿vale? Que...afea el barrio, pienso que no es algo como muy preocupante, pero afea el barrio mucho. Y, luego, también, que no hay una puta papelera con bolsas para recoger esto de los perros...[risas]

I: Claro, y además eso te toca muy directamente, ¿no?

E5: Sí, ¡me toca muy directamente la verdad! De hecho, yo de pequeño tenía un perro y creo que no comprábamos nunca bolsas de estas...

(...)

I: Pues...no se si se te ocurre a ti algo más, que digas "mira, esto no lo hemos sacado"

E5: Sí, en plan, normalmente (...), no se si esto es algo que se refiere directamente al Ayuntamiento, pero tanto la Asociación de vecinos como, por ejemplo, el huerto que hay en Batán, que sí que he ido más veces; pero más la Asociación de vecinos, porque el huerto sé que lo tiene un poco más gestionado, pero la Asociación de vecinos no tiene un sitio donde reunirse y, pues, es bueno porque crea comunidad y hace un poco que te ayudes entre vecinos, gente que vive en el barrio...Ahora, porque tengo perros y hablo un poco más con gente, pero si no, todo el día metido en casa al final no hablas con tanta gente. Me parece que es algo importante, que se den opciones...entiendo que no sea algo obligatorio, pero sí que se den opciones.

(...) [hablamos de la organización vecinal de las fiestas del barrio este año]

Entrevista 6 (vecina)	
Género	Mujer
Edad	< 35 años (23 años)
Fecha	29/06/2022
Duración	32:31
Tipo	Recorrido en exterior

Investigadora (I): Vale, pues, para contextualizar un poco, ¿tu vives aquí desde siempre?

Entrevistada 6 (E6): Sí, bueno, a ver...yo antes vivía un poco más cerca de lo que es Casa de Campo, justo al lado del colegio Lourdes. Vivía literalmente al lado de la carretera, de esos edificios que tú abres la ventana y te comes toda la carretera. Y hace como...un...no sé...2 o 3 años o algo así nos mudamos ahí y se nota, o sea, contrasta bastante, vaya, de estar al lado de la carretera a estar aquí.

I: ¿Y os mudasteis por la carretera?

E6: Sí. O sea, bueno, sí. A ver, era un piso muy pequeño, era un piso...yo qué sé, era un quinto sin ascensor y estaba al lado de la carretera. O sea, sí, se nota, se nota mucho. Era una de las partes como más...que mis padres cuando querían buscar un piso sí que era como un punto importante: algo que no haya carreteras cerca, por favor. O no una carretera como esta...Es brutal, es brutal.

I: Claro, queremos quedarnos en el barrio pero no en esa primera línea de carretera, ¿no?

E6: Sí, claro. Una casa un poco más cómoda.

I: Claro...

E6: Sí, sí, se nota. Y yo, por ejemplo, que soy asmática, lo he notado muchísimo, muchísimo. Yo antes tenía muchísimo más asma cuando vivía al lado de la carretera que aquí viviendo que estoy un poco más alejada. Que es una cosa que de repente me di cuenta y dije "¡jostras! Esto es por esto, claramente". No sé, un poco fuerte...

I: Claro, y que lo ves tan directo que...

E6: Sí, total.

I: No si yo hablando con la gente y con la asociación, que deben tener un estudio ya no solamente sobre la contaminación, sino también del ruido y los problemas de sordera, estrés...porque al final tienes tanto ruido que no duermes, ¿no?

E6: Sí, a mi me pasaba de pequeña, lo típico que...Madrid en verano, ¡horrible! Encima un quinto, que te da toodo el sol, pero tú abres la ventana, y te comes todo el ruido. Bueno, el ruido y todos los humos de los coches. Horrible, pero horrible, horrible. Muy muy incómodo. Yo lo recuerdo super incómodo ahí.

I: Joe, o sea que eres un caso como de manual del problema de la A5.

E6: sí, total [risas]. Total, total. Mi cara ahí en primera plana. Justo.

I: Y, más allá de esos problema de vivienda y por vivir tan cerca de la A5, ¿qué es lo que destacarías de la carretera que te puede influenciar en tu día a día?

E6: Ahora mismo, tener que cruzar los túneles subterráneos, porque...ahora ya no porque...bueno, me muevo ya mucho por Lucero, pero hasta el año pasado que estaba yendo a la universidad, tenía que cruzar uno de los túneles para llegar al metro de Lucero y, claro, o sea, eso...a ciertas horas no es muy agradable cruzar por ahí porque está muy oscuro y justo el túnel que yo paso no es un túnel que tu puedas ver como el otro lado, justo hace así [curva]. Entonces, si hay alguien aquí, tú no lo ves, entonces, crea bastante inseguridad, al menos para mí. A parte, siempre escuchas pues que han robado, "el otro día robaron a no se quién" y yo "ah, qué suerte". Que al final me he acostumbrado porque es algo que durante 4 años de manera diaria he estado cruzando por ahí, pero...me sigue creando un poco de, de cosita, vaya. Entonces, eso es lo que yo diría que más me afecta a día de hoy.

I: Y, ¿no se si estabas en el barrio o te acuerdas del momento en el que hicieron, que pusieron los semáforos con los pasos de peatones por arriba? Que fue como...

E6: ¿Dónde?

I: En la A5. No se cuántos pusieron exactamente, creo que fueron como 4...

E6: O sea, sí, pero...puff...lo tengo como muy lejano, porque no...

I: También es verdad que fue durante muy poquito tiempo...

E6: No, o sea...no cuajó. O sea, a mi no me parecía que fuera una solución, no sé, muy decente, la verdad. Yo es que soy pro soterrar. Entonces, no sé, a mi cualquier cosa que no sea eso no me va a parecer suficiente.

I: O sea, ¿porque no crees que se pudiera hacer algo por arriba (quitar carriles o poner semáforos) que pudiera beneficiar?

E6: A ver es que...quitar carriles yo creo que lo que va a hacer es que haya los mismos coches pero más apretados, entonces, va a ser el mismo ruido y la misma contaminación

porque es una vía en la que pasan muchísimos coches. Entonces, yo no creo que fuera a solucionar mucho, yo creo que...no sé, es que tampoco tengo ni idea de movilidad, de cómo organizar los carriles...

I: Bueno, pero desde tu criterio personal...

E6: Pero, yo creo que igual un tunelcillo. Lo mismo, pero un túnel, y que tu puedas pasar por encima, porque, o sea, así te quitas el problema del ruido y el problema de la contaminación, también lo de la incomodidad al pasar esos túneles por la noche...bueno, ¡por la noche y por el día! Porque dan mal rollo a cualquier hora. Entonces, para mí esa sería la solución ideal, pero, no sé, veremos.

I: Y el hecho de que esté la A5, que me comentabas, "bueno, sigo cruzando a la zona de Lucero", pero, ¿si no es a través de esos túneles, sueles moverte por el resto del distrito, pues en metro o en autobús?

E6: ¿Te refieres a la hora de cruzar a Lucero? ¿o en general?

I: Sí, o en general, o ir a Aluche o Campamento...

E6: En general, yo me muevo mucho en metro, o sea...bueno, es que yo doy clases particulares a niños durante el curso y normalmente son por aquí por el barrio, entonces, me muevo mucho en bus, mucho, mucho. Además, como que he cogido la costumbre ahora en los últimos años de, eso, que me resulta mucho más cómodo y he cogido la costumbre de moverme en bus. Incluso si me tengo que mover por Lucero, a menos que tenga que coger el metro que me pilla como a 7 minutos andando y no tardo nada, sí que me cojo igual un bus para acercarme y tal, incluso para Puerta del Angel, que es como zona más cercana. Igual si me tengo que ir a Aluche, pues, sí que me cojo el metro, o sea, tiro mucho, mucho de transporte público. A parte porque no conduzco [risas], pero...aunque condujera, yo creo que seguiría tirando del transporte público.

I: ¿Y te parece que funciona bien? ¿o te parece que hay zonas que no están bien conectadas con Batán?

E6: Justo Batán me parece una zona que está muy bien conectada, porque tiene un montón de buses, o sea, tienes, ya no sólo...vale, está el metro de Batán y tienes un montón de buses, pero en la carretera mismamente pasan también como 5 distintos, incluso, tienes de los verdes que te conectan con un montón de zonas más. Claro, es que, de nuevo, yo me muevo mucho por Lucero y ya cuando te metes por Lucero la cosa cambia un poco. Pero lo que es en Batán a mi me parece que está bastante bien conectado, igual, bueno...más frecuencia o lo que sea, pero, bueno, no se puede todo.

I: Bueno, a ver, si esto es ir pidiendo, ¡por imaginar! Y...o sea, por ejemplo, lo que comentabas sobre los autobuses que conectan el barrio con las otras zonas del distrito, ¿los sueles coger en la A5, en las paradas que están ahí?

E6: Normalmente sí que los cojo más en...en lo que es en Batán, porque ahí pasa el 65, que ese te acerca a un montón de sitios, ¡incluso te acerca al centro! O sea que...o sea, alguna vez, típico que te acercas al rastro...yo al rastro puedo tardar 20 minutos en el bus.

I: Claro...

E6: Entonces, ¡no es nada! Y...mmm...si no, igual cojo ahí el 65, me acerca a Casa de Campo, y en Casa de Campo me puedo coger el 25 o el 31, o algún otro. O sea, que al final conecto mucho con los dos, ¿no? Juego mucho con Casa de Campo y Batán, que sabemos que tienen así más buses y más conexión. Pero, sí, bueno, en la carretera también los cojo, pero más si tengo que bajar más a la zona de Puerta del Ángel, Príncipe Pío o algo así.

I: Vale. Y, por ejemplo, que comentabas que intentas evitar o no te gusta pasar por los túneles, ¿hay algún espacio dentro de Batán que digas "¡jo, pues tampoco me gusta esta calle o esta plaza o este aparcamiento"? No sé, ¿algún sitio que identifiques como desagradable?

E6: A ver...que piense...A ver...que piense...

I: Que igual no hay eh [risas]

E6: Sí, a ver, es que en cuanto anochece a mí ya me crea un poco de cosa. Por ejemplo, ahora, es como una cosa muy específica, pero justo en la calle que hemos subido, donde estábamos, hacia Batán [calle Villamanin], que es una calle como muy estrechita y...han puesto ahí un kebab. Entonces, muchas veces, cuando yo he vuelto, que igual no tiene que ser tarde, pero igual..10 de la noche. Siempre hay muchos hombres ahí parados, y es como una cosa muy específica que es como... "Ay madre, tengo que pasar por delante de este grupo de señores. ¡Venga! Vamos a hacerlo rápido", pero es algo como muy...no...es una zona muy especif...¿Qué vas a hacer? ¿cerrar el kebab? No. Pero es más la cosa así general de "uy, viene la noche", no sé. Mm...o sea, no me metería en calles así muy estrechas. Por ejemplo, por aquí por esta zona [Colonia Lourdes], igual no me metería a callejear tarde. Pero porque, hombre, ya conoces un poco todo...

I: O sea, por la zona de la Colonia Lourdes, ¿no?

E6: Sí...la zona de...quiero decir, no por nada, no es que yo diga "Vale, he escuchado que no se qué", pero no deja de ser un poco más estrecho, un poco más oscuro. Entonces, bueno...

I: No, y que aquí hay muchas zonas de aparcamiento, ¿no? Que no tiene mucha luz, que hay veces que hay mucho coche y no ves bien.

E6: Bueno, y hay veces que ha pasado que en la calle que...que hemos ido al metro, que, de manera aleatoria, las farolas no funcionan. Ah, bueno, pues nada...y te bajas toda la calle a oscuras, diciendo "bueno, ahora mismo como me encuentre con alguien me le trago, porque no le veo". Entonces, entre que la calle es así estrecha, que igual no tienes luz, dices "bueno, pues nada...". No sé, es un poco así lo que más se me ocurre.

I: Y, por ponernos como en el otro lado, ¿qué espacios destacarías de tu barrio como "esto me gusta mucho"? En la contra un poco, ¿cuáles son los espacios agradables que tú valoras?

