



*ACCESIBILIDAD EN ESPACIOS URBANOS VULNERABLES:
EL CASO DEL BARRIO DE SAN DIEGO, EN PUENTE DE VALLECAS.*

Miryam Valiño Guerra

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA



TRABAJO FIN DE GRADO

Miryam Valiño Guerra

Accesibilidad en espacios urbanos vulnerables:
el caso del barrio de San Diego, en Puente de Vallecas

Agradecimientos

Como broche final a esta etapa, quiero agradecer enormemente el apoyo y sacrificio de mi madre, que ha hecho que esto fuera posible. Gracias por acompañarme en cada paso, por quedarte despierta mientras hacía entregas hasta las tantas y, sobre todo, por confiar en mí.

A mi hermano, Jorge, por aguantar.

A mi yaya, por ser inspiración en este trabajo y animarme hasta el final.

Y a Tito, por su paciencia, su cariño y por hacer que todo este proceso fuera más fácil.

Todo esto es por vosotros y por los que nos dejaron en mitad del camino.

*Accesibilidad en espacios urbanos vulnerables:
el caso del barrio de San Diego, en Puente de Vallecas*

Autora:

*Miryam Valiño Guerra
19387*

Tutora:

*Andrea Alonso Ramos
Departamento de Urbanística y Ordenación del territorio*

Aula 2 TFG

*Beatriz Arranz Arranz, coordinadora
Andrea Alonso Ramos, adjunta*

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid
Universidad Politécnica de Madrid

Índice

Resumen / Abstract	6
Introducción	9
Objetivos	10
CAP 01. Estado de la cuestión	13
01.01 Envejecimiento: personas mayores y sus necesidades	15
01.02 Entorno urbano: planificación y cómo impacta en el envejecimiento y aislamiento social	17
01.03 Accesibilidad y movilidad peatonal	18
01.04 Flor de la proximidad	20
CAP 02. Metodología	25
02.01 Análisis cuantitativo	27
02.02 Análisis cualitativo: entrevistas semiestructuradas	28
02.02.01 Referencias	28
02.02.02 Selección de la muestra	29
02.02.03 Diseño de la entrevista	31
02.02.04 Flor de la proximidad	33
CAP 03. Caso de estudio: San Diego, Puente de Vallecas	35
03.01 Caracterización del barrio	39
03.02 Diagnóstico	46
03.02.01 Flor de la proximidad	46
03.02.02 Accesibilidad universal	49
CAP 04. Buenas prácticas	59
04.01 Supermanzanas, Barcelona	61
04.02 Caminar resuelve, Pontevedra	63
04.03 Granada Human SmartCity	64
04.04 Aplicabilidad al caso de estudio	65
Resultados y conclusiones	67
Referencias bibliográficas	73
Procedencia de las ilustraciones	77
Anexos	81

Resumen

La accesibilidad urbana es una condición clave para garantizar una vida autónoma y digna a las personas mayores, especialmente en barrios que presentan altos niveles de vulnerabilidad. Cuando los espacios públicos no están diseñados pensando en este grupo, surgen muchas barreras, pueden ser físicas, sociales o funcionales, que dificultan su movilidad diaria y su participación en la comunidad.

El presente estudio se centra en el barrio de San Diego, dentro del distrito de Puente de Vallecas (Madrid), con el objetivo de identificar y analizar estas barreras desde una perspectiva tanto objetiva como subjetiva. Para ello, se ha desarrollado una metodología mixta que combina el análisis de indicadores urbanos con herramientas cualitativas como entrevistas semiestructuradas, observación directa y la Flor de la Proximidad, adaptada a personas mayores.

Los resultados muestran una desigualdad respecto a otras zonas de la ciudad, no solo en términos de accesibilidad física, sino también en cuanto a la adecuación y utilidad de los servicios. Esta situación acaba generando aislamiento social, inseguridad y pérdida de autonomía de las personas mayores.

Palabras clave

Accesibilidad · Tercera edad · Movilidad peatonal · Vulnerabilidad urbana · Barreras arquitectónicas · Aislamiento social

Abstract

Urban accessibility is a key condition for guaranteeing an autonomous and dignified life for the elderly, especially in neighborhoods with high levels of vulnerability. When public spaces are not designed with this group in mind, many barriers arise, whether physical, social or functional, which hinder their daily mobility and participation in the community.

The present study focuses on the neighborhood of San Diego, within the district of Puente de Vallecas (Madrid), with the aim of identifying and analyzing these barriers from both an objective and subjective perspective. For this purpose, a mixed methodology has been developed, combining the analysis of urban indicators with qualitative tools such as semi-structured interviews, direct observation and the Proximity Flower, adapted to elderly people.

The results show an inequality with respect to other areas of the city, not only in terms of physical accessibility, but also in terms of the adequacy and usefulness of services. This situation ends up generating social isolation, insecurity and loss of autonomy for the elderly.

Keywords

Accessibility · Older people · Pedestrian mobility · Urban Vulnerability · Architectural barriers · Social isolation

Introducción

La accesibilidad urbana es un elemento esencial para que las personas puedan vivir con autonomía y participar activamente en la sociedad. No se trata únicamente de la capacidad de desplazarse por la ciudad de forma independiente, sino hacerlo de manera segura, cómoda y sin obstáculos, algo que cobra especial importancia para las personas mayores. Con el envejecimiento, aspectos como el estado de las aceras, la cercanía a servicios o la existencia de espacios para descansar se vuelven esenciales en el día a día.

Puente de Vallecas, y en concreto el barrio de San Diego, presenta múltiples barreras que dificultan la movilidad de sus residentes: límites físicos e invisibles que afectan a diario a los ciudadanos que habitan y transitan sus calles. El viario no cumple con el ancho mínimo exigido, al igual que muchas aceras, que se encuentran en mal estado. Además, la escasez de zonas verdes contribuye a configurar un entorno urbano hostil y poco acogedor para una población que envejece de forma acelerada.

La investigación parte de una experiencia personal, haber crecido en este barrio me ha permitido observar de cerca cómo estas barreras condicionan y consiguen impactar a la calidad de vida de muchas personas, especialmente de las personas mayores. Cada vez con más frecuencia, este grupo poblacional reduce su actividad fuera del hogar, no por falta de interés, sino porque el espacio público no ofrece condiciones seguras para su desplazamiento, lo que limita su movilidad e incrementa el riesgo de aislamiento social.

La accesibilidad no debería concebirse únicamente como un aspecto técnico o urbanístico, sino como una cuestión intrínsecamente social y de justicia. Cuando un barrio no garantiza unas condiciones mínimas para que todas las personas puedan vivir con dignidad, se produce un ambiente propicio para la creación de desigualdades. Por ello, analizar detenidamente lo que ocurre en el barrio madrileño de San Diego nos proporciona las claves para comprender cómo el entorno físico puede influir directamente en la autonomía y el bienestar de sus habitantes. Y, sobre todo, nos recuerda por qué es tan urgente impulsar mejoras desde una perspectiva de accesibilidad universal, que tenga en cuenta las necesidades todas las personas, sin excepción.

00

INTRODUCCIÓN

Objetivos

El propósito principal de esta investigación es evaluar la accesibilidad en el barrio de San Diego, en Puente de Vallecas, poniendo el foco en las barreras urbanas que afectan la movilidad de las personas mayores. Se busca comprender cómo el diseño del entorno urbano influye en su autonomía y en su capacidad para seguir participando activamente en la vida comunitaria del barrio. La intención es que este trabajo no solo sirva para visibilizar estos problemas, sino también como punto de partida para futuras líneas de investigación que quieran profundizar en propuestas concretas de mejora que aborden una problemática actual con riesgo de agravarse en el futuro.

A partir de este enfoque general, se plantean los siguientes objetivos específicos que guían la investigación:

- Identificar los obstáculos físicos y urbanísticos que dificultan el desplazamiento de las personas mayores en el barrio.
- Analizar cómo el diseño del entorno urbano influye en la calidad de vida, la autonomía y el aislamiento social de las personas mayores.
- Sentar las bases para que, a partir de este trabajo, puedan desarrollarse propuestas de mejora orientadas a crear espacios públicos más inclusivos, seguros y adaptados a las necesidades de las personas mayores.

Además, este estudio se relaciona con el enfoque del desarrollo sostenible, ya que una ciudad accesible contribuye directamente al bienestar de quienes la habitan. En particular, está vinculada con dos Objetivos de Desarrollo Sostenible: el *ODS 3: Salud y bienestar*, puesto que un entorno adaptado permite que las personas mayores se desplacen de forma segura y autónoma, mejorando su calidad de vida; y el *ODS 10: Reducción de las desigualdades*, al centrarse en un barrio con alta vulnerabilidad socioeconómica, donde pequeñas intervenciones de mejora pueden crear un gran impacto en la vida de sus residentes.

Fig. 1: ODS3: Salud y bienestar.

Fuente: Naciones Unidas.



Fig. 2: ODS10: Reducción de las desigualdades.

Fuente: Naciones Unidas.



00

INTRODUCCIÓN

Abordar esta problemática en el barrio de San Diego no solo permite analizar un caso concreto dentro de Madrid, sino que también puede servir como modelo de estudio aplicable a otros barrios con características similares y contribuir a la generación de estrategias que promuevan la accesibilidad en entornos urbanos marcados por la vulnerabilidad.

CAPÍTULO 01
ESTADO DE LA CUESTIÓN

01.01 Envejecimiento: personas mayores y sus necesidades

01

ESTADO DE LA CUESTIÓN

El envejecimiento trae consigo transformaciones significativas no solo a nivel físico, si no también cognitivo y social. El primer paso es comprender las necesidades específicas de las personas mayores ya que resulta esencial al sufrir cambios que pueden incidir directamente en su bienestar y en su capacidad para mantener una vida autónoma. Con el paso de los años, es habitual experimentar una disminución de la fuerza muscular, de la agilidad y de la resistencia, lo cual convierte actividades del día a día como caminar o subir escaleras en actividades más complicadas y de mayor esfuerzo. Asimismo, se pueden deteriorar los sentidos como la vista o el oído, provocando que moverse y orientarse en la ciudad se convierta en un verdadero desafío (Fernández Manzano, Cantos Mengs & Alonso Puelles, 2019).

Estas transformaciones que se vuelven dificultades para la vida cotidiana se pueden agrupar en distintos tipos de barreras que afectan la vida diaria y la autonomía de las personas mayores.

Entre las más evidentes se encuentran las barreras físicas o de movilidad. La presencia de aceras estrechas, mal pavimentadas o con pendientes pronunciadas, así como la falta de mobiliario urbano adecuado, genera un entorno para las personas mayores que están experimentando la pérdida de equilibrio o de reflejos, que puede desanimar su participación en el uso del espacio público. Esta situación se agrava cuando se suman elementos inseguros como suelos resbaladizos o escalones sin señalizar, que incrementan el riesgo de caídas, una de las causas principales de hospitalización en este grupo. A largo plazo, estas dificultades pueden hacer que muchas personas prefieran no salir de sus hogares, afectando así en su estado de ánimo.

También deben considerarse las barreras sensoriales que dificultan el uso adecuado del espacio público cuando están ausentes en el entorno por no diseñar pensando en la diversidad funcional que pueden sufrir las personas. La ausencia de señales táctiles o visuales en pasos peatonales, o la carencia de semáforos sonoros pueden provocar inseguridad y desorientación, especialmente en personas con discapacidades visuales y auditivas. (Vicente Arruebarrena & Sánchez Cabaco, 2020).

El envejecimiento no solo afecta al cuerpo y a los sentidos, sino también a la mente, lo que podemos encontrar barreras cognitivas. Con la edad, es habitual, que las personas mayores disminuyan su concentración, su memoria o incluso su capacidad de orientación lo que provoca el riesgo de sentirse perdidas en espacios mal diseñados o poco intuitivos.

01

ESTADO DE LA CUESTIÓN

tivos. El hecho de no saber si van por el camino correcto o no recordar cómo volver a casa puede causar estrés y ansiedad, especialmente en quienes viven solos o no tienen ayuda familiar cercana. Igualmente, existe una relación directa entre este deterioro cognitivo y el aislamiento social. Muchas personas mayores que viven solas sufren por la falta de interacciones sociales, afectando su salud mental, ya que puede acelerar enfermedades como el Alzheimer. Si su entorno próximo no les invita a salir a la calle, permanecerán en su hogar y reducirán el contacto social con vecinos. Según Vicente Arruebarrena y Sánchez Cabaco (2020), mantener una vida social activa ayuda no solo al ánimo, sino también a frenar el deterioro mental. Barrio Formoso (2024) destaca que la ausencia de relaciones significativas incrementa el riesgo de ansiedad, depresión y otros problemas neurológicos.

Otras barreras, no tan sonadas, son las barreras funcionales, vinculadas a la falta de recursos urbanos básicos. Un ejemplo, básico, pero que afecta bastante a este colectivo es la escasez de baños públicos accesibles. Representan un obstáculo cuando no aparecen instalados; salvo en zonas céntricas de la ciudad, pero muchas veces, aun así, son inutilizables. Muchas personas mayores con problemas de incontinencia y otras condiciones médicas, necesitan y reclaman estos servicios, para poder tener autonomía, ya que es un condicionante a la hora de salir de casa.

Por último, están las barreras sociales. Cuando las personas mayores no encuentran espacios accesibles ni lugares para socializar, tienden a aislarse, perjudicando así tanto su salud emocional, como también la física y mental. Barrio Formoso (2024) explica que la soledad no deseada es un problema cada vez más común, que no siempre se debe a estar físicamente solos, sino a sentirse excluidos de la sociedad, lo que se intensifica cuando no existen espacios pensados para ellas, con el pensamiento recurrente de que ya no forman parte en la comunidad y solo se piensa en la juventud.

Cabe recordar que no hay una única forma de vivir la vejez. No todas las personas mayores viven esta etapa de la misma manera, factores como el estado de salud, el entorno socioeconómico o los vínculos familiares influyen mucho en sus experiencias. Cerri (2016) propone una visión diferente del envejecimiento, su concepto de “autonomía relacional” parte de la idea de que una persona puede seguir siendo autónoma, aunque reciba ayuda, y que recibir cuidados no significa perder la capacidad de decidir sobre la propia vida. Esta forma de entender la vejez ayuda a romper con estereotipos.

En resumen, trabajar la accesibilidad urbana desde la perspectiva del envejecimiento exige, más bien, una visión integral. No basta con eliminar barreras físicas, es necesario replantear la ciudad desde una

01

ESTADO DE LA CUESTIÓN

mirada inclusiva, que considere todas las formas en que se vive esta etapa. Solo así podremos crear espacios que favorezcan la participación, el bienestar y la dignidad de todas las personas, independientemente de su edad.

01.02 Entorno urbano: planificación y su impacto en el envejecimiento y el aislamiento social

El entorno residencial influye de manera determinante en cómo las personas mayores se sienten, se relacionan y se mueven. Existen barrios donde es más sencillo mantenerse activo, salir a la calle y poder encontrarse con otros vecinos o acceder a servicios básicos, mientras que, en otros, esto resulta complicado. Estudios realizados en Madrid evidencian que muchas personas mayores que residen en zonas con pocos servicios y una deficiente conexión mediante transporte público sienten que se desvinculan de su entorno y, en algunos casos, hasta descuidan sus propias necesidades básicas (Santos-Olmo Sánchez et al., 2013). La precariedad en el mobiliario urbano, la iluminación insuficiente o las aceras en mal estado con obstáculos que hacen que el simple hecho de pasear por el barrio se vuelva un reto para las personas mayores (Barrio Formoso, 2024).

En su tesis, Santos-Olmo Sánchez (2016), profundiza en el fenómeno del aislamiento social durante la vejez y explica que este suceso no solo viene de la soledad o la falta de relaciones interpersonales, sino también de una consecuencia del modo en que se están organizadas las ciudades. Cuando una persona mayor vive en un barrio con carencia de conexiones adecuadas, sin transporte público o sin espacios que inviten a salir, lo más probable es que progresivamente esta persona reduzca su presencia en las calles y plazas del barrio, o decida mudarse a otro distrito. Este tipo de aislamiento al principio pasa desapercibido hasta que deriva en situaciones extremas y para ello se han creado servicios de asistencia a estas personas para disminuir estos efectos, como es el Servicio de Apoyo Psicológico al Mayor en Aislamiento Social (SAP), que busca acompañar a personas mayores que están completamente desconectadas de su entorno próximo. Una experiencia que muestra que para prevenir el aislamiento no basta con intervenir en la accesibilidad física, sino que también hay que fomentar las relaciones entre vecinos y facilitar la participación social de este colectivo.

Por otra parte, el informe de Fernández Manzano et al. (2019) insiste en que hay que romper con la imagen negativa que muchas veces se tiene de la vejez. La imagen llena de estereotipos negativos, frecuentemente asociada a la dependencia y a la pasividad, condiciona también la forma en que se diseñan los espacios urbanos, ya que muchas veces no se cuenta con la opinión de los mayores a la hora de diseñarlos.

01

ESTADO DE LA CUESTIÓN

También se recalca que hay una gran diversidad dentro de este colectivo y que no todas las personas mayores tienen las mismas necesidades ni viven la soledad de la misma forma.

Por tanto, cómo se planifican los barrios es clave para la vida de las personas mayores. No se trata solo de mejorar las infraestructuras físicas, sino también de impulsar iniciativas que fortalezcan que recuperen el tejido social y fomenten los vínculos entre vecinos. Un ejemplo es el proyecto “Grandes Vecinos”, que conecta a personas mayores con su comunidad mediante actividades sencillas como meriendas o paseos, contribuyendo a reducir la soledad no deseada (Fernández Manzano et al., 2019).

01.03 Accesibilidad universal y movilidad peatonal

En ocasiones el derecho a la accesibilidad universal se da por hecho, aunque en la práctica no siempre está garantizado. Según el Real Decreto 193/2023, se entiende por accesibilidad universal “*la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible*” (BOE, 2023, art. 2). Esta definición nos aclara que la accesibilidad universal va más allá de la eliminación de barreras, invitándonos a pensar en espacios accesibles adaptados para todas las personas, teniendo en cuenta sus distintas capacidades.

Frecuentemente se asocia la accesibilidad solo con personas con discapacidad, cuando sus beneficios están destinados a facilitar las cosas a todas las personas, independientemente de su condición. De hecho, se calcula que es imprescindible para un 10% de la población, necesaria para un 40% y cómoda para el 100% (Fundación ONCE, 2017). Sin embargo, la realidad urbana actual aún se aleja mucho de cumplir con esta condición.

Algo cotidiano, como salir a dar un paseo, puede convertirse en un reto para cierto sector de la población, incluyendo muchas personas mayores. Las aceras estrechas, escaleras sin rampa o un suelo irregular pueden resultar incómodo o peligroso para las personas con dificultades de movilidad, y detalles como rediseñar un paso de peatones o rebajar un bordillo, pueden marcar la diferencia entre salir o no de casa.

El *Estudio de accesibilidad universal en espacios públicos urbanizados y en la edificación en España* (Fundación ONCE, 2017) advier-

01

ESTADO DE LA CUESTIÓN

te sobre la falta de una planificación integral. En la mayoría de los municipios, la accesibilidad no se planifica de forma global, sino que se aplica de manera puntual. Esto provoca que los recorridos accesibles, en lugar de facilitar el movimiento, se interrumpan constantemente. Para quienes dependen de ellos, esto no solo dificulta sus desplazamientos, sino que también les genera frustración.

También es importante que los espacios urbanos incorporen elementos como bancos, una buena iluminación o semáforos sonoros. La existencia de estos, pueden influir de manera positiva en la experiencia de moverse por la ciudad, especialmente para las personas mayores. No se trata sólo de la capacidad de caminar, sino de hacerlo con seguridad y con la tranquilidad de que el entorno acompaña.

En resumen, la accesibilidad universal y la movilidad peatonal están muy vinculadas, y son clave para que las personas mayores puedan vivir con más independencia y participar de manera activa en su entorno. Una ciudad más accesible también lo es más justa, segura y habitable para toda la ciudadanía.

01
ESTADO DE LA CUESTIÓN

cretas para mejorar el espacio urbano, como es el caso de este estudio. Hasta el momento, no se han realizado estudios previos en los que la Flor de la Proximidad haya sido aplicada específicamente para analizar las necesidades de las personas mayores. Aunque la herramienta sí ha sido útil en procesos de planificación urbana participativa, su aplicación directa en el ámbito del envejecimiento todavía está por explorar. Por eso, este trabajo plantea utilizarla por primera vez centrándose en las personas mayores, para conocer mejor sus prioridades y así hacer que el entorno urbano se adapte a sus necesidades.

Algunos de los primeros resultados aplicando este método:

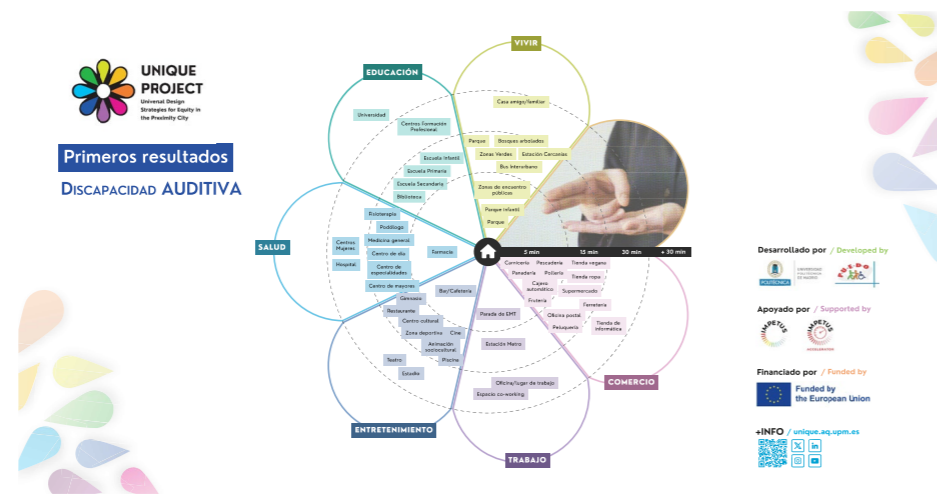


Fig. 5: Primeros resultados discapacidad auditiva.

Fuente: UNIQUE PROJECT.

