



# ***URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GRADO***

## ***Comparativa entre Villa de Vallecas y Ensanche de Vallecas***

*Trabajo Final de Grado*  
*Alumna: María Gómez Martín*  
*Tutora: Josenia Hervás y Heras*  
*Universidad de Alcalá*  
*Curso 2022-2023*



# ÉNERO



Villa de Vallecas, fuente: [puentedevallecasblog.wordpress.com](http://puentedevallecasblog.wordpress.com)



Mujeres imborrables vallecanas, fuente: [vallecasviva.com](http://vallecasviva.com)

## **AGRADECIMIENTOS**

*A toda la gente que me ha ayudado a llegar donde estoy, a todas las mujeres que han participado en la realización de este trabajo y a todas aquellas que una vez fueron víctimas de acoso callejero, seguiremos investigando y luchando para conseguir vivir en ciudades urbanísticamente más igualitarias y seguras.*



## 1. RESUMEN INTRODUCTORIO

## 2. OBJETIVOS

- A) Hipótesis inicial
- B) ¿Qué es la perspectiva de género?

## 3. MARCO HISTÓRICO

- A) Urbanismo en Villa de Vallecas, crecimiento y expansión
- B) El papel de la mujer en el espacio público

## 4. MARCO CONCEPTUAL

- A) Uso del espacio público en la actualidad
- B) Seguridad en el espacio público

## 5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: EL MIEDO E INSEGURIDAD EN LA CIUDAD

- A) Análisis del problema
- B) Conclusiones del análisis

## 6. CASOS DE ESTUDIO (ANÁLISIS DE DATOS)

- A) Encuesta 1: pública
  - i. Exposición de resultados
  - ii. Conclusiones de los resultados
- B) Encuesta 2: recorrido exploratorio de mujeres por la zona
  - i. Exposición de resultados
  - ii. Conclusiones de los resultados

## 7. CONCLUSIÓN E HIPÓTESIS FINAL

## 8. BIBLIOGRAFÍA

## 9. ANEXO 1: Encuesta de género realizada por RACC Mobility y Zurich Seguros



Penélope Cruz caminando por las calles de Villa de Vallecas en la película "Volver" Fuente: madridnofrills.com

**RESUMEN**

*Este trabajo trata de analizar y poner en valor la seguridad en el ámbito urbano, basándose principalmente en la percepción de inseguridad de la mujer y su comparativa entre varias zonas tomando como referencia el distrito de Villa de Vallecas, en concreto las zonas de Congosto y el Ensanche.*

*Entender y explicar los cambios producidos desde un ambiente de casco antiguo como es Congosto, hasta un nuevo espacio urbano, “en teoría” más moderno y conciliador como el Ensanche de Vallecas.*

*En un primer punto, tras entender el significado de “La perspectiva de género”, se realizará un análisis histórico del valor de la mujer en la ciudad y en concreto en este barrio del que estamos tratando.*

*Se examinarán distintos casos de estudio en la propia zona a través de entrevistas, recorridos exploratorios y encuestas, aplicando criterios urbanísticos con la finalidad de vivir en armonía dentro de nuestros barrios.*

*Se establecerán los puntos más conflictivos para las mujeres, analizando aquellas posibles soluciones que, desde el plano urbanístico pueden garantizar la seguridad y tranquilidad que merecen y necesitan.*

*De esta manera, tras estudiar el barrio desde la propia experiencia femenina, se podrá lograr comprender las necesidades básicas de los espacios públicos en la ciudad, y así poder mirar las ciudades desde una perspectiva de igualdad y seguridad adaptándolas a los nuevos tiempos.*

**Palabras Clave**

*Mujer, urbanismo, género, seguridad, perspectiva, ciudad*

**ABSTRACT**

*This work tries to analyze and value security in the urban environment, based mainly on the perception of women's insecurity and its comparison between different areas taking the district of Villa de Vallecas as a reference, specifically the areas between Congosto and the Ensanche.*

*Understand the changes produced from an area of the old town's area as Congosto, to a new urban space, theoretically more modern and conciliatory such as the Ensanche de Vallecas. Firstly, after understanding the meaning of "The gender perspective", a historical analysis of the women's value in the city and specifically in this neighborhood we are dealing with will be carried out. Different case studies will be examined in the area itself through interviews, exploratory tours and surveys, applying urban criteria in order to live with harmony in our neighborhoods. The most conflictive points for women will be established, analyzing possible solutions that, from the urban plan, can guarantee them the security and tranquility they deserve and need.*

*In this way, after studying the neighborhood from the female experience itself, it will be possible to understand the basic needs of public spaces in the city, and thus be able to look at cities from a perspective of equality and security, adapting them to the new times.*

**Keywords**

*Woman, urbanism, gender, security, perspective, city*

# OBJETIVOS

*El objetivo principal de este trabajo fin de grado es analizar los casos donde se produce inseguridad hacia las mujeres en la ciudad, en concreto en el espacio público, mediante la exploración y el estudio de la zona desde sus inicios hasta la actualidad, centrándonos en sus experiencias propias mediante, entre otros métodos, marchas exploratorias.*

*Otro objetivo que se pretende es concienciar a la población de la importancia del diseño urbano para nuestra sensación de seguridad y conseguir que las mujeres participen de manera activa en la toma de decisiones para que todo el mundo pueda entender sus percepciones y sensaciones en el entorno urbano que les rodea.*

## **HIPÓTESIS INICIAL**

*La población femenina siente mucha más inseguridad en las calles que la población masculina, debido a la sensación de estar siempre alerta y al sentirse más desprotegidas que los hombres en el espacio público.*

*Con el urbanismo se puede ayudar a generar más confianza en la vida de las mujeres y conseguir así que sientan esa necesaria sensación de seguridad tanto dentro como fuera de sus casas.*

## ¿QUÉ ES EL URBANISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO?

Para comprender realmente el significado del Urbanismo con Perspectiva de Género, se realiza una búsqueda del significado de cada una de las palabras por separado, que, juntas, conforman el concepto. Según la RAE (Real Academia Española) las definiciones de “Urbanismo”, “Perspectiva” y “Género” son:

### **URBANISMO** De urbano e -ismo.

1. m. Conjunto de conocimientos relacionados con la planificación y desarrollo de las ciudades y, por ext., de otros núcleos de población.
2. m. Organización u ordenación de los edificios y espacios de una ciudad.
3. m. Concentración y distribución de la población en ciudades.

**PERSPECTIVA** Del lat. tardío *perspectīvus*, y este der. del lat. *perspicĕre* 'mirar a través de', 'observar atentamente'; la forma f., del lat. mediev. *perspectiva* 'óptica'.

1. f. Sistema de representación que intenta reproducir en una superficie plana la profundidad del espacio y la imagen tridimensional con que aparecen las formas a la vista.
2. f. Obra o representación ejecutada en perspectiva.
3. f. Panorama que desde un punto determinado se presenta a la vista del espectador, especialmente cuando está lejano.
4. f. Apariencia o representación engañosa y falaz de las cosas.
5. f. Punto de vista desde el cual se considera o se analiza un asunto.
6. f. Visión, considerada en principio más ajustada a la realidad, que viene favorecida por la observación ya distante, espacial o temporalmente, de cualquier hecho o fenómeno.

### **GÉNERO** Del lat. *genus*, -ĕris.

1. m. Conjunto de seres que tienen uno o varios caracteres comunes.
2. m. Clase o tipo a que pertenecen personas o cosas.
3. m. Grupo al que pertenecen los seres humanos de cada sexo, entendido este desde un punto de vista sociocultural en lugar de exclusivamente biológico.



# MARCO HISTÓRICO

Este trabajo toma como caso de estudio el distrito de Villa de Vallecas, situado en la zona sureste de la ciudad de Madrid. Para entender su desarrollo urbano se realiza un recorrido por su historia, para poder así ponerlo en valor y llegar a conocer los motivos que causaron su actual morfología urbana.

## **SITUACIÓN, DELIMITACIÓN Y ORÍGENES DE UN PUEBLO CONVERTIDO EN BARRIO**

“El pueblo de Villa de Vallecas se encuentra ubicado en el suroeste del mapa madrileño, siendo uno de los barrios más destacados de toda la periferia de la ciudad de Madrid. Este fue considerado inicialmente como un núcleo rural totalmente separado del resto de los territorios madrileños por todos sus puntos cardinales, por el norte con la carretera de Valencia y por el este y sur gracias a los campos de cultivos.

La Villa de Vallecas, ya existía en la época medieval, puesto que posee un trazado urbano característico de ese periodo temporal, dicho trazado se basaba en calles que se articulaban unas con otras dando lugar al trazado típico de la época, con una estructura radial cruzada, actualmente, por la Avenida de la Albufera, antigua carretera de Valencia.

Desde este punto, las calles se iban extendiendo en forma de estrella, generando así gran cantidad de rápidos accesos a los campos de cultivo donde la mayor parte de la población de la villa realizaba sus labores.

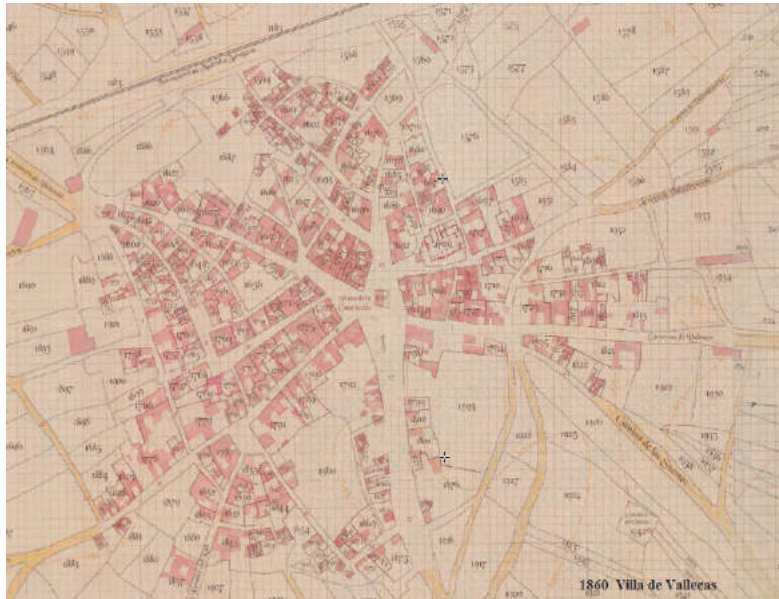
Aún hoy se puede observar lo comentado con anterioridad, ya que se ha conservado hasta nuestros días el trazado de sus vías.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, concretamente en 1875, la expansión de la Villa de Madrid se vió intensificada de forma simultánea al trazado de Castro en el Ensanche de Madrid de nuevos barrios, de esta forma, se produjo una gran expansión en la periferia, puesto que dichos terrenos eran bastante más económicos para construir.

En aquellos momentos, el pueblo de Vallecas (aún pueblo en el siglo XIX), continuaba con su disposición lineal a lo largo de la carretera de Valencia.

Este crecimiento fue dado alrededor del camino real que unía el antiguo pueblo de Vallecas con la ciudad de Madrid, convirtiéndolo en un lugar de parada y descanso para aquellos viajeros que iban de Valencia a Madrid o viceversa, generando la creación de tabernas y posadas, espacios se convirtieron en los principales focos de atracción para los distintos usuarios que pasaban por aquel lugar.