E6: O sea, toda la zona de la Casa de Campo, tenerla tan cerquita...yo lo valoro un montón. Todos los arbolitos, a pesar de las alergias...[risas]. Lo valoro, lo valoro. Sí, pues incluso, eso, la parte de atrás de Batán que están como...lo que sería bajando al parque de atracciones, que sigue siendo la Casa de Campo y hay unas mesitas y tal. Sí, o sea, incluso, como espacios que tienen sus arbolillos, hay un bar que está como en la calle que hemos quedado, como bajando hacia la carretera, hay un bar [El Trasgu] ahí que tiene la terraza como en un montón de arbolitos y es como muy agradable porque dices "a, qué bien, qué descanso, qué silencio, qué a gustito, qué fresquito todo". O sea, yo lo que es arbolito, lo valoro mucho, claramente [risas].

I: ¿Y crees que faltan zonas verdes en el barrio?

E6: Eh...no sé si faltan, pero me da la sensación de que están como muy atravesadas, pues, por carreteras o por...como que me da un poco de rabia que estén de repente ahí pah cortado. No sé...

I: Ya, como que fueran un poco más continuas, ¿no?

E6: Sí, como un poco más continuado, un poco más amplio, incluso...Sí. Porque a parte, lo que hay verde es (...) no está cuidado a veces. Justo esta zona que acabamos de pasar...esto [suelo], me ha sorprendido muchísimo verlo recortado. O sea, esta parte...normalmente está hecha un cristo. O sea, justo esta calle, antes de entrar...este es el polideportivo del Lourdes, eh...yo para mi lo normal es que esté todo desmoronado y que la mitad de la acera esté cubierta por las hierbas esas. Y es como, vale, verde pero controlado y bien hecho. Hombre, no sé. O esto, pues bueno, pues así...que está un poco descuidado. Que entiendo que no lo tienes que tener pulcro, peeroo...sí, me da la sensación de que es un poco "esto es la Casa de Campo, vamos a dejarlo que crezca" y sí, pero no, porque si has hecho aquí aceras, pues, hombre, haz que la acera sea accesible, yo creo...

I: Claro, que los bosques hay que cuidarlos, ¿no?

E6: No, claro, claro, sí, sí...no sé.

I: Y, luego, ¿en bici te mueves por el barrio o por el distrito?

E6: No [risas]

I: Vale, vale

E6: Me gustaría, pero...no, la verdad que no. A parte porque...creo que no me resultaría del todo cómodo. Quiero decir, por ejemplo, esta, este carril bici, me parece que está un poco regularo. No sé si te has dado cuenta, pero, ahora está a la derecha. Al principio cuando hemos empezado la calle hacia Batán, estaba a la derecha. Hay un punto en el que colapsa la acera con el carril bici y dices "vale y aquí qué, cómo hacemos esto". Y a parte, yo creo que hay como...es relativamente nuevo. O sea, igual lo hicieron...eh...no sé, hace 7 u 8 años, quiero decir que no lleva aquí toda la vida y la gente está muy acostumbrada a que podía pasear por ahí también y eso se nota. ¡Que yo soy la primera que lo hago fatal! Que en cuanto veo una bici me aparto, ¿no?, pero...que la gente pasea mucho por el carril bici y eso tampoco genera como mucha seguridad para montar por ahí, porque igual te tragas a alguien. O, ¿ves?

Por ejemplo, aquí, hace un giro raro y, pues, supones que sigue por ahí...no sé.

I: Ya, como que tampoco la red que hay de carriles bici te da...

E6: No, no me produce mucha seguridad

I: ...que yo creo que es algo que pasa en general en Madrid eh. O sea que yo soy la primera que tengo la bici y la saco cada 3 meses.

E6: sí, o sea, no creo que sea algo de la zona, pero, por ejemplo, llegas a Batán y, eso, y se corta el carril bici, y dices "y ahora qué, ahora pa dónde tiro".

I: Claro

E6: Entonces, no sé...

(...) [hablamos sobre hacer un recorrido a la deriva, por dónde seguir...]

I: Y, luego, para moverte a Madrid...bueno, a Madrid...al resto de la ciudad...¿vas en transporte público?

E6: Sí, mucho metro. Mucho metro...¡Ah mira! También, igual echaría en falta...los nocturnos, que estén algo más conectados. O sea, ayer mismo, por ejemplo, que estaba como por...no sé cómo decirte...como por Puerta del Angel...No, como por el Manzanares, como...todavía no estábamos en Puerta del Ángel o en la zona de Pío. Entonces, estaba realmente muy cerca de mi casa, pero para llegar a mi casa tenía que ir andando hasta...cogerme un bus, cogerme la 6 y cogerme otro bus. Entonces fue como, ¡Dios! Es que tardo menos andando, o lo mismo. Y me ahorro un montón de paseos, ¿sabes? Y justo me di cuenta de decir, jo, si es que estoy aquí al lado y voy a tardar la vida para llegar. Entonces como...que igual sí que puede estar un poco más desconectado, ya por la noche, que es que estábamos al lado, si es que estábamos a nada. A la hora de volver, pues, te puede costar un poco más. Porque realmente por

esa zona sí que hay buses que me pueden acercar un poco más, está creo que el 138 por ahí...Pero como que sí que lo noté de decir, uy.

I: Ya...como que me puedo conectar, pero es incómodo.

E6: Pero es muy incómodo y te cuesta mucho estar...Bueno, claro, y tú cógete los nocturnos a esas horas, ¡igual llegas a las 3 de la mañana! ¿Sabes? Con lo que tardan...O sea, justo me acabo de dar cuenta de los nocturnos, sí. Igual puedes tener un poco más de problemática, pero bueno...Que eso, para moverme por el resto de Madrid, en general, en metro. Igual en excepciones...pues eso, si puedo llegar con el 65 o con el 55 sí que me gusta porque, a parte, es como que te sientas y te dejas llevar, pero sí, mucho en metro, mucho en metro.

I: Y luego, por ejemplo, para ir a los servicios públicos que tienes así cercanos, pues, quiero ir a un polideportivo o si quiero ir al centro de salud. O sea, ¿son recorridos que se te hacen fáciles o...?

E6: Mira, justo para el centro de salud, bueno...[risa]. Relativo. Es mucho callejeo. O sea, yo estoy acostumbrada porque, al final, llevo toda la vida yendo ahí, pero...soy consciente de que...hay mucha zona que...bueno, eso ya entra más dentro de Lucero...bueno, yo te lo cuento igual.

I: Sí, sí, sí, si al final son los servicios del barrio.

E6: Son zonas muy, o sea, calles muy estrechas. Estoy pensando en una calle muy específica...bueno, para empezar, tengo que cruzar el túnel, que ya es como "uy, vaya, el túnel", tengo que estar callejeando bastante, y luego es como una calle, pues, igual la calle, no te exagero, es como esto: cabe una persona. O sea, no...y no sé, una zona en la que tienes que estar paseando cerca de, del, de, de un montón de coches, como de aparcamientos, tal. Y dices: "bueno, pues nada". Otra zona que tienes que pasar como un montón de escaleras...Inciso, ese era mi piso, para que te hagas una idea.

I: Vale, vale...o sea, sí, sí, sí, al lado.

E6: ¡Te comes todo! Ya está...[risas]. Que luego encima, me muevo mucho en este bar [The Batan & Co – Plaza de los círculos]. Y es tres cuartos de lo mismo, pero bueno...ya está. Es barato, qué le vamos a hacer.

I: Claro, y que igual no es lo mismo venir a tomarte algo un día...que estar que abres la ventana y lo oyes, ¿no?

E6: Exacto. Pero, bueno, eso. Para que vieras que efectivamente estaba ahí. En primera fila de playa, vaya...[risas]. Pero...que sí, para llegar al centro de salud es mucho callejeo y zona que no...por ejemplo, una persona que tenga movilidad reducida y dices "madre mía, tú aquí con una silla de ruedas no pasas".

I: Claro

E6: Las escaleras que hay, que tengo que subir, que dices...Que, vale, que igual puedes dar un rodeo y subir, ¿no? Pero, madre...¡el rodeo que tienes que dar! Sí, igual...Y, de hecho, hay un centro de salud que está más cerca, que yo simplemente tendría que cruzar un túnel y ya...

I: ¿El de Cebreros?

E6: No...es que no sé cómo decirte. Mm...o sea, este que te estoy hablando es el Centro de Salud de Lucero.

I: ¿El que está al lado del Mercadona?

E6: Sí, ese es al que yo voy y que tengo que callejear un poco para llegar. Subir unas escaleras y tal...Pero antes, hay otro. Luego si no en maps si quieres te lo enseño. Que yo cuando era pequeña iba a ese, que realmente yo desde donde vivo, tendría que cruzar el túnel y lo tengo ahí en frente. Pero, por alguna razón, nadie o casi nadie va ahí...no sé, como que nos redirigieron a todos a otro tal...no sé por qué, la verdad, no tengo ni idea. Entonces, no sé, bueno...O sea, sí que es una de las cosas que aparte no puedo llegar en bus fácilmente, o sea podría...vale, ando un rato, y luego llega un punto en el que me puedo coger el bus, pero es mucho rodeo, y luego tú espérate al bus...o sea al final tardas mucho más y, a mí, como no me cuesta ir andado, pues voy andando, pero entiendo que a una persona que le cueste, pues regular.

I: Sí, sí...Justo lo del Centro de Salud de Lucero, gente más mayor o con problemas de movilidad también me lo han comentado, que ya no es solamente la distancia o el túnel, sino las escaleras...

E6: Sí, sí, sí, sí. Además es como una zona específica que tienes ahí pues un montón de escaleras y ¡madre mía! Pues nada, pues haremos el esfuerzo, supongo...No sé.

I: Vale, y, luego, ¿los centro deportivos los utilizas? Así, municipales...

E6: La verdad que no, pero también porque me da un poquito de pereza. [risas] O sea, está justo cruzando también el de...el de...

I: ¿El que está al lado del otro Mercadona?

E6: Sí, el que está más cerca de Lucero

I: Vale. Es que yo ese polideportivo no tengo claro si tiene...no me queda muy claro si tiene instalaciones para, para hacer deporte o...

E6: Yo tampoco. Creo que...creo que sí que debe tener...tiene canchas de baloncesto para hacer partidos y tal, o sea, como de que te puedes reservar la cancha, ¿sabes? Pero poco más, es como muy pequeño y tampoco es que sea una cosa como muy maravillosa...no sé.

I: Ya, y, por ejemplo, las salas de lectura, ¿las utilizas?

E6: Uy las salas de lectura, eso también es otra... ¡es otra guerra! [risas], muy personal, además. Yo soy muy de ir a la biblioteca. Yo estudiaba antes en la biblioteca y siempre me he tenido que ir a... un poquito lejos, porque las que hay aquí... Por ejemplo, El Greco, que es el centro cultural que está ahí, tiene una sala de lectura, pero ahí te asas. O sea, no sobrevives, es imposible. Es horrible. O sea, las pocas veces que he estado, siempre, maravillosamente, tenían el aire acondicionado estropeado... Te mueres, o sea, aguantas media hora. Yo que sé, incluso en invierno, hace calor. No sé, es muy incómodo. Al final acabo en la cafetería. Eh... sí que me puedo mover más en salas de lectura, pues, igual en Puerta del Ángel, que... o en el Alto de Extremadura, tengo ahí una fichada que está muy bien. Hay una en Lucero, pero es muy chiquitita... Entonces... y biblioteca por aquí, pues, como no te vayas a Campamento, no tienes nada. Yo lo que viene siendo todo bachillerato y la... y la universidad, me iba a Campamento, a Angel Gonzalez, porque es que por aquí... yo no he encontrado ningún sitio, igual he sido yo... que no lo he buscado demasiado, pero no he encontrado ningún sitio que diga "Ah, pues mira, aquí me sirve para estudiar". Siempre me he tenido que desplazar demasiado, entre comillas.

I: Ya... yo no sabía que en el Centro cultural tenían sala de lectura, pensaba que estaba solamente como... o sea, no había caído en la del Alto de Extremadura, pero pensaba que solamente estaba la de, la de Lucero, que está nada más pasar la carretera, que además esa creo que también tiene horario nocturno.