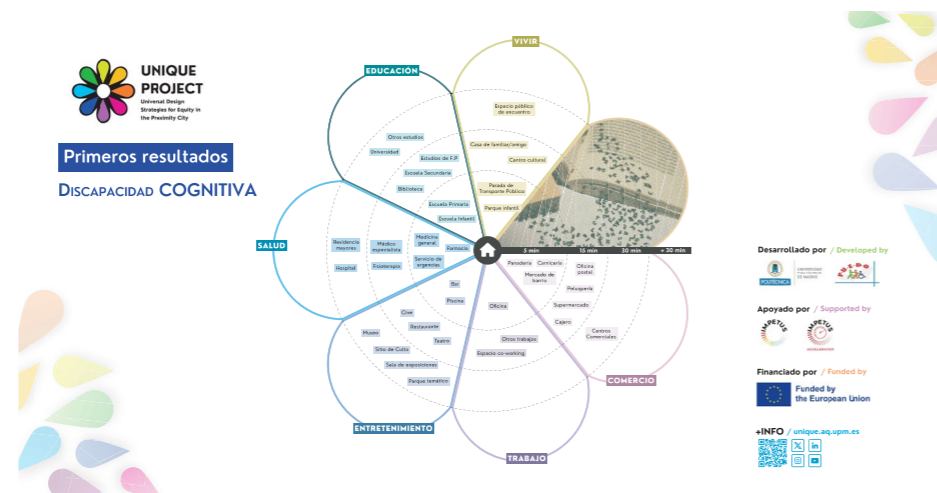


Fig. 6: Primeros resultados discapacidad cognitiva.

Fuente: UNIQUE PROJECT.

01
ESTADO DE LA CUESTIÓN

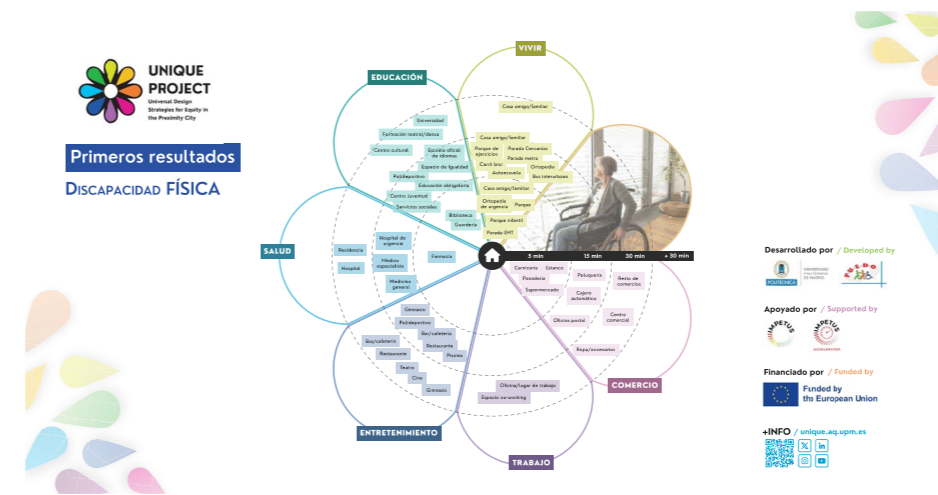


Fig. 7: Primeros resultados discapacidad física.

Fuente: UNIQUE PROJECT.

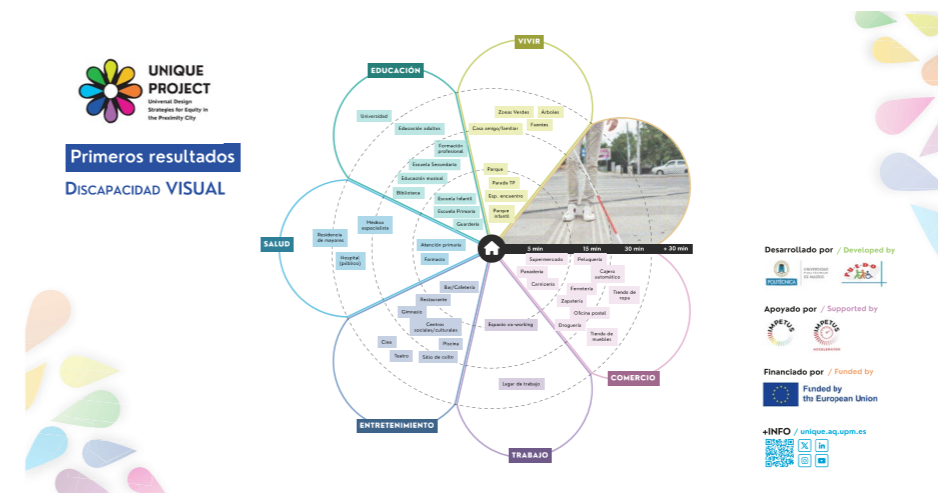


Fig. 8: Primeros resultados discapacidad visual.

Fuente: UNIQUE PROJECT.

CAPÍTULO 02
METODOLOGÍA

Para llevar a cabo este trabajo se ha utilizado una metodología mixta, que combina el análisis cuantitativo y cualitativo. Esta decisión permitirá analizar tanto los datos objetivos que definen la situación del barrio como la experiencia directa de las personas mayores que lo habitan.

El enfoque cuantitativo permite identificar las condiciones en las que se encuentra el entorno urbano a través de datos estadísticos, tales como la renta media, la edad de la población o el nivel de vulnerabilidad territorial que tiene. Por otro lado, el análisis cualitativo se focaliza en recoger testimonios y observaciones que ayudan a entender cómo esas condiciones afectan a la vida cotidiana de las personas mayores.

La combinación de ambos métodos permite obtener una visión más completa del problema, ya que permite verificar lo que muestran los datos estadísticos con lo que realmente viven los habitantes. El objetivo al combinar estos métodos es precisamente captar esa combinación entre la realidad estadística y la experiencia humana que muchas veces no sale reflejada en los informes técnicos.

02.01 Análisis cuantitativo

El análisis cuantitativo tiene como objetivo profundizar en la comprensión de la situación del barrio de San Diego en relación con la accesibilidad y el estado del entorno urbano, sobre todo pensando en las personas mayores. Para ello, se han revisado diversos indicadores sociales y urbanos, empleando datos oficiales del Ayuntamiento de Madrid, el INE y la Comunidad de Madrid.

Entre los indicadores analizados se encuentran la renta media por persona, el porcentaje de población mayor de 65 años, la evolución de la pirámide de población, el número de cambios de domicilio y distintos indicadores de vulnerabilidad territorial. Los datos han permitido comparar San Diego con otros barrios próximos, como Adelfas o Pacífico, y observar las diferencias existentes, tanto desde el punto de vista económico como en las condiciones del entorno.

Además de los datos estadísticos, se realizará una observación directa del barrio. Durante varios recorridos se tomarán registros fotográficos y anotaciones sobre elementos que afectan a la movilidad, como aceras en mal estado, ausencia de rampas, falta de bancos o pasos de peatones sin señalización adecuada, entre muchos otros problemas detectados. Esta parte del trabajo permite vivir y documentar de forma más concreta los problemas reales que hay en las calles.

La combinación entre los datos y la observación sobre el terreno proporciona una visión más completa de los obstáculos que limitan la mo-

vilidad cotidiana de este grupo poblacional. Esta fase del análisis ayudará también a pensar en futuras propuestas de mejora viables, que puedan ser implementadas para responder eficazmente a las problemáticas identificadas.

02.02 Análisis cualitativo: entrevistas semiestructuradas

Para este trabajo se optará por una metodología cualitativa, ya que se considera la más adecuada para conocer en profundidad la experiencia de las personas mayores en relación con la accesibilidad en su barrio. En concreto, se realizarán entrevistas semiestructuradas porque permiten mantener una conversación guiada pero flexible, adaptada al ritmo y la personalidad de cada participante. Esto facilita que puedan expresarse de forma más cómoda y natural, adaptándose a su ritmo y manera de hablar.

Como explica Bruschi (1999), este tipo de entrevistas permite observar no solo lo que la persona dice, sino también cómo lo dice: su tono, sus gestos o la forma en la que se expresa. Esto ayuda a interpretar mejor lo que está contando. Además, al hablar de accesibilidad, movilidad o rutinas diarias, este tipo de entrevista es perfecto para captar detalles que otros métodos más cerrados pasarían por alto.

Asimismo, autores como Ruiz Olabuenaga e Ispizúa (1989) defienden que este tipo de entrevistas son muy útiles cuando se quiere comprender bien un fenómeno social desde la experiencia directa de quienes lo viven. Por su parte, Lopezosa (2020) explica que son una herramienta muy común en investigaciones sociales por su capacidad de adaptación a las respuestas y hacer que la persona entrevistada tenga una mayor implicación.

02.02.01 Referencias de entrevistas semiestructuradas

Antes de diseñar y aplicar las entrevistas semiestructuradas en esta investigación, se han revisado otros trabajos que también usan esta metodología con el objetivo de identificar buenas prácticas, estructuras útiles y además, ver qué número de participantes es óptimo en este tipo de estudios.

En la siguiente tabla se recoge una selección de cinco referencias que han servido de base para el planteamiento de las entrevistas realizadas. En todas ellas, las entrevistas semiestructuradas se utilizan como

herramienta principal para recoger información cualitativa con la experiencia de las personas entrevistadas.

	Título	Autores	Año	Objetivo	Muestra
1	<i>Sexual harassment in public transport in Bogotá</i>	Lina Marcela Quiñones	2020	Caracterizar las formas en que las mujeres en Bogotá experimentan acoso sexual en el transporte público	17 mujeres con experiencia directa de acoso en transporte
2	<i>The journey experience of visually impaired people on public transport in London</i>	Wai-Ying Kuo, Min Cao, Jan De Vos, Roger Hickman	2020	Evaluar la experiencia de personas con discapacidad visual en el transporte	10 expertos/as en movilidad y discapacidad visual
3	<i>An intersectional analysis of barriers to cycling for marginalized communities in a cycling-friendly French city</i>	Christina Vietinghoff	2021	Identificar barreras percibidas por comunidades marginadas al uso de la bicicleta	19 residentes: ciclistas urbanos y colectivos marginados
4	<i>Socio-spatial inequalities in flood resilience in Arnhem</i>	Steven Ashley Forrest, Emma M. Trell, Jorrit Woltjer	2020	Analizar desigualdades socioespaciales en la resiliencia ante inundaciones	45 profesionales municipales y académicos
5	<i>Exploring community risk perceptions of climate change in Taiwan</i>	Yi-Chang Chang	2018	Explorar percepciones ciudadanas del riesgo climático en una zona urbana	10 personas expertas en gestión ambiental urbana

Fig. 9: Referencia bibliográfica basada en entrevistas semiestructuradas.

Fuente: Elaboración propia.

A partir de esta revisión, se considera que entrevistar a un rango de 10-15 personas es una muestra adecuada para estudios cualitativos de este tipo, ya que se sitúa dentro del rango utilizado en investigaciones similares y permite recoger una variedad suficiente de experiencias y perspectivas.

02.02.02 Selección de la muestra

La muestra de este trabajo estará compuesta por personas mayores de 65 años residentes en el barrio de San Diego, en Madrid. El objetivo es conocer su experiencia en relación con la accesibilidad urbana y su movilidad diaria. Para ello, en lugar de elegir de manera aleatoria, se ha decidido seleccionar cuidadosamente a personas que realmente puedan aportar experiencias valiosas y cercanas al tema. Se dará prioridad a aquellas personas mayores que salen con frecuencia a la calle, ya que se considera que van a tener un mayor conocimiento del entorno urbano y de las barreras que pueden encontrarse en su día a día. También se buscará incluir personas con diferentes formas de movilidad: desde personas que caminan con total autonomía hasta quienes nece-

sitan bastones, andadores o sillas de ruedas. Este criterio busca representar distintas realidades dentro del colectivo de personas mayores.

Otro criterio importante será incluir a personas con diferentes situaciones familiares, se intentará entrevistar tanto a personas que vivan solas como a otras que cuenten con el apoyo de familiares o cuidadores, ya que esto puede influir mucho en cómo viven su día a día y en su forma de desplazarse por el barrio.

Además, como criterio adicional, se ha dividido el barrio en seis zonas diferenciadas según mi conocimiento personal del barrio, adquirido por haber residido allí durante años. Esta división se ha hecho teniendo en cuenta cómo están distribuidos los espacios públicos, los lugares por donde suelen moverse las personas mayores y las características similares que presenta cada área. La idea es que la muestra refleje la diversidad del barrio, por lo que se ha planificado realizar alrededor de dos entrevistas por cada zona para que sea estudio más justo y equilibrado.

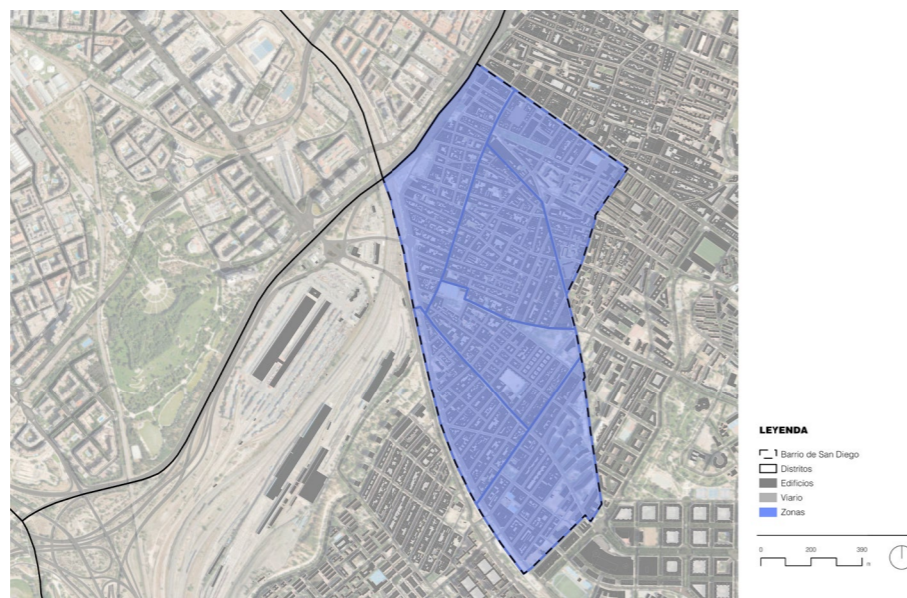


Fig. 10: Zonificación del barrio de San Diego

Fuente: Elaboración propia.

Las entrevistas se realizarán de forma presencial en espacios del propio barrio, intentando que fueran lugares cómodos para los participantes, como su domicilio, un centro de mayores o algún espacio comunitario, es fundamental crear un ambiente cómodo y seguro para los que participan. Para facilitar la participación, se han previsto realizar las entrevistas en la franja horaria de 10:30 a 13:00 horas, ya que es cuando más personas mayores suelen estar activas en la calle o en lugares públicos, como el mercado o los parques.

Se espera poder entrevistar a entre 10 y 15 personas, aunque el número final dependerá de cuándo se alcance la saturación de la in-

formación, es decir, cuando las respuestas comiencen a repetirse y no se obtenga información nueva.

02.02.03 Diseño de la entrevista

La entrevista consta de 16 preguntas abiertas y está dividida en cuatro bloques que abordan distintos temas relacionados con el tema principal de accesibilidad, pero no está pensada como un cuestionario cerrado. Hay una guía con preguntas, pero el orden puede variar y algunas preguntas pueden no hacerse si no encajan en la conversación. Según Corbetta (2003), las entrevistas semiestructuradas deben contar con un guion de referencia, pero permitiendo adaptaciones en función de las respuestas del entrevistado. Este formato flexible permite que las personas se expresen con naturalidad, sin sentirse presionadas.

Bloque 1: Vida diaria, equipamientos y hábitos de movilidad. Se pregunta por aspectos como el tiempo que la persona lleva viviendo en el barrio, si suele salir a pasear, qué lugares visita con frecuencia, cómo valora los equipamientos y servicios disponibles (como comercios, centros de salud o espacios de ocio) y qué factores influyen en su decisión de salir o quedarse en casa.

Bloque 2: Accesibilidad del espacio urbano. En este bloque se exploran las condiciones de las calles y aceras, la existencia de barreras físicas, la presencia de bancos para descansar, la iluminación y la percepción de seguridad al caminar por el barrio.

Bloque 3: Transporte y movilidad. Se trata de conocer su experiencia con el transporte público, si considera que está adaptado a sus necesidades, y si ha tenido dificultades con los pasos de peatones, semáforos o rampas.

Bloque 4: Impacto de la accesibilidad y propuestas de mejora. En esta última parte se invita a reflexionar sobre si la accesibilidad ha cambiado en los últimos años, si han presentado quejas o peticiones al Ayuntamiento, y qué cambiarían en el barrio para hacerlo más accesible.

02

METODOLOGÍA

Modelo de entrevista:

Bloque 1

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?
2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?
3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?
4. ¿Considera que el barrio cuenta con suficientes equipamientos y servicios, como comercios, centros de salud, espacios culturales o de ocio? ¿Hay algo que eche en falta o que crea que ha cambiado con el tiempo?

Bloque 2

5. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?
6. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?
7. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?
8. Si usa bastón, andador o silla de ruedas, ¿encuentra problemas para moverse por las calles y aceras? ¿Qué aspectos le dificultan más la movilidad en el barrio?
9. ¿Cómo valora la iluminación y la seguridad en las calles del barrio? ¿Se siente seguro caminando por la noche?

Bloque 3

10. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público? ¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?
10. ¿Ha tenido dificultades para subir o bajar del autobús o del metro? ¿Qué mejoras cree que se podrían hacer para que el acceso al transporte público sea más fácil?
12. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

Bloque 4

13. ¿Cree que la falta de accesibilidad en el barrio hace que muchas personas mayores salgan menos de casa y tengan menos contacto con otras personas?
14. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?

02

METODOLOGÍA

15. Alguna vez ha pedido ayuda o presentado alguna queja al Ayuntamiento por problemas de accesibilidad? ¿Recibió alguna respuesta o solución?
16. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?
17. ¿Le gustaría añadir algo más?

02.02.04 Flor de la proximidad

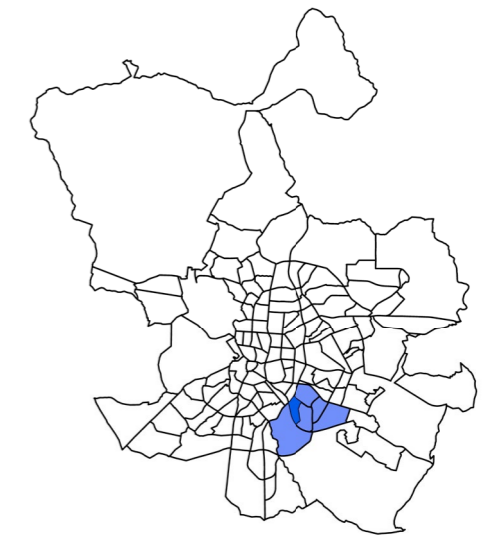
Además, se utilizará como apoyo la herramienta de la Flor de la Proximidad, que ayuda a visualizar qué servicios consideran importantes tener cerca. Aunque esta herramienta se suele usar en planificación urbana, en este caso servirá para entender cómo la distribución de los equipamientos en el barrio influye en la movilidad de las personas mayores.

CAPÍTULO 03
CASO DE ESTUDIO









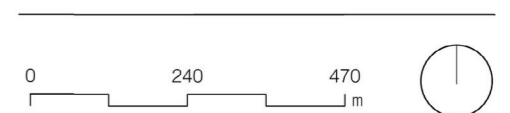
Fig. 11: Plano de situación del barrio de San Diego.

Fuente: Elaboración propia.



LEYENDA

-  Distritos
-  Barrio de San Diego
-  Comunicaciones e infraestructuras
-  Uso terciario
-  Uso residencial
-  Zonas verdes



03.01 Caracterización del barrio

El barrio de San Diego que pertenece al distrito de Puente de Vallecas, situado al sureste del municipio de Madrid. Limita al norte con el barrio de Numancia, al este con Entrevías y al oeste con el distrito de Retiro, del que lo separa la M-30, una de las principales infraestructuras viarias de la ciudad. Esta separación funciona no solo como frontera física, sino también como un límite simbólico entre dos realidades urbanas muy distintas. Tal y como recoge el informe Conecta Vallecas (Más Madrid, 2021), la M-30 refuerza la brecha entre el Madrid consolidado y la periferia suroriental, donde se ubican barrios como San Diego, con menos recursos y oportunidades.

La ubicación periférica del barrio, unida a su origen como zona de asentamiento obrero de rápido crecimiento durante el siglo XX, ha marcado profundamente su evolución urbana. Entre los años cuarenta y setenta, Vallecas se convirtió en el destino de muchas personas que llegaron desde otras regiones del país buscando mejores oportunidades. Muchas de ellas se establecieron en los márgenes de la ciudad, en condiciones muy difíciles, y así fueron naciendo barrios como San Diego. La construcción del barrio fue, en gran medida, espontánea y desordenada: calles estrechas, trazados irregulares, viviendas autoconstruidas y una evidente falta de planificación. Aunque a partir de los años sesenta se llevaron a cabo programas de realojo y construcción de vivienda pública, estos esfuerzos no fueron suficientes para solucionar por completo la fragmentación ni las carencias estructurales que aún hoy persisten en el entorno (Hernández Aja & Córdoba Hernández, 2018).

Esta trayectoria histórica ha dejado una huella profunda en el presente del barrio y muchas de sus carencias estructurales aún son visibles hoy. Para entender mejor cómo se manifiestan estas desigualdades en la actualidad, es necesario mirar también los datos cuantitativos que describen la situación socioeconómica de San Diego y compararla con otras zonas de Madrid.

03
CASO DE ESTUDIO

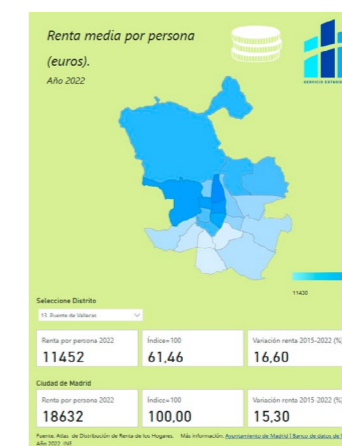
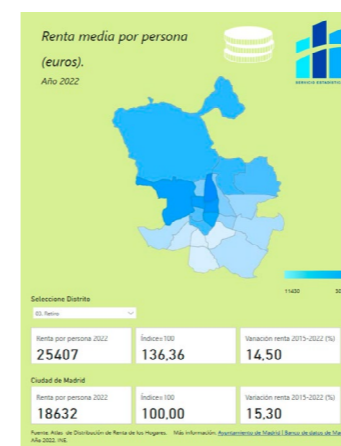


Fig. 12: Renta media por persona en distrito del Retiro.

Fuente: Atlas de distribución de renta de los Hogares.

Fig. 13: Renta media por persona en distrito de Puente de Vallecas.

Fuente: Atlas de distribución de renta de los Hogares.

03 CASO DE ESTUDIO

Los datos de renta del año 2022 muestran que el distrito de Puente de Vallecas tiene una renta media por persona de 11.452 €, muy por debajo de la media de la ciudad de Madrid (18.632 €) y especialmente alejado de distritos como Retiro, donde la renta media asciende a 25.407 € (Ayuntamiento de Madrid, 2022). Esta desigualdad se hace todavía más evidente al observar las secciones censales dentro del barrio de San Diego, donde en muchos casos la renta no supera los 10.000 € anuales, situándose entre las más bajas de la ciudad, como puede verse en la Figura 10. Las áreas en rojo y naranja representan los niveles de renta más bajos, lo que refleja una fuerte concentración de precariedad económica.