Esto generó en Madrid un interés mayor por la Villa de Vallecas, acercándose mucho más a una adhesión de Vallecas a la ciudad. A cambio de esto, se proporcionaba desde la ciudad de Madrid, materiales de construcción y zonas habitables destinadas a personas que carecían de capacidad económica.” (Valenzuela Rubio 1979)

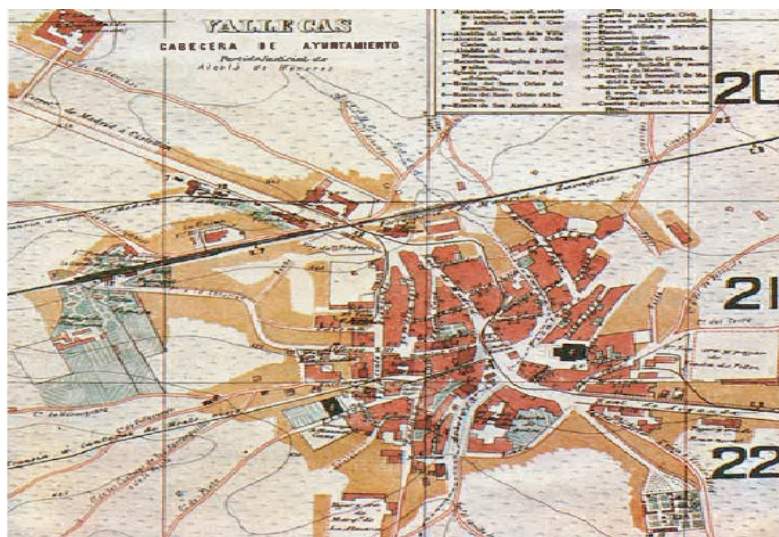


**FIG.01** Villa de Vallecas finales de siglo XIX  
Fuente: puentedevallecasblog.wordpress.com

La gran proximidad a Madrid supuso el asentamiento de muchas personas que trabajaban en la ciudad, las cuales encontraban en Villa de Vallecas un suelo mucho más barato donde poder tener sus hogares, convirtiéndola así en una ciudad dormitorio más económica y cercana a su puesto de trabajo.

Esto marcaría un fuerte carácter de humildad a los distritos que formaban Vallecas (Puente y Villa), considerados desde dicho momento, un espacio de asentamiento de la clase trabajadora.

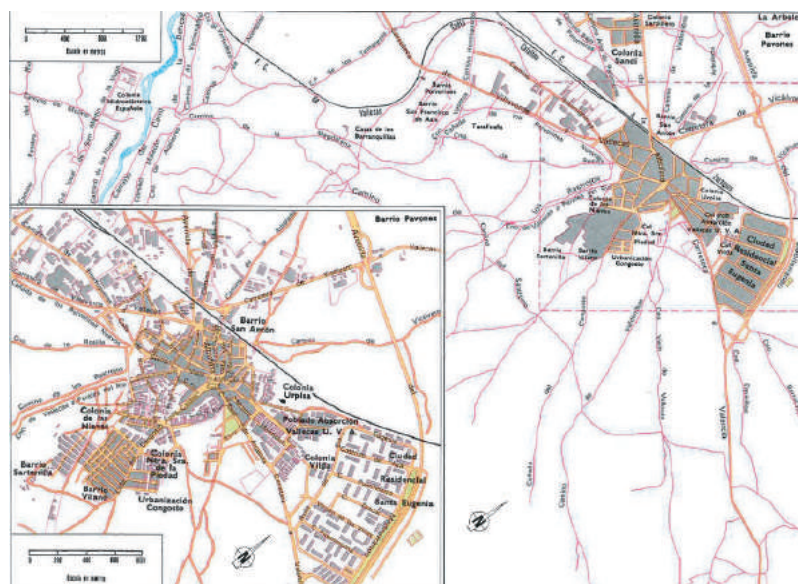
(Valenzuela Rubio 1979)



**FIG.02** Plano de Vallecas principios siglo XX - Facundo Cañada  
Fuente: Revista Madrid40-Villa de Vallecas



**FIG.03** Expansión Vallecas siglo XX  
Fuente: Revista Madrid40-Villa de Vallecas



**FIG.04** Plano Villa de Vallecas años 70-80, fuente: Revista Madrid40-Villa de Vallecas

### Plano actual del barrio de Vallecas dividido por distritos

No fue finalmente, hasta 1950 cuando Vallecas se anexionó a la ciudad Madrid. Conformado por dos asentamientos completamente diferentes, ahora distritos: situado al suroeste, este último será nuestro caso de estudio a continuación.

El primero se conformó en seis barrios: Entrevías, San Diego, Palomeras Bajas, Palomeras Viejas, San Andrés de la Barca y San Juan de los Ríos. El segundo, motivo principal de este trabajo, en tres: Congosto (Casco Histórico), San Andrés de la Barca y San Juan de los Ríos. Información extraída del artículo *Villa de Vallecas 1978*, revista *Madrid40*, Manuel Val

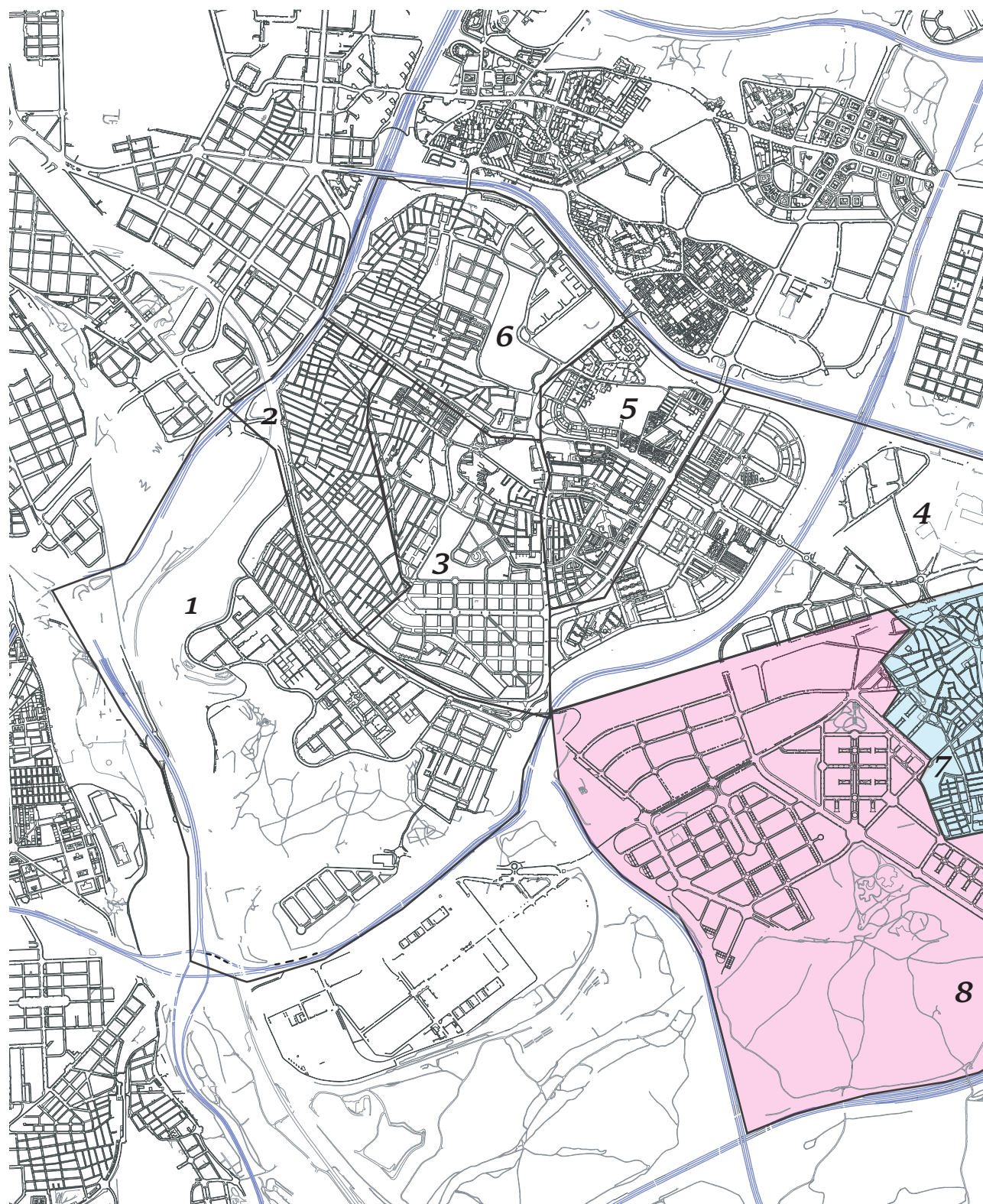
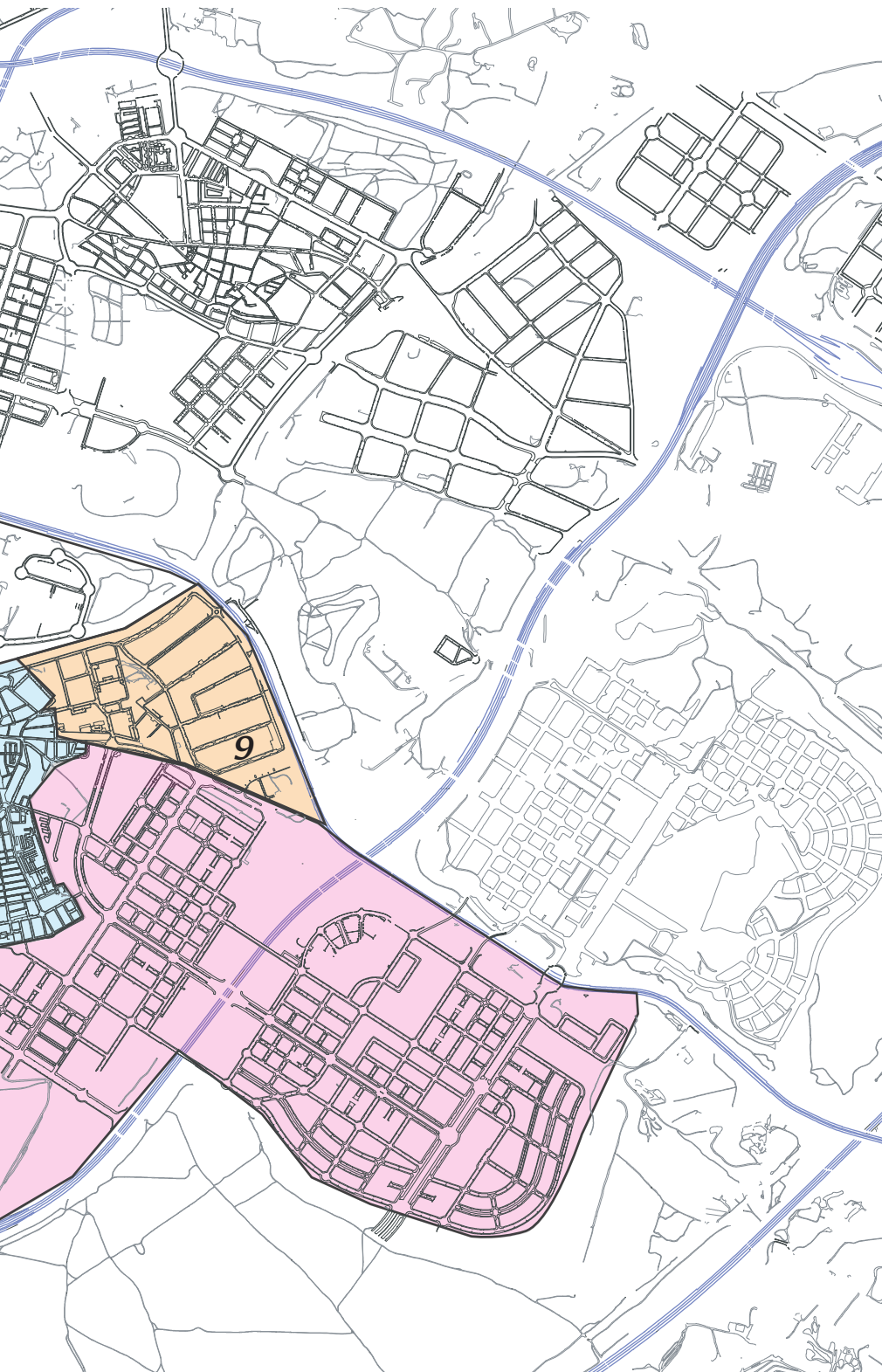


FIG.05 Plano de elaboración propia Distritos y zonas de Vallecas

Puente de Vallecas, situado en el noroeste, y Villa de Vallecas,

Palomeras Sureste, Portazgo y Numancia; mientras que en el caso de Villa de Vallecas), Santa Eugenia y por último, el Ensanche de Vallecas. (Cortés y Rubia, 1979).