E6: Mmm... ¿cuál? Ah vale, vale, ya se cual es. Sí, pero, uf... es que es pequeña, o a mi se me hace un poco pequeña... pero no he ido mucho por ahí, porque, eso... entre que tienes que callejear un poco para llegar, y se me hace un poco pequeña y alguna vez cuando he ido siempre estaba bastante llena, al final siempre terminaba en la Ángel, por eso, porque al final es una biblioteca y tienes la sala de estudio, tiene la parte de arriba que luego tiene como unas mesas y tal, bueno, pues una biblioteca, vaya. Entonces, bueno, pues al final siempre hay más hueco. Y... pues, bueno, que no me pilla mal del todo, pero bueno, no está al lado de casa tampoco. Entonces, yo qué sé... siempre ha sido una cosa que me ha dado mucha rabia, que no hubiera una biblioteca cerca o una sala de estudio en condiciones, o sea, es que es eso, lo que viene siendo Batán-Casa de Campo no tenemos una zona que digas "voy aquí a estudiar" siempre te tienes que estar desplazando, no sé.

I: Jo pues me viene super bien que lo comentes, porque es verdad que con el resto de gente que he hablado, que es más mayor, igual no van tanto, y las salas de lecturas para estudiantes y así son... son super clave. Perfecto...

E6: Sí, sí, sí... tengo una guerra ahí... Fatal, fatal... De hecho, yo recuerdo, no sé si fue hace un par de años... que en lo de los presupuestos estos participativos salía una propuesta porque por la zona como de Lago o... No, ¿por dónde era? No era Lago... Era

más por...como yendo...A ver cómo te digo. Desde el Alto, eh...como que ya puedes ir hacia Pío...

I: O sea, ¿por la Avenida de Portugal?

E6: Sí, bajando ya por ahí andando. Eh...más o menos, así grosso modo. Y por ahí hay bastantes locales y edificios que están vacíos, y había una propuesta de lo reformamos y hacemos una biblioteca para la zona, jope, que está bastante más cerca, que desde aquí yo puedo ir hasta allí andando. Pero supongo que no cuajó, o no ha salido la idea...Eh...no sé, a mí siempre me ha dado muchísima rabia...pero bueno, qué le vamos a hacer. No sé.

I: Vale...y, bueno, recogiendo todas estas cosas que hemos comentado, si pudieras cambiar actualmente Batán...

E6: Pues mira, cositas como esta [risas]

I: ¿Cuál sería el barrio que imaginas? O sea, de poder moverte tranquila, de estar...

E6: Pues...no sé, o sea, para mí uno de los puntos clave es esa inseguridad de decir calles un poco estrechas, un poco oscuras de más, o un poco así...serpenteantes. No sé, pues aceras un poco más anchas, como más espacio, más luz...que puedas ver un poco lo que está pasando, que veas quién viene, incluso por aquí, que es amplio...un poco lo que hemos pasado, esto, por la noche...deberías verlo. O sea, hace poco que estuve con unos amigos en el bar que estábamos antes, al lado de la carretera...que me acompañaron y me dijeron "joe, ¿y esto te lo haces sola?", y yo...sí, toca. Porque, de nuevo, no está conectado, está al lado pero no hay ningún nocturno que me acerque, entonces, pues lo mismo.

I: Claro, por aquí no pasa ningún nocturno porque pasan por la A5

E6: Pasan por ahí

I: Claro

E6: O sea, desde ahí, desde ese punto concreto, porque, además, he ido mucho, mucho a ese bar, era todo esto andando y dices "bueno, pues bueno, lo que toque". Entonces, pues un poco eso, de la inseguridad, del...no sé, un poco que esté pensada de otra forma la ciudad, pero, claro, eso ya es pedir un montón.

I: Bueno, esto va también de pedir, si por imaginar...

E6: Ya, bueno, si nos ponemos así lo tiramos todo [risas]. No sé, y el tema de los coches, el tema de los coches a mí me mosquea mucho también.

I: O sea, ¿del tráfico? ¿o de que haya como mucho coche aparcado?

E6: El coche aparcado, la verdad, que me da igual, quiero decir, no hacen ruido, están aparcados. Que haya tráfico y que, eso, que sea como...o sea, eh...pero esto ya es más

general, ya no es sólo Batán. La ciudad está pensada para los coches, no para los peatones, entonces, en general me da mucha rabia que haya más espacio para los coches que para la gente que ande. La ciudad debería estar hecha para dar un paseo o para socializar en la calle, no como medio de paso. Entonces, yo eso lo veo mucho en Batán por esas calles estrechas, calles en las que tú no te puedes parar a tomar algo o parar a hablar con tu vecino que te acabas de encontrar. Es como, pasa rápido y ya porque si no estás ya interceptando el paso a alguien. Eso yo sí que lo cambiaría y eso yo lo veo mucho por Batán. No sé...

I: O sea, más allá de la A5, ¿no? Que te da la sensación de que el tráfico está muy presente.

E6: sí, sí.

(...)

I: Pues, yo creo que ya no me dejas nada, no sé si tienes alguna cosilla que digas, ay, esto no lo hemos comentado...

E6: No, a ver...A ver, sí, cómo están las aceras: hechas mierda. O sea, es bastante fácil tropezarte, o sea, ya lo has visto, que de repente hay una raíz que sale por ahí, y dices "bueno, pues es parte de la acera" [risas]. Es común, es común encontrarte como trozos...¡Mira! Ahí, en la rotonda. Ves ahí la alcantarilla que dices "qué está pasando, si parece que se está saliendo toda...". Y que esa rotonda es nueva, bueno, nueva...de hace dos años, que no es que digas lleva aquí la vida y está esto aquí desmantelado...Cosas así que dices, son detalles, pero que son detalles que yo, para mí, deberían marcar un poquito la diferencia. Sobre todo porque es un barrio que es muy envejecido. Hay gente, gente muy mayor que lleva aquí toda la vida, y, joe, es muy fácil...que si yo me tropiezo, imagínate ellos...yo no sé cuántas veces he visto a gente que se pueda tropezar en la calle del Mercadona allí en Lucero, porque eso sí que es, que está ya...que deberían quitarlo todo. O sea, sí que lo noto bastante, que...podríais hacer un esfuerquito, volver a pegarlo...no sé, no sé.

Entrevista 7 (vecina)	
Género	Mujer
Edad	35-50 años (48 años)
Fecha	30/06/2022
Duración	42:27
Tipo	Recorrido en exterior

Entrevistada 7 (E7): Bueno, pues mira, yo conozco este barrio desde super chiquitita porque mis abuelos vivían en Batán, en lo que se conoce como Surbatán, ¿sabes Surbatán lo que es?

Investigadora (I): Surbatán es ya la otra parte, ¿no?

E7: Surbatán es ya la otra parte [estamos en el metro de Batán] y es una mancomunidad enorme de no se cuántísimas viviendas que son de ladrillo blanco y que están poniendo ahora ascensor en todas. Ahora mismo, bueno, ya lo ves, sobre todo en el barrio hay muchísima gente mayor con vidas bastante estables a nivel socioeconómico, sencillas pero estables y en general, y a pesar de todo lo que se ha dicho de Batán y del centro que había de menores...es cierto que por ahí sí, que toda esta parte es super tranquila, o sea que esa es mi experiencia. Yo no vivía por aquí, yo vivía por Aluche. Siempre he vivido por la zona de Aluche, hasta hace ya unos años que me fui a vivir al centro, luego al Ensanche de Vallecas, he estado viviendo por Argüelles, por Chamberí, por el norte de Madrid...Y nos compramos un piso hace unos años en el Ensanche de Vallecas, estuvimos viviendo allí unos años, luego nos fuimos al centro, y, al final, hemos decidido instalarnos aquí. Nos gusta este barrio y nos hemos comprado otro piso y estamos aquí.

I: O sea, al final, me da la sensación de que le pasa a mucha gente, que...aunque haya problemas de...básicamente la A5, que es el problema principal que sale con todo el mundo, luego la gente vuelve...Que al final, gusta este barrio.

E7: ¿Sabes lo que pasa? Es que tiene...bueno, la A5...Yo te doy mi opinión de las cosas, que, seguro que se repite mucho, pero es que estás tan bien comunicado, ¡que es que es una pasada!

I: Claro

E7: Es que estás a 8 minutos del centro, 7 minutos de Plaza de España, Alonso Martínez...La línea 10 es muy buena línea, tienes mucha frecuencia de trenes...suele estar muy bien, es segura... Y digo lo de segura, porque cuando he vivido en el Ensanche de Vallecas no he vivido la misma experiencia, por ejemplo, la línea 1, al final, que he tenido más de un incidente pasando por la zona de Puente de Vallecas... Y esas cosas se agradecen, que vengas a cualquier hora y, en general, estés bien. Y luego la línea 6, que es una línea que te conecta mucho con todo. Entonces, tienes de Batán la 10 y 6 de Lucero. Y luego tienes un auténtico vergel que es la Casa de Campo, que estando aquí al lado alucinas, porque si te gusta un poco te pierdes a pasear y nunca se te acaba.

I: Claro.

E7: Entonces, tienes Madrid pegado, pegado, eh...y muy buena comunicación. Y precios que todavía, depende de donde mires, pero puedes tener casas de buena calidad por dentro, aunque sea un poco ya viejina...y muy cerca de Madrid. Entonces, jolín...A mi me gusta. Y nunca pensé que íbamos a volver aquí, y podríamos habernos ido al piso del Ensanche, que es más grande y que se supone que es todo más nuevo... Da igual, a mí por lo menos me gusta más esto, tiene más vida de barrio, está consolidado. En los parques hay gente mayor, hay gente joven, hay niños...y están ¡están todos juntos!

I: ¿Y tú crees que te vas a quedar, al menos de momento, aquí?

E7: Sí, si acabo de comprarme el piso, entonces, aquí yo ya me quedo. Además, lo hemos reformado exactamente como queríamos...100%. Sí, sí. Mi idea es...vivir...tener un piso piloto en Madrid y una casa de campo. [risas] Queríamos en Madrid un piso útil, que nos gustase, rodeado de mucho verde, con mucha luz y que tuviera vida en la calle. Y...luego, pues...ya veremos, una casita de campo o algo así... Mi idea, sí, es estabilidad total. He elegido ya este barrio, tengo ya 48 años, y es como que ya te compras ese piso con ganas.

I: Claro, de asentarte un poco, ¿no?

E7: Sí, sí, lo piensas de otra forma...

I: Y, lo que comentabas de que está muy bien conectado...entiendo que entonces cuando te mueves igual hacia Madrid centro o hacia el resto del distrito de Latina, ¿te mueves en transporte público?

E7: Sí

I: ¿En coche privado no sueles moverte?

E7: En coche privado a veces sí, voy a trabajar en coche todos los días, pero cuando voy al centro utilizo el transporte público: en metro, autobús y taxi...que también

interesaba una zona que te cojas un taxi y no te cueste 25 euros. Entonces, cuando me da la gana, cojo un taxi...y no pasa nada. Pueden ser 13 o 24 euros, una cantidad muy razonable. Mis zonas de influencia son Argüelles, Chamberí, Plaza de España, Malasaña...a veces la zona de Cuzco, que también es la línea 10. Es que en realidad te abre muchas posibilidades. El otro día quedaba con una amiga, quedamos en un restaurante, y había como 5 restaurantes y miraba y decía, joe, es que no me viene mal ninguno, porque de aquí enlace esta zona con la otra...El tiempo medio de llegar a otros sitios de Madrid, yo aquí lo tengo entre 30, 35 minutos. Cuando vivía antes en el Ensanche estaba entre 1 hora y cuarto, una cosa así. Entonces, acortas. Entre estas paradas más de metro, pues, una almendra alrededor de ellas puede ser más o menos ese tiempo. Un tiempo muy razonable para vivir en una ciudad tan grande.

I: Claro, es asequible.

E7: Es asequible. No se te va...puedes llegar a casa y por la tarde te da tiempo a ir a un sitio y a volver, o sea...

I: Y, y, por ejemplo, para moverte por aquí, ¿te sueles mover a Aluche? Que antes has dicho que vivías ahí, o hacia Lucero, aunque sea para coger el metro, ¿no?