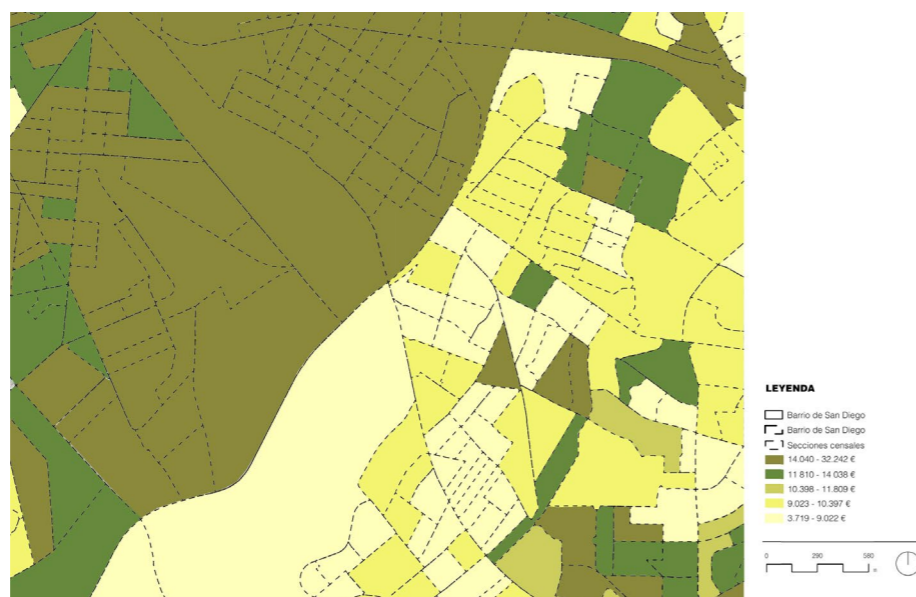


Fig. 14: Renta media por hogar en 2022.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Atlas de distribución de la renta. INE

A esta situación se suma el elevado porcentaje de viviendas de menos de 30 metros cuadrados, una condición que agrava la precariedad residencial y puede afectar especialmente a las personas mayores, al dificultar la habitabilidad, la movilidad interior y el confort cotidiano. En la figura 11 se observa cómo San Diego concentra una proporción significativa de este tipo de viviendas.

03 CASO DE ESTUDIO

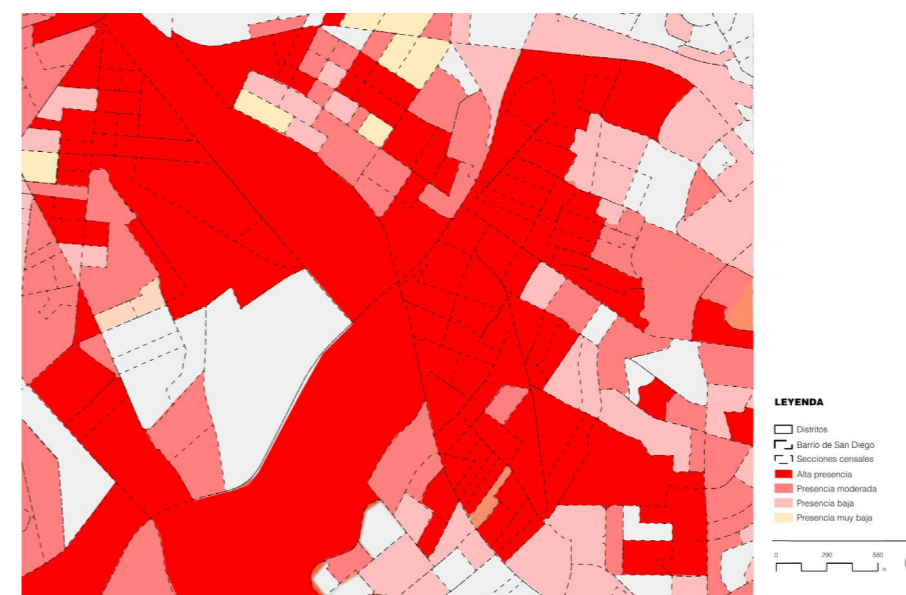


Fig. 15: Porcentaje de viviendas de menos de 30m2.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Atlas de vulnerabilidad urbana. MITMA.

En relación con la población envejecida, el porcentaje de personas mayores de 65 años en Puente de Vallecas es notablemente más bajo que en distritos como Retiro. No obstante, algunas secciones dentro del barrio de San Diego presentan porcentajes que superan el 22 %, como se aprecia en las cartografías (Figura 11). En cambio, Retiro alcanza cifras cercanas o superiores al 30 % en varias zonas. Esta diferencia también se observa en las pirámides de población de ambos distritos (Figuras 12 y Figura 13), donde se refleja que Retiro presenta una población más envejecida, con una base de la pirámide más estrecha (lo que corresponde a la juventud) y un ensanchamiento en los tramos superiores de edad, lo que indica una alta existencia de personas mayores, sobre todo entre los 70 y los 90 años. En Puente de Vallecas, sin embargo, la pirámide presenta una forma más ancha en la mitad de la pirámide, lo que refleja una población más joven, y un menor número de personas en los grupos de mayor edad.

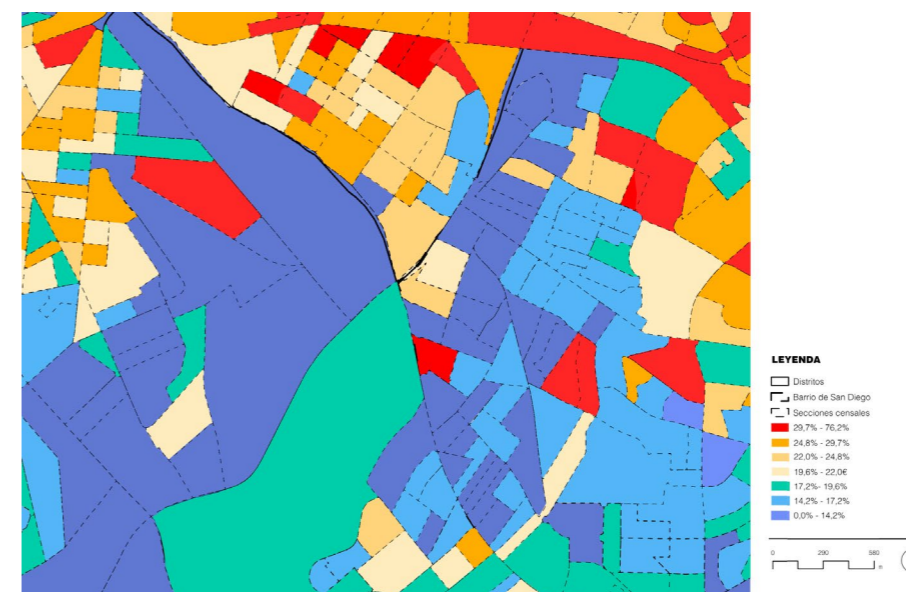


Fig. 16: Porcentaje de población mayor de 65 años.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Atlas de vulnerabilidad urbana. MITMA.

03 CASO DE ESTUDIO

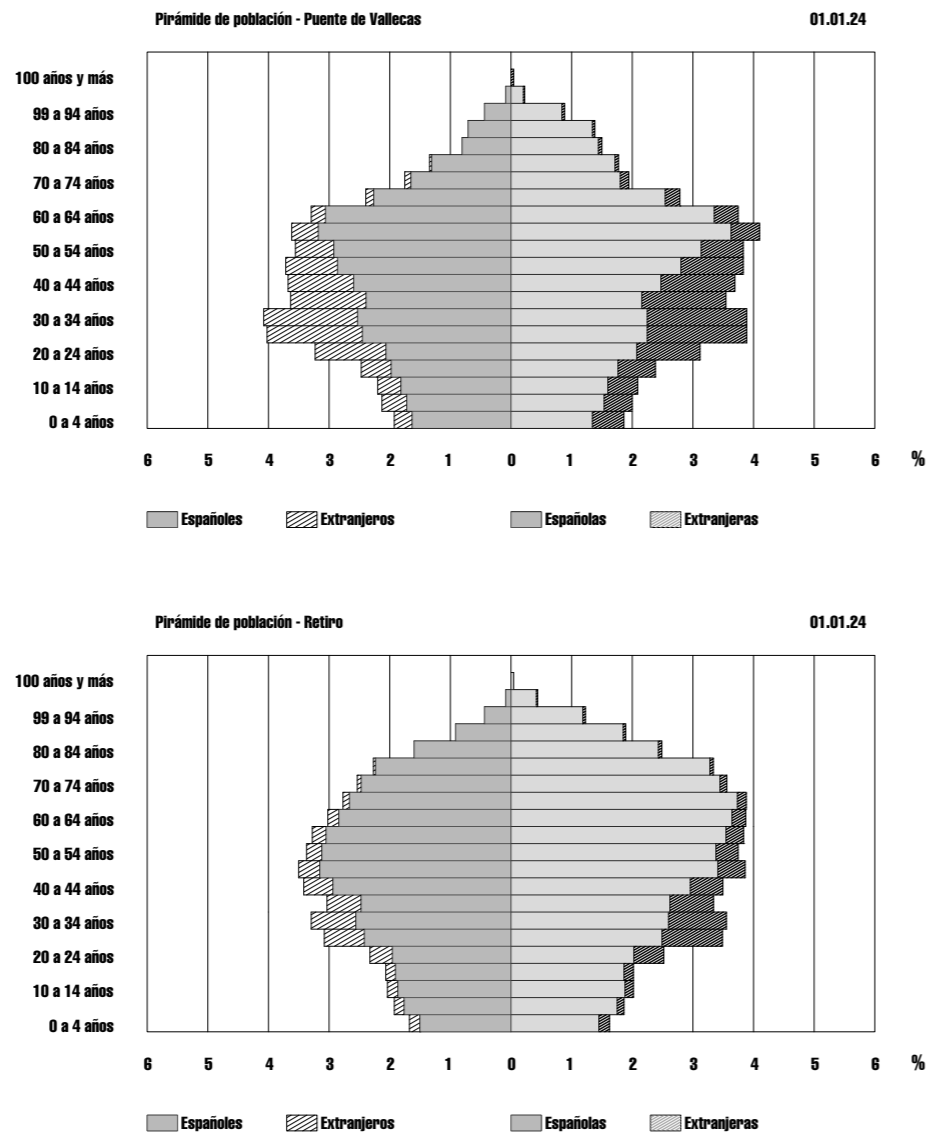


Fig. 17: Pirámide de población de Puente de Vallecas.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Estadística.

Fig. 18: Pirámide de población de Retiro.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Estadística.

Sin embargo, esta diferencia no debe interpretarse solo como una cuestión demográfica, sino que podría estar vinculada a un menor envejecimiento activo en San Diego, definido como “el proceso de optimización de las oportunidades de salud, participación y seguridad con el fin de mejorar la calidad de vida a medida que las personas envejecen” (Organización Mundial de la Salud, 2002); es posible que muchas personas mayores no encuentren en este barrio las condiciones necesarias para vivir esta etapa con autonomía y bienestar, por lo que decidan mudarse a otro barrio. Según el padrón municipal revisado el 1 de enero de 2024, el número de altas por cambio de domicilio entre personas mayores evidencia un dato significativo: en 2023, San Diego registró 5.174 altas de personas mayores de 55 años que se mudaron al barrio, una cifra muy superior a la de barrios colindantes como Pacífico (1.666) o Adelfas (779). Este dato sugiere que, aunque haya menos personas mayores registradas en Puente de Vallecas que en distritos como Retiro, el cambio residencial de este grupo poblacional es mucho más alto. La falta de accesibilidad, la escasez de servicios ade-

03 CASO DE ESTUDIO

cuados y la percepción de inseguridad pueden impulsar a este colectivo a marcharse a otras zonas de la ciudad donde el entorno urbano sea más favorable.

Ciudad de Madrid
Explotación estadística del Padrón Municipal de Habitantes revisado a 1 de enero de 2024

Altas por cambio de domicilio clasificados por edad (grupos quincenales) según Distrito y Barrio de destino.

Distrito/Barrio	Total	Ambos sexos									
		55 a 59 años	60 a 64 años	65 a 69 años	70 a 74 años	75 a 79 años	80 a 84 años	85 a 89 años	90 a 94 años	95 a 99 años	100 años y más
03. Retiro	5.112	235	172	154	75	60	36	35	29	7	2
031. Retiro	1.666	72	52	43	17	11	6	16	4	2	0
032. Adelfas	779	28	24	11	6	3	4	5	7	2	1
033. Estrella	794	29	17	21	12	12	9	5	3	1	0
034. Ibiza	1.044	54	43	42	20	23	11	8	13	2	1
035. Los Jerónimos	260	17	15	11	5	1	3	0	0	0	0
036. Niño Jesús	569	35	21	26	15	10	3	1	2	0	0
13. Puente de Vallecas	17.746	731	477	273	140	110	61	64	45	1	5
131. Entrevías	2.380	104	70	32	20	11	11	10	5	1	0
132. San Diego	5.174	203	110	66	39	28	9	17	11	1	0
133. Palomeras Bajas	2.232	111	62	40	26	22	21	21	12	2	2
134. Palomeras Sureste	2.456	106	71	54	26	24	4	0	7	2	3
135. Portazgo	1.860	60	57	30	18	8	5	7	6	0	0
136. Numancia	3.644	147	107	51	11	17	11	9	4	5	0

Fig. 19: Altas por cambio de domicilio.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Estadística.

Otro dato relevante es el índice sintético de vulnerabilidad urbana, elaborado por el Instituto Geográfico Nacional (IGN) dentro del Atlas Nacional de España. Este índice combina distintos indicadores sociales como la renta, el desempleo, la precariedad residencial o el nivel educativo, y permite visualizar de forma clara en qué zonas de la ciudad se concentran mayores problemas estructurales. En la cartografía correspondiente (Figura 15), San Diego aparece representado con colores más oscuros como el rojo y el naranja, lo que indica que se encuentra entre los barrios con mayor nivel de vulnerabilidad del municipio. Aunque esta situación refleja desigualdad económica, vivir en un barrio vulnerable como San Diego no implica únicamente contar con menos ingresos, sino también enfrentar carencias significativas en servicios e infraestructuras, lo que se traduce en una menor calidad del espacio público y un mayor riesgo de aislamiento.

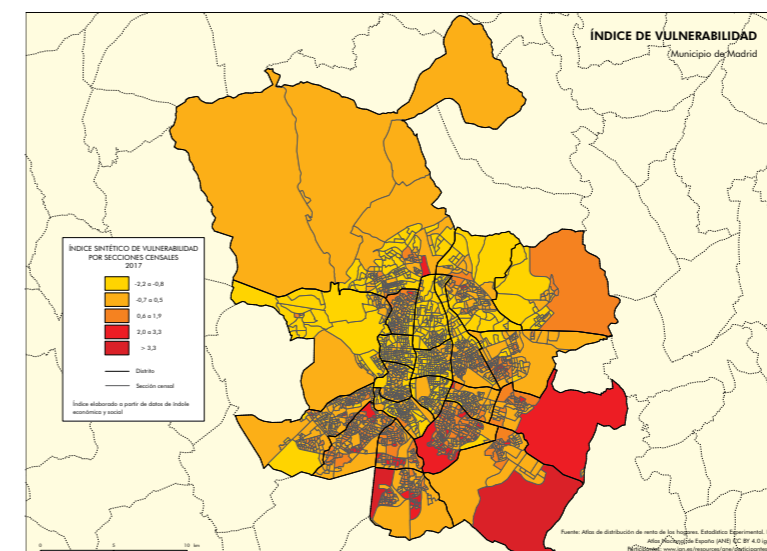


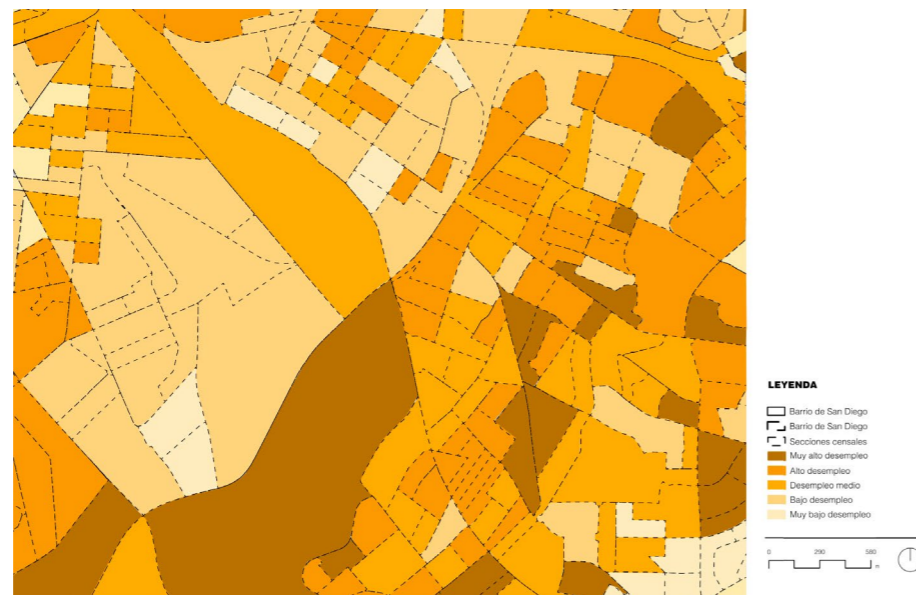
Fig. 20: Índice de vulnerabilidad.

Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares. Estadística Experimental. INE

03 CASO DE ESTUDIO

Fig. 21: Porcentaje de población en paro por sección censal.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Atlas de vulnerabilidad urbana. MITMA.

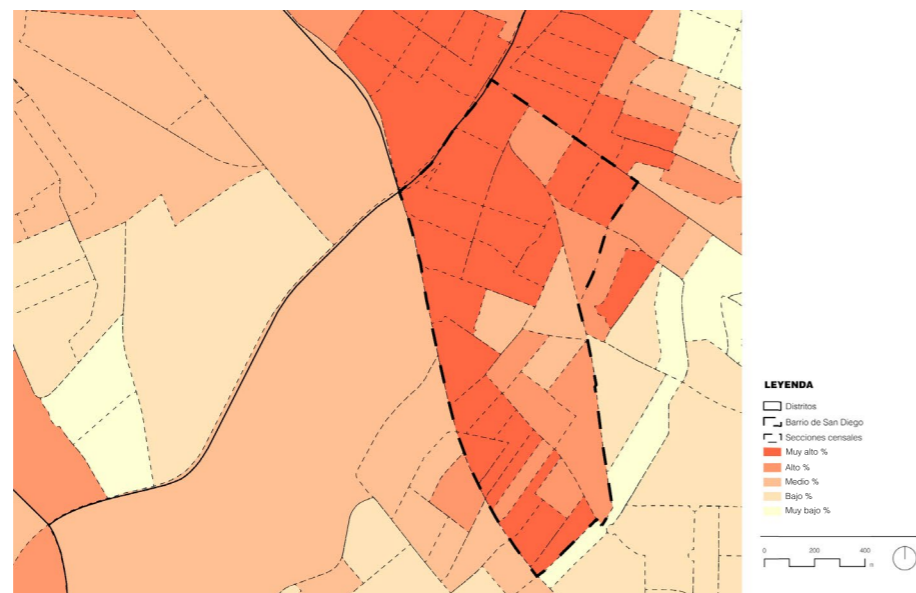


Otro de los factores que agravan la situación de vulnerabilidad en San Diego es el desempleo. Como puede verse en la figura 17, muchas secciones censales del barrio presentan un porcentaje de paro muy superior a la media de Madrid. Destacan especialmente aquellas zonas marcadas en marrón oscuro y naranja intenso, que indican niveles de desempleo alto o muy alto. Esto sitúa a San Diego entre los barrios con mayor concentración de desempleo de la ciudad.

Este dato refleja una situación económica compleja, también influye directamente en la vida cotidiana de las personas mayores. Cuando hay menos empleo en el entorno, es más difícil que las familias jóvenes permanezcan en el barrio, que los servicios funcionen con estabilidad o que se mantengan redes de apoyo vecinal. Todo esto repercute en cómo se sienten las personas mayores en su entorno y en las oportunidades reales que tienen para envejecer con autonomía y bienestar.

Fig. 22: Población con problemas de escasez de zonas verdes.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Atlas de vulnerabilidad urbana. MITMA.



03 CASO DE ESTUDIO

En este mapa se representa la cantidad de personas por sección censal que viven con un acceso limitado a zonas verdes. En el caso de San Diego, se observa una concentración significativa de puntos, lo que refleja una clara carencia de espacios naturales. Esta situación impacta especialmente en las personas mayores, ya que limita sus oportunidades de paseo, descanso y socialización al aire libre.

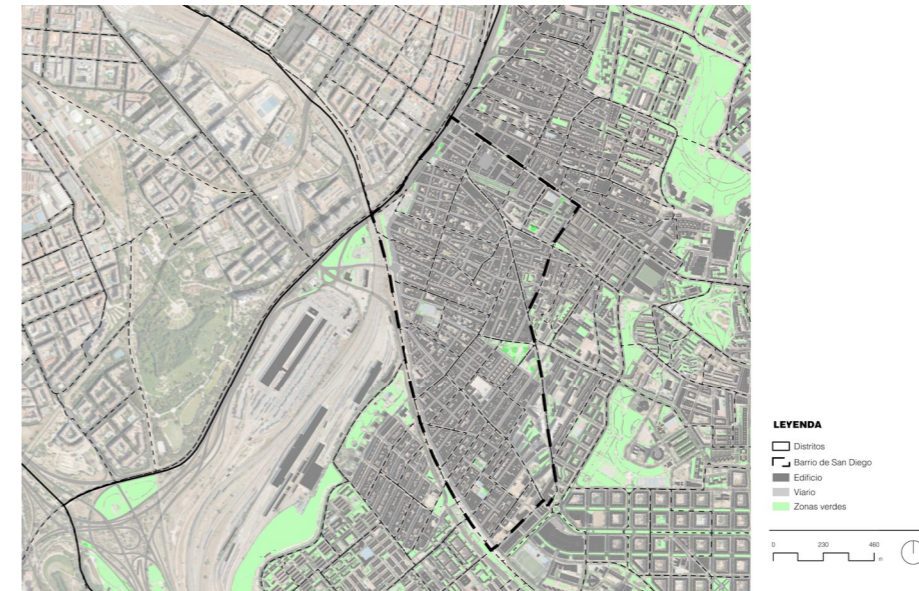


Fig. 23: Zonas verdes.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG.