DISTRITO PUENTE DE VALLECAS:

1. Entrevías
2. San Diego
3. Palomeras Bajas
4. Palomeras Sureste
5. Portazgo
6. Numancia

DISTRITO VILLA DE VALLECAS:

7. Congosto
8. Ensanche de Vallecas
9. Santa Eugenia

### EL DISTRITO DE VILLA DE VALLECAS

La histórica Villa de Vallecas fue, como se ha comentado con anterioridad, un municipio independiente aledaño a Madrid separado de la ciudad por el arroyo Abroñigal.

Ambos municipios quedaban unidos mediante un puente que dio nombre a un barrio, primero, y a un distrito después, el Puente de Vallecas.

Así la proximidad a la capital generó la expansión del cultivo del cereal y la industria panadera de la zona.

Tal y como se acaba de comentar en las anteriores páginas, los 3 barrios del distrito Villa de Vallecas, con características propias y muy diferentes entre sí, son:

- El Casco Histórico de Vallecas, donde se encuentra la zona de Congosto, el cual posee un trazado propio de un pueblo histórico castellano, es el conformado por todo el casco antiguo del Pueblo Vallecas y su primer ensanche.

- El barrio de Santa Eugenia, que cuenta con una estructura característica propia a su construcción como ciudad dormitorio. Nació como una urbanización privada en 1970 con el nombre de Ciudad Residencial Santa Eugenia. Esta zona se caracteriza por los grandes espacios verdes y los parques que rodean sus altos edificios de alrededor de 8-10 alturas.

- El Ensanche de Vallecas, formando parte del proyecto del PAU de Vallecas iniciado en 1997. Totalmente diferenciado del Casco Histórico de Villa de Vallecas. Esta zona se cataloga finalmente como barrio perteneciente al distrito de Villa de Vallecas en junio de 2017 por acuerdo unánime del pleno municipal del Ayuntamiento de Madrid. Este, además de ser el que tiene la población más joven de todo el término municipal, es el primer barrio administrativo de la zona sur de Madrid creado desde 1988. Se comenzó a construir a finales del siglo XX tras la reforma en 1997 del 'Plan General de Ordenación Urbana de Madrid' de 1985. Cuenta con más de 28.000 viviendas construidas y una población de cerca de 50.000 vecinos que va aumentando progresivamente con el paso de los años y las nuevas edificaciones que aún se continúan construyendo.

*Información extraída del artículo Villa de Vallecas 1978, revista Madrid40, Manuel Valenzuela Rubio, 1979.*

**El punto clave a analizar en este trabajo es ese espacio “charnela” ubicado entre el final del Casco Histórico de Villa de Vallecas, concretamente la zona de Congosto y el comienzo del Ensanche, espacio que tiene presente tanto pasado como presente y futuro del distrito, convirtiéndolo así en la zona con más diversidad urbanística.**

Distrito 18 - Villa de Vallecas



Fecha: Junio 2022

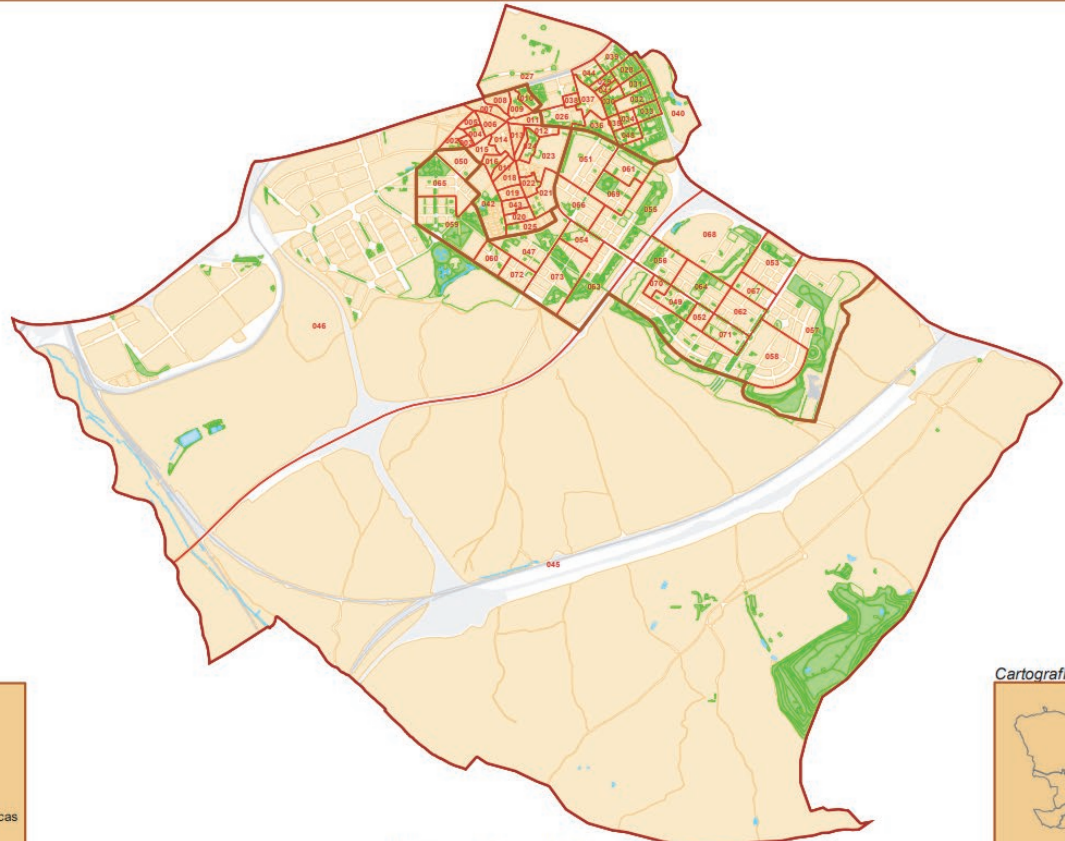
- Barrios**
- 181 - Casco Histórico de Vallecas
  - 182 - Santa Eugenia
  - 183 - Ensanche de Vallecas

Ortofoto: 2021



Subdirección General de Estadística

Distrito 18 - Villa de Vallecas



Fecha: Junio 2022

- Barrios**
- 181 - Casco Histórico de Vallecas
  - 182 - Santa Eugenia
  - 183 - Ensanche de Vallecas

Cartografía: CDM 2016



Subdirección General de Estadística

FIG.06 Planos del Distrito Villa de Vallecas de Madrid  
Fuente: Dirección General de Estadística del Ayuntamiento de Madrid

### VILLA DE VALLECAS EN EL PLANEAMIENTO URBANO MADRILEÑO

“El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1963, establecía para todos los distritos, incluido el de Villa de Vallecas, unas previsiones de crecimiento.

El Plan asignaba a cada barrio servicios colectivos que se estimaban totalmente necesarios en un futuro cuando se llegara a la población-límite de 33.500 habitantes en el año 2000, pero, ese crecimiento demográfico desbordó todas las previsiones, llegando a la acumulación de un gravísimo déficit de servicios públicos para la población valleca.

A efectos de edificación, en el Plan del 63 la Villa quedó dividida en dos sectores: el correspondiente al casco antiguo (actual Villa de Vallecas) y su ensanche (actual Ensanche de Vallecas), el primero recibió la calificación de «edificación cerrada», que serviría de base para la redacción del «Plan de alineaciones y zonificación del Casco Antiguo de la Villa de Vallecas», aprobado por COPLACO en 1968 con 50 hectáreas.

El resto de la zona edificable correspondiente al nuevo Ensanche, comprendido entre la zona de la villa y la autopista de Valencia, entonces en construcción, se llegó a calificar como de «edificación abierta»; donde, en este sector, en sus inicios únicamente se aprobó el conocido plan parcial de «Santa Eugenia» (40 hectáreas), en el año 1970.

A efectos de ordenación industrial, se mantuvo la zona industrial heredada del Plan de 1941 (Plan Bidagor), aunque con una nueva estructura, según el correspondiente plan parcial del 1966.” (Valenzuela Rubio 1979)



FIG.07 Urbanismo de Villa Vallecas principios siglo XX  
fuente: juliafatela.blogspot.com



### LAS ANTIGUAS CALLES DE VALLECAS

*“En el casco de la Villa las calles antiguamente pensadas para carros y caballerías, se convirtieron en muy pocos años en verdaderas arterias de tráfico denso y heterogéneo.*

*Los asentamientos de urbanización marginal surgieron de una manera muy firme en distintos puntos de Villa de Vallecas (uno de ellos el actual Polígono de las Hormigueras), caracterizados por tener una carencia de servicios públicos colectivos como problemas de pavimentación, suministro de agua, falta de instalaciones de saneamiento, etc.*



*Con el paso del tiempo, aunque con lentitud se consiguieron mejorar las condiciones de habitabilidad de estas zonas tras muchos años de incomodidad y privaciones.*

*El panorama urbano de Villa de Vallecas era reconocido por sus grandes contrastes tanto urbanos como sociales, este distrito estaba marcado por la desigualdad, dando lugar a unas composiciones tan pintorescas y con falta de gusto estético como la que colocaba frente a frente edificios de modernos bloques de apartamentos y viviendas de autoconstrucción de una planta como las ya comentadas anteriormente.*



*Esto propició a su vez, una evolución visible en el barrio, una edificación espontánea, generada por el adosamiento de varias alturas, herencia de su pasado rural, que se termina cambiando por una construcción estándar de ladrillo visto, signo de la transición hacia un urbanismo bastante más homogeneizado.*



*Algo característico de las calles vallecanas fue la escasez de arbolado en el entorno. De hecho, el que existiera un espacio verde en el barrio era algo inusual, como normalmente ocurría en todos los barrios periféricos.*

*Pero, aunque las vías del distrito se encontraran prácticamente sin vegetación aparente, varios parques de la zona, como el Cerro Almodóvar formaban y aún actualmente forman parte del “anillo verde” de la ciudad.”*

*(Valenzuela Rubio 1979)*

**FIG.08** Urbanismo de Villa Vallecas años 70-80  
fuente: Revista Madrid40-Villa de Vallecas



## MARCO HISTÓRICO

### EL PAPEL DE LA MUJER EN EL ESPACIO PÚBLICO

#### LA MUJER HISTÓRICAMENTE EN LAS CALLES DEL BARRIO DE VALLECAS

Las mujeres que vivieron en la Villa de Vallecas estuvieron siempre presentes en su historia. El objetivo de esta parte del trabajo final de grado es descubrir su legado y reivindicar así su aportación histórica.

#### LOS ESPACIOS DE AGUA

Algunos de los espacios cotidianos más importantes en los que las mujeres vallecanas han coincidido a lo largo de la historia, tienen que ver con el agua, ese elemento indispensable en la vida de las personas que sirve para la higiene, la limpieza y el abastecimiento general del hogar, tareas delegadas comunmente a la mujer. De la misma manera, el acarreo del agua tradicionalmente ha sido una actividad realizada por mujeres, al no ser común tener agua corriente en los hogares.

A diario, un gran número de vallecanas se reunían en torno a las fuentes y manantiales de la Villa de Vallecas. La fuente más utilizada se encontraba en la actual Plaza Juan Malasaña (plaza donde se ubica la actual boca de metro de Villa de Vallecas).

Este agua provenía de la fuente de la Carrantona, situada en el camino de Vallecas a Vicálvaro denominada por el Concejo de Vallecas como la mayor reserva acuífera del lugar, debido a ello, mandan arreglarla repetidas veces para que las vecinas puedan utilizarla.

Las mujeres se hicieron con este espacio, sirviéndoles para generar su propia vida social creando relaciones extrafamiliares, eran lugares para compartir conocimientos, generar opinión pública...Espacios que se convertían en una tregua, un descanso del trabajo que realizaban dentro de sus hogares.

Otro de los puntos clave relacionados con el agua, son los lavaderos. Lugares donde las mujeres lavaban la ropa y todo lo necesario para el abastecimiento de su familia.