E7: Sí, a Lucero me muevo porque hay una parte de Lucero, que no sé si conoces, que es el Lucero más antiguo, casi pegado al Alto de Extremadura.

I: Sí, justo pegado a...

E7: pegado a la estación de metro. Entonces, esa es una zona que está llena de comercios super chiquititos, está un poco deteriorada, desde mi punto de vista...está un poco deteriorada. Y necesita...comercio de otro tipo, pero tampoco puedes transformar las zonas de la noche a la mañana, y también tiene su propia gracia. Pero sí, ahí voy porque hay mercados que funcionan de la leche, de esos mercados tradicionales de toda la vida, y la gente compra en el mercado, o sea, puedes comprar en el mercado. Tienen muy buenos productos, hablas con la gente...el mercado de Lucero está fenomenal. Luego, al lado, tienes el Mercadona si quieres, y luego un montón de pequeño comercio. Yo hacía que no me compraba ropa interior, por ejemplo, en pequeño comercio...¡y estoy empezando a comprarme! [risas]. Y, joe, que me las compraba en el Corte Inglés y dices...¿estoy tonta? Y me dio pena porque cerraron una en la calle...en Cebreros, pero al principio y...y tuvieron que liquidar y, joe, me dio rabia y empecé a comprar en la de enfrente, y ya todo eso me lo compro ahí. Entonces, sí, sí que voy para allá, a veces para dar una vueltecita y para comprar cosas, y otras veces porque...sobre todo para comercio, porque hay de todo.

I: Y para ir para allá, ¿te vas en transporte público o te vas andando?

E7: Andando, andando...ahora te voy a llevar para donde vivo y si quieres vamos para allá...No, no, me voy andando. He estado viviendo, cuando nos vinimos de Argüelles,

he estado viviendo en unas casas en Cebreros 82, es lo que te digo Surbatán, la Mancomunidad, que...son pisos que...jolín. Es que es el piso donde vivían mis abuelos, entonces, veo la gente que vivía y un poco cómo se va transformando ahora. Y son casas que no son demasiado caras, que si haces una reforma te queda super bien, y que tienen ventajas como, por ejemplo, una calefacción central que pagan super poquito, que es una...es que es una Mancomunidad gigante, ¡gigante! Entonces, tienes...están rodeadas de jardincitos...que luego en temas de accesibilidad es un caos. Pero yo creo que si te lo conoces y sabes un poco por dónde subir...Pero yo pienso en personas que vayan en sillas de ruedas y...sí que hay maneras, y se las saben, pero no está la cosa bien. Lo que pasa es que es parte de la gracia que tienen, esas escaleritas para abajo, escaleritas para arriba, esos jardines y esos árboles, ¡es super agradable! Porque hay mucho verde, y luego tienen el tema de la calefacción central. Hemos estado viviendo dos años mientras buscábamos un piso para compraros en Madrid, no sabíamos que nos íbamos a quedar aquí...

I: O sea, para ti, por ejemplo, el hecho de tener que pasar por los túneles, que alguna persona me ha dicho que le cuesta cruzarlos en determinados momentos, aunque los utilicen habitualmente

E7: Sí, 100%, pero eso es porque el corte en este barrio viene determinado por la A5. Yo vivo al otro lado de la A5, entonces yo no tengo que cruzar el túnel, pero sí esta parte y esta parte están separadas. Hay túneles que son mejores: este [cambio sentido – calle Carlina]. Concretamente este y otro que hay arriba en Casa de Campo.

I: Ah, o sea, ¿estos abiertos?

E7: Estos abiertos...pero no me gustan nada...

I: Fíjate, yo los veía y pensaba igual estos tienen el problema de oscuridad que tienen los otros y, además, el problema de ruido...y me daba la sensación de que igual eran más complicados de utilizar.

E7: No, no...yo creo que no. Yo pienso que la mayoría de la gente lo ve así. Es un rollo pasar por aquí, tiene muchísimo ruido, es feo como él solo...pero es abierto. Mucha gente utiliza este paso y, luego, el de más arriba. Luego están los pasos chiquititos, que a mí los pasos chiquititos me horrorizan. Es que no tendrían que existir, sencillamente, lo que pasa es que tienes que pasar al otro lado. La gente de la Colonia Lourdes tiene los pasos chiquititos, ¡es que son horribles! O sea, yo por ahí no paso ni...ni...bueno, sí que he pasado, pero no estoy nada cómoda. No me gusta, y...es lo que tenemos porque existe una autopista gigante pasando por arriba, pero porque ha sido parte de la vida. Esto era nada y se ha convertido en algo muy grande, y tiene un volumen de tráfico muy grande y ya está. Pues, eso, en algún momento habrá que hacer algo...y en algún momento sí que lo van a hacer, es cuestión de tiempo...¿Por aquí has venido?

I: Sí, esta parte sí que me la conozco un poco más [entramos en Lucero, calle Carmen Barrios-de Rueda], porque mi novio siempre ha vivido aquí.

E7: Lo malo de...para mí...Esta parte, de aquí para allá, es la parte aislada, la que se quedó con una parte de la Casa de Campo ahí y luego, un poco, ahí metido. Porque cuando tú vives en esta otra parte...eh...desde no sé cuánto que pusieron el metro de Lucero y aumentaron líneas como el 138, no sé, es como que aquí es todo más accesible. El problema lo tienen ellos, y también lo tenemos nosotros, que no estamos juntos.

I: Claro

E7: Y queremos estar juntos, porque es que todos ganaríamos, es así de sencillo.

I: sí, sí...

E7: Y bueno, pues eso... ¿qué más te cuento? [risas]

I: Pues, mira, volviendo al tema de la A5, o sea, si tú te imaginas cómo se tiene que remodelar, ¿cuál crees que es el proyecto? Si tú pudieras elegir, ¿qué querrías? ¿que lo soterran? ¿que se quite tráfico y seguir a la misma altura, pasando por encima...?

E7: Yo soy partidaria 100% del soterramiento, que se quite tráfico es imposible, porque no depende de...porque no podemos decir a la gente de Alcorcón, de Campamento, de Móstoles...no podemos decirles que dejen de cruzar la carretera. Tienen que ir a trabajar, tienen que ir a los hospitales, tienen que moverse... No pueden moverse solamente en Alcorcón. Eso para mí es un...es algo que no está...O sea, es algo que tiene una...que es idílico, pero no es sostenible, desde mi punto de vista. Hace unos años pusieron unos semáforos aquí y no funcionó. Es que, hay un punto de partida que es lo que hay. Hay mucho tráfico. Idílicamente, me encantaría poder teletrabajar más de lo que teletrabajo, tampoco tanto...porque te gusta, te gusta estar con gente. Idílicamente me gustaría que hubiera menos coches, que todos tuviéramos dinero para comprarnos un eléctrico. Idílicamente sí. Y a eso vamos. Vamos a que cada vez haya más vehículos eléctricos, pero eso no va a...o sea...mirando a futuro, la transformación de la ciudad no creo que pase por una revisión del tráfico lo suficientemente grande como para convertir una arteria con tanto paso en una arteria con poquito paso. Incluso aunque fracciones, aunque lleves el tráfico por un sitio...Entonces, los problemas los vas a crear en los puntos en los que estas creando las...las...las uniones. O sea...o no donde las uniones, pero un poquito más para allá. Entonces, yo creo que...y confío, en que hay personas expertas que han desarrollado proyectos, que pueden ser mejores, o peores, ¿no? No lo sé, pero que han sido muy oportunos. Yo viví en Puerta del Ángel en el momento del soterramiento de la M30 y fue un infierno aquello, pero ¡Dios en qué momento! Y cuando ahora cojo la M30 todos los días y me voy a trabajar, cualquier incidente en la carretera está super controlado. Me están avisando con tiempo de que

hay un coche parado un poquito más adelante, si a alguien le pasa algo está controlado por las cámaras y enseguida pueden ir a socorrerle. La zona...todo ha ganado enormemente, o sea, es que la M30 partía Madrid era, era, era igual de asqueroso que esto. Entonces, a pesar de lo que se tardó, a pesar del aumento de presupuesto, que hubo un aumento de presupuesto del inicialmente presentado...pues problemas que surgen en obras civiles que son tan, tan grandes. Creo que...y esto financieramente...creo que el aumento de un presupuesto tampoco es un...es un problema cuando se planifica financieramente bien, pero creo que el resultado ha sido muy bueno. Y, entonces, pienso que si X gobierno soterra esto, ¿por qué va a hacerlo mal? Y aquí hay personas que tienen miedo a que las viviendas se vean afectadas por el tema del túnel, y puedo entenderlo, pero la cosa es que...yo creo que el soterramiento de la A5 tiene que ir acompañada de una serie de medidas. Y creo que la Colonia Lourdes debería desaparecer y construirse algo más importante.

I: Ah, ¿sí?

E7: Es que no cuesta tanto reconstruir viviendas, y creo que la gente que se quedara sin vivienda deberían darle una vivienda nueva, con las mismas condiciones, pero en una colonia con unas condiciones urbanísticas mejores. Y creo que es algo que tiene que formar parte del proyecto, no solo la carretera, si no determinados anexos.

I: Sí, yo ahí estoy super de acuerdo, que luego cada uno tendrá su opinión sobre cuales son los beneficios de soterrarlo o las consecuencias que pueda haber, pero yo creo que lo esencial es eso, que ya que se va a intervenir, sea como sea, pero que sea general, ¿no? Yo al hablar con la gente también me voy dando cuenta que están los problemas de la A5, pero también los problemas de accesibilidad, del cuidado de la vegetación, del mantenimiento de parques...o sea que hay otros problemas que también son movilidad.

E7: Yo soy partidaria de que primero se entre en los asuntos prioritarios, y hablo de prioritarios y hablo del soterramiento. Creo que es lo primero que se tiene que hacer, pero creo que pensar en el soterramiento sin una intervención más a futuro y más coordinada, sería un error. También creo que no se puede hacer todo ni en 4 años ni en 8 años, que es progresivo. Pero yo creo que la Colonia Lourdes es una colonia que se tenía que, directamente, que en el momento adecuado, tirar. Además es que...mmm iría acorde con...con cosas que ya estás sucediendo, que la gente viene aquí a dejar los coches, a Casa de Campo, a Batán, están pensando en hacerse...¿cómo se dice esto?

I: ¿Parkings disuasorios?

E7: Exactamente. Entonces, lo idóneo es que cuando esto se plantee, se planteen alternativas anexas, y...al menos para mí eh, desde mi punto de vista...alternativas anexas y ejecutables...a lo largo de los años. Y que se de prioridad a lo primero que,

desde mi punto de vista, tiene que ser el soterramiento. Y es que, a partir de ahí, tal y como lo tienen planteado y, el último proyecto que hay, no el de Más Madrid, si no el que ha planteado el Ayuntamiento, es con un medio túnel. No sé exactamente cómo va a quedar, porque no es un túnel como el de la M30, si no que es...no sé exactamente cómo quedaría, pero se tiene que plantear con un...con un...hay que hacer urbanísticamente algo que mejore el paisajismo, hay que animar a los vecinos a que pongan en las terrazas plantas, hay que animar a despejar otra vez las terrazas, que son casas con muchas terrazas, hay que...hay muchísimos fondos europeos para renovación de viviendas y se van a tener que utilizar estos fondos. Y creo...creo no, se van a renovar muchísimas viviendas porque no es sostenible tanto consumo energético. Entonces, cada vez hay acabados mejores para poner encima del ladrillo, que quede no sé qué, o que quede transparente...Hay mucho dinero para rehabilitación y desde mi punto de vista se tiene que mejorar el paisajismo. En las propias fachadas hay que hacer iniciativas vecinales para que, una vez que eso se soterre, también quede más bonito en ese sentido y, luego, la seguridad de las viviendas.

I: Ya, totalmente. Que, además, una obra de este calibre, también puede cambiar mucho las condiciones de las viviendas y el valor de las viviendas, que eso se tiene que tener en cuenta también. Si lo que queremos asegurar es que la gente del barrio viva tranquila pero viva en el barrio, pues hay que atender también la vivienda, ¿no?