Esta situación se hace aún más evidente si analizamos el mapa de distribución de zonas verdes reales en el distrito de Puente de Vallecas (figura 19). Como se aprecia, el barrio de San Diego apenas cuenta con espacios verdes en su interior. La mayoría de las zonas ajardinadas se concentran en los bordes del distrito o fuera de los límites del barrio, lo que implica que una persona mayor tendría que recorrer distancias considerables para poder acceder a un parque o a una zona de descanso adecuada. Esta falta de zonas verdes no solo influye en el bienestar de quienes viven en San Diego, sino también en su día a día y en cómo pueden envejecer de forma activa.

03.02 Diagnóstico
03.02.01 Flor de la proximidad

El análisis de la Flor de la Proximidad realizada de manera individual a cada uno de los participantes en las entrevistas ha permitido visualizar de forma clara qué servicios se consideran esenciales para las personas mayores habitantes del barrio de San Diego y a qué distancia les gustaría tenerlos, más próximos o menos, de sus hogares. A partir de estos resultados, se ha elaborado una flor conjunta que recoge los elementos más mencionados y la frecuencia con la que aparecen en los distintos radios de proximidad, ofreciendo así una síntesis visual del conjunto de respuestas.

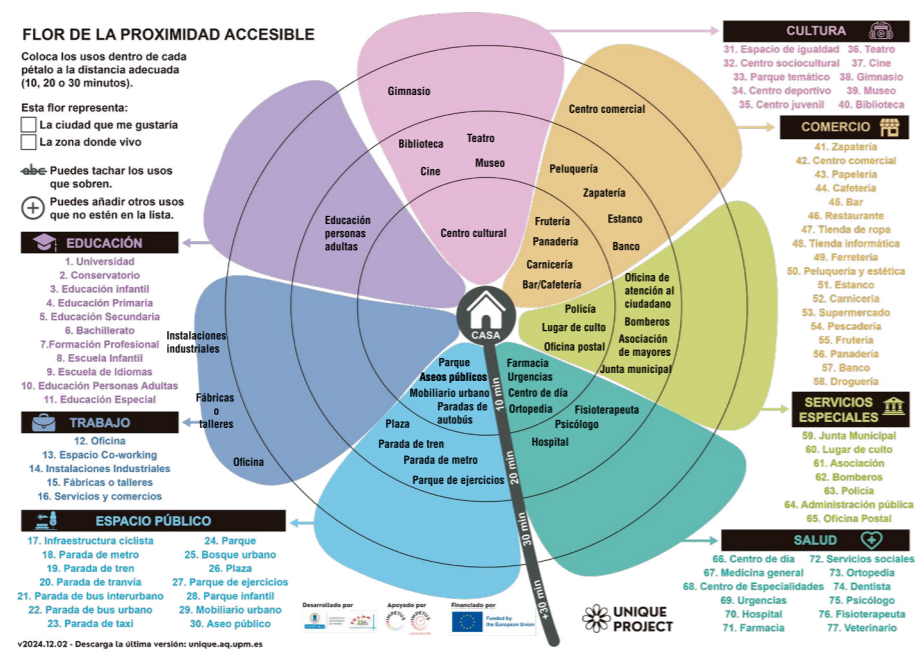


Fig. 24: Resultados de la Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en la figura, los servicios más valorados en el radio más próximo al centro de la flor, a menos de 10 minutos a pie, son las farmacias, los centros de salud, los espacios de descanso como bancos en parques, las tiendas tradicionales como las fruterías, las panaderías o carnicerías, y el transporte público. Estos elementos han sido seleccionados por la mayoría de los entrevistados como imprescindibles para mantener su rutina diaria con independencia y autonomía.

El transporte público fue uno de los más repetidos, al tratarse de un grupo poblacional con un uso limitado o nulo del vehículo privado. Existe una demanda clara, especialmente entre quienes viven en zonas más alejadas de las paradas actuales y es por ello que también se expresó dificultades para acceder a él por la lejanía. En la cartografía siguiente puede verse la distribución de la red de transporte público en San Diego. Aunque hay bastantes paradas de autobús en algunas zonas del barrio, otras áreas, sobre todo en el centro-oeste, están mucho menos

cubiertas. Por otro lado, la línea 1 de metro que circula por la Avenida de la Albufera, en el límite del barrio; solo cuenta una de sus estaciones con ascensor accesible de acceso, y, además, esta se encuentra lejos del límite del barrio. Lo que hace que se cese el uso de este tipo de transporte y las personas no puedan ir más allá. Por otro lado, la estación de Cercanías más cercana está justo en el extremo sureste del barrio, lo que puede ser útil para trayectos más largos, aunque no resuelve las necesidades del día a día.

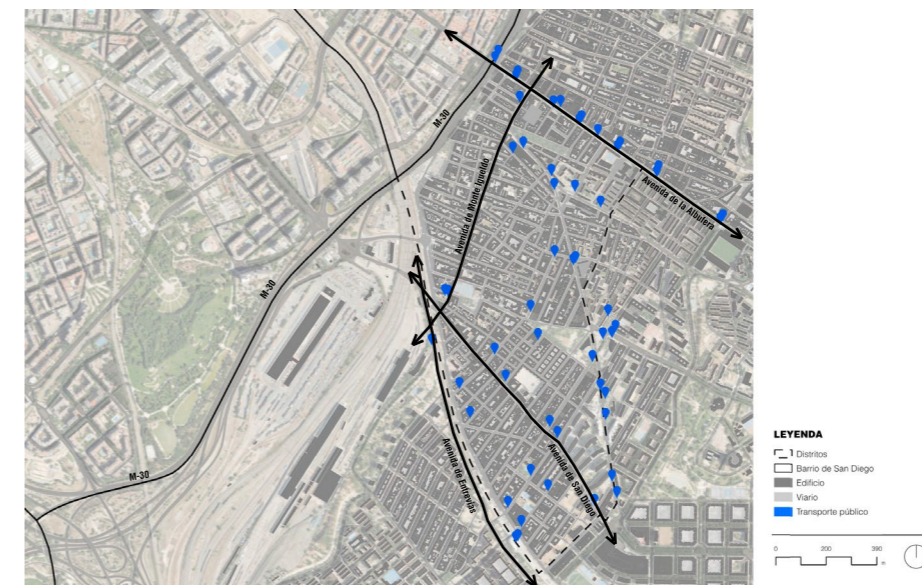


Fig. 25: Transporte público.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG.

También aparecen otros servicios como centros culturales, bibliotecas o espacios administrativos, aunque en radios más alejados. No se trata de que sean menos valorados, sino de que muchas personas entrevistadas han dejado de acudir a ellos porque los perciben como inaccesibles o demasiado lejanos. Algunas incluso mencionan que antes solían ir con frecuencia a este tipo de lugares, pero ahora les supone demasiado esfuerzo por las distancias o la falta de transporte adaptado, al no hacer suficientes servicios de cultura cerca de su zona residencial.

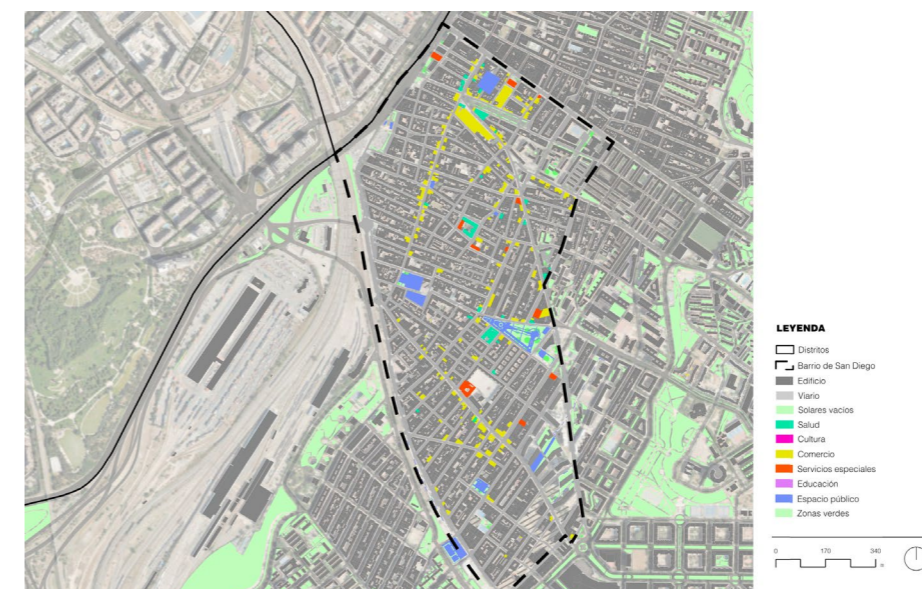


Fig. 26: Distribución de usos.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG.

03 CASO DE ESTUDIO

Tal y como muestra la cartografía, elaborada a partir de herramientas SIG, se puede visualizar la concentración de usos como el comercio. Sin embargo, aunque en las cartografías encontremos mucho comercio, los testimonios aseguran que se trata sobre todo de bazares o tiendas de alimentación genérica y no de los comercios tradicionales, los cuales las personas mayores identifican que están olvidados y son los más necesarios para que siga existiendo la esencia de barrio. En definitiva, el tipo de comercio del que se dispone en el barrio no es el deseado, a pesar de que haya una concentración de usos cercanos a sus hogares. Este fue uno de los hallazgos más importantes de la investigación; el hecho de que exista una proximidad física no garantiza que exista una proximidad funcional.

Estos resultados dejan claro que no basta con saber cuántos servicios hay en un barrio o dónde están ubicados. Lo verdaderamente relevante es saber si esos servicios responden a las necesidades reales de quienes los utilizan, y si el entorno permite acceder a ellos de forma segura, cómoda y autónoma.

03.02.02 Accesibilidad universal

03 CASO DE ESTUDIO

Antes de describir los recorridos realizados por el barrio, se han analizado diferentes cartografías relacionadas con la accesibilidad urbana, que permiten identificar de forma objetiva las principales limitaciones del espacio público.

Uno de los problemas más frecuentes tiene que ver con el ancho de las aceras. Según la normativa vigente en Madrid, el ancho mínimo permitido para un itinerario peatonal accesible es de 1,20 metros, aunque se recomienda que sea de al menos 1,80 metros para permitir el paso cómodo de dos personas a la vez. En la figura 22 se muestra el resultado del análisis del ancho de aceras en San Diego. Como se puede observar, un alto porcentaje del viario presenta aceras que no alcanzan ni siquiera el mínimo exigido, especialmente en calles secundarias, donde en muchos casos solo cabe una persona caminando.



Fig. 27: Ancho medio de aceras.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG.

Además del espacio peatonal reducido, otro factor relevante es la anchura del viario. En la figura 23 se representa el ancho medio de calzada del barrio. En muchas zonas, el viario es tan estrecho que complica no solo la circulación, sino también la posibilidad de realizar intervenciones de mejora sin eliminar espacio peatonal o de aparcamiento. Las calles más estrechas, en rojo, coinciden además con zonas donde hay una alta densidad residencial y una gran presencia de obstáculos (cubos de basura, bolardos, vehículos mal estacionados...), lo que agrava aún más la falta de accesibilidad.

03
CASO DE ESTUDIO



Fig. 28: Ancho medio de viario.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG.

Por otra parte, el análisis de las pendientes del terreno también ofrece información clave. En la figura 24 se presenta el mapa clinométrico del barrio. Las zonas en tonos amarillos y rojizos indican mayores niveles de inclinación. Se observa que buena parte del barrio, especialmente en el eje este y sureste, presenta pendientes pronunciadas, con desniveles que superan los 6 % y, en algunos tramos, incluso el 8 %, lo cual dificulta gravemente la movilidad de personas mayores o con movilidad reducida

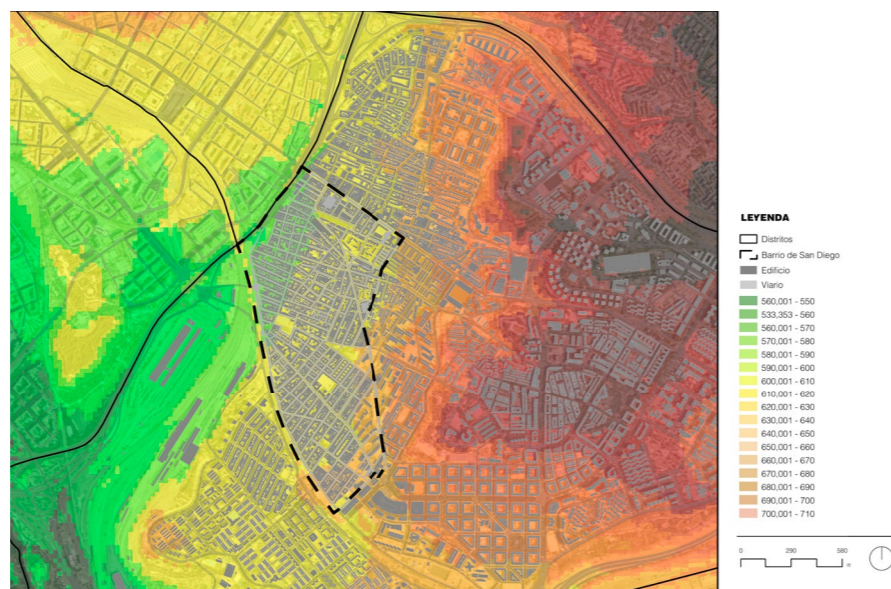


Fig. 29: Mapa clinométrico.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG.

03
CASO DE ESTUDIO

A pesar de todas estas carencias, el plano de actuaciones previstas para 2024 (figura 25) muestra que no hay registrada ninguna actuación de accesibilidad dentro del barrio de San Diego. El visor oficial del Ayuntamiento de Madrid señala las obras planificadas, en ejecución o ya finalizadas en distintos distritos, pero en el caso de San Diego no aparece ni una sola actuación, ni planificada, ni en ejecución, ni terminada.

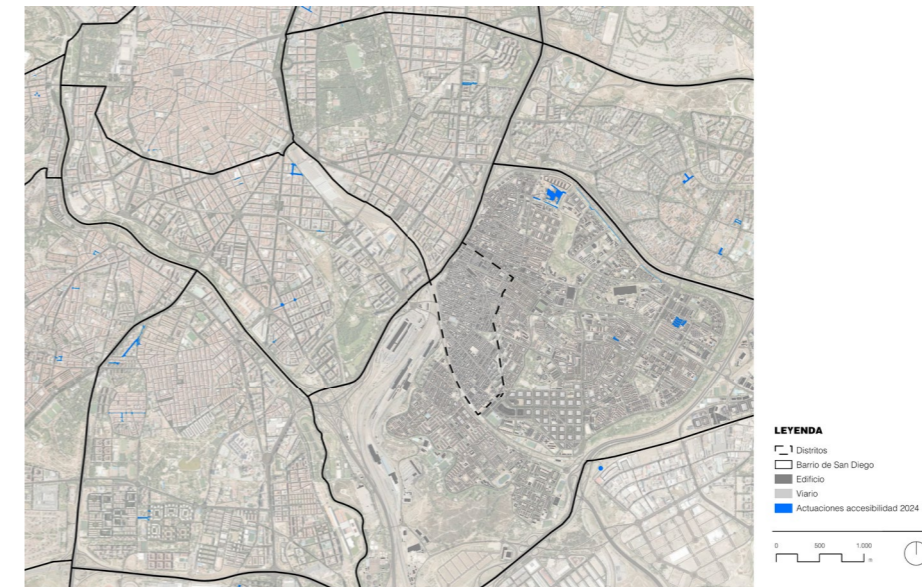


Fig. 30: Actuaciones de accesibilidad en 2024.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG.

03 CASO DE ESTUDIO

Durante los recorridos realizados por el barrio se tomaron registros fotográficos que permiten ilustrar visualmente muchos de los elementos comentados anteriormente y que afectan de forma directa al estado del espacio público. Uno de los problemas más visibles durante las observaciones es que las aceras no son lo suficientemente anchas y no cumplen muchas ni siquiera con el mínimo exigido de 1,20 metros, especialmente en calles secundarias, donde en muchos casos apenas cabe una persona caminando sola.



Fig. 31/32/33: Fotografías.

Fuente: Elaboración propia.

Esta situación se agrava con la presencia de elementos que obstruyen el paso y reducen el espacio disponible en aceras ya de por sí estrechas. Cubos de basura, farolas, bolardos (intentos de proteger al peatón que acaban reduciendo aún más el espacio peatonal) y vehículos mal estacionados dificultan el tránsito, obligando a las personas a desviarse constantemente. En algunos casos, los trayectos se interrumpen por escalones, bordillos altos o coches aparcados sobre los pasos de peatones. Esto genera caminos inseguros, especialmente para quienes utilizan bastón, andador o silla de ruedas.



Fig. 34/35/36: Fotografías.

Fuente: Elaboración propia.

03 CASO DE ESTUDIO

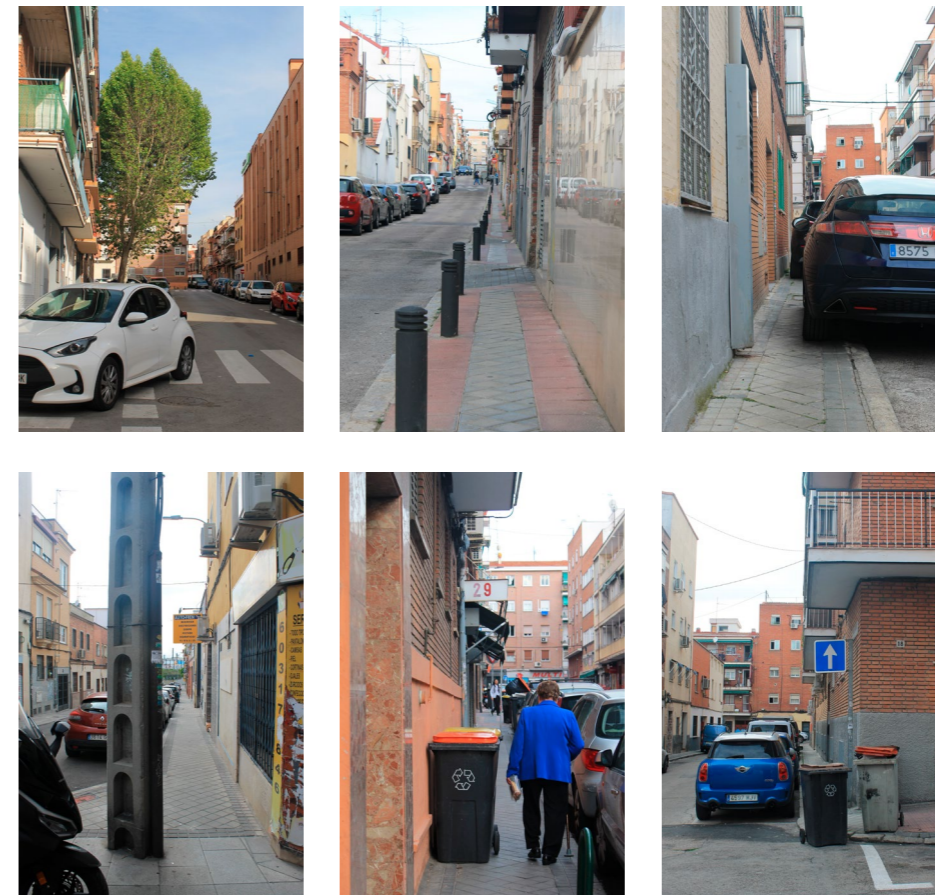


Fig. 37/38/39/40/41/42: Fotografías.

Fuente: Elaboración propia.

Otro problema frecuente son los elementos en mal estado o mal ubicados. Se detectaron aceras con baldosas sueltas, huecos peligrosos junto a los alcorques de los árboles, rampas mal niveladas o pasos de peatones sin desnivel, lo cual representa un riesgo de caídas o tropiezos. En muchas ocasiones, la señalización horizontal es casi inexistente o está muy deteriorada.

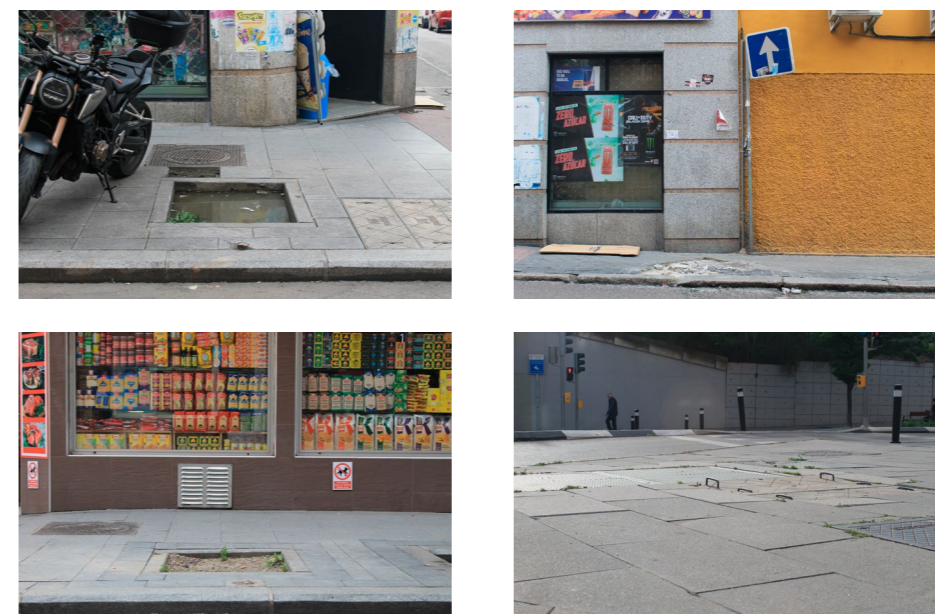


Fig. 43/44/45/46: Fotografías.

Fuente: Elaboración propia.

03
CASO DE ESTUDIO

También se documentaron espacios vacíos y solares sin uso, algunos de ellos ubicados en zonas donde apenas hay espacios públicos cercanos. Aunque estos terrenos son de propiedad privada y, por tanto, no es posible intervenir directamente sobre ellos, sí representan una oportunidad. Desde una mirada más estratégica, podrían contemplarse en futuros planes o colaboraciones público-privadas para habilitar espacios de descanso, sombra o encuentro pensados especialmente para la población mayor. Este tipo de actuaciones permitiría acercar zonas de estancia a personas que hoy viven lejos de los parques existentes y que a menudo tienen dificultades para caminar largas distancias.



Fig. 47/48/49/50: Fotografías.

Fuente: Elaboración propia.

En resumen, el diagnóstico visual realizado en el barrio evidencia una accesibilidad muy limitada, que no responde a los criterios básicos de accesibilidad universal y que condiciona directamente la movilidad de las personas mayores. Más allá de cumplir normas básicas, es evidente que el espacio público de San Diego todavía no está pensado desde una perspectiva accesible e inclusiva.