Según testimonios existían numerosos lavaderos públicos en lo que es el actual Paseo de Federico García Lorca:

“Tengo fresco recuerdo de aquellos lavaderos públicos que había en lo que hoy es el Paseo Federico García Lorca, a los que todas las mañanas acudían las señoras a realizar su colada.” Maruja Pérez, asociación Amas de Casa, 2007.

Estos lavaderos públicos estaban gestionados por el Concejo y las vecinas tenían que pagar para poder usarlos, sin embargo, no dudaban en juntarse y reivindicar cuando los precios subían, como cuenta el testimonio de Carmen Sánchez:

“En mi época las mujeres no podíamos votar, pero si subían una ‘perra’ el precio del lavadero, se manifestaban en la puerta del alcalde. Debemos mucho a esas generaciones anteriores que han trabajado mucho y han tenido muy poco; que han trabajado de sol a sol, que tanto han luchado”. Carmen Sánchez, asociación Amas de Casa, 2007.

Información extraída del artículo de investigación “Las mujeres de Villa de Vallecas”, página web InteRed, Hestóricas, 2023.

[https://intered.org/sites/default/files/investigacion\\_-\\_villa\\_de\\_vallecas\\_-\\_intered.pdf](https://intered.org/sites/default/files/investigacion_-_villa_de_vallecas_-_intered.pdf)



**FIG.09** Mujeres aguadoras de Villa de Vallecas Fuente: [historicas\\_vallecas\\_profesorado\\_digital.pdf](#)



**FIG.10** Mujeres de Vallecas años 50 Fuente: [caminandopormadrid.com](#)

Testimonios obtenidos de:  
 “Vallecanas, un siglo de ojos de mujer”, Tritoma Editorial, 2010, Río, Ángel del y Cancio, Raúl.

## MARCO HISTÓRICO

### LUCHAS VECINALES

Las mujeres que habitaban la Villa de Vallecas, eran mujeres de clase trabajadora, sin recursos económicos y por tanto, puesto que no eran de clases acomodadas y por tanto, con pocos incentivos económicos y emocionales como para poder iniciar unos estudios más allá de los básicos.

Los porches y entradas de las casas del barrio de Vallecas se convertían durante el día en talleres de costura y en reuniones de mujeres, las cuales, fueron de alguna manera, las primeras asociaciones feministas aunque ellas no lo supieran.

En 1950, en la zona de Puente de Vallecas se juntaban muchas familias, la mayoría provenientes de diferentes lugares del país y, algunas vivían en chabolas o cuevas en las zonas de Doña Carlota, Arroyo Abroñigal, kilómetro 14 y el Cerro del Tío Pío.

Como medida provisional de solución del problema de la infravivienda, en 1961, el gobierno estableció el Plan de Absorción del Chabolismo para realojar a todas esas familias en una Unidad Vecinal de Absorción (UVA), en el distrito de Villa de Vallecas.

En el verano de 1963, la Obra Sindical del Hogar (OSH) levantó un conjunto de bloques de varios pisos para que lo habitaran 1.200 familias en la parte noreste del pueblo de Vallecas, situados entre las vías del ferrocarril y la antigua carretera de Valencia.

Concebido como una solución provisional, los materiales utilizados para estos “pisos” eran de baja calidad, en su mayoría prefabricados, de segunda mano, desmontables y transportables, como planchas de aglomerado, coberturas de chapa y estructuras metálicas, entre otros.

De media, los hogares no superaban los cincuenta metros cuadrados y, la mayoría, formados por un comedor-cocina con lavadero y gas butano, tres dormitorios y un cuarto de baño con ducha.

Como ya se ha comentado, se concibieron como viviendas provisionales (cinco años), tras ello se les entregaría una en mejores condiciones, pero la realidad fue que estas casas se convirtieron en el hogar de muchas familias durante más de veinte años, por lo que los residentes realizaron mejoras para poder acomodar ese espacio a sus necesidades diarias. Este fue uno de los motivos por los que las vecinas y vecinos empezaron a asociarse con el fin de reivindicar una vivienda digna y una mejor calidad de vida, naciendo la “Asociación Vecinal La Unión de la UVA de Vallecas”.

La primera Junta Directiva estuvo formada únicamente por hombres, sin embargo, las mujeres “se hallaban en primera línea de trabajo, tanto en los locales como en las calles”.

Un ejemplo es doña Marcela, la cual ya cuando vivía en el Cerro del Tío Pío, creó una red de solidaridad entre vecinas, ya una vez en la UVA de Vallecas, estableció un sistema para que las mujeres del barrio pudieran disponer de su propio dinero. La mayoría trabajaban en casas cuidando niños y realizando las tareas domésticas, tras ello, todo el dinero ganado se lo daban a los maridos, puesto que ellos administraban la economía familiar.

Marcela, a pesar de no saber leer ni escribir, organizó un sistema por el que las mujeres le daban parte del dinero ganado y ella lo guardaba en una caja a la espera de que lo necesitaran y así poder disponer siempre de dinero y evitar las deudas permanentes. Además, organizó a las mujeres de su entorno para hacer compras al por mayor, resultando así más económico, y estableció una red de apoyo entre mujeres, donde cada vecina enseñaba al resto aquella destreza que dominaba.

Información extraída del artículo de investigación “Las mujeres de Villa de Vallecas”, página web InteRed, Hestóricas, 2023.  
[https://intered.org/sites/default/files/investigacion\\_-\\_villa\\_de\\_vallecas\\_-\\_intered.pdf](https://intered.org/sites/default/files/investigacion_-_villa_de_vallecas_-_intered.pdf)



**FIG.11** La UVA de Vallecas con el pueblo de Vallecas al fondo, destacando la imponente torre de la iglesia de San Pedro Ad Vincula. Fuente: ARCHIVO ASOCIACIÓN VECINAL LA UNIÓN UVA DE VALLECAS / Vallecasweb.com



**FIG.12** Una callejuela característica del Cerro del Tío Pío. Fuente: MUSEO DE HISTORIA DE MADRID / Vallecasweb.com



**FIG.14** Una callejuela interior de la UVA de Vallecas. Fuente: ARCHIVO ASOCIACIÓN VECINAL LA UNIÓN UVA DE VALLECAS / Vallecasweb.com



**FIG.13** La primera fase de los nuevos edificios de la remodelación de la UVA de Vallecas. Al fondo la vía del tren. Primeros años ochenta del siglo XX. Fuente: ARCHIVO ASOCIACIÓN VECINAL LA UNIÓN UVA DE VALLECAS / Vallecasweb.com



**FIG.15** Mural feminista del colegio Honduras realizado para conmemorar el 8 de marzo de 2021, Día Internacional de la Mujer donde aparece Marcela entre las retratadas para homenajear a las mujeres vallecanas. Fuente: ANTONIO LUQUERO / Vallecasweb.com

## MARCO HISTÓRICO

### LA MUJER EN LA ACTUALIDAD

*Las mujeres en la sociedad actual son un ejemplo de fortaleza tanto física como mental, esta se ve claramente reflejada en la capacidad de superación frente a discriminaciones, aunque muchas personas consideren que ya vivimos en una sociedad completamente unida e igualitaria.*

*En la actualidad, las mujeres pueden elegir su profesión, pudiendo identificarse con unos ideales, gustos y poder marcarse sus propias metas.*

*Pero, aunque haya opciones profesionales, en cuanto al ámbito empresarial, acceder al mercado laboral en igualdad de condiciones es aún más difícil para las mujeres que para los hombres.*

*En teoría, todos tenemos los mismos derechos y responsabilidades, pero en la práctica no sucede así, especialmente si eres joven y mujer, un factor doble de discriminación, en donde las mujeres cobran menos que los hombres en determinados trabajos y muy pocas pueden acceder a puestos directivos.*

*En el ámbito familiar, las tareas se han visto más igualadas, ya no solo realizan ellas las tareas del hogar, los hombres también forman parte de este proceso. De la misma manera la mujer ha conseguido tener su propia independencia económica al poder estar abierta al trabajo, además de tener muchas más relaciones sociales y de ocio fuera de su vivienda.*

*Este último hecho es muy vinculante a este trabajo, puesto que juega un valor crucial en la sociedad el que las mujeres pasen mucho más tiempo de ocio fuera de sus casas, y por tanto, en el espacio público.*

*En la antigüedad, como ya se ha comentado, se hacía también uso del espacio público, pero de manera completamente distinta al uso actual, ahora la mujer sale a la calle sin (supuestamente) ningún problema más allá que el que pueda suceder en el exterior, por parte de los otros viandantes o las malas características del espacio público.*



**FIG.16** Fotografías de mujeres en la actualidad  
Fuente: google imágenes



FIG.17 Fotografías de mujeres en la actualidad  
Fuente: google imágenes

### LA MUJER Y LA LUCHA POR LA IGUALDAD

*En los tiempos que corren el feminismo y la concienciación de la lucha por la igualdad de las mujeres están en auge. Esto no es casualidad, vivimos un momento de la historia donde la mujer es capaz de alzar la voz y poder manifestar sus sensaciones y miedos.*

*Dichos miedos y situaciones de estrés son vividas cada día por miles de mujeres, desde el momento en el que se intenta acudir a los centros de estudio, de trabajo, de vivienda o cualquier otro destino, las mujeres enfrentan decisiones adicionales por su condición de género como por ejemplo, escoger las rutas, o modificarlas en función de cuál es la menos arriesgada, tener en cuenta los horarios, los lugares por donde se va a pasar, si se va a hacer en solitario, el tipo de transporte que se va a usar...*

*Incluso la mujer está condicionada por factores que, para el género masculino, no son importantes a la hora de salir a la calle, como tener cuidado con la vestimenta que se va a usar o incluso medidas de protección para así poder ejercer el derecho a pasear por los centros urbanos sin ser atacadas por el simple hecho de ser mujeres.*

*En la actualidad, aunque las mujeres y las niñas tienen múltiples desafíos en su entorno urbano, la igualdad de género ha registrado grandes avances. Ahora las mujeres están presentes en grandes instituciones como el gobierno, tienen un mejor y mayor acceso a los servicios básicos y tienen más conciencia que nunca de sus propios derechos.*

*Los centros urbanos pueden promover nuevos cambios, mediante transformaciones de tipo cultural, innovación y educación.*

*Las mujeres urbanas están menos expuestas a prácticas tradicionales discriminatorias y peligrosas, tienen más capacidad de participar en la economía, y su salud y seguridad dependen menos del matrimonio y de los hombres.*

### LA MUJER EN LA ACTUALIDAD LA IMPORTANTE AYUDA DE LAS ASOCIACIONES

*Se tratan de nuevos espacios en el barrio donde se busca crear un punto de encuentro seguro y de referencia para todas las vecinas, basado en el apoyo mutuo, en generar redes de solidaridad, formación, asesoramiento e investigación, siguiendo el legado que dejó Doña Marcela.*

*“Lugares donde todas las actividades impartidas son gratuitas para las usuarias y se llevan a cabo con el tejido asociativo del barrio, estos son, a su vez, un sector donde las vecinas del distrito comparten cómo viven en su barrio y qué les gustaría mejorar en él.*

*A través de talleres y paseos debaten sobre cuáles son los espacios que les cuidan, como plazas, parques, recursos públicos y comunitarios. Analizan las zonas que consideran poco amables e inseguras y las ponen en valor, plantean cómo poder tener una ciudad que sea suya, que priorice a las personas, que sea igualitaria y cuide especialmente de las personas más vulnerables, llegando a plantear propuestas concretas de transformación.”*  
(Asociación “El barrio de las mujeres de puente de VK”, 2023)

*Estas asociaciones feministas, aunque la mayoría de ellas estén ubicadas en el distrito de Puente de Vallecas, se generan para poder tener un espacio, en cualquier barrio o distrito de Vallecas, de todas y para todas que sea lugar de refugio, de crecimiento y de cultura popular.*

*Un ejemplo claro es LA CASA DE LAS MUJERES (C/Diligencia 10, 28018, Madrid):*

*Esta asociación formada en el año 2020, es actualmente uno de los espacios feministas más importantes de todo Vallecas, donde pretenden dar herramientas para salir de situaciones de vulnerabilidad y de violencia, donde se pueda ofrecer acompañamiento tanto en orientación psicológica, jurista y de formación, tanto en el ámbito personal como laboral.*

*Otro ejemplo es LA VILLANA VALLEKAS (C/Montseny 35, 28018, Madrid):*

*Es un Centro Social autogestionado formado en 2014 que defiende, textualmente, que “Vallecas necesita un urbanismo con mas zonas verdes y menos asfalto, pero teniendo en cuenta la inclusión de la mujer y su seguridad en esos espacios, buscando que haya así un urbanismo inclusivo, con una mejora del transporte público, calles donde se pueda vivir... que Vallecas no sea una ciudad dormitorio, que haya un mejor conjunto urbano”* Extraído de Charla sobre Gentrificación y Urbanismo Feminista realizada por La Villana Vallekas.