E7: Sí, sí. Yo creo que la única Colonia que estaría verdaderamente perjudicada...y tampoco sé eh, si se hace un túnel, tampoco tenemos que pensar que la estructura se va a estropear, a verse afectada, pero podría ser. Pero confío en que los estudios geotécnicos van a hacerlo de forma que no sea así, pero no por eso, si no por una renovación del barrio en general. Eso es una de las...eso yo pienso que necesita hacerse y, si la A5 se soterra, es que es...no tardas nada en llegar, si te bajas al carril bici, en bicicleta a Madrid Río no tardas nada. Tienes los centros...deportivos de la Casa de Campo. Verdaderamente se queda bastante bien. Faltan centros culturales en este barrio.

I: Ah, ¿sí?

E7: Centros culturales activos, porque están super inactivos. Te tienes que ir a Aluche para encontrar un centro cultural como Fernández de los Ríos

(...) *La viguesa = Galería/centro comercial El Greco

E7: Soterramiento, para mí es un sí, rotundamente. Muchas cosas que...hay muchas que se pueden hablar, pero hay otras que mejorarían la vida del barrio sin duda.

I: Y del soterramiento, por ejemplo, bueno, no sé si te lo has planteado, pero

¿cómo crees que se podría acceder al túnel desde los barrios de al lado? O sea, ¿crees que podría crear problemas de tráfico?

E7: Si se hace bien no. Tengo confianza en que hay personas expertas que lo van a hacer. Se hizo en la M30 y no se han generado problemas de tráfico, si en aquel momento me hubieras preguntado, yo te podría haber dicho "lo van a hacer mal, ya verás...dicen que sí y luego no", o a lo mejor te hubiera dicho que sí...Pero cuando hay una experiencia en positivo en relación a la obra que se ha realizado...jo, tampoco soy yo ingeniera civil para dar por hecho que se va a hacer mal. No hay un precedente...desde mi punto de vista, ha mejorado mucho, aunque se podría hacer mejor, o no, no lo sé...para mí ya se ha quedado pequeño, pero, con todo y con eso, si comparas lo de antes y lo de ahora, y tú has vivido allí y lo has visto...

I: ¿Te quedas con lo de ahora?

E7: Sí.

I: Y, hablando justo de eso, del antes y del ahora, que tú dices que conoces el barrio desde pequeña, respecto a la A5, ¿has notado cambios? Pues, de decir, recuerdo que cuando era pequeña era más sencillo pasar al otro lado, o había menos ruido...

E7: No

I: No, ¿no? ¿más o menos parecido?

E7: Eh...vamos para allá, te voy a enseñar donde vivía yo, donde he vivido yo toda la vida hasta que me fui, para que lo veas. Lo que pasa es que esto cambió mucho, esto era, estas casas son de...1990. Por lo menos del 90, o más, del 95, a lo mejor. Y se construyó todo el barrio nuevo. Esto era un descampado y había casitas que no eran chavolas, que eran casitas, de gente que se había instalado, con sus higueras...Esto era un camino de arena, y ahí empezaba una carretera que era de asfalto como la de los pueblos, ¿no? Una carreterilla así...Y todo esto eran esas casitas, ahí había un taller de desguace, un...¿cómo se llama? Y un aparcamiento de autocares, y, nada, todo esto eran ratas y montículos de arena. ¡No había nada más! [risa]. Y, luego, ya se construyó este parque, que es la Cuña Verde, y aquí hay una salida directa del cercanías de la línea C5, que te deja en Embajadores, te quiero decir, que ahora no creo que les cueste ni dos (¿) abrir esto, porque esta, es que está hecho, solo queda subirlo a superficie. Pero está hecho porque pasa directamente por ahí. Y la A5, no hay mucha diferencia, pasabas por debajo del túnel también, y, nada, era la forma de llegar a la Casa de Campo, para ir al Parque de Atracciones o al Zoológico, más o menos igual que ahora. Luego unos años un poco malos, los de la movida, que había atracos y esas cosas, pero más o menos igual. Mucho ruido, muchos coches. Hay calles que se han abierto, como la que vamos...vamos hasta allí ahora. Antes esa calle no existía y ahora genera mucho tráfico pero da mucha salida. Es una de las entradas directas a la A5. He visto hace tiempo, escuché que habían hecho, que habían solicitado 18 informes de distinto tipo, en relación a toda la zona. Yo es que sigo pensando, pienso en positivo. Creo que se están haciendo cosas que se tienen que hacer antes de un obrón de estas dimensiones.

No creo que esté parado, simplemente creo que se está estudiando. Y ha estado...han tenido puestos estos cacharritos para medir el tráfico, la intensidad del tráfico en todas las, en bastantes salidas...Porque esto cuando lo soterran, si lo soterran, puff va a ser un caos. Yo creo que el caos no nos lo quita nadie, aunque parece que tampoco va a ser durante demasiado tiempo, no lo sé, la verdad. Yo creo que, en mi opinión, no saben ni por donde empezar.

I: Claro, yo la sensación que tengo es que ahora mismo están en ese proceso de estudio y que es un proceso largo porque es una obra muy intensa.

E7: Yo creo que, lo haga quien lo haga, como no empiece al principio de una legislatura, se lo comen, porque va a estar todo el mundo cabreado. Tiene que ser horrible. Yo lo pienso y digo...y para trabajar, ¿cómo hago? ¿y cómo voy y tal? Es que va a ser un caos, es que es una carretera nacional. Ponte a cortar ahora la A6 o ponte a cortar ahora la A1...Esto...se nos ha ido de las manos.

I: Y que es muy particular, porque ninguna de las carreteras nacionales entra a Madrid de una forma tan directa. Es que, que llegue hasta Príncipe Pío, es entrar mucho en la ciudad, ¿no? Es muy particular.

E7: Pero sigo pensando que se...que se puede, yo pienso que es posible, yo creo que hay personas...mmm...yo creo que sí, que es posible. Si es que en el mundo hay obras de ingeniería civil que nos quedamos patidifusos, y...pienso que sí que se puede hacer, y me encantaría. Me haría muchísima ilusión porque...no habría ruido, la contaminación te la vas a comer igual, y creo que el trabajo con la contaminación va por otro lado, por otras medidas: por el tipo de vida que hacemos, cuánto nos movemos a nivel de tráfico y la zona que nos movemos...pero Madrid es que tiene la historia de que son grandes distancias, entonces, puedes ir en patinete a ciertas distancias, pero a otras no, ¿no? Trabajamos lejos de nuestras casas...por eso te digo, lo que me comentabas al principio no lo veo, porque no creo que se pueda reducir la densidad de tráfico. Y eso...

I: ¿Ni si quiera con transporte público, por ejemplo?

E7: No creo que la gente esté dispuesta a...dejar de tardar tanto en llegar a trabajar, o sea menos en llegar a trabajar. Por el ritmo de vida. Yo trabajo en Puente de Vallecas, en coche tardo 20 minutos. Siempre he trabajado en otros sitios y siempre he ido en transporte público. Es la primera vez que voy en coche a trabajar, pero es que en transporte público tardo 20 minutos y aparco en la puerta...perdón, en coche. En transporte público tardo 1 hora y 10. No, no estoy dispuesta. Podré comprarme un coche eléctrico si tengo dinero, pero no estoy dispuesta.

I: Pero, ¿y si pudieras hacer ese recorrido en transporte público en media hora? Ponte que te aumentara un poco

E7: Sí, pero no es posible porque no hay un autobús directo. Yo creo que hay una infraestructura de transporte público en Madrid, que es muy buena, super buena, yo la valoro un montón. Pero...es que hay mucha distancia entre los sitios...no sé. Mi pareja se va todos los días a trabajar a Las Tablas, y él va en transporte público siempre porque solo tenemos un coche. Y dice que no quiere ir en coche porque no puede leer [risas] y porque se come unos atascos...Yo es que no estoy dispuesta y yo creo que a la mayoría de la gente le pasa igual. Porque tienen niños y no les da tiempo a ir a recogerlos, insisto que soy muy muy partidaria y muy usuaria del transporte público, pero es que no siempre tienes que ir de aquí hasta aquí, y no siempre hay un autobús directo de aquí hasta aquí...y, además, a veces, de aquí hasta aquí tienes que pasar por aquí para recoger al niño, irte aquí a comprar no sé cual...

(...)

E7: Esta es la calle que te digo que antes no existía.

I: ¿Esta es Yébenes? ¿O no?

E7: Jo pues es que debería sabérmelo

I: Pero es la que da salida...

E7: Es que debería sabérmelo. Esta da a la A5...

I: ¿A la Casa de Campo?

E7: Eso es, pasa por uno de los túneles que hay y está para...tiene mucho tráfico pero está muy integrado, a la gente no le molesta que esté aquí. Atraviesas muy fácilmente. Tiene tres carriles por sentido, no es una vía rápida pero es cómoda y conecta todo Aluche con...esto es...esta zona de la Cuña Verde, yo no sé como se llama...Y vamos para abajo, estoy cansada ya...[risas]

I: No, si por intentar cerrarlo, yo creo que ya hemos tocado casi todos los temas que suelo tocar, o sea que...

E7: Luego hay temas en el barrio que yo creo que son necesarios que son la renovación de locales.

(...)

Entrevista 8 (vecina)	
Género	Mujer
Edad	> 65 años
Fecha	30/06/2022
Duración	27:02
Tipo	Recorrido en exterior

I: Y eso, pues, la idea es dar una vuelta por el barrio, si te cansas en algún momento podemos parar...

Entrevistada 8 (E8): No, no, yo lo único que no puedo es darme grandes palizas porque he tenido un problema con la cadera y bueno, pues, voy. Estoy yendo a nadar. De eso quería hablar también, mira. Hace años que se habló de que en el, en el Paseo de Extremadura, bueno, en el Alto de Extremadura, alrededor de donde estaban las instalaciones estas de una fábrica eléctrica, que había ahí, que, bueno, creo que ahora la han echado abajo...

I: Ah, ¿en el Alto de Extremadura?

E8: Mmm...más allá

I: ¿En Campamento?

E8: ¡Eso! Hacia Campamento. Pues ahí, sí...había unos terrenos que luego los han hecho huerto o no se qué...pero iban a hacer una piscina y, la verdad, dijimos "qué bien", porque aquí hace años íbamos al Lago con muchísima facilidad, era una piscina maravillosa, pero desde que la han hecho obra, se la han cargado. Y, encima, la de invierno, que era una piscina a la que yo acudía también en invierno, pues...en invierno, la verdad, que está...La han reducido muchísimo, por lo cual, el ir por libre pues es difícil, porque no hay espacio. Suele haber cursos de chicos que se están preparando, a lo mejor, te quedan dos calles para 10 o 12 personas o más...Con lo cual, bueno, yo estoy yendo a Gallur...

I: ¿Gallur está en Aluche?

E8: En Carabanchel, Carabanchel...

I: Ah en Carabanchel, vale.

E8: Entonces, pues voy allí, ¿qué hago para ir allí? Pues voy en coche, por eso digo, que es eso es algo que interesa sobre cómo nos movemos, ¿no?

I: Claro, claro que interesa, y, a parte, porque sí que me habían comentado complicaciones para ir al centro de salud o que falta una biblioteca en el barrio...

E8: Eso, eso...claro

I: ...y sobre centros deportivos yo he intentado indagar, pero la gente me decía que tampoco iba mucho y tal...o sea que me viene super bien que me lo digas.

E8: Pues yo voy por salud, y muchas personas si lo tuvieran más cercano...porque yo puedo desplazarme con el coche, que no me encanta, porque todo lo que puedo hacer con el transporte público lo prefiero, me sale mucho más barato, pero, bueno, voy allí porque si no tengo que cogerme dos autobuses y esperar, claro, porque no es llegar, bajarte de uno y coger el otro. Entonces, voy en coche a Gallur, y la piscina maravillosa, la verdad que en ese sentido, las piscinas públicas son extraordinarias, extraordinarias.

I: Sí, sí, están muy bien. Yo justo he vuelto a ir este año, que iba de pequeña pero...es que en el momento en el que te acostumbras...