03
CASO DE ESTUDIO

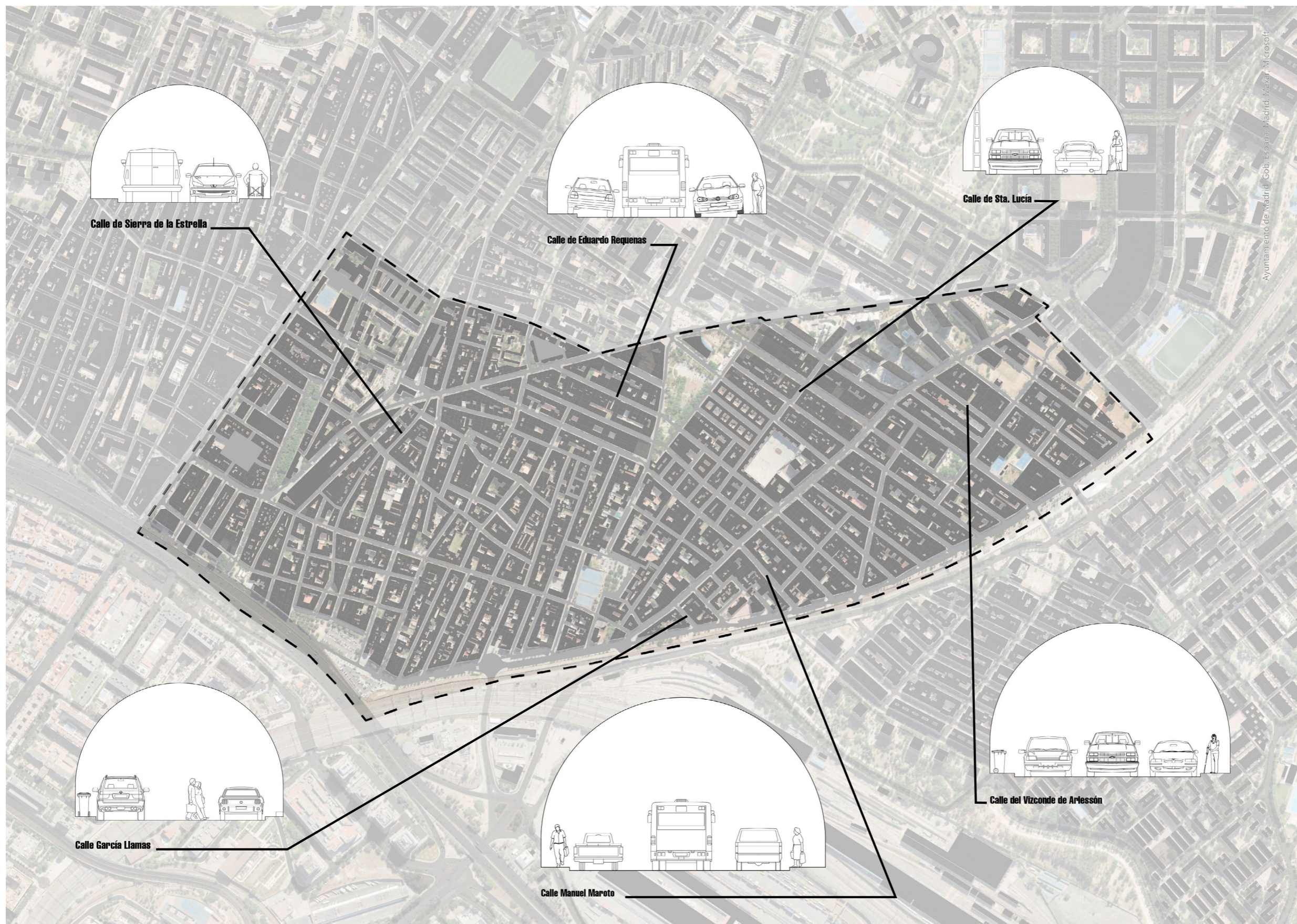


Figura 51: Situaciones en secciones viario.

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 04
BUENAS PRÁCTICAS

Para plantear propuestas realistas y funcionales en el barrio de San Diego, es conveniente conocer las prácticas que han resultado favorables en otras ciudades. Teniendo en cuenta que todos los planes de accesibilidad buscan beneficiar a cierto sector de la población o a ésta en su totalidad, este trabajo se centrará en estudiar las acciones que puedan mejorar la situación de las personas mayores.

04.01 Supermanzanas, Barcelona

El modelo de supermanzanas desarrollado en Barcelona es un gran ejemplo de cómo reorganizar el espacio urbano para una mejor calidad de vida en los barrios. Su objetivo principal es reducir el uso de vehículos de motor, mediante la ampliación de espacios que fomenten los desplazamientos a pie o en bicicleta, haciendo así de las calles un lugar más accesible y seguro para los peatones. Para lograrlo, se ha optado por la agrupación de varias manzanas, limitando la circulación de automóviles y dando prioridad a los peatones y ciclistas.

El tráfico de desvía por las calles que rodean estas “supermanzanas” y dentro de ellas se crea un ambiente tranquilo y seguro. Esto permite la ampliación de las aceras, mejorar los cruces y eliminar las barreras arquitectónicas, algo que beneficia especialmente a personas con movilidad reducida o mayores. También se han instalado bancos, zonas de sombra y elementos de mobiliario urbano destinados a hacer el entorno más cómodo y agradable.

Según la Guía para planificar ciudades saludables, mediante estas acciones se ha logrado reducir hasta un 42% la contaminación del aire y un 60% del tráfico, lo que mejora la salud física y mental, además de contribuir a la reducción de la contaminación acústica. (Fariña et al., 2022, p.48).

En los últimos años, en Barcelona se ha trabajado en las “supermanzanas”, no sólo con el objetivo de reducir el tráfico, sino también para facilitar el acceso de la población a los servicios sociales. Como explica Torrens (2018), este modelo busca que las personas mayores puedan seguir viviendo donde siempre, pero con condiciones que les brinden unos servicios de calidad y apoyo cercano.

Este modelo demuestra que repensar el espacio urbano puede mejorar tanto la accesibilidad como la sostenibilidad. Además, puede ayudar a mejorar la situación de la población envejecida si se toman las medidas adecuadas orientadas a ofrecer una mayor comodidad a este grupo de población.

04

BUENAS PRÁCTICAS

04.03 Granada Human SmartCity

En Granada se ha llevado a cabo y ya se encuentra en marcha, un modelo de ciudad inteligente centrado en las personas, este se llama Human Smart City. En él, se pone en el centro especialmente a aquellos colectivos más vulnerables como son las personas mayores, a diferencia de las Smart cities tradicionales que se enfocan más en la tecnología y en la gestión de datos analíticos.

Dentro de este modelo, se ha desarrollado una aplicación web que ayuda a planificar rutas a pie, en ellas avisa de las pendientes que se encuentran durante el trayecto, además de las barreras arquitectónicas o dificultades. De especial ayuda para las personas mayores y o con movilidad reducida, ya que la aplicación les permite ser conscientes de lo que pueden encontrarse y evitar problemas, eligiendo así recorridos más accesibles, ya que la aplicación está diseñada para proponer distintas alternativas (Olmedo-Adrián, 2015, p. 53).

La autora del proyecto menciona que esta herramienta tecnológica no solo mejora la movilidad, sino que también se involucra en la autonomía de las personas, dándoles más seguridad para desplazarse por la ciudad. Además, destaca que está pensada para que pueda ser usada por cualquier persona, ya que cuenta con un diseño universal y así pueda resultar fácil de usar tanto para jóvenes o expertos en tecnología, como para personas que no controlen eficazmente.

Este ejemplo, muestra que la tecnología es una gran aliada del humano en numerosas ocasiones como esta, pudiendo hacer las ciudades más accesibles y así las personas mayores tengan más control en su día a día.

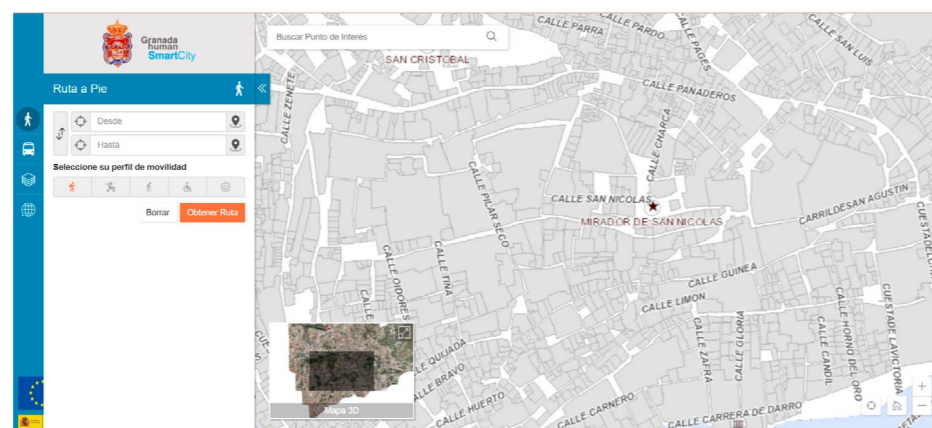


Fig. 54: Captura de pantalla propia de la aplicación web «Granada Rutas».

Fuente: Granada Human SmartCity.

04.04 Aplicabilidad al caso de estudio

04

BUENAS PRÁCTICAS

Analizar experiencias aplicadas en otras ciudades nos permite extraer ideas prácticas que podrían ser aplicables en un entorno como es el barrio de San Diego, siempre adaptándolas a su realidad. Aunque cada entorno urbano tiene sus particulares, al final todas estas iniciativas de mejora comparten objetivos comunes, como facilitar que las personas, especialmente las personas mayores, puedan vivir su día a día con comodidad, seguridad y autonomía. Este análisis permite cuestionarnos como podríamos realizar las mejoras. En muchos casos, no se trata de grandes intervenciones, sino de algunas sencillas y bien enfocadas. Por ello, estas buenas prácticas pueden ser un punto de partida para pensar soluciones aplicables.



Fig. 55: Diagrama de medidas urbanas aplicables al Barrio de San Diego.

Fuente: Elaboración propia.

Resultados y conclusiones

05.01 Resultados

A partir del análisis realizados con las entrevistas semiestructuradas, finalmente a 12 personas mayores del barrio, así como de los datos obtenidos mediante tablas y cartografías, la herramienta de apoyo de la Flor de la Proximidad y la observación directa realizada durante varios recorridos por el barrio de San Diego, se han identificado varias coincidencias respecto a la opinión de los entrevistados que permiten comprender cómo es la experiencia cotidiana de este colectivo en relación con la accesibilidad.

En primer lugar, en cuanto a las dificultades de movilidad en el entorno, 11 de las 12 personas entrevistadas expresaron tener dificultades para desplazarse por sus zonas. Los problemas que más repiten están relacionados con el mal estado de las aceras con la presencia de baldosas rotas, bordillos altos, raíces de árboles que sobresalen por el pavimento... y a esto se le suma la condición de que gran parte de ellas no cumplen con el ancho mínimo exigido, especialmente en calles secundarias, propiciando una circulación insegura especialmente para este grupo poblacional.

Asimismo, 9 personas mencionaron el encuentro continuo con obstáculos como cubos de basura, bolardos, farolas o vehículos mal estacionados, que interrumpen el paso al encontrarse en numerosas ocasiones en mitad de las aceras, obligando a las personas a tener que desviarse constantemente, ocasionando así situaciones de inseguridad al tener que transitar por las carreteras, en lugar de por el espacio peatonal.

Por otro lado, otra cuestión muy repetida es la falta de espacios para el descanso. En este caso, 10 de las 12 personas entrevistadas mostraron la necesidad de instalación de más bancos en su barrio, distribuyéndolos de manera equitativa. Además, expresan que a parte de haber pocos, los que hay se encuentran en mal estado y muchos de ellos expuestos al sol durante numerosas horas, sin sombra, lo que hace que sean inutilizables en horarios de día, cuando comúnmente son en los que salen las personas mayores a la calle. Este problema afecta especialmente a quienes no pueden caminar grandes distancias sin descansar.

05 CONCLUSIONES

En cuanto al transporte público, 7 personas utilizan con frecuencia el autobús y muestran estar contentos con su función y trayectos, pero, también denuncian seguir habiendo problemas con las rampas de acceso y la altura insuficiente en algunas paradas sin plataforma. Por el contrario, muchos mencionan el grave problema que continúa teniendo la línea 1 de metro; solo una de sus estaciones (Portazgo) cuenta con un ascensor accesible, la cual se encuentra lejos del límite del barrio de San Diego. La estación de Cercanías resulta útil para las personas que residen próximas a ella, en la zona sur del barrio, lo que les resulta muy útil para trayectos largos, aunque presentando problemas graves de acceso por los espacios entre el andén y la puerta del vagón. Problema, que concluye para estas personas en cesar su uso del tren.

Del mismo modo, la mayoría de entrevistados coinciden en una percepción negativa del mantenimiento del barrio, 10 de 12 personas entrevistadas protestan de la escasa limpieza de las calles o la falta de iluminación y la inseguridad que conlleva. De nuevo, reclaman este problema sobre todo en las calles interiores o alejadas de las avenidas principales. No obstante, 3 personas destacaron algunas mejoras realizadas en zonas concretas, como modificaciones en parques.

El deterioro mencionado del espacio público se refleja directamente en la vida social de las personas mayores, 9 entrevistados confirman haber reducido sus salidas y actividades por la falta de las condiciones anteriores, ya que no son adecuadas para moverse cómodamente. Esto se ve reflejado mayormente en las personas entrevistadas que viven solos o no cuentan con familiares cercanos, haciendo que sufran de aislamiento progresivamente.

A través de la herramienta de la Flor de la Proximidad, en su forma conjunta, se han podido identificar los servicios más valorados por las personas mayores, entre ellos: las farmacias, los centros de salud, las tiendas tradicionales, los espacios públicos con bancos y sombra, y el transporte público; estos aparecen mayoritariamente en el radio de 10 minutos caminando. Los servicios culturales también fueron mencionados, deseando que pudiesen instalarse en las cercanías a sus hogares, para así poder tener tiempo de ocio de calidad y no tener que desplazarse al centro de Madrid.

05.02 Conclusiones

05 CONCLUSIONES

La investigación ha evidenciado que la accesibilidad urbana, la que poca importancia se le da en muchos ámbitos de la vida, aunque de la que cada vez se escucha más hablar, no es solo una cuestión normativa que cumplir. Va más allá, se trata de un derecho social y de una condición esencial para que no solo las personas con movilidad reducida, sino también las personas mayores, otro de los grupos más afectados por esta condición, puedan mantener su autonomía, bienestar y participación en la vida en comunidad.

El estudio del barrio de San Diego demuestra cómo el deterioro del espacio público a lo largo de los años, la escasez de zonas de descanso, las barreras arquitectónicas o la ausencia de transporte con mejoras de accesibilidad limitan tanto los desplazamientos de sus residentes como sus relaciones sociales y su salud mental, su calidad de vida en conjunto. Además, como han expresado los entrevistados, la proximidad con la que cuentan en su barrio a los servicios no se traduce en accesibilidad real; aun así, muchas de las necesidades cotidianas no están resueltas por la inadecuación del entorno para llegar a ellos con seguridad y comodidad.

Asimismo, los datos estadísticos facilitados y los análisis cartográficos refuerzan la idea común de los habitantes de que San Diego se encuentra en una situación de desventaja respecto a otros barrios de Madrid. A la vulnerabilidad socioeconómica se le suma una trama urbana que no fue diseñada pensando en el envejecimiento de la población. Se trata de asentamientos históricos a los que se les debería de proponer soluciones para que pueda seguir siendo un barrio habitado de forma deseada. El elevado porcentaje de desempleo, la escasez de zonas verdes dentro del borde limítrofe o la existencia de viviendas de tamaño reducido, que obligan a salir del hogar, configuran un entorno poco favorable para un envejecimiento activo.

Respecto a ello, la experiencia colaborativa recogida a través de la herramienta de la Flor de la Proximidad ha demostrado el gran valor de incorporar metodologías participativas y visuales en los diagnósticos urbanos. Incluir esta herramienta con personas mayores ha permitido tomar conciencia de que las ciudades que se diseñan hoy serán habitadas mañana por quienes en la actualidad son jóvenes, y es por eso por lo que es esencial pensar en entornos que acompañen en todas las etapas de la vida.

Una de las ideas que más ha marcado esta investigación es entender que la planificación urbana no puede centrarse únicamente en quienes hoy están comprando vivienda o formando familia. Esa misma po-

05
CONCLUSIONES

blación joven, dentro de unas décadas, será la que envejezca en esos espacios. Si las decisiones que se toman ahora no tienen en cuenta a las personas mayores, lo que se está haciendo es diseñar entornos que en el futuro tampoco servirán para quienes hoy se consideran activos. Es decir, no se trata solo de pensar en «los mayores» como un grupo aparte, sino de pensar que todas las personas, tarde o temprano, llegarán a necesitar una ciudad accesible, cercana y segura.

Si no se escucha a quienes ya están viviendo los efectos del envejecimiento en el espacio urbano, nos enfrentamos a seguir creando lugares que excluyen, limitan o dificultan la vida cotidiana de millones de personas mayores, presentes y futuras.

A veces, pequeñas intervenciones como bancos colocados en el lugar adecuado, pasos de peatones bien diseñados o una mejor distribución de servicios pueden tener un gran impacto en la vida diaria. Pero también se plantea la necesidad de medidas más ambiciosas, como restringir progresivamente el uso del vehículo privado en ciertas zonas, promover modelos de movilidad que prioricen a los peatones o reconfigurar calles y espacios públicos para que sean seguros y accesibles para quienes no conducen y dependen exclusivamente del entorno para mantener su autonomía.

Por eso, este estudio también implica una dimensión política: pensar en cómo se toman las decisiones sobre el espacio urbano, quién participa en ellas y a quién se escucha. Hacer ciudades más accesibles no es solo una cuestión técnica, sino una cuestión de justicia social y de voluntad política. No basta con adaptar una acera o poner un ascensor si no se acompaña de una mirada de conjunto que entienda las necesidades de este grupo poblacional y las incorpore desde el principio a la toma de decisiones.

No obstante, durante la investigación se han encontrado limitaciones como el acceso a datos actualizados y desagregados, especialmente sobre indicadores urbanos o actuaciones de accesibilidad. Aunque se ha trabajado con cartografía propia, algunas capas de información pública no estaban actualizadas o no permitían un análisis muy detallado. También se podría haber enriquecido la investigación incluyendo entrevistas a personas mayores que hayan abandonado el barrio, para conocer si la falta de accesibilidad o de servicios adecuados ha influido en su decisión de mudarse.

A partir de aquí, se abren distintas líneas para futuras investigaciones. Por un lado, se podría aplicar esta misma metodología en otros barrios de la ciudad con características diferentes, para explorar cómo varían las barreras o las percepciones según el contexto urbano. Por otro, sería interesante estudiar con más profundidad cómo se articulan

05
CONCLUSIONES

los cuidados en el espacio público, y cómo puede integrarse esa red de apoyos dentro de una planificación accesible. También sería clave establecer vínculos con administraciones o colectivos vecinales para que los diagnósticos se conviertan en herramientas útiles de participación ciudadana.

La accesibilidad no puede seguir siendo una cuestión secundaria en la planificación urbana. Incluir la perspectiva de las personas mayores no es solo un acto de reconocimiento, sino una inversión en un entorno más justo, habitable y duradero para todas las generaciones. Escucharles no solo es justo, también es útil para diseñar ciudades que funcionen de verdad, hoy y mañana.

Bibliografía

- Asís, R. (2013). Sobre la accesibilidad universal. *In Conferencia Internacional sobre los cinco años de vigencia de la Convención* (Vol. 6).
- Ayuntamiento de Barcelona. (2022). *Programa Superillas Barcelona*. Recuperado de <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/>
- Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Estadística. (s.f.). *Padrón Municipal de Habitantes (Explotación Estadística)* [Base de datos en Excel]. Recuperado de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica/Areas-de-informacion-estadistica/Demografia-y-poblacion/Cifras-de-poblacion-y-censos-demograficos-/Padron-Municipal-de-Habitantes-%28Explotacion-Estadistica%29?vgnextfmt=detNavegacion&vgnextoid=e5613f8b73639210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=a4eba53620e1a210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&pk=5720381>
- Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Estadística. (s.f.). *Altas por cambio de domicilio clasificadas por edad (grupos quinquenales) según distrito y barrio de destino, para cada sexo* [Archivo Excel]. Recuperado de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica/Areas-de-informacion-estadistica/Demografia-y-poblacion/Cifras-de-poblacion-y-censos-demograficos-/Padron-Municipal-de-Habitantes-%28Explotacion-Estadistica%29?vgnextfmt=detNavegacion&vgnextoid=e5613f8b73639210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=a4eba53620e1a210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&pk=5720381>
- Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Estadística. (2019). *Estudio sociodemográfico de los barrios de Madrid ligados a los Planes Integrales de Barrio (PIBA) II*. Recuperado de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Publicaciones/Listado-de-Publicaciones/Estudio-sociodemografico-de-los-barrios-de-Madrid-ligados-a-los-Planes-Integrales-de-Barrio-PIBA-2019-/?vgnextfmt=default&vgnextoid=986c96daadc0b610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=f1aebadb6b997010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD>
- Ayuntamiento de Madrid. (2000). Ficha 4.2: Red viaria. Parámetros de diseño de la sección transversal. Instrucción de Vía Pública.
- Barrio Formoso Ó. (2024). *Soledad no deseada: noción e intervención. Una reflexión crítica desde el análisis de Madrid Vecina*. Cuadernos de Trabajo Social, 37(2), 319-329. <https://doi.org/10.5209/cuts.92507>
- Baquero, M. T., Seisenberger, S., Lamíquiz, P., Ramírez, A., & Büttner, B. Reintroducing Proximity Concerns for Urban Planning Practitioners Through the “Flower of Proximity” as a Participatory