*Información proporcionada por las propias asociaciones La casa de las mujeres y La villana Vallekas.*



FIG.18 Fotografías de mujeres y asociaciones “La Villana Vallekas”; “Casa de las Mujeres”  
Fuente: Google imágenes



### EL TÉRMINO “VALLEKAS” COMO SÍMBOLO

Según cuenta literalmente la tradición local vallecana, tiempo atrás hubo un moro llamado Kas que construyó su casa en el valle donde se encuentra el antiguo pueblo de Vallecas, actual Villa de Vallecas, además de unas chozas para poder guardar el ganado que traía consigo y para sus pastores. Con la conquista cristiana, Kas decidió huir hacia el sur con su pueblo, los cristianos denominaron a esa zona el «valle Kas», en referencia a él. Con el tiempo, acabó uniéndose todo el término en una única palabra convirtiendo su «k» por una «c» llegando así al nombre actual de Vallecas.

Vallecas se ubica en el contexto de barrio obrero, revolucionario y contracultural, se suele escribir el topónimo con una «k» que muestra que aunque pertenece a Madrid, continúa con su esencia transgresora, así sus vecinos más leales siguen escribiendo dicho término como Vallekas o el Valle del Kas, reivindicando que son únicos, diferentes y rebeldes.

Muestra de ello son varias iniciativas de la zona, donde se puede observar que todas incluyen la letra “k” en su nombre, como por ejemplo la estación de radio comunitaria Radio Vallekas, el canal de televisión Tele K y el famoso festival Vallekas Rock.

El simbolismo de este pequeño cambio es muy importante, ya que hace que una vez más Vallekas sea lo que es, un gran pueblo con mucha fuerza.

Vallekas es un una zona con mucha personalidad, donde aún en muchos rincones como el distrito de Villa de Vallecas siguen vivos los comercios de barrio, zapaterías, mercados, mercerías, donde convive tanto lo tradicional como lo moderno.

En ella todas las nacionalidades son bien acogidas y se genera una mezcla cultural que quizá no exista en muchas otras zonas de la ciudad de Madrid.

Es una forma de vivir, de luchar, de animar todos a una a su gran equipo de fútbol el Rayo Vallecano, de celebrar, consiguiendo sofocar el calor del verano con su famosa Batalla Naval a punta de pistola de agua e incluso marcar tendencia y convertirse en foco de todas las miradas del país con su carrera de San Silvestre la tarde de Nochevieja.

Vallekas con «k» de Kultura, que alza su voz si hay que protestar, llenando las calles, porque a lucha no les gana nadie.

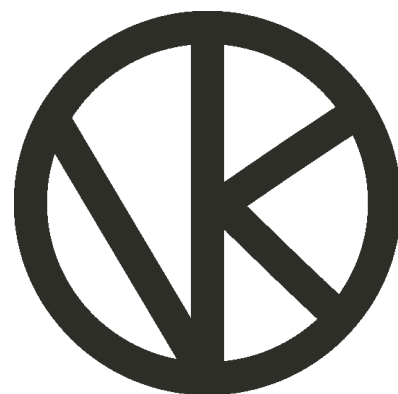


FIG.19 Símbolo de Vallekas “VK”  
Fuente: Google imágenes “Vallekas”



FIG. 20 San Silvestre Vallecana año 2016  
Fuente: <https://www.elmundo.es>



FIG. 21 Batalla Naval de Vallekas  
Fuente: <https://diario.madrid.es>



FIG. 22 Fachada del Estadio de Fútbol de Vallekas  
Fuente: [Bukaneros.org](http://Bukaneros.org)

# MARCO CONCEPTUAL

## USO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA ACTUALIDAD

### Villa de Vallecas y el nacimiento del Ensache de Vallecas

A finales del pasado siglo, la distancia física existente entre empleo-residencia generó una fuerte movilidad de forma radial que aumentaba la congestión del tráfico en la ciudad.

La Comunidad de Madrid con la generación de los “PAUs”, como el que nos ocupa, el Ensache de Vallecas, pretendió que tales problemas se vieran reducidos gracias a la creación de nuevas viviendas cercanas a los empleos del sector industrial y terciario, uniendo las zonas habitables a los ya grandes espacios industriales del sur y del este, donde residía gran la mayor parte de la población de dicho sector (el 50%).

De esta manera, la creación de espacios con diversidad de usos (residencial, comercial e industrial) supondría una reducción de esa necesidad de utilizar medios privados de transporte y, por tanto, podría ayudar así a la bajada de las emisiones de carbono.

En la actualidad, tras el transcurso de muchos años esta gran expansión inmobiliaria, la cual aún sigue en su proceso de construcción en ciertas partes del barrio, se pueden observar los claroscuros generados con el desarrollo del PAU.



FIG. 23 Imágenes del actual Ensanche de Vallecas  
Fuente: Google imágenes “Ensanche de Vallecas”

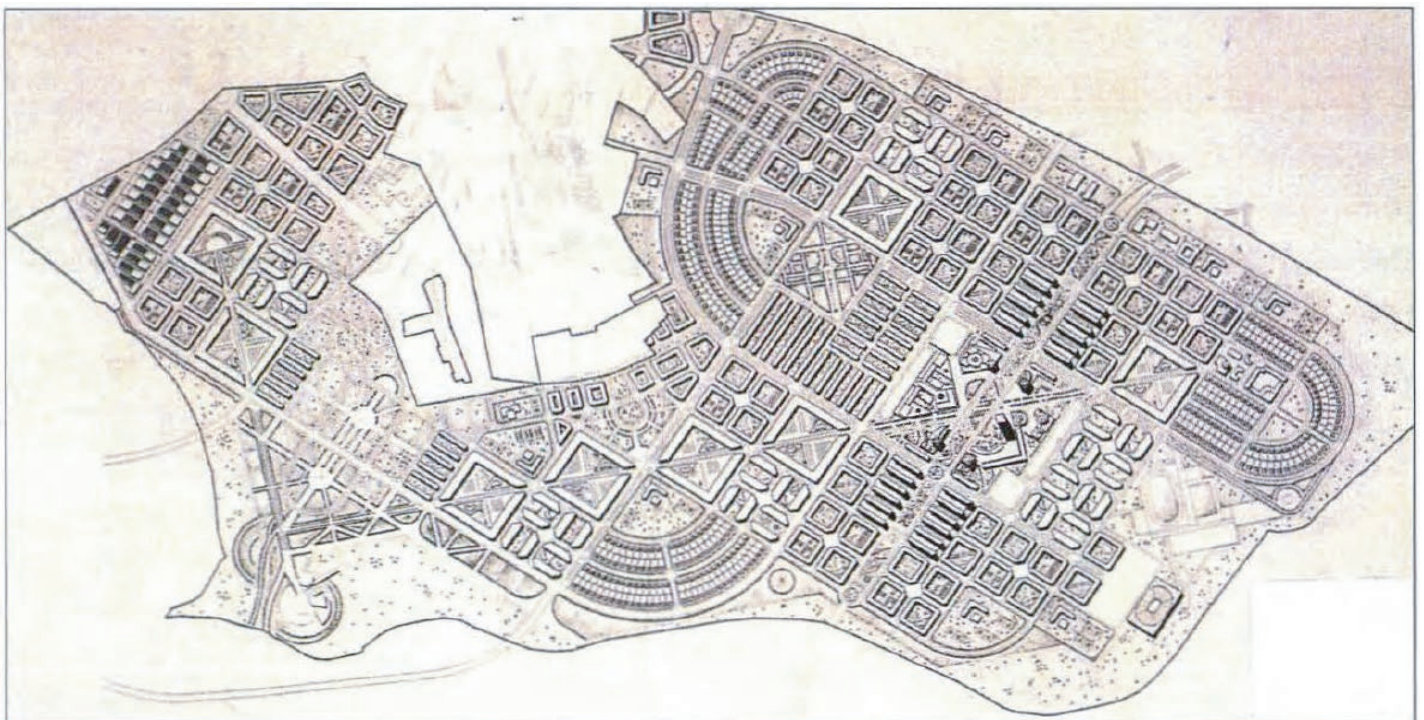


FIG. 24 Planos y fotografías del Proyecto PAU del Ensanche de Vallecas  
Fuente: Revista Urbanismo COAM 24 - Febrero 1995



RESIDENCIAL VIVIENDA BASE.
RESIDENCIAL VIVIENDA PROTEGIDA.
INDUSTRIAL.
COMERCIAL.
INDUSTRIAL.
EQUIPAMIENTO METROPOLITANO.
EQUIPAMIENTO ESCOLAR.
EQUIPAMIENTO SOCIAL.
DOTACION PARRIDA.
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO.
ZONAS VERDES.



FIG. 25 Planos y fotografías del Proyecto PAU del Ensanche de Vallecas  
Fuente: Revista Urbanismo COAM 24 - Febrero 1995

### *El grave problema sanitario del Ensanche de Vallecas*

La ordenación del Programa de Actuación Urbanística desarrollado en torno al área urbana de la Villa de Vallecas, intentó, en cierta manera, reducir el déficit de equipamientos y zonas verdes que había antiguamente en toda la zona mediante una estructura urbana donde predomina la presencia de una cuadrícula ortogonal, proyectándose un gran Centro Comercial (C.C La Gavia) que cubrió gran parte del sector terciario comentado, pero el déficit de equipamiento no fue cesado puesto que excusándose en la cercanía del hospital Infanta Leonor únicamente se dotó a todo el Ensanche de Vallecas de un único centro de salud, el cual no consiguió y aún no consigue, abarcar todo lo necesario para poder abastecer a los más de 50.000 vecinos de la zona, tomando como solución derivar a muchos de ellos a realizarse las pruebas médicas convenientes o acudir a consulta a centros de salud cercanos ubicados en Congosto.

La imagen situada a la derecha, perteneciente al Servicio Madrileño de Salud de la Consejería de Sanidad, muestra una comparación entre los datos de población asignada al Centro de Salud Villa de Vallecas frente a los asignados al Centro de Salud Ensanche de Vallecas, se puede apreciar con claridad que los vecinos asociados al centro de salud del segundo son casi el doble que el primero en el año 2021.

Tal y como indican las cifras ya nombradas, el Ensanche de Vallecas cuenta, en la actualidad, con más de 50.000 personas, rebasando casi el doble de las cifras medias de la Comunidad de Madrid, donde se predispone que debería de haber un centro de salud por cada 26.000 madrileños/as.

De la misma manera, el único centro de salud de la zona (Centro de Salud Ensanche de Vallecas) únicamente está dotado de 5 pediatras, los cuales tienen asignada una población de casi 12.000 menores, convirtiéndolo en uno de los 10 centros de salud de la Comunidad de Madrid con mayor presión asistencial, sufriendo retrasos en las atenciones de 7 a 10 días, repercutiendo así en el acceso de los vecinos a la atención sanitaria y por consiguiente a su salud.

El Ensanche de Vallecas aumenta su población cada año y a su vez su natalidad, siguen naciendo niños/as y se siguen construyendo cada vez más promociones de viviendas.

La “Asociación Vecinal PAU Ensanche de Vallecas” ya puso en conocimiento esta situación ante las autoridades sanitarias en el año 2018, donde se prometió la nueva construcción de un segundo centro de salud para el barrio a finales de este año 2023, en la actualidad lo único que se tiene en conocimiento sobre dicha construcción es que la parcela se encuentra cedida desde el año 2016 y que se ha previsto retrasar su construcción y posterior apertura a finales del año 2025.