E8: Oy, oy, oy...son estupendas, están muy bien atendidas, el personal es fantástico y, en fin, yo, la verdad, un 10. Y eso, por un lado, la piscina, ¿qué nos encontramos en este barrio? Cosas que claro, ya...esto no se puede solucionar...muchas cuestas. Aceras muy estrechas para pasear los mayores. Yo veo a muchas personas que van con...que llevan el cuidador, con la sillita de ruedas en unas aceras, sobre todo, que ahora vamos a pasar por allí, por la Calle Villasandino, que es la más llanita, pues por ahí va todo el mundo mayor. Con lo cual, hay dificultad por las aceras, que eso no va a tener arreglo...o se quitan plazas de aparcamiento, cosa que traería otra dificultad añadida, pero aquí en la calle Villamanín, me lo ha dicho mi hija, dice: "mamá, diles lo de algún banco, poner algún banco".

I: ¿Por qué faltan bancos?

E8: Sí, porque es una calle que está en cuesta, pero hay una zona, donde está el Bazar chino que, bueno, es un pequeño bazar muy chiquitito, pero ahí hay un pequeño recodo y ahí tienen el buzón de Correos también y ahí sí que se podría poner. Y ahí también más abajo, al pie del aparcamiento, del parking también se podría poner algún banco. Porque, claro, la gente mayor huye de subir la cuesta, pero si encuentras algún sitio donde sentarse, pues, bueno, ya...la cosa cambia y llegas a la Casa de Campo, porque si no llegar a la Casa de Campo, pues, por la otra zona, por el parking de Villamanin, hay muchas escaleras y tampoco van a subir. Entonces, eso por un lado, luego...¿qué revoltijo te estoy haciendo!

I: Tu dale, dale [risas]

E8: Luego, hay otra cosa, que yo suelo llamar cuando hay cosas que no me gustan y tienen solución, pues, yo tiro mucho del 010, que la verdad es que está bien. Mis felicitaciones porque funciona muy bien.

I: Ah mira

E8: Siempre, sí, sí. Llamo y digo, pues aquí no se ve al salir y convendría un espejito, y a los quince días está. Hace poco llamé por una señal de tráfico que estaba mal orientada, pues a los 15 días la cambiaron. Vamos, a mi me obedecen. Entonces, hay un problema, que para esto no les he llamado, pero tendría que haberlo hecho, que hay algún vecino que, que recoge allí en la zona de Villamanín, a la derecha...bueno, cuando lleguemos por allí te lo digo. Hay una panadería. Entonces, muy temprano, por lo visto, va un señor a recoger las barras de pan viejas y se lo dan y el hombre lo pica y lo pone en montones de palomas. Con lo cual ¿qué está pasando? Ratas, palomas...pues imagínate, ahí al pie de las alcantarillas.

I: Vale, vale. Bueno, por ir por partes, que si no como que abrimos muchos melones [risas]

E8: Sí, eso es...que si no voy abriendo...¡es de lo que me estaba dando cuenta! [risas]. Pues dime.

I: Claro, o sea, tú me comentabas algunos problemas que tenías en algunas zonas concretas del barrio al ir andando, te sueles mover, entiendo, andando dentro del barrio.

E8: Claro

I: ¿Y, por ejemplo, fuera del distrito? ¿sueles ir?

E8: Pues cojo el autobús, porque al pie de casa tengo el 65. Entonces yo, mientras que pueda, aquí en este barrio hay muy poquitas cosas y muy poquitas distracciones, pero, bueno, siempre he tirado mucho del centro, ¿sabes? Entonces, cojo el 65 y me voy para el centro. Por otro lado, que quiero ir al Paseo de Extremadura, que es donde hay más tiendas y eso, pues también cojo el 65, también pasa el 33, lo tengo justo debajo de la ventana, con lo cual me resulta cómodo. Uso más ahora el autobús que el metro. ¿Qué hay desplazamientos más largos? Me voy al metro.

I: Y, que se me ha olvidado preguntarte, ¿cuánto tiempo llevas aquí en el barrio?

E8: Pues, mira, llevo...te voy a decir: 31 años viviendo. Anteriormente, o sea, hace 50 años viví aquí como un par de años o tres.

I: Ahh, y luego viviste fuera y volviste.

E8: Exactamente

I: Hay mucha gente eh que vuelve

E8: Sí, bueno, en este caso lo que pasó es que el piso que ocupé al principio era de mis padres y luego me vine a cuidar de mi padre y ya me quedé...

I: Ya te quedaste, claro.

E8: Claro. Así fue. Y, la verdad, me gusta por la Casa de Campo, ahora la disfruto poco, pero reconozco que es una zona, dentro de toda la polución que nos llega por la autovía...fíjate cómo va...[desde donde paseamos vemos la carretera]. Pues, dentro de todo, yo como estoy cerca de la Casa de Campo, pues bueno.

I: ¿Compensa?

E8: Claro. Pero...¿ves? Toda esta calle [Villasandino] es la Gran Vía de los Mayores, pero tiene unas aceritas muy estrechas, y, luego, los coches metidos el morro, las farolas en el medio...

I: Que tienes que ir esquivándolo al final

E8: Claro. Y yo veo a los cuidadores con los carritos, los pobres, y ya, si te encuentras a alguien, pues, el otro se para, lógicamente. Y, luego, aquí tenemos el Centro Cultural, que aquí he estado viniendo muchos años a pilates, que también está muy bien. Pero, bueno, por circunstancias de salud lo dejé y ahora lo he cambiado por la piscina que me viene mejor. Y nada, pues eso, aquí como ves, el único banco que nos han dejado se queda aquí.

I: ¿Es el único banco que hay?

E8: El único.

I: Ahh

E8: Teníamos Caixa...que ahora este es Caixa porque han absorbido a Bankia, y lo teníamos allí en Villamanín, y teníamos el Banesto, el Santander, también allí en Villamanín. Y todos han desaparecido.

I: Y, en ese tiempo, ¿has notado también que haya menos comercios ahora que antes?

E8: Pues de comercios...no...yo creo que los que estaban...hombre, justo en mi bloque había ahí fruterías y eso que han desaparecido, pero también porque no han podido competir con, con el día y con otros que se han montado, que han sabido llevar mejor el negocio, que a veces...no es sólo dinero, sino simpatía, espacio también, que han tenido locales más grandes y han metido más mercancía...En ese sentido, eso. Pero, bueno, por lo demás...Bueno, comercios. Aquí [falta] un buen supermercado, eso es otro tema. Mira, tenemos Mercadona que está bajando por aquí, pero te tienes que meter por el túnel, ¡vamos al túnel!

I: Vale, sí.

E8: Entonces, ¿qué pasa? Pues que vienes con el carrito, que yo es lo que hago, o cojo el autobús y me paro en la parada de enfrente, y...y, luego, tienes que pasar el túnel. O sea, para ir bien, puedo, puedo pasar por aquí, en el autobús voy directamente, pero para volver tengo que pasar por el túnel y, la verdad, que se han dado casos de atracos ahí, ¿sabes? Y, bueno, eso es el barrio, es que está así. ¡Son todo túneles malolientes, asquerosos! Este es de los que está mejor, pero por la zona de allí de la Colonia de Lourdes...(..)[cruza una niña con una bici] ...pues allí hay gente durmiendo, aquí también cuando alguna vez digo "pues me voy dando un paseo", desde el Alto de Extremadura que voy ahí a las tiendas, me vuelvo con el carro lleno a veces, y digo, me voy andando...Pero, chica, hay dos posibilidades: el camino más corto es pasando por el túnel también, pero lo malo es que ahí hay un indigente, el pobre, que se ha establecido allí su casa.

I: En el del Alto de Extremadura, en el cruce, ¿no?

E8: Y, bueno, tiene, mira...Estará con la cabeza...Cacas, una aquí, al metro y pico otra...así hasta 6. Ya, claro, te da una cosa...Está allí con el colchón, no es que te vaya a hacer nada, porque los pobres ya no...pero, claro, te da como, ¡te impone! Y a parte, las cacas, pues ya...Otra cosa que te tendría que haber dicho...[llegamos al túnel] No bajamos, ¿no?

I: No, no hace falta, si yo ya me los he visto.

E8: Ya has hecho varias entrevistas eh [risas]. Bueno, pues eso, fíjate. Esto, claro, está aprobado pero aquí no responde nadie...no sé qué pasará...en fin, vamos a movernos porque si no, no lo vamos a tener.

I: ¿Y te acuerdas de cuando hicieron los semáforos en la A5?

E8: Ahh si, ¡menudo follón!

I: ¿Sí?

E8: Sí, sí...es que era de sentido común...no, porque en el momento en el que se corta el flujo, tú fíjate lo seguido que va...se corta el flujo en un punto de entrada, ya, el coche que se pone en primera hace más ruido y contamina más. Eso por un lado. Y, además, qué sentido tiene paralizar toda la corriente esta que viene y hacer el atasco en un sitio. De esta manera, mal que bien, está fluyendo, pero de la otra forma...se quedaban parados. Que no, no tiene...y de hecho, yo me acuerdo de haber ido algún día a Alcorcón y a la vuelta, con los semáforos estos tenías que ir...vamos, mirando, pero bien pendiente, porque se producían paradas fuertes, violentas, vamos...

I: Sí, de frenazos, ¿no?

E8: Claro, de frenazos. Y no, eso no ha sido solución, se ha visto en seguida, pero, vamos...yo cuando lo dijeron, dije "poco entiendo", pero, vamos, es de sentido común.

Poner en una autovía, con la cantidad de tráfico que tiene, ponerle semáforos. Hombre, yo entiendo que para los que tienen que salir de aquella zona eran los únicos que se podían ver beneficiados, porque, hombre, es verdad, si te paran...ya te es más fácil acceder a la autovía, pero, pero habrá otras soluciones.

I: Ya...

E8: Pues eso...y no sé qué más...pues esta es la gran avenida que tenemos y como ves, entre los coches que meten el morro...pues, eso, este barrio se ha quedado...cuando empezó, este barrio era...pues, fíjate esta zona qué bonita está, ajardinada. Esto está muy bien, es una zona muy maja, pero estamos aislados aquí, hay muy poquito de qué tirar.

I: O sea, tú por ejemplo, ¿notas que estáis aislados del resto del distrito?

E8: Sí, claro, claro que sí.

I: ¿Y en qué lo notas?

E8: Pues, lo que te digo, que hay muy poco comercio, si quieres ir pues está muy limitado, lo único, que tienes el autobús, claro, que nos comunica, pero faltan servicios. Aquí, por ejemplo, el centro cultural, pues una buena biblioteca tampoco tiene. Debe de haber una, una biblioteca, al otro lado, bajando, bajando por debajo, por donde está Correos, pues por detrás de Correos, hay una sala de lectura, que no es biblioteca...por esa zona. Que yo no he ido porque, si quiero leer, pues leo en casa. Pero que está muy bien que esté.

I: Claro, igual para gente joven y que está estudiando...

E8: Exactamente. Y que da vidilla, o sea, yo hablo desde lo que yo puedo disfrutar y aquí en el barrio está todo muy limitado y sobre todo que te sientes como...como separado de...dividido. Es que no hay, no hay otra. Es que son dos calles, esta y aquella, y nada más. De aquí hasta la gasolinera...Entonces, bueno, eso es lo que tenemos. Para mí, la solución impenable será la de la autovía. En el momento en el que eso se convierta en una zona de paseo, pues ya...pues será mucho más cómodo.

I: Y, en esa zona de paseo, ¿qué crees que se podría poner? O sea...más allá de igual hacer una zona más de parque, algún servicio que eches de menos, ¿crees que se podría poner ahí?

E8: Pues no sé, los urbanistas qué podrían apuntar ahí. Pero, vamos, yo veo la Avenida de Portugal y digo "mira que agradable está". Para andar por ella, se puede pasear, tienes donde sentarte. Y, bueno, pues yo qué sé qué cosas se podrían hacer...pues para los niños también, algún parquecito podría haber, porque hay que subir a la Casa de Campo ahora...

I: Ah donde el metro de Casa de Campo, ¿no?