- Tool. The Cases of Madrid and Munich. *The Cases of Madrid and Munich*.
- Baquero, T., & Lámiquiz, P. Flowers of proximity in Spain: understanding local context priorities. In SUPTM 2024 conference proceedings. s Note: UPCT and Scifo-rum stays neutral with regard to jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations.
- Bruschi, A. (1999). *Metodología delle scienze sociali*. Milan: Mondadori. (citado en De Toscano, 2023).
- Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG). (2017). *Índice de vulnerabilidad. Ciudad de Madrid* [Mapa]. Gobierno de España, Ministerio de Fomento. Recuperado de https://centrodescargas.cnig.es/CentroDescargas/busquedaRedirigida.do?ruta=PUBLICACION_CNIG_DATOS_VARIOS/aneTematico/Madrid_Indice-de-vulnerabilidad.-Ciudad-de-Madrid_2017_mapa_18012_spa.zip
- Cerri, C. (2016). *Envejecer(se) y cuidar(se): una aproximación antropológica al mundo de los mayores* [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid].
- Corbetta, P. (2003). *La ricerca sociale: metodologia e techniche. III Le techniche qualitative*. Bologna: Il Mulino. (Citado en Tonon de Toscano, 2009).
- De la Blanca Auseré, S. (2023). *Entre Pacífico y Puente de Vallecas: una brecha urbana en Madrid* [Trabajo Fin de Grado, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid].
- Díaz Del Valle, N. P. (2022). *Análisis cualitativo sobre la movilidad laboral en Lima Metropolitana en base a entrevistas semiestructuradas: Reflexiones sobre la accesibilidad y la equidad*.
- Fariña, J., Higuera, E., Román, E., & Pozo, E. (2022). *Guía para planificar ciudades saludables*. Ministerio de Sanidad, FEMP.
- Fernández Manzano, J. A., Cantos Mengs, M. M., & Alonso Puelles, A. (2019). *Reflexiones y propuestas en torno al envejecimiento en las sociedades contemporáneas* [Informe técnico]. Universidad Complutense de Madrid. Docta Complutense. <https://hdl.handle.net/20.500.14352/17520>
- Fundación ONCE (2017). *Estudio de accesibilidad universal en espacios públicos urbanizados y en la edificación en España*. Observatorio de la Accesibilidad Universal en España.
- Gobierno de España. (2023). *Real Decreto 193/2023, de 21 de marzo, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público*. Boletín Oficial del Estado, núm. 69, de 22 de marzo de 2023. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2023/03/21/193/con>
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2023). *Atlas de distribución de renta de los hogares 2022*. Recuperado de <https://www.ine.es>

- Instituto Nacional de Estadística (INE). (s.f.). *Atlas de distribución del porcentaje de población mayor de 65 años*. Recuperado de <https://www.ine.es>
- Lopezosa, C. *Entrevistas semiestructuradas con NVivo: pasos para un análisis cualitativo eficaz*. En: Lopezosa C, Díaz-Noci J, Codina L, editores *Metodos Anuario de Métodos de Investigación en Comunicación Social*, 1. Barcelona: Universitat Pompeu Fabra; 2020. p. 88-97. <http://dx.doi.org/10.31009/metodos.2020.i01.08>
- Más Madrid. (2021). *Conecta Vallecas: Desmontando el puente*. Madrid: Más Madrid.
- Olmo, A. B. S. (2016). *Personas mayores en situación de aislamiento social: diseño y efectividad de un servicio de apoyo psicológico* (Doctoral dissertation, Universidad Complutense de Madrid).
- Organización Mundial de la Salud. (2002). *Envejecimiento activo: un marco político*. Ginebra: OMS.
- Pazos Otón, M., Fari, S., & Avellaneda-García, P. (2023). *La transformación de las políticas de movilidad en Pontevedra: una ciudad para caminar*. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, LVI(220), 691–708. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.220.06>
- Santos-Olmo Sánchez, A. B., Velázquez Martín, E., Ausín Benito, B., & Muñoz López, M. (2013). *Aislamiento social en la ciudad de Madrid: autonegligencia*. *Sociedad y Utopía: Revista de Ciencias Sociales*, (41), 382–401.
- Sede Electrónica del Catastro. (2024). *Consulta descriptiva y gráfica de bienes inmuebles*. Dirección General del Catastro, Ministerio de Hacienda y Función Pública. <https://www.sedecatastro.gob.es/>
- Tonon de Toscano, G. (2009). *La entrevista semi-estructurada como técnica de investigación*. En G. Tonon (Comp.), *Reflexiones latinoamericanas sobre investigación cualitativa* (pp. 47–68).
- Torrens, L. (2018). *Envejecimiento y mejora de la gestión pública: el caso de Barcelona y las supermanzanas sociales*. Notes per a la reflexió TransJus, (2), 6–9.
- Uceda Navas, P., & Domínguez Pérez, M. (2024). Reequilibrando los espacios urbanos: derecho a la ciudad y participación ciudadana en los barrios vulnerables de Madrid. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 181, 117–124.
- Unique Project (2024). *Flor de la Proximidad*. Universidad Politécnica de Madrid. Recuperado de <https://unique.aq.upm.es/>
- Vicente Arruebarrena, A., & Sánchez Cabaco, A. (2021). *La soledad y el aislamiento social en las personas mayores*. *Studia Zamorensia* (segunda etapa), 19, 15–32. Recuperado a partir de <https://revistas.uned.es/index.php/studiazamo/article/view/29363>

Procedencia ilustraciones

Fig. 1: Tomada de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>

Fig. 2: Tomada de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>

Fig. 3: Tomada de <https://unique.aq.upm.es/>

Fig. 4: Tomada de <https://unique.aq.upm.es/>

Fig. 5: Tomada de <https://unique.aq.upm.es/>

Fig. 6: Tomada de <https://unique.aq.upm.es/>

Fig. 7: Tomada de <https://unique.aq.upm.es/>

Fig. 8: Tomada de <https://unique.aq.upm.es/>

Fig. 9: Elaboración propia.

Fig. 10: Elaboración propia a partir de datos SIG de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 11: Elaboración propia a partir de datos SIG de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 12: Tomada de https://www.ine.es/dyngs/INEbase/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177088&menu=resultados&idp=1254735976608

Fig. 13: Tomada de https://www.ine.es/dyngs/INEbase/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177088&menu=resultados&idp=1254735976608

Fig. 14: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 15: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 16: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 17: Elaboración propia a partir de datos tomados de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica?vgnextchannel=8156e39873674210VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Fig. 18: Elaboración propia a partir de datos tomados de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica?vgnextchannel=8156e39873674210VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Fig. 19: Elaboración propia a partir de datos tomados de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica?vgnextchannel=8156e39873674210VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Fig. 20: Tomada de https://atlasnacional.ign.es/wane/%C3%8Dndice_sint%C3%A9tico_de_vulnerabilidad_en_Barcelona_y_Madrid

Fig. 21: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 22: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 23: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 24: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 25: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 26: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 27: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 28: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 29: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 30: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 31: Elaboración propia a partir de datos SIG tomados de <https://atlasvulnerabilidadurbana.mitma.es/#c=home>

Fig. 32: Elaboración propia.

Fig. 33: Elaboración propia.

Fig. 34: Elaboración propia.

Fig. 35: Elaboración propia.

Fig. 36: Elaboración propia.

Fig. 37: Elaboración propia.

Fig. 38: Elaboración propia.

Fig. 39: Elaboración propia.

Fig. 40: Elaboración propia.

Fig. 41: Elaboración propia.

Fig. 42: Elaboración propia.

Fig. 43: Elaboración propia.

Fig. 44: Elaboración propia.

Fig. 45: Elaboración propia.

Fig. 46: Elaboración propia.

Fig. 47: Elaboración propia.

Fig. 48: Elaboración propia.

Fig. 49: Elaboración propia.

Fig. 50: Elaboración propia.

Fig. 51: Elaboración propia a partir de datos SIG.

Fig. 52: Tomada de <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es>

Fig. 53: Tomada de <https://metrominuto.info/>

Fig. 54: Tomada de <https://ciudadinteligente.granada.org/granadarutas/>

Fig. 55: Elaboración propia.

Anexos

1. Entrevistas

Entrevista 1 – Josefa (79 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- 54 años

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- Me caí y voy peor, pero antes sí, yo antes salía por la mañana a las 7:30-8 de la mañana y me iba por la Ronda del Sur, por ahí me gustaba mucho andar mucho y ahora ya no. El estado de las calles me desmotiva. Me gustaría que nos mudáramos de barrio, si pudiese, claro. Pero, ya a estas alturas, comprar una casa... Pero si tuviese la oportunidad no me daría pena dejarlo.

3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Esta mañana hemos estado en el centro de salud. A ver, pasear agarraditos, arregladitos, dar una vuelta... No apetece. Ya te lo digo yo. Aquí no hay parques, no tienes un parque donde salir. Por ejemplo, el solar que está al lado de la Iglesia ahí estaría genial un parque, pero van a hacer un bloque de viviendas en 2026. Por aquí no hay nada ya que solamente están creando casas.

4. ¿Considera que el barrio cuenta con suficientes equipamientos y servicios, como comercios, centros de salud, espacios culturales o de ocio? ¿Hay algo que eche en falta o que crea que ha cambiado con el tiempo?

- Sí que hay comercios, pero no son los que necesitamos. Hay muchas tiendas pequeñas, pero muchas son bazares o cosas que no usamos tanto. Echo en falta más tiendas de alimentación de confianza, fruterías buenas, sitios para comprar comida fresca. Y sobre todo espacios para estar, como un parque o un centro de mayores que esté cerca y bien cuidado. Antes había más vida en el barrio, ahora construyen muchas casas, pero no están pensando en las personas que vivimos aquí de toda la vida.

5. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?

- Mal, muy estrechas, con los adoquines levantados la mayoría de ellos. Para mí no están bien ni mucho menos para la gente mayor. Es un barrio que tienes que estar todo el rato mirando a ver por donde caminas. Está sucio, te encuentras árboles en mitad de la acera y tiene que cruzar por la carretera.

6. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?

- Siempre y lo que tienes que hacer es irte al asfalto para poder continuar.

7. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio?

- No, ni 1, ni un sitio donde puedas descansar mientras das un paseo. O sea que yo creo que el problema es que se está dando mucha importancia al aparcamiento y si se les diese menos prioridad a los coches y más a las personas habría más vida, habría más huecos para poner los bancos. Es un barrio que ya está muy viejo y ya no se preocupan.

¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?

- Cualquier sitio de por aquí cerca. Ahora mismo, yo voy al Alcampo cerca del parque de las Siete Tetas y ahí se puede estar a gusto con el parque al lado y si tuviésemos algo así podríamos salir por las tardes. Pero a dónde vamos a ir aquí, ¿a dar un paseo a la vía (tren Cercanías)? Si es verdad que están arreglando el del otro lado de la vía, pero ya tienes que cruzar

el puente y el puente no da seguridad. Y en las paradas de autobús, no en todas, hay bancos, entonces la espera a veces es muy pesada.

8. ¿Cómo valora la iluminación y la seguridad en las calles del barrio? ¿Se siente seguro caminando por la noche?

- Bueno, la iluminación no está mal. Hace poco nos han puesto nuevas farolas en nuestra calle. Las paradas de los autobuses están bien iluminadas, aunque nosotros no solemos salir a la calle cuando anochece.

9. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público?

- No muy mal, yo creo que está bien. Está bien comunicado, tengo ahí el 24, el 103, el 111... Bueno, de comunicación no lo veo mal, fíjate. Y el tren también lo tengo cerca.

¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?

- Sí, porque los autobuses te sacan la rampa. Y la elevación de las plataformas en las paradas de autobús están bien de altura para mí. No haría ninguna mejora.

10. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

- Los semáforos están bien señalizados. Creo que en este sentido está bastante bien y con cantidad suficiente de pasos de peatones.

11. ¿Considera que los pasos de peatones, semáforos y rampas del barrio están bien diseñados para que los peatones crucen con seguridad? ¿Hay zonas donde le parece peligroso caminar?

- No, está bien señalizado. No lo siento peligroso.

12. ¿Cree que la falta de accesibilidad en el barrio hace que muchas personas mayores salgan menos de casa y tengan menos contacto con otras personas?

- Mis contactos suelen ser mis vecinos, entonces por eso no tengo problema. Pero si tuviera amigos un poco más lejos, tengo seguro que si perdería el contacto porque las calles no me animan a salir. Y al final a nuestra edad, que estamos menos comunicados por el móvil, como lo estáis vosotros los jóvenes. Pues necesitamos vernos más en persona y en zonas así, es complicado, porque al final acabas aislándote en casa.

13. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?

- Aquí, en el barrio, arreglar, poco han arreglado. Algún cambio hay, pero para peor. A veces te levantan la calle y te no te la vuelven a arreglar hasta pasado mucho tiempo. Por ejemplo, en nuestra calle lleva un boquete abierto en mitad de la acera dos años, tiene una tapa amarilla elevada y me da miedo cada vez que tengo que pasar por ahí porque me puedo tropezar. Si yo estuviese en la calle Goya o en el barrio de Salamanca o en la calle Serrano, ya estaría arreglado. Tenemos un conocido que trabaja de inspector en el mantenimiento de las calles y dice que este es uno de los peores barrios, lo comunica todos los días en su trabajo, pero no hay solución.

14. ¿Alguna vez ha pedido ayuda o presentado alguna queja al Ayuntamiento por problemas de accesibilidad? ¿Recibió alguna respuesta o solución?

- No, porque nosotros somos muy dejados para eso.

15. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?

- En primer lugar, el mantenimiento. Es lo que te digo, están arreglando algo y lo dejan a medias con objetos que entorpecen el camino y te tienes que bajar a la carretera... crean aceras con árboles en el medio y las raíces de estos, al crecer, se destrozan las aceras y no puedes seguir caminando. Las aceras son muy estrechas y si por ejemplo pasa un coche y me tengo que poner contra la pared, pasas miedo de que el coche pase muy cerca tuya.

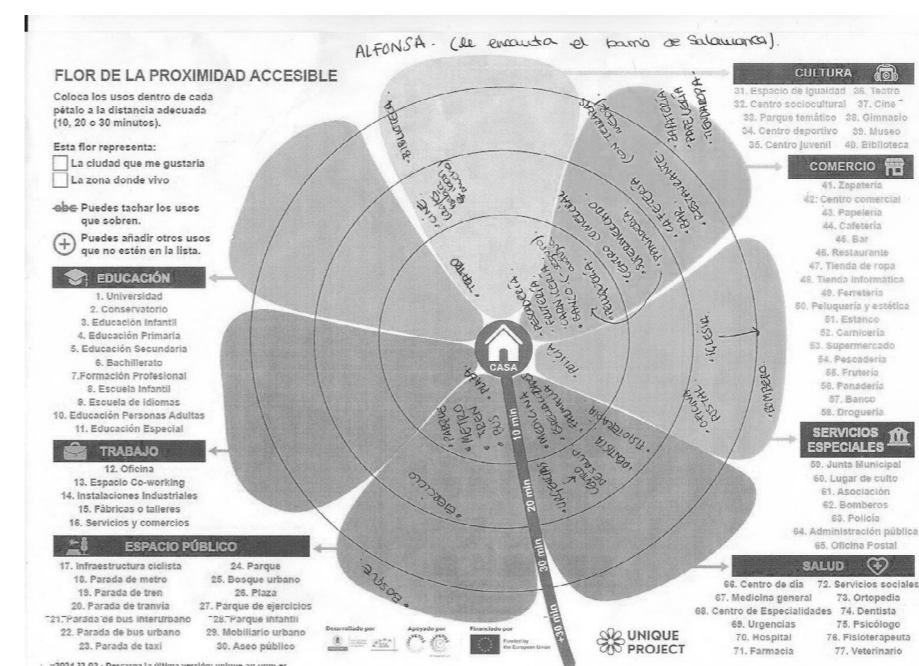


Fig. 56: Entrevista 1 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.

Entrevista 2 – Félix (82 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- 65 años

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- Normalmente, como siempre. Salgo 1 vez cada día. Salgo todos los días. No he reducido mis salidas. Influye en el estado en el que me encuentre en esos momentos. Me da igual que el barrio esté mejor que peor.

3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Lo que más visito es el mercado, el centro de mayores... Me resulta muy fácil llegar a estos sitios, sí. Aunque, sí, es verdad, que muchos compañeros míos no pueden llegar al centro de mayores con facilidad. Y esto al final, con el tiempo, es lo que me va a pasar a mí porque cada puedo andar peor. Porque nadie te lleva al centro. Estaría genial un transporte público que se dedicara a que las personas mayores pudiéramos llegar más fácilmente a estos centros de ocio para nosotros.

4. ¿Considera que el barrio cuenta con suficientes equipamientos y servicios, como comercios, centros de salud, espacios culturales o de ocio? ¿Hay algo que eche en falta o que crea que ha cambiado con el tiempo?

- Haber, hay comercios, pero ya no son como los de antes. Antes conocías al panadero, al frutero... ahora han cerrado muchos de esos y han abierto tiendas que no nos sirven de mucho, que si bazares, que si cosas de móviles... Yo echo en falta sitios donde uno pueda hacer la compra tranquilo y con confianza. Y de ocio, poco. Tenemos el centro de mayores, sí, pero no todo el mundo llega bien hasta allí. Nos haría falta algo más cerca, más accesible, y más pensado para la gente mayor.

5. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?

- Tenemos las calles anchas en las avenidas principales solamente.

6. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?

- El pavimento levantado, los adoquines. Cuando me cruzo con alguien por las aceras, en esta situación para mí el problema es cuando llueve y

estamos con los paraguas, que no podemos cruzarnos cómodamente. Que tienes que parar, subir o cerrar el paraguas.
El principal problema es que hay muchos coches y poco espacio. Se les da más importancia a los coches que a los peatones. Tendrían que tomar más medidas sobre los aparcamientos. Si cada bloque nuevo que hicieran, lo hicieran con aparcamiento subterráneo, tendríamos menos problemas de los que tenemos.

7. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio?

- Sin duda, bancos tendrían que poner. Mi mujer y yo vamos a andar y no encontramos bancos por ningún sitio. ¿Sabes dónde me tengo que sentar si quiero descansar? En el parque que está a 1 km de mi casa, que tiene unos poyetes. Es que no hay bancos por ningún lado.
Y claro, si no puedes descansar, acabas saliendo menos. Al final uno se queda en casa.

¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?

- Más cerca de mi casa y no solo por las avenidas grandes.

8. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público?

- No muy mal, yo creo que está bien. Está bien comunicado, tengo ahí el 24, el 103, el 111... Bueno, de comunicación no lo veo mal, fíjate. Y el tren también lo tengo cerca.

9. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

- Creo que es un problema cuando las aceras están más elevadas que las carreteras porque tendrían que estar un poco más bajas. A veces los adoquines son muy altos y me resulta más difícil.

10. ¿Considera que los pasos de peatones, semáforos y rampas del barrio están bien diseñados para que los peatones crucen con seguridad? ¿Hay zonas donde le parece peligroso caminar?

- A las personas mayores como yo, que ya empezamos a tener problemas de movilidad y nos cuesta levantar la pierna, el salto que existe entre la carretera y la acera no es seguro porque no podemos incorporarnos a la acera con facilidad. No haría falta hacerlo todo del mismo nivel, pero sí reducir el salto a muchos menos centímetros.
Con esa solución, podríamos tener un problema si no diferenciáramos acera de lo que es la carretera. Si se diferenciase con los colores o distintos tipos de pavimento, aún así los coches no respetarían las aceras. Y los pivotes que suelen poner, me parecen peligrosos porque muchos los ponen de plástico y alguna vez echas mano de ellos para descansar, porque no hay nada más donde hacerlo, y te puedes caer si te apoyas porque se doblan y te puedes caer.

11. ¿Alguna vez ha pedido ayuda o presentado alguna queja al Ayuntamiento por problemas de accesibilidad? ¿Recibió alguna respuesta o solución?

- Ha llamado mi hijo, a nosotros a nuestra edad ya nos da pereza. Un agujero que está aquí en nuestra calle lleva ya dos años abierto y todavía no lo han solucionado.

12. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?

- Hay calles que las han hecho prohibidas para la entrada de coches. Esa podría ser una solución para ciertas calles. Y que solo se pudiera entrar en caso de emergencia o para el transporte público o para los residentes. En el edificio que van a hacer en el solar vacío de al lado de la iglesia... Ahí sería un buen sitio para hacer una plaza ahí, con columpios para los niños o con bancos para hacer ejercicio para nosotros... En vez de que sigan construyendo bloque y más bloques de viviendas. Deberían aprovechar esos espacios para crear zonas donde poder disfrutar del barrio.
Lo que tendrían que hacer es prohibir aparcar en frente de la puerta de los portales y así se dejase un hueco para las emergencias, sobre todo para las personas con movilidad reducida, incluyendo que las personas mayores ya la mayoría tenemos movilidad reducida.

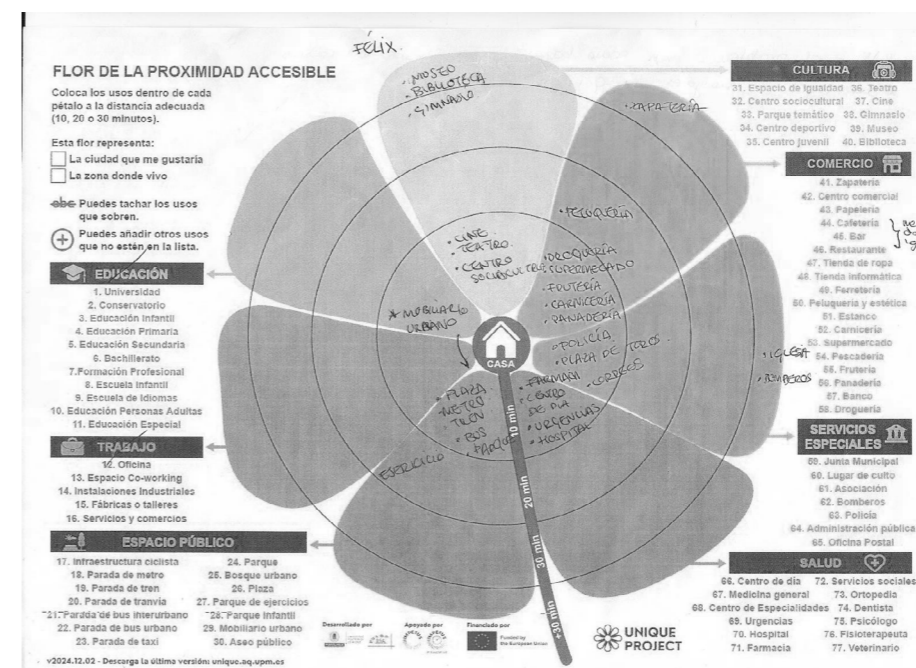


Fig. 57: Entrevista 2 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.

Entrevista 3 - Elena (65 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- Toda la vida

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- Salgo a pasear con frecuencia y me puede impedir salir de mi casa... Pues a veces por las aceras que son súper estrechas y están súper estropeadas, levantadas las baldosas y hay veces que tengo miedo a caerme. Por eso, tiendo a pasear por la parte de Pacífico, porque por la parte de Puente de Vallecas está toda la acera muy deteriorada y los bordillos son muy altos.

3. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?

- Cuando salgo a pasear, los obstáculos que más me han preocupado, pues son las baldosas estropeadas o falta de baldosas o aceras súper estrechas por las que no caben dos personas y tienes que bajar a la carretera que es un peligro. Y luego, también donde había árboles, han quitado el árbol y han dejado el hueco, con los que también te puedes caer.

4. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio?

- Ninguno. Y verde, lo que es, árboles, sitios donde estés cómoda... Ninguno. Si quieres sentarte, tienes que buscarte la vida, porque bancos no hay. Y con la edad, uno necesita hacer pausas cuando sale a caminar, pero no te lo ponen fácil.

5. ¿Cómo valora la iluminación y la seguridad en las calles del barrio? ¿Se siente seguro caminando por la noche?