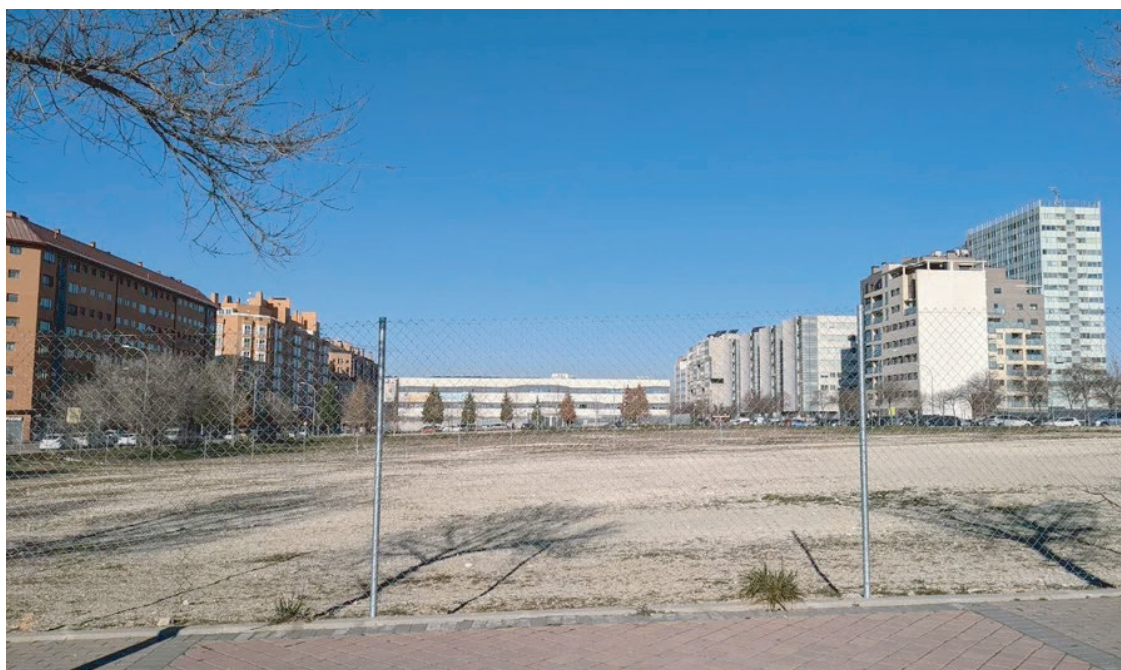
Los vecinos y asociaciones siguen manifestando su desacuerdo y saliendo a las calles en busca de una sanidad pública decente.

*Información proporcionada por la Asociación Vecinal PAU Ensanche de Vallecas y el Servicio Madrileño de Salud.*



**FIG. 26** Comparativa de población asignada al C.S. Ensanche de Vallecas frente a C.S. Villa de Vallecas, realizada por el Servicio Madrileño de Salud de la Consejería de Sanidad

Fuente: <http://observatorioresultados.sanidadmadrid.org/AtencionPrimariaComparativa>



**FIG. 27** Parcela cedida para la construcción del Centro de Salud Ensanche de Vallecas II  
C/ de Bernardino de Pantorba

Fuente: Asociación Vecinal PAU Ensanche de Vallecas

### *Nuevos espacios verdes en el barrio pero sin la eliminación de los “descampados”*

Como segundo dato se observa que se ha conseguido disminuir algo el déficit de zonas verdes, cierta parte del espacio ocupado por el Ensache se ha convertido en una zona rica en naturaleza y tranquilidad, contando con lo que se está convirtiendo en un gran pulmón verde como es el Parque de la Gavia diseñado en sus inicios por el arquitecto japonés Toyo Ito y llevado a cabo, finalmente, por una firma de ingenieros que aprovechó los pocos elementos que Ito pudo poner en pie, inaugurándolo el pasado 2021. Se consiguió tras años de abandono del proyecto por parte del Ayuntamiento y la inviabilidad de este a raíz del pinchazo de la burbuja inmobiliaria, que paralizó en 2003, momentáneamente, el desarrollo del Ensanche de Vallecas. Desde el estudio se proponía reciclar el agua de una cercana depuradora para llenar seis estanques de uso lúdico pero dicha medida presentaba problemas normativos que no se llegaron a superar.

*Información extraída del artículo "Toyo Ito Se Estrella En Vallecas", El País, Dic 29, 2021, Miguel Ezquiaga Fernández.*

Además de este, cuenta con varios parques lineales con carril bici y zonas peatonales donde poder salir a correr, caminar y desconectar un poco de la ruidosa ciudad, aunque, por el contrario, se observa una clara diferencia entre las zonas más consolidadas y los espacios aún vacíos, en expansión, pertenecientes, en su mayoría, a los límites del Ensanche de Vallecas.

En estos últimos espacios “vacíos”, carentes de alguna identidad, la sensación de inseguridad se agudiza y se hace notar aún más al observar también la falta de locales y establecimientos de horario nocturno cercanos.

Estos terrenos no consolidados se ven presentes también en zonas cercanas al encuentro entre ambas partes del distrito, en el punto de unión de Congosto con el Ensache, los comúnmente llamados como “descampados” toman mucha importancia en la planificación urbana.



**FIG. 28** Parcela sin uso en Avenida de La Gavia  
Fuente: Fotografía de elaboración propia



**FIG. 29** Parcelas sin uso en Avenida de La Gavia  
Fuente: Fotografía de elaboración propia

**FIG. 30** Parque de La Gavia: propuesta Toyo Ito, proyecto final y actualidad  
Fuente: Google Imágenes "La Gavia Toyo Ito"



### *Grandes avenidas motorizadas y escasez de conexiones entre transportes públicos*

*En tercer lugar se aprecia claramente que el nuevo ensanche está diseñado para los vehículos a motor, formado por calles y avenidas mucho más anchas, contando con vías desde 2 hasta 4 carriles en las avenidas más amplias en cada uno de los sentidos de la marcha.*

*Estas grandes avenidas, liberan la vista global del entorno y abre paso al uso prioritario del coche, cierra la vista prácticamente a las relaciones a pie de calle puesto que las manzanas cerradas presentes se consolidan como modelo de urbanismo en la zona. A este hecho hay que añadir la falta de comunicación de medios de transporte público, que aunque cuenta con dos paradas de metro (La Gavia y Las Suertes), únicamente pasan 2 líneas de autobuses que recorren todo el Ensanche y otra línea adicional que transcurre por parte de la zona del Ecobulevar, obligando prácticamente a que la población se decante mayoritariamente por el uso del transporte privado.*



**FIG. 31** Imágenes de las calles del Ensanche de Vallecas  
Fuente: Fotografía de elaboración propia



**FIG. 32** Imagen de las calles de Congosto  
Fuente: Fotografía de elaboración propia

Estas tres líneas de autobús comentadas que recorren varios puntos del barrio son:

- La línea 103, que une la estación de “El Pozo” en Entrevías con el “Ecobulevar” en la zona oeste del Ensanche de Vallecas, esta es la única línea que pasa por el Ecobulevar con una frecuencia de paso de 15-20 minutos, sin opción de metro, el más cercano (Villa de Vallecas) se encuentra a más de 20 minutos andando.

- La línea 142, la cual intenta abastecer a más cantidad de población del Ensanche, une el intercambiador de “Pavones” con el “Ensanche de Vallecas” pasando por la parada de cercanías de “Vallecas” y recorriendo los metros de la línea 1 desde “Alto del Arenal”, hasta “Congosto” continuando a partir de ahí por ciertos puntos del Ensanche pasando por el Centro Comercial la Gavia. Esta línea tiene también una frecuencia de paso de 15-20 minutos y, aunque intenta abarcar la mayor cantidad de recorrido posible, una única línea es incapaz de servir a toda la cantidad de usuarios que posee el Ensanche.

- La línea 145, que va desde “Conde de Casal” uniéndose a las cercanías de “Santa Eugenia” con el Centro Comercial la Gavia, hasta el final del Ensanche de Vallecas.

Esta línea pretende unir el barrio de Santa Eugenia con la zona este del Ensanche, aunque con poco éxito debido nuevamente a la escasez de paradas y su baja frecuencia de paso.

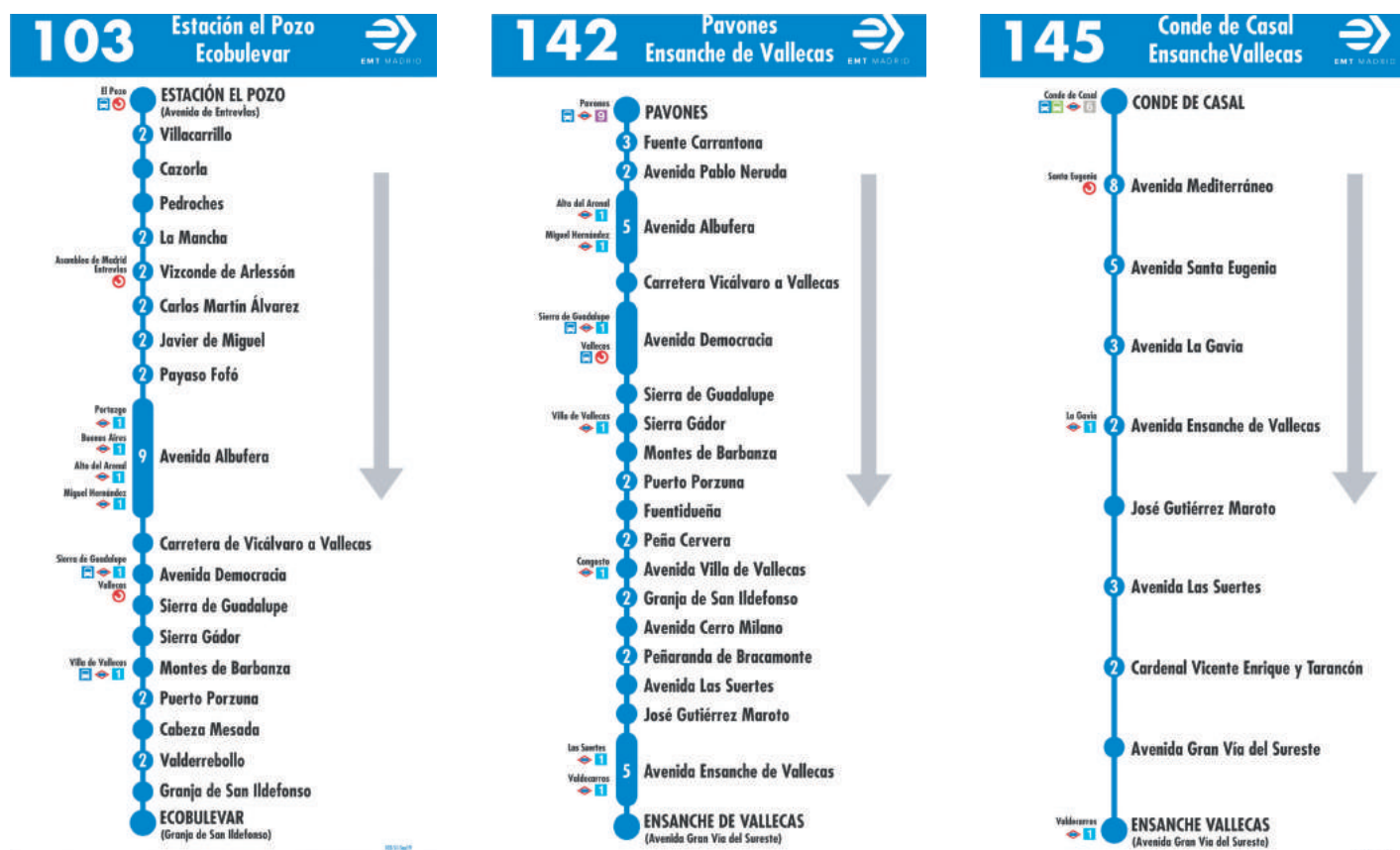


FIG. 33 Distribución de líneas que pasan por el Ensanche de Vallecas  
Fuente: <https://www.redtransporte.com>

### *Las macromanzanas cerradas frente a las construcciones de los 80-90*

La morfología urbana de manzana cerrada que caracteriza los barrios conocidos como PAUs, (los nuevos desarrollos de Madrid) es la que se puede observar repetida hasta la monotonía en el Ensanche frente a todos los bloques de Congosto, enfrentando la convivencia de sistemas urbanos, por un lado, la edificación abierta, dejando que los habitantes se vean obligados a socializar en sus calles y por otro la edificación cerrada, repetitiva, cerrando todo el espacio al interior, optando más por la vida privada de los usuarios.