E8: Sí, sí, ahí justo, sí a la derecha sí. Pero, vamos yo creo que ni lo visitan ahora los niños, como salen poco...Entre que los padres están todo el día trabajando y que se les saca poco...y, claro, las distracciones que tienen están en casa.

I: Vale...y, por ejemplo, lo que te pasa con el centro deportivo, con la piscina, ¿te pasa con algún servicio más? ¿para ir al centro de salud se te complica?

E8: Pues es que yo no tengo centro de salud, tengo privada, por la muface, por la mutualidad de funcionarios. Entonces, todos mis médicos, el de cabecera lo tengo en el Paseo de Extremadura. Y allí [CSM] no voy, pero en vida de mi padre pues sí que íbamos a ese centro de salud, y había que ir andando. Yo no sé ahora si ese centro está abierto, porque...

I: ¿Cuál? ¿El de Cebreros?

E8: El de Cebreros, sí.

I: Es que yo pensaba que estaba abierto, pero creo que lo han cerrado.

E8: Pues yo creo que sí, porque cuando paso por ahí con el coche que vengo del Mercadona, cuando paso por ahí, lo veo todo muy quieto, no veo mucha gente...Porque abrieron el otro, el de ahí arriba, el de Latina, creo que se llama...el de la Calle La Latina.

I: ¿El que está al lado del Mercadona?

E8: Ese, ese...Y mi hija va allí...Pues es un poco incordioso, porque también tienes que subir un montonazo de escaleras...que también...Yo digo "aquí tendrían que poner un ascensor. Bueno, aquí yo no sé, ya claro...que los años me van haciéndome fijarme en esas cosas, porque antes...subía y bajaba pero...

I: No, si ya no son solo los años, que tienes cualquier problema...te has hecho un esguince y tienes que ir al centro de salud.

E8: Pues sí, pues sí...Yo voy, tengo una gatita, y la llevamos al veterinario que está allí también, y voy con el coche, porque con lo que pesa el animal, ¿cómo llevas el trasportin? Pues porque tengo coche, si no...pues sí. Estamos, es lo que te digo...es una sensación de distanciamiento estando a...a...¡1 kilómetro, que no es más! Y, luego, aquí, pues eso, locales apenas hay, los de allí...sí que ha habido. Bueno, ahora han puesto una panadería y bollería y demás, pero en el mismo bloque había 4 bares, eso sí...Y, luego, había una peluquería que no ha vuelto a abrir, eso también. Eso es verdad, lo que hablábamos antes, sí que se ha visto. Han abierto una oficina de Mapfre subiendo a la derecha, que también a mí me viene muy bien porque tengo con ellos los seguros...pues también. Eso también. Y, luego, han abierto también...una

tienda...ahora que veo lo de Día, de Clarel, que creo que es un...que es de Día y es perfumería.

I: Ahh sí, la ví el otro día.

E8: ¿Tú vives por aquí?

I: No, no...pero estoy viniendo bastante por el proyecto. ¡Esta semana he venido todos los días!

E8: Ya. Pues eso, luego el chino este inmenso, que también vamos a él porque, claro, es que tiendas grandes...es que no hay locales. El Día lo han mejorado, pero es que no tienen más...es verdad que entras y tienen de todo, más o menos...

I: Porque, tú, por ejemplo, que llevas mucho tiempo, intermitente, pero bueno, que llevas mucho tiempo en el barrio, la galería de alimentación, el mercadito que había al lado del Centro Cultural...

E8: Ahh ¡ese se ha venido a menos! Yo la verdad es que solo iba ahí a la, a la pescadería, y ese mismo pescadero se ha venido aquí. Y se vino, pero yo creo que esa de allí no la cerró. Ahora no lo sé en qué estado está esta galería. Hay un zapatero, pero está por fuera...La verdad que a mi me pillaba un poco lejos y no...no iba más que alguna vez...Al principio de vivir aquí sí. Hace 30 años sí que iba, ahora que me acuerdo, sí que he comprado ahí, la carne, el pescado...Y, luego, por ejemplo, mira, tenemos la cafetería de Navor de toda la vida de Dios. Y dentistas hay unos pocos, yo no sé por qué, qué curioso...hay como 4 o así, hay para elegir.

I: Sí, pero como que echas en falta más vidilla en los locales, ¿no?

E8: Yo echo en falta, de verdad, lo suplicaría, lo de la piscina, porque es que a mi hija le pasa igual. Me dice, mamá, es que voy allí al Lago y, y, y, dice es que no te puedes mover, es que es una calle para mil personas. Y esa es la que nos pillaría fenomenal a parte de la ubicación que tiene, pero...es que la han destrozado...

(...)

I: Porque, ¿cuánto tardas al Centro de Gallur?

E8: ¿A Gallur? Pues como un cuarto de hora, no más.

I: Y andando, ¿cuánto podrías tardar?

E8: ¿Andando? Con las cuestas que hay...tres cuartos de hora a lo mejor. Hay muchísimas cuestas. Y teniendo además en cuenta que yo ya no voy al paso...que tu puedes medir la distancia y dices 30 minutos, pero...Y encima, a pleno sol, en invierno con frío...No, no. Para mí no es factible esa solución. Y en autobús...tengo el 55 que me dejaría en Carpetana, pero ahí tengo que coger otro, que no sé si es el 17, que no se si pasa por la calle...¿cuál es? Carpetana...no...bueno, la calle que sale del metro de

Carpetana, que es muy larga. Bueno, el caso es que me tendría que coger dos autobuses, y esperar, y que da una cantidad de vueltas el 55...que para llegar allí ya me supone...tengo que salir de casa con una...con 3 cuartos de hora...Pues todo eso te cuento

I: Vale, pues genial.

E8: Espera, voy a mirar, que me había hecho un pequeño apunte, a ver si me he dejado alguna cosilla...No, no, espérate, que es que no es que me haya dejado algo, ¡es que me he dejado el cuaderno! Nada, pues ya está

I: Nada, si se te ocurre algo, me puedes escribir eh. Me lo dices y yo lo apunto.

Entrevista 9 (vecina)	
Género	Mujer
Edad	50-65 años
Fecha	02/06/2022
Duración	29:18
Tipo	Videollamada (movilidad reducida)

[La transcripción comienza tras haber resumido la idea base del proyecto de investigación, sus objetivos, quién lo financia y cuál es su alcance]

I: ...pues ese es un poco el sentido de esta investigación, no sé si tienes alguna duda más.

Entrevistada 9 (E9): No

I: Vale, pues normalmente lo que suelo hacer es ir hablando un poco con la gente y que me vaya contando, pues, cómo viven el barrio, qué zonas les gustan más, qué zonas les gustan menos. Entonces, si quieres, hacemos eso, me vas contando...

E9: Pues, mira, yo llevo viviendo aquí 23 años y venía del Alto de Extremadura y nos compramos aquí una casa, en Batán. Entonces, yo lo que echo en falta muchísimo, muchísimo son tiendas.

I: Ajá

E9: ¡Porque es que no hay de nada en este barrio! Parece que está muerto, ¿sabes? Del tema de tiendas y demás. Y, luego, el tema de movilidad, por ejemplo, de autobuses, de...eso está super bien, vamos, tenemos autobuses y puedes moverte a...a otro sitio perfectamente. O sea, muy bien. Lo malo, que yo estoy en silla de ruedas.

I: Claro

E9: Y...estas aceras no...no están preparadas para...para mí.

I: Sí, se nota que hay partes que son muy estrechas, ¿no? Que tienen como las baldosas mal puestas y seguro que es incómodo.

E9: Sí, sí...O sea, está fatal. Muchas veces los pasos de cebra muchas veces no tienen el rebaje correspondiente. O sea, que es que...esto no funciona, ¿sabes? [risas]

I: Y tú, ¿desde que llegaste al barrio has estado con silla de ruedas?

E9: No, no, yo llevo 4 años con silla de ruedas.

I: claro, y has notado el cambio.

E9: Claro, he notado un cambio tremendo de que...de que no, que la...las aceras están de pena, de pena.

I: Y, por ejemplo, que comentabas que el transporte público está muy bien dentro del barrio. Tú, por ejemplo, ¿con la silla de ruedas accedes a los autobuses bien?

E9: Sí

I: ¿y a las paradas de metro?

E9: Sí, sí, sí.

I: O sea, tanto Batán como Casa de Campo, ¿son accesibles?

E9: Sí, sí. Tienen ascensores y perfectamente vamos.

I: Y, luego, para moverte dentro del barrio, pues lo que me comentas, las aceras son incómodas...para moverte de Batán hacia Lucero, hacia Aluche o hacia el Alto de Extremadura, ¿qué tal lo llevas?

E9: Pues mira, yo normalmente para el Alto de Extremadura me voy con la silla, entonces, eh...voy por la acera de, de, de la, del Paseo de Extremadura, pero voy por la acera del Surbatán, ¿sabes? Y esa acera está...pero mal, mal, mal, mal.

I: Vale, espera. Mira, ¿te parece que comparta pantalla y abro Google maps, y así alguna parte como muy concreta lo vamos mirando?

E9: Vale

I: Vale, pues le doy a compartir...porque ahora esto que me decías, no estaba muy segura...Vale, o sea, me dices, para ir al Alto de Extremadura, vas por...

E9: Por aquí, por...espérate a ver cómo te lo digo.

I: ¿Por esta acera de aquí dices?

E9: Sí

I: Vale, vale...claro, y a esta acera, ¿accedes por los túneles?

E9: Sí...o sea teniendo en cuenta que por esta acera, a la altura del colegio Buenaventura hay un...un paso, un túnel [detrás de El Greco] que resulta que tiene escalones...así que el túnel está muy bien, con su rampa, muy bonito, pero con un escalón antes de entrar a la rampa.

I: Ya.

E9: O sea, de pena.

I: Claro, o sea que os costaba poner la rampa en este escalón, ¿no?

E9: No, es que, pones una rampa y luego pones un escalón...Es que no tiene sentido.

I: No, no, es que no tiene sentido...Y luego, para ir a Aluche, excepto en ese túnel, ¿el resto?

E9: Bueno, en Aluche ya me iría en autobús, ¿sabes? Porque es más, es más largo.

I: Pero luego, ¿para ir a Lucero sí que sueles ir con los túneles?

E9: Sí, sí.

I: Claro, y luego, las salidas de los túneles, que igual hay veces que sales a una zona con mucha pendiente o sales y hay un camino de tierra, ¿sueles utilizar todos los túneles por igual o tienes algunos fichados como que digas "mira, por este"?

E9: Pues la verdad es que tengo fichados algunos porque ya se me que, por ejemplo, si cojo uno y lo paso, resulta que luego hay un escalón que no puedo pasar y, entonces, ese ya no lo puedo coger y tengo que coger el anterior...y así, ¿sabes?

I: Entiendo, ya entiendo...y, no sé si estuviste tú en el barrio en el momento en el que pusieron los semáforos, que fueron poquitos meses...

E9: sí, sí

I: ¿Los utilizaste?

E9: Sí.

I: ¿Y para cruzar la A5 te parecían una opción agradable o segura?

E9: Yo creo que sí porque, ¿sabes lo que pasa, al fin y al cabo? Que todos los túneles pues te pueden pegar un susto.

I: claro

E9: Entonces, si hubiera pasos de cebra en la A5, pues iría de maravilla.

I: Entonces, ¿te parecería una buena opción el hecho de quitar los túneles y ponerlo por arriba?

E9: Sí

I: Porque como hay mucha gente que me dice como que, como que no confía en la medida. Que me dice "bueno, si yo lo que quiero es que me quiten la carretera, a mi no me lo pongas por arriba, que yo lo que quiero es que esto desaparezca"

E9: Claro, ¿sabes lo que pasa? Que está pendiente el meterla...o sea como está la Avenida de Portugal. Entonces, esa sería también una opción buenísima, pero...¿cuándo va a llegar?!

I: Sí...es la espera constante en el barrio, ¿no?

E9: Sí. Todo el mundo quiere que la soterrén. Todo el mundo, todo el mundo...pero, pero no llega. Porque, quieras o no, mejoraría mucho el barrio.

I: Claro, si yo es que creo que hay una cosa en la que todo el mundo coincide y es que que la carretera tiene que desaparecer...lo complicado es saber qué hacer, si se soterra o se limita el tráfico o, bueno...