- No me encuentro segura caminando de noche por el barrio. Si es verdad que hay por las calles mucha más policía, pero también porque hay mucha más delincuencia. Voy con miedo, en cuanto oscurece. En muchas calles, solo en una de las aceras hay iluminación, en la otra no hay. Osea, son muchas calles oscuras y con peligro también de caerte andando.

6. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

- También, Vallecas tiene un problema que para la gente que tiene movilidad reducida o el hecho de ir con alguien en silla de ruedas...

No hay bajada de la acera a la carretera. Son subidas altísimas, que hay veces que no pueden. Los escalones son muy altos y les cuesta muchísimo.

7. ¿Considera que los pasos de peatones, semáforos y rampas del barrio están bien diseñados para que los peatones crucen con seguridad? ¿Hay zonas donde le parece peligroso caminar?

- Donde hay aceras estrechas, cuando te vas a cruzar con una persona, una se tiene que bajar a la carretera para poder pasar y puede resultar peligroso si justo en ese momento aparece un coche. Y teniendo en cuenta que hay muchos coches circulando...

8. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?

- Ósea, que, Vallecas para mí no es accesible en nada. Falta de iluminación, de mantenimiento de calles, están muy abandonadas y dejadas... Falta de verde, de árboles... Falta de atención en todos los sentidos y sobre todo para la gente que tiene la movilidad reducida.

9. ¿Alguna vez ha pedido ayuda o presentado alguna queja al Ayuntamiento por problemas de accesibilidad? ¿Recibió alguna respuesta o solución?

- He denunciado señales que hay para la gente que tiene los coches adaptados... Señales caídas y lo he denunciado al ayuntamiento y hasta que han venido a ponerlas bien han tardado mucho, demasiado. Luego, como hay pocos aparcamientos... Las señales que son para gente con movilidad reducida aparcen cualquier coche, sin que ellos tengan ningún problema.

Se ha denunciado en el ayuntamiento también baldosas rotas, que hasta que han venido a arreglarlo ha pasado su tiempo. El ayuntamiento hasta que da señales... pues se tira muchísimo tiempo sin hacer caso. Hay veces que he tenido que hacer más de una reclamación porque no vienen. Porque como son empresas privadas las que tiene el Ayuntamiento, pues estas se limitan a lo mínimo.

10. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?

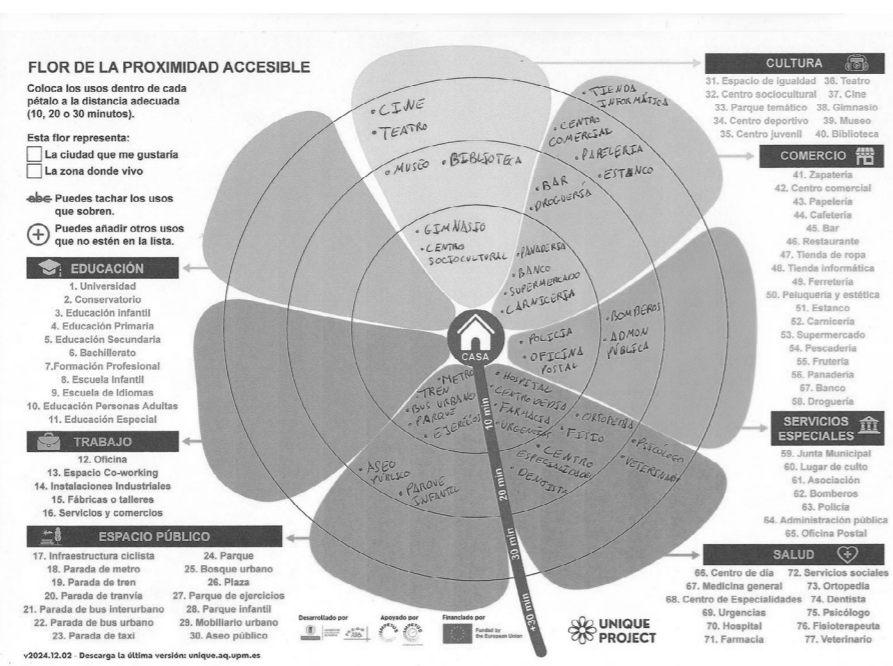
- ¿Soluciones? ¡Pues arreglar todo lo que está mal! Que instalen más bancos, más árboles, más parques para que los niños jueguen y también hacer centros en los parques para que las personas mayores podamos hacer ejercicio.

11. ¿Le gustaría añadir algo más?

- Vallecas está abandonada también en limpieza, que sería lo mínimo...

Fig. 58: Entrevista 3 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.



Entrevista 4 – Carmen (62 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- Pues desde que me casé, hará ya 47 años.

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- Salía más antes, pero ahora con las piernas no me encuentro igual. Me da miedo caerme. Las calles no están como para andar tranquila y muchas veces prefiero quedarme en casa. Si hubiera zonas más cuidadas o más sitios donde parar a descansar, saldría más.

3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Suelo ir al centro de salud, a la frutería de la esquina y a veces al ambulatorio de Peña Prieta. Para llegar tengo que ir con cuidado, sobre todo si voy sola. Hay calles que no están bien y hay tramos donde tengo que andar por la carretera porque no cabemos en la acera.

4. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?

- No, la verdad. Las aceras son estrechas y muchas están levantadas. Tienes que ir mirando todo el rato al suelo para no tropezar. En algunas zonas da hasta vergüenza cómo están.

5. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?

- Sí, claro. Las raíces de los árboles que levantan el suelo, los coches mal aparcados que te obligan a bajar a la calzada, y los cubos de basura que los dejan en mitad del paso. Es un peligro constante.

6. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

- También, Vallecas tiene un problema que para la gente que tiene movilidad reducida o el hecho de ir con alguien en silla de ruedas... s, que hay veces que no pueden. Los escalones son muy altos y les cuesta muchísimo.

7. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?

- No, hay muy pocos. Y cuando hay, están en mal estado o al sol. Me gustaría que pusieran más cerca del centro de salud y también por las calles principales. Si hubiera más bancos, yo saldría más veces a pasear.

9. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público?

- Uso poco el metro, pero el autobús sí. Lo que pasa es que a veces tarda mucho o va muy lleno. A veces no te da tiempo a sentarte bien y eso da miedo porque te puedes caer con un frenazo. Hay rampas, pero no siempre las usan. Y en el metro hay estaciones que no tienen ascensor o están fuera de servicio. Y claro, si no puedes bajar escaleras... te tienes que volver.

10. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

- Hay sitios donde directamente no hay rampa y tienes que hacer un salto para subir a la acera. En la zona de la Avenida de la Albufera hay algunos cruces que dan miedo. El semáforo pasa muy rápido y los coches van muy rápido también.

11. ¿Cree que la falta de accesibilidad en el barrio hace que muchas personas mayores salgan menos de casa y tengan menos contacto con otras personas?

- Sí, claro que sí. Yo conozco vecinas que apenas salen. Y si no sales, no hablas con nadie. Te aíslas.

- Yo salgo porque me obligo, pero no me gusta salir sola. Falta un lugar donde poder estar tranquila, sentarse, charlar con alguien.
12. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?
- Mejoras... muy pocas. Alguna farola nueva han puesto, pero en general lo veo igual o peor. El suelo cada vez está más roto y se nota que no se preocupan mucho por arreglar las cosas.
13. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?
- Que arreglaran las aceras, que pusieran bancos donde descansar y más zonas con sombra. Y también que se controlara el tráfico, porque hay calles donde los coches no te respetan. A veces da miedo cruzar.
14. ¿Le gustaría añadir algo más?
- Sí. Que se acuerden de los mayores, que muchos no tenemos coche y dependemos del barrio para todo. Si no se cuidan estos detalles, lo único que hacen es que nos quedemos encerrados en casa.

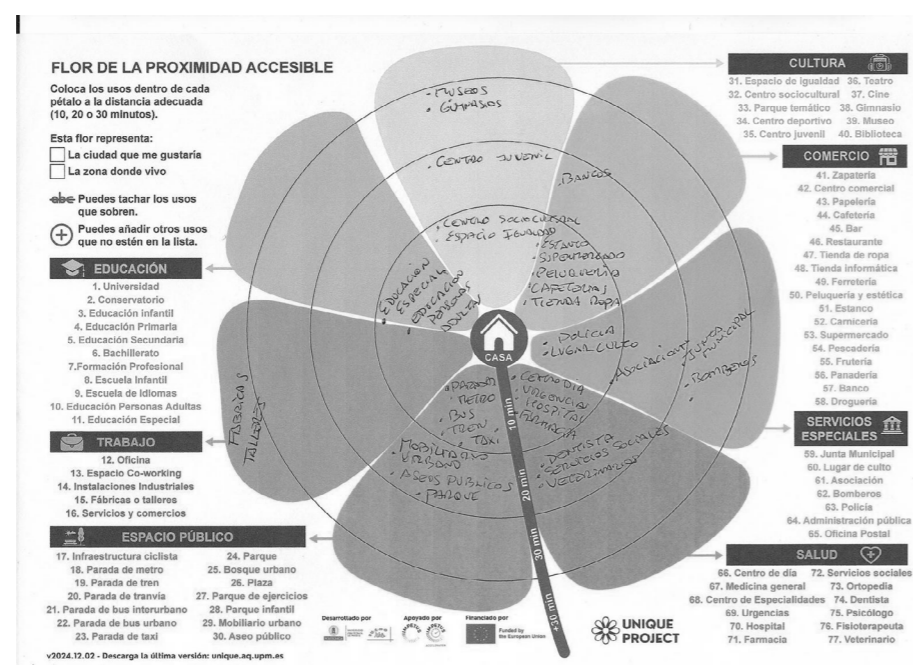


Fig. 59: Entrevista 4 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.

Entrevista 5 – Rosario (72 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?
- Llevo aquí desde el año 75, cuando me vine a vivir con mi marido. Ya son casi 50 años.
2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?
- Antes salía todos los días por la mañana, pero últimamente salgo menos. Las cuestas me cansan mucho y, además, no hay muchos sitios con sombra para descansar. En verano, el calor es insostenible y no hay dónde refugiarse.
3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?
- Voy al mercado y al centro de salud. El camino tiene muchas pendientes y las aceras están en mal estado. Además, no hay bancos ni sombra, así que tengo que parar en portales o en cualquier rincón para descansar.

4. ¿Considera que el barrio cuenta con suficientes equipamientos y servicios, como comercios, centros de salud, espacios culturales o de ocio? ¿Hay algo que eche en falta o que crea que ha cambiado con el tiempo?
- La verdad es que yo tengo bastantes cosas cerca. El mercado me pilla bien, y el centro de salud también. Para lo básico no tengo problema. Lo que pasa es que, con los años, han cerrado algunas tiendas de toda la vida y ahora hay otras que a lo mejor no usamos tanto. Pero bueno, en general me apañó. Lo que sí echo de menos son más sitios para estar, para sentarte tranquila o para hacer alguna actividad sin tener que irte a otro barrio.
5. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?
- Las aceras son estrechas y muchas están rotas. Hay raíces de árboles que levantan el suelo y es fácil tropezar. Además, las pendientes son muy pronunciadas en algunas calles, lo que dificulta mucho el caminar.
3. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?
- Sí, muchos. Las pendientes, las aceras en mal estado, la falta de sombra y de bancos. Todo eso hace que salir a la calle sea una aventura.
4. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?
- No hay suficientes. Me gustaría que pusieran más bancos, especialmente en las calles con más pendiente y cerca de las paradas de autobús. También sería bueno tener más sombra, con árboles o pérgolas, para poder descansar del sol.
5. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público? ¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?
- El autobús está bien, pero las paradas no siempre tienen bancos ni sombra. A veces tengo que esperar de pie y al sol, lo que es muy incómodo. Los autobuses tienen rampa, pero no siempre la usan. Y en el metro, algunas estaciones no tienen ascensor, lo que dificulta el acceso.
6. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?
- Hay pasos de peatones sin rampa y otros donde la rampa es muy empinada. Además, en algunas zonas los coches no respetan los pasos de peatones, lo que es peligroso.
7. ¿Cree que la falta de accesibilidad en el barrio hace que muchas personas mayores salgan menos de casa y tengan menos contacto con otras personas?
- Sí, totalmente. Yo misma he notado cómo desde que me cuesta más moverme, salgo mucho menos. Antes iba cada mañana a tomar un café con unas vecinas a la plaza, pero ahora muchas veces no me animo porque no hay bancos donde sentarse de camino, y si no hay sombra es peor. Una amiga mía que vive unas calles más abajo me contó que ha dejado de ir al centro de mayores porque la cuesta le agota y no hay ningún sitio donde pararse a descansar.
9. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?
- La verdad, yo no he notado mejoras. Pusieron unos bancos nuevos hace años en una calle cerca de Peña Gorbea, pero no hay sombra y en verano no se puede estar. En cuanto a las aceras y los pasos de peatones, muchos siguen igual o peor. En mi calle, por ejemplo, hay un árbol que ha levantado la acera, y yo ya tropecé ahí una vez y me caí, aunque por suerte no me hice mucho daño.
10. ¿Alguna vez ha pedido ayuda o presentado alguna queja al Ayuntamiento por problemas de accesibilidad? ¿Recibió alguna respuesta o solución?
- No, personalmente no he hecho ninguna queja porque no sé bien cómo se hace, pero una vez acompañé a mi sobrina a presentar una reclamación por un semáforo que no funcionaba bien cerca del colegio, y nos dijeron que lo iban a mirar. Tardaron bastante en arreglarlo, y eso era algo que usaban muchos mayores y también niños. Yo creo que, si alguien mayor pone una queja por su cuenta, no le hacen mucho caso, por eso muchas veces ni lo intentamos.

12. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?

- Pues para mí lo más urgente sería poner más sombra y bancos en las zonas donde más se camina. Por ejemplo, desde mi casa al centro de salud hay un buen tramo y todo es cuesta. Con un par de bancos a mitad de camino con sombra, sería todo diferente. También estaría bien que en las paradas de autobús hubiera una marquesina decente. Hay una cerca de mi casa donde, si llueve, te mojas igual, y si hace sol, te asas.

13. ¿Le gustaría añadir algo más??

- Pues sí, que nos tengan más en cuenta. Yo entiendo que hay muchas cosas por hacer, pero a veces parece que se olvidan de que estamos aquí. Los mayores también queremos salir, pasear, sentarnos a hablar un rato... no solo estar en casa viendo la tele. Y con lo que cuesta moverse por el barrio, al final una se lo piensa dos veces antes de salir. Yo solo pido que nos lo pongan un poco más fácil.

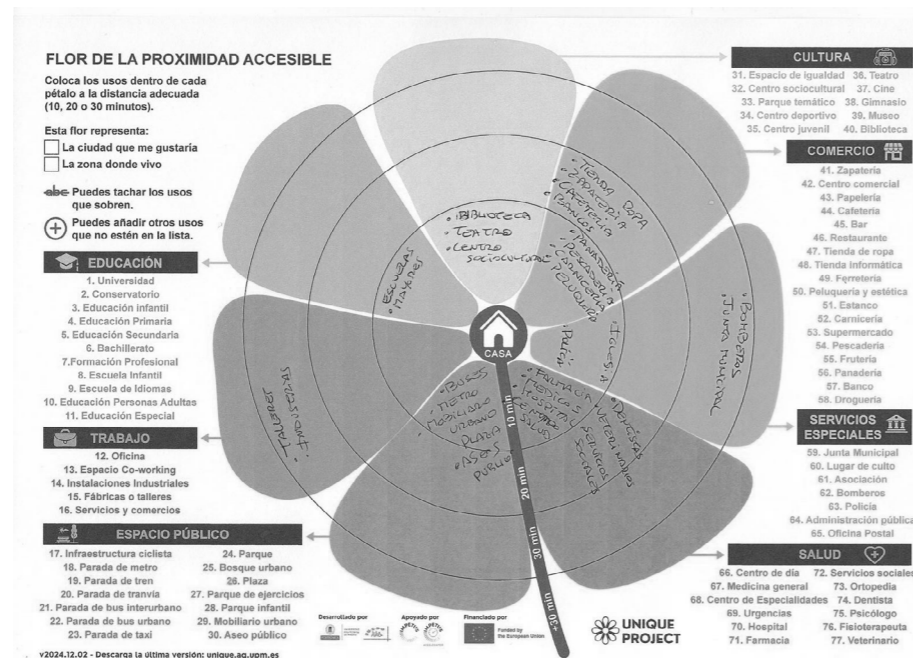


Fig. 60: Entrevista 5 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.

Entrevista 6 – María Ángeles (67 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- Pues desde que nací, toda la vida aquí en Vallecas, por la zona de la Renfe, cerca de Entrevías.

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- La verdad que antes salía más, pero ahora no tanto. Hay días que sí salgo a dar una vuelta, pero si estoy muy cansada o si hace mucho calor, prefiero quedarme en casa. También por la noche no me atrevo, no me siento segura.

3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Voy sobre todo al centro de salud y a hacer la compra. A veces me cuesta, porque las calles están muy mal. Y si vas con bastón, cualquier bordillo o baldosa levantada ya es un peligro. Mi madre, sin ir más lejos, se cayó hace poco por una acera en mal estado.

4. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?

- Fatal. Están muy descuidadas. Hay muchas aceras estrechas, baldosas rotas, árboles que levantan el suelo... y con el bastón te lo piensas antes de salir.

5. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?

- Muchos. Las aceras levantadas, coches mal aparcados que te obligan a bajar a la calzada, cubos de basura ocupando el paso... También hay muchas calles con pendiente que cuesta subir.

6. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?

- No, hay poquísimos. Para quienes tenemos movilidad reducida, eso es muy importante.

7. ¿Cómo valora la iluminación y la seguridad en las calles del barrio? ¿Se siente segura caminando por la noche?

- Uso bastón y hay muchas veces que tropiezo. Las aceras están mal, y no hay rampas en todos los cruces. También hay tramos donde no hay forma de pasar si va alguien más contigo.

8. ¿Cómo valora la iluminación y la seguridad en las calles del barrio? ¿Se siente segura caminando por la noche?

- Nada segura. Por la noche no salgo. Hay calles mal iluminadas y mucha gente rara por ahí. Una se siente insegura, y más si vas sola.

9. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público? ¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?

- El autobús lo uso más que el metro, porque es más accesible. El metro lo evito, porque en la mayoría de las estaciones no hay ascensor. Solo uso la estación de Portazgo porque es la única por aquí que tiene ascensor.

10. ¿Cree que la falta de accesibilidad en el barrio hace que muchas personas mayores salgan menos de casa y tengan menos contacto con otras personas?

- No, hay muchos pasos sin rampa o con rampas demasiado empinadas. Y hay cruces donde los coches no respetan el paso de peatones. Algunos semáforos cambian muy rápido, no te da tiempo a cruzar.

11. ¿Considera que los pasos de peatones, semáforos y rampas del barrio están bien diseñados para que los peatones crucen con seguridad? ¿Hay zonas donde le parece peligroso caminar?

- En general, no están bien diseñados. Por ejemplo, en la zona cerca de la estación hay cruces que dan miedo, sobre todo si vas con bastón. Te lo piensas antes de cruzar.

13. ¿Cree que la falta de accesibilidad en el barrio hace que muchas personas mayores salgan menos de casa y tengan menos contacto con otras personas?

- Totalmente. Yo lo noto en mi entorno. Muchas personas mayores ya no salen porque no pueden con las cuestas o porque no tienen dónde sentarse a descansar. Y eso hace que se aislen más.

14. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?

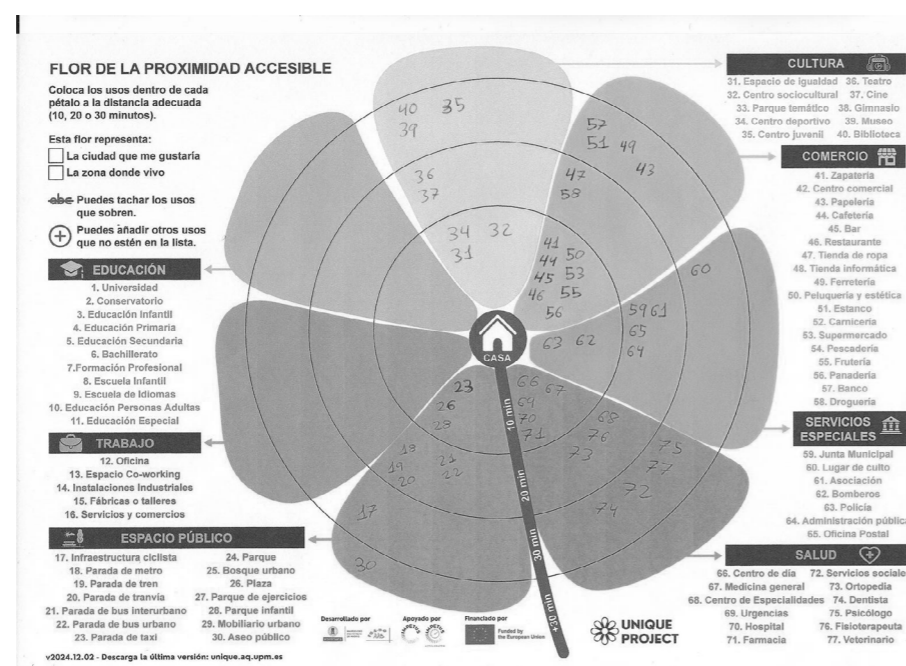
- Yo creo que ha empeorado. Cada vez hay más cosas rotas y menos mantenimiento. Se ve que no invierten mucho en esta zona.

15. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?

- Pues más bancos y más sombras para descansar, sobre todo en zonas con pendiente. Y por supuesto, arreglar las aceras. Si hicieran solo eso, ya cambiaría mucho la cosa.

Fig. 61: Entrevista 6 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.



Entrevista 7 – Dolores (73 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- 20 años

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- Soy una persona activa, me gusta salir, y la verdad es que en la zona en la que vivo estoy bastante cómoda. Suelo salir mucho por la Avenida de la Albufera, me encanta. Para mí es como la Gran Vía del barrio, siempre hay gente transitando y tiene mucha vida. Me gusta mucho caminar desde Puente de Vallecas hasta arriba, lo hago bastante a menudo.

3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Voy muchísimo al mercado: hay uno muy bueno donde compro a diario la carne y el pescado. Todo está genial y, además, hay muchas otras pequeñas tiendas de comercio local. Sí, me encanta ir, pasear y disfrutar del ambiente.

4. ¿Considera que el barrio cuenta con suficientes equipamientos y servicios, como comercios, centros de salud, espacios culturales o de ocio? ¿Hay algo que eche en falta o que crea que ha cambiado con el tiempo?