*“Tenemos plenamente asumidos los costes de urbanización, tenemos claro qué debemos hacer en la vía pública, somos capaces de reinterpretar y asumir la importancia del espacio público y de jerarquizarlo, y, sin embargo, seguimos apostando únicamente por la manzana cerrada como mejor forma de hacer ciudad. Una manzana que, además, desde el momento en el que centra gran parte de la actuación sobre su espacio interior pierde de vista la importancia de la calle. Es cierto que la manzana cerrada es un sistema muy ensayado, y que resulta fácil pensar en los ensanches y apostar por soluciones análogas y adaptadas; pero creo que estaremos de acuerdo en que un planeamiento isótropo, uniforme y monótono de la ciudad, en el que se cualifican escasamente los espacios urbanos, en el que únicamente existe una somera jerarquización de los mismos y de los viarios que lo conforman, y en el que la vida se vuelca exclusivamente hacia el interior de las manzanas, da como resultado una ciudad de calles desiertas y edificios vulgares por repetitivos.”*  
(Sigfrido Herráez Rodríguez 2005)

*Puede parecer que el ensanche es un espacio completamente disgregado de la trama urbana del casco antiguo de Villa de Vallecas y de Congosto, pero en realidad es una progresión urbana intentando unir ambos tejidos urbanos como bien explica en el siguiente fragmento Sigfrido Herráez.*

*“No se trata de un crecimiento autónomo y aislado por las grandes infraestructuras del transporte, sino que, por el contrario, viene a unirse a una estructura urbana ya existente. Es cierto que se separa de ella, o que entre la trama del casco histórico de Vallecas-Villa y el nuevo crecimiento se dispone una corona de dotación; pero ésta, en lugar de separar y aislar, sirve como articulación entre dos estructuras diferentes. Este hecho puede resultar trascendental, ya que, en lugar de realizarse un crecimiento ensimismado, se crea un nexo entre las dos tramas, entre dos tejidos dispares que tratan de acoplarse. En un principio se pensó que ningún viario del casco debería tener continuidad en el ensanche. De este modo, trataban de evitarse los posibles colapsos circulatorios que un crecimiento de estas características podría suponer para una trama edificatoria densa y que obedece a crecimientos discontinuos y descoordinados. Sin embargo, y atendiendo a algunas de las alegaciones que en su momento fueron presentadas al plan parcial, las posibles comunicaciones fueron reestudiadas, de modo que, aun permitiendo cierta permeabilidad de la trama del casco hacia el ensanche, se asegurase además la continuidad de ésta y se favoreciese la resolución de los problemas derivados de la falta de dotaciones existentes en el distrito”. (Sigfrido Herráez Rodríguez 2005)*

*Texto extraído del artículo “El ensanche de Vallecas: ¿un ensanche diferente?” de Sigfrido Herráez Rodríguez, 2005.*



**FIG. 34** Manzanas cerradas del Ensanche y sus grandes avenidas vacías  
Fuente: Google Imágenes

**FIG. 35** Bloques lineales del Casco Histórico y sus calles llenas de gente  
Fuente: Google Imágenes

## MARCO CONCEPTUAL

### SEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

#### MOVILIDAD

En este capítulo es indispensable hablar de la figura de Inés Sánchez de Madariaga para así poder nombrar y comentar varias ideas presentes en sus artículos. Es una arquitecta urbanista española, actual profesora en la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) y colaboradora en diferentes administraciones y organismos nacionales e internacionales como experta sobre perspectiva de género en el urbanismo y la arquitectura.

En este punto del trabajo se van a tener en cuenta dos de sus artículos académicos relativos a la vida urbana de las mujeres, como son “Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte” y “Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia”, ambos muy ligados al término de “la movilidad del cuidado”, del cual va a tratar esta parte del trabajo.

Analizando el primer artículo comentado, (“Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte”) este propone textualmente:

“Generar una metodología para medir los viajes diarios asociados con las tareas del cuidado, entendidas éstas como las actividades llevadas a cabo por adultos para el cuidado de menores y otras personas dependientes y el mantenimiento del hogar. Estas tareas son estadísticamente llevadas a cabo por mujeres, en la mayoría de los casos como trabajo no remunerado. Los viajes asociados a estas tareas no están descritos de manera apropiada en la literatura, y aún menos considerados en las políticas de transporte. Hemos construido una metodología para medir este tipo de viajes alrededor del concepto innovador “movilidad del cuidado”. Este concepto define una nueva categoría para las encuestas de transporte que considera la dimensión de género en la movilidad urbana. Este artículo presenta un estudio empírico que aplica esta metodología para analizar la movilidad diaria de mujeres y hombres entre 30 y 45 años en el área metropolitana de Madrid”. (Sánchez de Madariaga 2020)

“Las 800 personas que se encuestaron para dicho estudio realizaron un total de 3.323 viajes, de los cuales el 66% se realizaron por mujeres, con un promedio superior a los 5 viajes/día, y el 34% restante por hombres, con un promedio de 2,8 viajes/día.

Las mujeres hacen el 45% de sus viajes en automóvil, el 24% a pie, el 20% en transporte colectivo y solo el 5% en motocicleta. Los hombres utilizan principalmente el coche (30%), el metro (23%) y la moto (24%).” (Sánchez de Madariaga 2020)

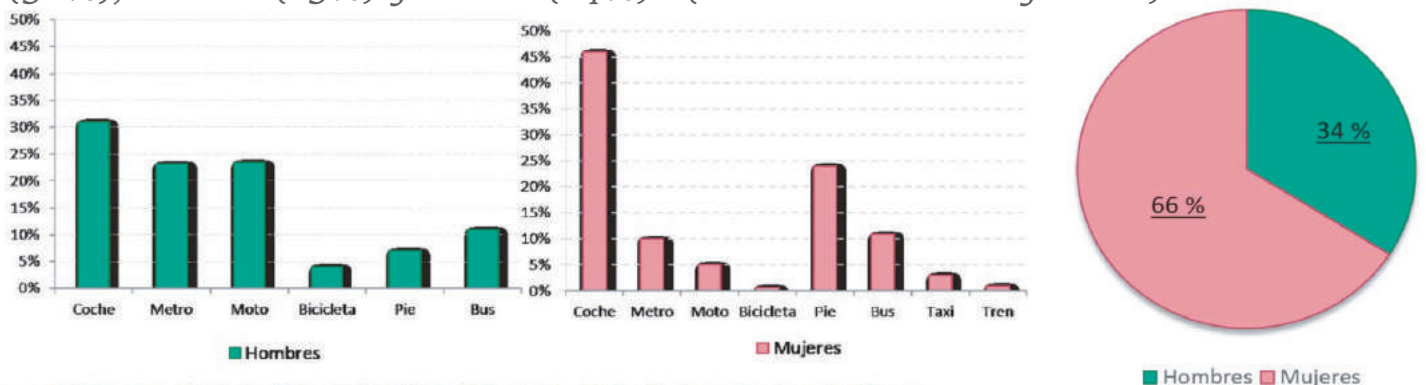


Fig. 5/ Número y porcentaje de viajes, distribución modal, por sexo. Población de 30-45 años, Madrid 2014.

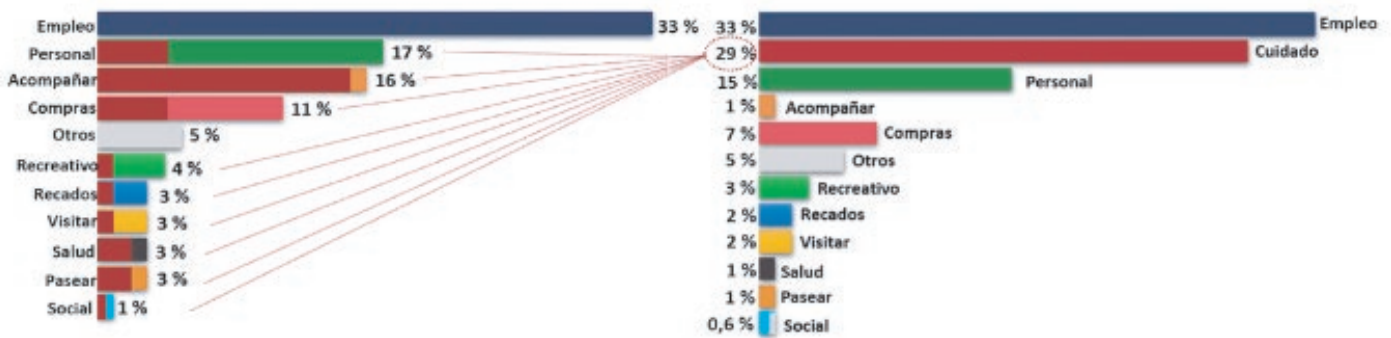


FIG. 2/ Viajes según propósito, población 30-45 años, Madrid 2014. Categorias tradicionales y categoría paraguas de movilidad del cuidado.

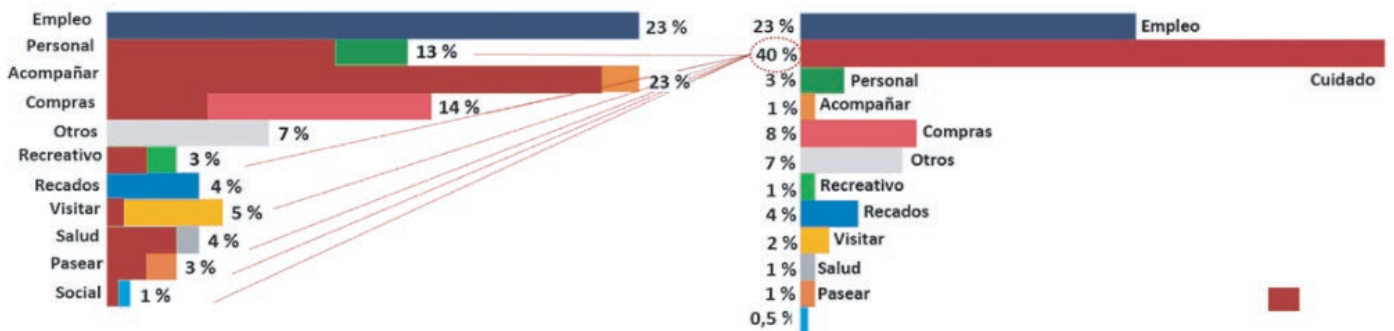


FIG. 3/ Viajes mujeres según propósito, población 30-45 años, Madrid 2014. Categorias tradicionales y categoría paraguas de movilidad del cuidado.

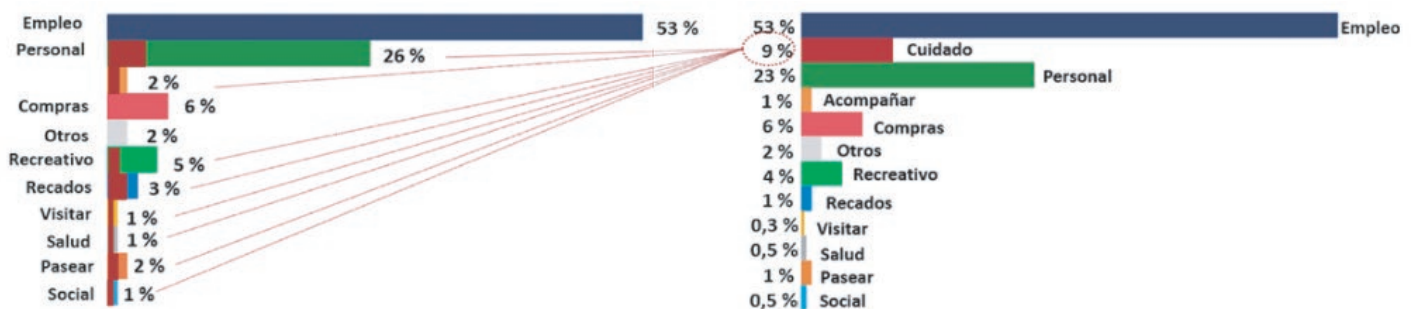


FIG. 4/ Viajes de hombres por propósito, población de 30-45 años, Madrid 2014. Categorias tradicionales y categoría paraguas de movilidad del cuidado.