E9: Claro...

I: Y, luego, por ejemplo, dentro del barrio, ¿sueles utilizar, por ejemplo, las plazas o la Casa de Campo para estar y para moverte?

E9: Sí, yo, por ejemplo, siempre para dar una vuelta me voy por el carril bici de la Casa de Campo y, por ejemplo, me cojo el carril bici y me voy al Alto de Extremadura también con el carril bici, ¿sabes?

I: Por donde pasa el metro de Batán, ¿no?

E9: Sí, claro. Ahí cojo el carril bici y me voy al Alto de Extremadura, o me voy hasta...Casa de Campo, me cojo el carril bici y me voy hasta Batán. Hago distintas...distintos caminos, vamos.

I: Y, por ejemplo, tú que me decías que llevabas 22 años en el barrio... ¿22 me has dicho?

E9: Sí, 23 años.

I: Eso es...¿has notado...? Que me decías antes, que con la silla de ruedas has notado que ha cambiado la forma de moverte...pero, en estos años, ¿has notado que el barrio ha cambiado y se ha cambiado la forma de moverte? Yo qué sé, desde que puede haber más coches, o menos, o que de repente aparece el carril bici y la gente lo utiliza más...O sea, ¿dirías que ha habido un cambio sustancial a la hora de moverte?

E9: Hombre, lo del carril bici...hizo mucho. Desde que lo pusieron, pues, sí. Se mueve mucha gente por, por ahí. Bicicletas, o gente como yo, o gente que va andando. Sí, está muy bien, pero no te creas que ha cambiado mucho eh. Es que no...no se ha reformado nada eh. No...no hay...no hay grandes cambios, la verdad.

I: Ya, que igual son algunas cositas puntuales, ¿no? El carril bici igual, o el metro de Casa de Campo.

E9: Sí, sí, pero que son...4 cosas, vamos, no...no ha habido una modificación gorda de algo.

I: Y si hubiera una modificación gorda, ¿qué crees que debería cambiarse? ¿en qué crees que debería centrarse esa modificación?

E9: Bueno, yo, sobre todo, los pasos de cebra...mmm...es que me...me lleva la vida en ello, ¿sabes? Con el tema ese. Y...pues, es que, no lo sé...yo lo que echo en falta es lo

de más tiendas, más...o algún...no sé. Es que las pocas tiendas que hay se están cerrando y cada vez menos tiendas. Luego, los...los bancos, de repente, desaparecieron...

I: Solamente queda uno, ¿no? En el...en frente del centro cultural, el que está justo en frente.

E9: Sí, claro. Pero yo para sacar dinero, por ejemplo, ese banco no me va, y para sacar dinero me tengo que ir al metro de Batán, que está el cajero de 4b. entonces, me parece...pero, vamos. Si es que están echando a la gente, como quien dice. Tú imagínate la gente mayor, que no sepa o no le de por sacar dinero del cajero, o que no sepa hacerlo, pues...¿qué pasa? Que se tiene que ir a otro barrio a sacar dinero. ¡Me parece fatal! Fatal...

I: Claro, y lo que comentábamos antes, que depende de los horarios o de los miedos que tiene cada uno, igual salir del barrio para sacar dinero no es lo más cómodo, ¿no?

E9: Por eso, por eso. Es que, a ver, yo sobre todo lo pienso en las personas mayores, ¿sabes? Que yo...a ver, porque yo no tengo ningún problema en ir al metro a sacar dinero y tal. No tengo ningún problema, pero la gente mayor...no, no está por esas cosas. Entonces, que no haya ningún banco que pueda atender a la gente mayor me parece...me parece fatal.

I: Y, por ejemplo, que comentas que te pasa con el comercio y con el banco, que lo echas de menos en el barrio, ¿te pasa también, por ejemplo, con el centro de salud? Que no hay ninguno cerca de Batán. ¿O tampoco te parece un problema eso?

E9: Mi problema, por ejemplo, para ir al centro de salud que me corresponde a mí, que es el de la calle Latina, pues...yo tengo que dar un voltio para ir que no veas, porque hay un acceso con escaleras y no...no hay manera de subir con una silla. Entonces, tienes que darte toda la vuelta a una rotonda que hay y, bueno, o sea, doy una vuelta increíble para ir al centro de salud. Pero, bueno...

I: Es que lo de las escaleras me lo ha comentado ya más gente. Y, mira, ya que estoy contigo lo voy a confirmar, ¿son estas de aquí las que comentas?

E9: No

I: Ahh no son esas. Vale, vale.

E9: No, espérate. Está en la calle Sepúlveda.

I: Ah, igual son estas. A ver, que se ve un poco mal aquí, pero...¿son estas de aquí?

E9: Sí,

I: Estas, ¿no? Que continúan por aquí arriba.

E9: Claro, yo tengo que darme el voltio, irme por la derecha y en la rotonda que hay cogirme hacia arriba .

I: Claro, claro...haces todo esto, ¿no?

E9: Y ahora me tengo que ir a la izquierda y subo por ahí y, vamos, doy un voltio...

I: claro, que igual te alargas 20 minutos más entre una cosa y otra.

E9: Sí, sí, sí, sí.

I: claro, claro.

E9: Es lo que ocurre.

I: Ya. Vale...No, jo, pues me viene genial verlo aquí contigo sobre el mapa porque, así como que ya me aseguro que es esa calle, claro es que encima está también el Mercadona ahí al lado...

E9: Claro, ¡ves! yo tengo que dar, yo tengo que darme toda la vuelta a esto redondo, ¿sabes? a la media circunferencia esa que hay. Me tengo que dar toda la vuelta y luego meterme para ir al centro de salud.

I: Ya, ya, ya, ya

E9: Es de pena, pero bueno...

I: ¿Y esto te pasa con algún servicio público más?

E9: Bueno, ahí está también el Mercadona, que si quiero ir al Mercadona tengo que hacer lo mismo, porque está en la misma calle que el centro de salud. Pero, bueno, luego hay otro Mercadona en el Olivillo, que ahí...ahí me apaño mejor para ir.

I: Vale. Claro, porque este, además, tiene uno de los pasos inferiores cerca, ¿no?

E9: Sí...bueno, pero ese, ese es el que tiene el escalón.

I: Ah, joe...ya, ya, pues qué mala pata.

E9: Ese es el que tiene el escalón, que está en frente del colegio, del colegio, y luego, de lo que es el Mercadona.

I: Y, por ejemplo, ¿algo más que se te ocurra que te pasa parecido? Has dicho el Mercadona, el Centro de Salud...

E9: Sí, bueno, por ejemplo, para ir a la Avenida de Portugal, pues lo que es en la carretera de Extremadura yo no puedo, yo no puedo ir todo recto porque lo..las incorporaciones esas que hay a la carretera ¡es que no tienen rebajes! No tienen rebajes para poder pasar. Entonces, ¿qué tengo que hacer? Pues irme por otra calle paralela al

Paseo de Extremadura e ir avanzando por ahí hasta que puedo acceder luego a la Avenida de Portugal. O sea que tengo que callejear...

I: ¿O sea que tienes que callejear por el Alto de Extremadura y luego ya meterte en la Avenida de Portugal?

E9: Claro.

I: Ya...y todas estas cosas que me comentas, ¿dirías que hacen que salgas menos de casa? ¿o aún así sales de casa las veces que te apetece?

E9: A ver, yo es que ya lo tengo...como que lo he...lo he aceptado, ¿sabes? Entonces, que tengo que ir al centro de salud, pues tengo que salir media hora antes: que tengo que ir al Alto de Extremadura o a la Avenida de Portugal, bueno, pues si voy andando, son 25 minutos, si voy en el autobús, pues, a lo mejor, menos de un cuarto de hora, ¿sabes? Que es...porque ya lo tienes asumido.

I: Sí, porque no queda otra.

E9: No me queda otra, o sea las cosas tendrían que ser de otra manera, pero si no se arreglan pues tienes que aceptar lo que tienes.

I: No, pero, bueno, que también puede haber gente que le pase que diga, mira, pues no hago esto, ¿no? O sea que también te puede influenciar y dejas de hacer cosas porque se te complica.

E9: Ya, ya, sí, sí. Hay, a lo mejor, porque ahora no se me ocurre...pero...algo habrá por ahí, pero ahora no se me ocurre.

I: Y, luego, por ejemplo, al interior de la Casa de Campo, ¿sueles ir? ¿o te es incómodo pasear por los caminos de la Casa de Campo?

E9: No, no, por ahí no voy...

I: No puedes, ¿no?

E9: No, no. Prefiero ir por el carril bici, porque es que te puedes atascar y no...eso no lo hago, no.

I: Y, mira, justo tú, que controlas mucho el carril bici del barrio, ¿te da la sensación de que está bien conectado?

E9: No, no...no porque hay veces que el carril bici está a la izquierda de la carretera y, luego, cruzas y está a la derecha y...o sea, como que cambian un poco. Sí. Y, luego, por ejemplo, también hay...está muy mal el carril bici, lo que es el suelo del carril bici. Hay tramos que, vamos, que cuando voy yo con la silla parece que voy en tío vivo, cuando paso [risas].

I: Vale

E9: ...que el avión está un poco mal

I: Es que a mí, por ejemplo, me ha sorprendido, claro, que el carril bici de la Cuña Verde, que a mi me da la sensación de que está bastante bien cuidado, a mi me da la sensación de que cuando llega a...por aquí, justo, a la altura de la A5, desaparece, pero, luego, como en la Casa de Campo vuelve a aparecer es como...joe igual no costaba tanto hacer esa conexión, ¿no?

E9:: Sí, ahí se corta y luego continúa, sí...

I: Genial, pues, esta bien saber que eso pasa en más sitios entonces...(...) Pues, a ver, así que se me ocurra, yo creo que hemos tocado más o menos todos los temas...todos los puntos que quería...

E9: Ajá...

I: No sé si se te ocurre...pues como te comentaba antes, si hubiera algo, si estuviera en tu mano que cambiara algo como muy global del barrio, ¿alguna cosita así que se te ocurra? Ya me has comentado lo de las aceras y el carril bici...

E9: Que hubiera más luz por las noches

I: vale, genial

E9: Eso sería también bueno

I: Mira, justo el otro día me lo comentaba una chica, que me decía, si es que hay veces que de repente se apaga la luz en una calle, pues, porque hay un corte o lo que sea...

E9: Sí, sí, sí.

I: Y, claro, tú estás volviendo a casa, y dices, pues nada, me tengo que hacer Villavalliente entero sin luz, ¿no?

E9: Sí, sí, sí, sí. O sea, es de pena. Así que tendría que haber un poquito más de luz por las noches.

I: Vale, genial, pues eso me lo apunto también.

E9: Y, bueno, y sobre todo, apúntate lo de los pasos de cebra [risas]

I: ¡Eso me lo apunto! Y, bueno, lo que comentabas de los túneles, el hecho de que de repente haya un escalón, ¿no? Que ya ves tu lo que costaba que se hiciera una rampita pequeña ahí...

E9: Me hace gracia porque tiene su rampa. O sea, por un lado tiene escaleras y por el otro lado tiene rampa, pero justo subes la rampa y hay un escalón para, para, para...¡para ir a la carretera de Extremadura! Y dices, pero vamos a ver. Claro, que a lo mejor eso está pensado para los carros de, de la compra. No sé, no sé para qué estará pensado, pero tú subes tu rampa y resulta que hay un escalón o vas a bajar la rampa y

resulta que tienes que saltar ese escalón y luego bajar la rampa...O sea, de cachondeo, vamos.

I: Sí, ¿no? Que es un poco hasta de chiste absurdo, ¿no?

E9: Sí, sí.

I: Vale...Y, por ejemplo, luego, los accesos al Centro Cultural de El Greco, ¿sueles ir?

E9: Sí. Se tiene muy buen acceso eh.

I: Genial

E9: sí, sí, tiene muy buen acceso porque tiene una rampa impresionante sí, está muy bien

I: Vale, vale. Pues...yo creo que ya, lo que sí que quería pedirte...

[Hablamos sobre su posible colaboración en los talleres]