- Sí, en mi zona tengo de todo bastante cerca: el mercado, tiendas, paradas de autobús, incluso espacios para pasear. En ese sentido no me puedo quejar. Lo que sí ha cambiado es que antes en la calle Monte Igueldo había más tiendas de toda la vida, de esas que conocías a quienes las llevaban. Ahora hay otras nuevas, más modernas, y yo ya no voy tanto. Pero en general, para el día a día, estoy bien servida. Ahora hay otras nuevas, más modernas, y yo ya no voy tanto. Pero en general, para el día a día, estoy bien servida.

5. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?

- Bueno, pues yo es que tengo el Boulevard prácticamente al lado de casa. Es verdad que, hace unos ocho años, estaba algo deteriorado y no se encontraba en muy buen estado. Pero le hicieron una gran obra, dándole prioridad a que fuera más peatonal, y la verdad es que quedó muy bien. Ahora se puede pasear cómodamente, hay espacio, árboles que le dan vida al entorno... Para quienes estamos acostumbrados a calles pequeñas, ver árboles se agradece. También pusieron banquitos para sentarse, así que muy bien, estoy muy contento con la obra.

6. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?

- Hombre, el barrio, por lo que estamos hablando, sí... si te mueves un poco más de la cuenta, es verdad que te encuentras con aceras estrechas y en mal estado. El problema es que casi todas las calles del barrio son así: estrechas y que no cumplen con la normativa. Y eso, sí o sí, dificulta mucho el paso, especialmente para las personas mayores.

7. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?

- Pues en la zona del Boulevard, que está más enfocada a ser peatonal y tipo parque, si es verdad que está muy bien. Sin embargo, en lo que son las aceras como tal, además de ser estrechas, no es que no quieran poner bancos, es que directamente no caben. No sé si querrán o no, pero el espacio no da para más. Ya caminando cuesta pasar, así que con un banco sería inviable. Lo que realmente falta es espacio, tanto para los peatones como para poder colocar bancos que permitan descansar un poco o simplemente pasear y sentarse un rato.

9. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público? ¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?

- Pues bueno, el transporte público, la verdad, en la zona donde yo vivo está bastante bien. Si es cierto que el metro se podría mejorar un poco, sobre todo porque hay muchas escaleras y la estación más cercana, al menos la que me toca a mí, no tiene ascensor. En cuanto a la distancia, no lo tengo mal, y como a mí me gusta mucho ir al centro de Madrid, la verdad es que el metro me da la vida, porque me permite desplazarme muy bien. Lo único es eso: muchas escaleras, que para nosotros se hacen un poco pesadas. Pero la comodidad de tenerlo cerca para movernos es muy importante.

10. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

- Pues yo eso no lo veo mal. Paso por los semáforos, todo está bien señalizado y, en ese sentido, en el barrio no tengo queja.

11. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?

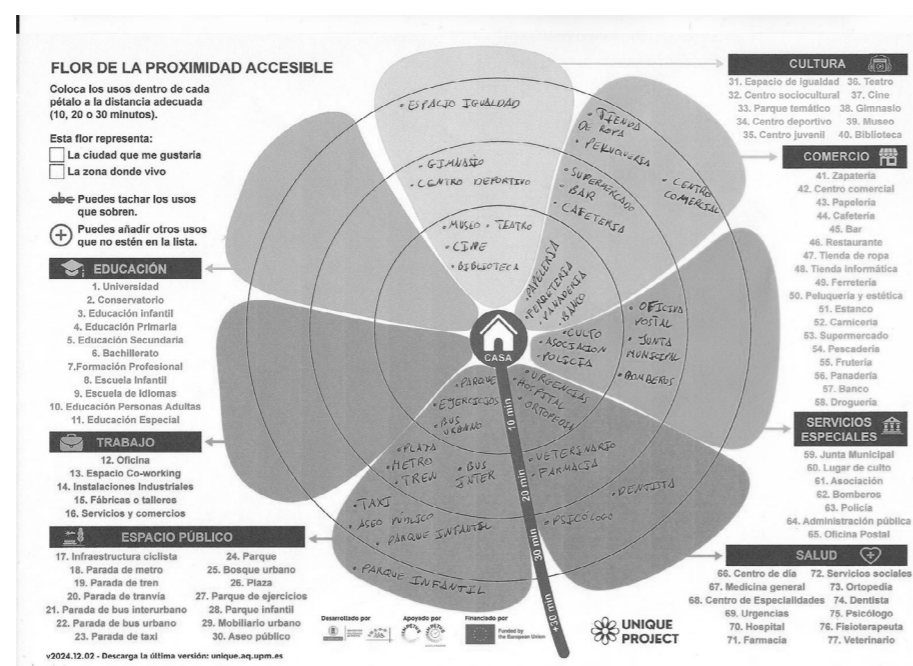
- Tampoco está en un estado desastroso como para decir que mi zona está mal. La verdad, yo no la veo mal como tal.

12. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?

- Pues lo que hace falta es más espacio, porque ahora mismo no hay suficientes espacios de encuentro ni zonas vecinales. También se necesita más movilidad, más desahogo al salir a la calle y no encontrarse con tantos coches invadiendo las aceras o calles tan estrechas. Todo eso agobia un poco. No es lo mismo salir y encontrarte con un parque o zonas verdes que salir y ver todo lleno de coches; se nota mucho la diferencia.

Fig. 62: Entrevista 7 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.



Entrevista 8 – Jacinto (81 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- 60 años

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- Salgo todas las mañanas a dar un paseito y ya aprovecho a coger el periódico, el pan y alguna vez mi señora y yo nos vamos al centro de mayores que se come muy barato y comemos muy bien y así no tenemos que hacer comida nosotros. Es fundamental que haga buen día. Si hace mal tiempo o llueve, no nos apetece salir. Solo si necesitamos comprar el pan.

3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Pues la panadería, al mercado... Sí, por suerte en mi zona las aceras son anchas y bastantes más nuevas que en otras zonas del barrio. Si es verdad que cuando nos pasamos un poco de nuestra zona encontramos aceras más estrechas en las que ya no estamos tan cómodos por eso nos limitamos pasear cerca de nuestra casa. Algo que no nos motiva a conocer más sitios y al final estar moviéndonos siempre por la misma zona resulta muy aburrido.

4. ¿Considera que el barrio cuenta con suficientes equipamientos y servicios, como comercios, centros de salud, espacios culturales o de ocio? ¿Hay algo que eche en falta o que crea que ha cambiado con el tiempo?

- Pues yo creo que sí hay comercios, pero cada vez menos de los que necesitamos. Han cerrado muchas tiendas de barrio, de las de confianza, y ahora hay más franquicias, tiendas de cosas que no usamos. Ya no es lo mismo salir a hacer la compra que antes. Y centros de ocio o espacios para mayores, pocos y lejos. Aquí no hay un parque decente cerca donde puedas estar tranquilo. Todo son coches, asfalto y prisas. Así no apetece salir, y eso que a nosotros nos gusta pasear. Pero claro, sin sitios agradables, al final te quedas en casa.

5. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?

- En nuestra zona estamos contentos, si es verdad que hablamos con otras parejas en el centro de mayores las cuales ellos sí ven más dificultad por la zona que viven que no es muy lejos de nosotros, pero ya las aceras son más estrechas y ya pues le dificulta un poquito más el pasear a gusto, el cruzar de calle a calle, los coches aparcan en las esquinas. Nosotros en nuestras zonas si estamos más contentos que ellos.

6. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?

- Generalmente, el barrio tiene aceras bastante estrechas. Nosotros, porque vivimos justo en una avenida que es más ancha, estamos un poco mejor, pero en general, si te metes un poco por dentro del barrio, por las calles más pequeñas, ya se nota la diferencia. Son muy estrechas, y eso es una dificultad para nosotros. Vamos los dos agarrados, y no se puede ir cómodo. Si viene alguien de frente, ya tienes que apartarte o moverte como puedas, porque no hay espacio suficiente para que pasen dos personas. Yo, por ejemplo, muchas veces no puedo ir agarrado de mi mujer porque no cabemos. En muchas zonas del barrio eso no es posible. A la mínima que alguien viene de frente, ya no se puede andar bien.

7. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?

- No son suficientes, por muchos que haya, nunca son suficientes porque en el barrio hay muchísima gente mayor y es que no puede haber en cada esquina un banco. Además, mi mujer Maruja tiene andador y necesitamos cada bien poquito tener que descansar y si hace buen tiempo pues nos gusta pasar tiempo. Pues eso que no sea todo rápido y corriendo. Nunca estorba un banco de más y es más importante en este barrio por la población de esta zona, que mucha es gente mayor.

8. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público? ¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?

- El transporte público por el problema de mi mujer que anda muy mal y nos cuesta mucho no lo cogemos, pero sí sabemos que por nuestra calle pasan 2 o 3 autobuses, los cuales pues mejora muchísimo el poder desplazarte por el barrio. Y si tenemos que salir al hospital o algo son nuestros hijos los que vienen a por nosotros y nos llevan y nos traen porque no estamos para transporte público de larga distancia.

10. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

- Bueno, pues en los pasos de cebra lo que no puedo entender es como la parte blanca de las líneas resbalan tanto en días de lluvia, que ya hemos tenido más de un susto. Yo, la experiencia que tengo de mi hijo cuando vamos a su casa en Leganés, a veces allí a comer, me he dado cuenta de que los pasos de cebra tienen como un granulado que le hacen y los veo más seguros que los de aquí del barrio. Sería una buena solución.

11. ¿Cree que la falta de accesibilidad en el barrio hace que muchas personas mayores salgan menos de casa y tengan menos contacto con otras personas?

- Sí, es evidente que no es un barrio en general que te invite a salir, no tenemos parques cerca, todo ese asfalto, todo son coches...

12. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?

- Yo ahora mismo lo veo peor, pero claro también hay que ver que la edad que tengo ahora no es la que tenía antes y antes pues no le daba importancia.

13. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?

- Un parque.

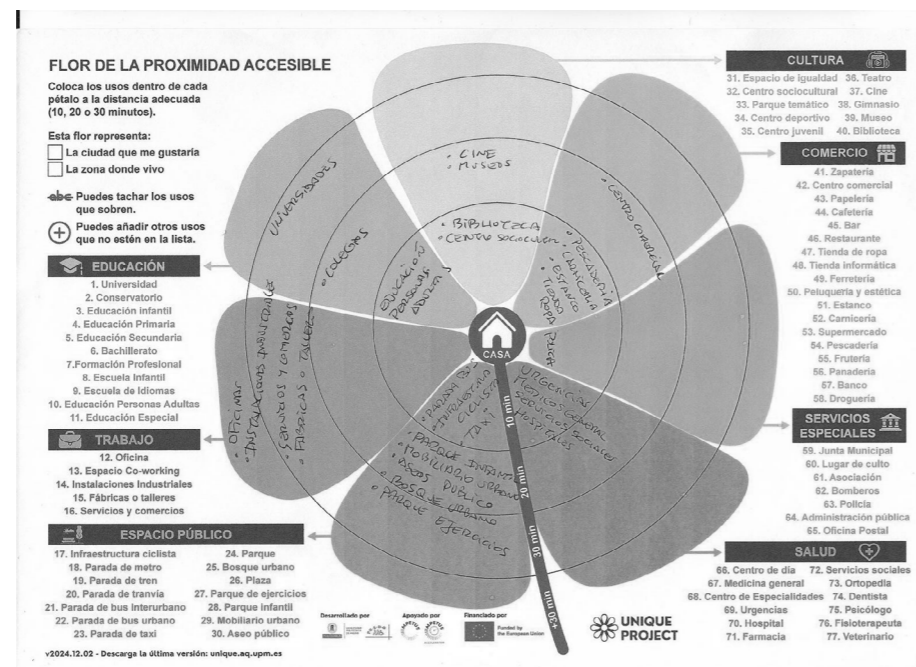


Fig. 63: Entrevista 8 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.

Entrevista 9 – Josefa (87 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- 35 años

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- Yo salía más porque iba a comprar. Pero ya en los últimos años salgo menos porque las aceras están horribles, lo que se rompía no lo arreglaban. Siento miedo si caminando no voy mirando por dónde piso.

3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Pues el mercado y el centro de salud, el estado de los parques no me anima a ir. Suelo ir al mercado de Mariano Benlliure, pero lo tengo a 30 minutos caminando y encima tengo que meterme por la carretera para llegar allí porque por la acera no hay hueco con el carrito de la compra.

4. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?

- No hay rampas, ninguna. Solamente hay bordillos, lo que me hace perder el equilibrio. Algunas calles son seguras, las que suelen ser de la avenida, de las calles grandes... Y para ir a los sitios suelo a veces ir por esas calles lo que hace que tarde más en llegar a donde quiero ir porque bordeo más el barrio.

5. ¿Se ha encontrado con obstáculos o dificultades al desplazarse por el barrio? ¿Cuáles son los problemas más comunes que ha identificado?

- Pues también me podía encontrar a coches en medio. Las ruedas de ellos coches están encima de las aceras.

6. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?

- Ninguno. Si estás dando un paseo, no te puedes sentar en ningún lado.

7. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público? ¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?

- Pues tengo el 24 y el 103, pero tengo que ir a cogerlos hasta arriba de la avenida que es muy lejos de mi casa. Deberían poner más paradas de autobuses.

8. ¿Ha tenido dificultades para subir o bajar del autobús o del metro? ¿Qué mejoras cree que se podrían hacer para que el acceso al transporte público sea más fácil?

- Sí. Los autobuses están muy altos y las plataformas que ponen a veces no sirven.

9. ¿Los pasos de peatones, semáforos y rampas están bien adaptados para cruzar con seguridad? ¿Cree que hay zonas peligrosas en el barrio para los peatones mayores?

- Pues por donde yo vivo no hay ningún paso de peatones, ninguno. En la calle José Serrano ninguno, en Mariano Benlliure ninguno, en la Calle Martell tampoco... Lo puedes ver, que no hay ninguno.

10. ¿En los últimos años ha visto mejoras o cree que la accesibilidad ha empeorado en el barrio? ¿Qué cambios destacaría?

- Nada. Empeorar. El que quiere que vaya y lo vea, que está igual.

11. ¿Alguna vez ha pedido ayuda o presentado alguna queja al Ayuntamiento por problemas de accesibilidad? ¿Recibió alguna respuesta o solución?

- Con mi hermano tuve que presentar una queja porque los árboles que están en las aceras tienen las raíces por afuera, entonces te podías tropezar. Me quejé y no han arreglado nada. Luego mi hermano también se cayó en uno de los huecos que hacen para los árboles, porque si no ponen rejillas al mismo nivel es muy peligroso.

12. Si pudiera mejorar un solo aspecto del barrio para que fuera más cómodo y accesible para las personas mayores, ¿qué cree que sería lo más importante?

- Las aceras serían primordiales. Solo piensan en los coches.

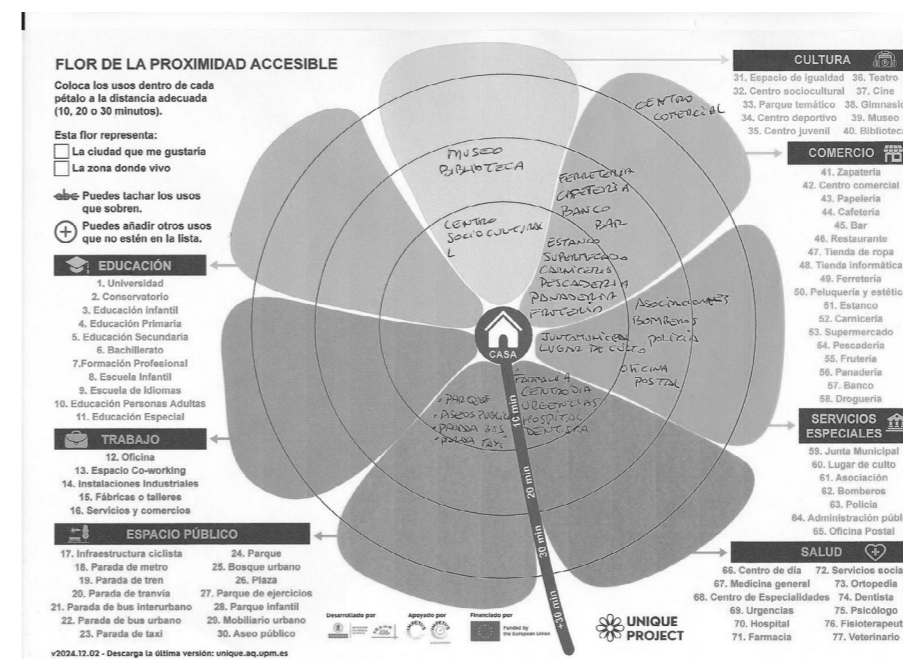


Fig. 64: Entrevista 9 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.

Entrevista 10 – María Ángeles (67 años)

1. ¿Cuánto tiempo lleva viviendo en el barrio de San Diego?

- En el barrio de San Diego estoy viviendo año y medio

2. ¿Suele salir a pasear con frecuencia o ha reducido sus salidas últimamente? ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- No, he reducido mi salida por motivos de enfermedad. Es que no puedo caminar mucho por mi cintura.

3. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Ah, sí, me salía al centro. Iba a la Gran Vía, Sol, me gustaba ir a la Plaza Mayor. También la plaza España y viaje también bastante.

4. ¿Qué influye en su decisión de salir o quedarse en casa?

- Ah, es que me gusta conocer. Ahora quiero ir a los museos, porque hay mucha historia ahí. Anteriormente salía 2, 3 veces salía caminando y también me trasladaba en bus y en el metro, pero siempre iba al centro, nunca por el barrio.

5. ¿Cuáles son los lugares que más visita en su día a día, como el mercado, el centro de salud, las tiendas o los parques? ¿Le resulta fácil llegar a ellos o encuentra dificultades en el camino?

- Los parques. Y últimamente paso mucho tiempo en clínicas últimamente desde hace dos meses, voy a la clínica 1 o 2 veces a la semana y siempre voy acompañada por mi familia. No me cuesta, porque desde acá voy hasta la Gran Vía y de ahí cojo el bus 46 que me lleva hasta al hospital de la Moncloa. Y al frente a la casa tenemos un parque ahí, a veces bajo estoy sentada o camino un poco, pero no mucho con frecuencia.

6. ¿Cómo describiría el estado de las calles y las aceras del barrio? ¿Cree que tienen el espacio suficiente y que son seguras para caminar?

- Actualmente ya no es como antes. Cuando vine hace nueve años, era otra cosa. Las aceras y las avenidas estaban más limpias, la gente era más cuidadosa al separar la basura y la depositaba en los contenedores. Ahora, en cambio, tiran la basura fuera de las bolsas y fuera de los cubos, a pesar de que los hay y es fácil usarlos. También hay muchas más heces de perro. Antes no era así, las calles estaban más limpias. Quienes paseaban a sus perros llevaban sus bolsitas y recogían lo que hacían. Ahora no. Dejan los excrementos en la calle y se marchan como si nada. Los espacios si están bien, están amplios para caminar. Las calles son amplias, se puede caminar, pero hay ciertos tramos que las raíces se han levantado y yo creo que para muchas personas eso les ha ocasionado accidentes.

7. ¿Las calles donde caminas las encuentras en buen estado?

- Hay pasos de peatones sin rampa y otros donde la rampa es muy empinada. Además, en algunas zonas los coches no respetan los pasos de peatones, lo que es peligroso.

8. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público? ¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?

- No, están en mal estado. Los adoquines están levantados y se notan claramente las raíces de los árboles que los han desplazado. Además, hace dos años, cuando vino mi marido, se cayó precisamente por eso y se rompió la muñeca.

9. ¿Cree que hay suficientes bancos y zonas de descanso en el barrio? ¿En qué lugares le gustaría que se instalaran más?

- Los lugares y los parques están bien adecuados con bastantes bancos, hay muchos bancos para sentarse.

10. Veo que usas bastón, ¿encuentras problemas para moverte por las calles y aceras? ¿Qué aspectos le dificulta más la vulnerabilidad en el barrio?

- Si llevo bastón hasta cuando el doctor me de alta, pero con los adoquines a veces tengo que mirar bien y sobre todo ahora en este tiempo que está lloviendo, me tengo que concentrar bien en dónde pisar al caminar.

11. ¿Cómo valora la iluminación y la seguridad en las calles del barrio? ¿Se siente segura caminando por la noche?

- Bueno, cuando he venido por las noches, me he sentido segura. Al menos hasta ahora no he visto nada raro ni me ha pasado nada preocupante. La iluminación sí está bien.

12. ¿Cómo es su experiencia usando el transporte público? ¿Cree que los autobuses y el metro están bien adaptados para personas mayores?

- Creo que los autobuses están bien adaptados.

13. ¿Y en las paradas de metro sin ascensor cómo lo haces?

- Pues me tengo que desplazar en bus hasta Portazgo que hace pocos años pusieron un ascensor y ahí bajamos mucha gente que necesita ayuda y gente que baja por comodidad. Las escaleras mecánicas también me ayudan mucho porque cuando hay muchas escaleras me cuesta mucho con el bastón.

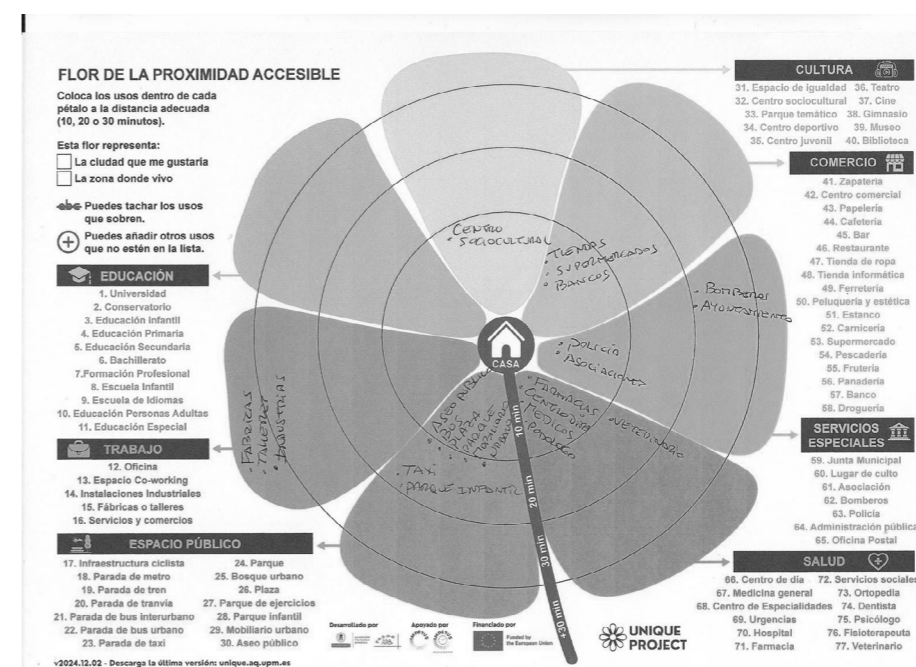


Fig. 65: Entrevista 9 - Flor de la Proximidad.

Fuente: Elaboración propia.