“Observando los datos obtenidos por Inés Sánchez de Madariaga en su artículo, se observa que el número total de viajes realizados para el cuidado se aproxima al número total de viajes realizados por motivos de empleo, es decir, un 29% en comparación con un 33% para este segmento de edad.

Una segunda conclusión es la gran diferencia por sexo: las mujeres realizan la mayor parte de los viajes relacionados con el cuidado, el 40%, en comparación con el 9% de los hombres. La mayor parte de los viajes realizados por los hombres son por motivos de empleo, con el 53%, 30 puntos más que las mujeres, con un 23%. Los hombres también hacen muchos más viajes por placer y de asuntos personales, 23% y 4% respectivamente frente a un 3% y un 1% femenino.

De esta manera se confirma que es importante la introducción de nociones de conciencia de género que crean nuevas conceptualizaciones de las realidades que se intentan comprender de una manera más precisa para las diferentes experiencias de vida de mujeres y hombres.”(Sánchez de Madariaga 2020)

“Los factores importantes que más afectan a la propia movilidad son aquellas actividades que las personas realizan diariamente. Aquellas con empleo realizan una proporción muy alta de viajes, casi el 90% del total. Cuando observamos la distribución de las actividades relacionadas con el cuidado, hay una diferencia significativa en cuanto al tipo de empleo, ya sea a tiempo parcial o a tiempo completo.

Esto resulta ser particularmente relevante desde una perspectiva de género debido a las diferencias de género en el acceso al empleo a tiempo completo.”(Sánchez de Madariaga 2020)

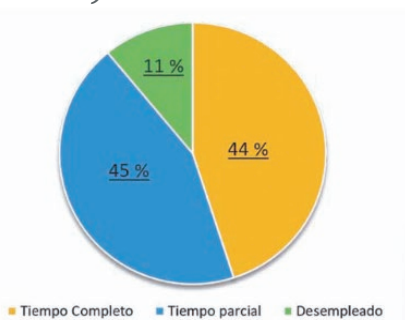


FIG. 8/ Viajes según empleo. Población de 30-45 años, Madrid 2014.



FIG. 9/ Tipo de empleo, distribución por sexo. Población de 30-45 años, Madrid 2014.

“Los viajes realizados por personas que trabajan a tiempo parcial son equivalentes en número a los viajes de quienes trabajan a tiempo completo. La mayoría de las personas que trabajan a tiempo completo son hombres, mientras que, son las mujeres las que desempeñan la inmensa mayoría de los empleos de tiempo parcial.

Del total de viajes realizados por mujeres, las trabajadoras a tiempo parcial representan el 61% y el 39% restante se distribuye en partes casi iguales entre quienes trabajan a tiempo completo y quienes no tienen empleo.

La proporción de viajes relacionados con actividades para la reproducción social entre mujeres con trabajo remunerado es tres veces mayor que entre hombres en la misma situación.

Respecto a las diferencias en la intensidad de movilidad según el área de residencia, cabe destacar que en el área central de Madrid, las mujeres realizan el 55% de los viajes de atención y los hombres el 45% (una brecha del 10%), en contraste con las áreas de la periferia donde las mujeres realizan el 71% y los hombres solo el 29% (42% de brecha).” (Sánchez de Madariaga 2020)

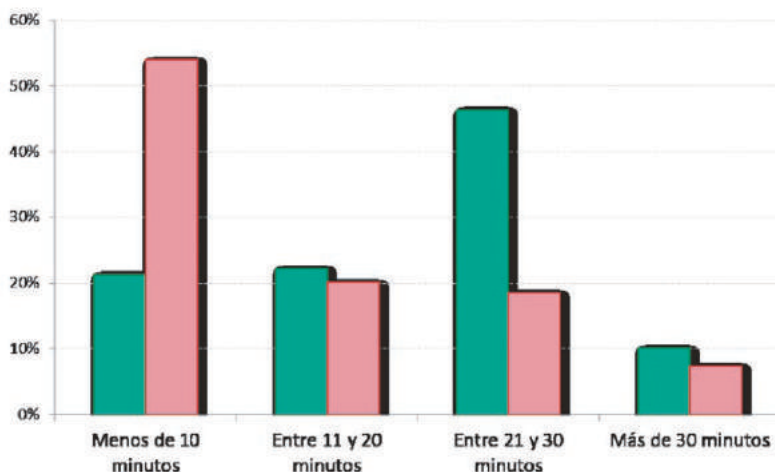


FIG. 10/ Duración media de los viajes, distribución por sexo. Población de 30-45 años, Madrid 2014.

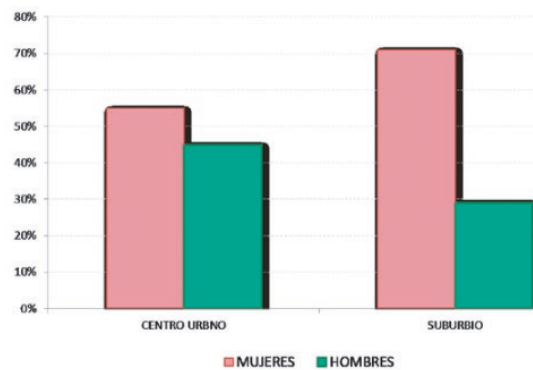


FIG. 11/ Proporción de viajes de cuidado por área de residencia, distribución por sexo. Población de 30-45 años, Madrid 2014.

FIG. 36 Imágenes de los gráficos del estudio realizado por Inés Sánchez de Madariaga en su artículo “Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte”

Fuente: Artículo “Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte” de Inés Sánchez de Madariaga

Como conclusiones de este artículo, Inés Sánchez de Madariaga expresa lo siguiente:

*“Los próximos pasos en la investigación deberían involucrar la aplicación de la metodología aquí propuesta para muestras más grandes en segmentos más amplios de la población que permitirían cruzar datos de otros segmentos de edad. Sería particularmente interesante llevar a cabo esta investigación con personas mayores de 60 años, quienes en muchos países son los que realizan una parte importante de las tareas de cuidado, tanto para menores (abuelos) como para personas mayores de 80 años.*

*Asimismo, sería relevante desarrollar estudios empíricos que midan la movilidad de la atención en otros países y ciudades con diferentes características socioeconómicas, con diferentes niveles de ingresos, en lugares donde la seguridad es uno de los principales problemas que condicionan la accesibilidad, y en lugares con diferentes sistemas de transporte. Ese tipo de estudios e investigaciones proporcionarían una mejor comprensión de cómo las actividades de cuidado influyen en el uso de los sistemas de transporte. También demostrarían cómo el diseño y la gestión de los sistemas de transporte influyen en la economía del cuidado.”(Sánchez de Madariaga 2020)*

*Todos los datos relatados y gráficos ilustrados en esta parte del trabajo han sido extraídos del artículo “Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte”, de Inés Sánchez de Madariaga.*



### ESTUDIO DE MOVILIDAD REALIZADO POR RACC Y ZURICH SEGUROS

Un estudio realizado en el año 2020 por RACC Mobility Club y Zurich Seguros para el Observatorio de Violencia de Género ha analizado cómo las mujeres y los hombres hacen uso del espacio público y cómo se desplazan por las ciudades. Dicho estudio señala que las mujeres se desplazan más a pie y hacen gran uso del transporte público en sus desplazamientos urbanos, tanto por el día como por la noche, los hombres, por su parte, se desplazan mayoritariamente en su propio vehículo privado. En concreto los datos comentados a continuación se basan en dichas encuestas realizadas para el Observatorio de Violencia de Género en el año 2020 en la ciudad de Madrid.

Todos los datos comentados en esta parte del trabajo han sido extraídos directamente del estudio realizado por RACC Mobility Club y Zurich Seguros para el Observatorio de Violencia de Género en el año 2020. (<https://observatorioviolecia.org/plantalecaraalacosofm-informes/>)

“Este estudio revela que siempre está presente una clara diferencia que divide los desplazamientos femeninos durante el día y durante la noche. En los plazos diurnos, alrededor del 55% de las mujeres se desplazan a pie, al contrario, de noche sólo el 25% de las mujeres continúa realizando sus paseos caminando. Igualmente, el uso de vehículos como coche y moto en el caso de las mujeres aumenta considerablemente cuando cae noche (hasta el 45%).

Conforme se va adentrando aún más la noche, el uso de vehículos de transporte de pago (taxis/VTC) aumenta para ambos sexos, el 45% de las mujeres frente a más del 30% de los hombres deciden hacer uso de este transporte en horario nocturno.

Estos datos se entienden aún mejor cuando se estudia y se comprende cómo perciben el espacio público las propias mujeres.

Más del 60% de las mujeres que viven en espacios urbanos afirman que muchas veces se ven obligadas a cambiar sus hábitos de movilidad (transporte, ruta u horario), ya sea de día o de noche, por motivos de seguridad personal.

Los medios de transporte que las mujeres consideran más seguros en horario nocturno son el coche (el 75% de las mujeres) y el taxi/VTC (el 65% de las mujeres).

Frente a estos datos, casi un 40% de las mujeres afirman que consideran muy inseguro desplazarse a pie por la noche, seguido, en menor medida, por el metro/tren (28% de las mujeres) y los autobuses (18% de las mujeres).”

(Observatorio de Violencia de Género 2020)



FIG. 37 Fotografías de mujeres en las calles en horario nocturno  
Fuente: google imágenes

### **¿Qué consecuencias tiene el desplazamiento en las calles de nuestros barrios para las mujeres?**

*“Pese a que las mujeres se desplazan más por las vías públicas que los hombres, estas se enfrentan a casos de acoso callejero continuamente.*

*De esta manera, el 40% de las mujeres declaran haber sufrido acoso físico, verbal o algún tipo de agresión al desplazarse a pie por Madrid durante el día, son más del triple de lo declarado por los hombres (12%).*

*En el caso de la seguridad en el transporte público los datos no son muy diferentes: el 35% de las mujeres señalan haber sido acosadas en el metro, el 21% en el tren y el 19% en el autobús. Finalmente, el 38% de las mujeres aseguran haber sido acosadas en su trascurso en las vías públicas al desplazarse en su motocicleta.*

*Durante la noche, el miedo y por tanto los datos, aumentan, el 47% de las mujeres que se desplazaban a pie señalaron haber sufrido algún tipo de acoso callejero, frente al 15% declarado por los hombres. Y en cuanto a las sensaciones en el transporte público, el 28% de las mujeres confirman haber sido acosadas en el metro, el 29% cuando se desplazaban en bicicleta/moto y el 15% en el tren y en el autobús.” (Observatorio de Violencia de Género 2020)*

### **¿Qué decisiones toman las mujeres al transitar por la vía pública?**

*Siguiendo con el análisis de las encuestas realizadas por el Observatorio de Violencia de Género:*

*“El 90% de las mujeres afirman que siempre intentan ir acompañadas por la noche o ir realizando una llamada de teléfono (el 52%) para evitar la vulnerabilidad que supone “ir sola por la calle” y poder sentirse más seguras frente al 57% de los hombres que intentan ir acompañados y el 12% que realizan llamadas telefónicas.*

*Casi la totalidad de las mujeres intentan caminar por zonas transitadas donde se encuentre gran cantidad de gente con establecimientos abiertos o calles bien iluminadas (98%). Y el 24% toman otras medidas como intentar andar más rápido, llevar algún elemento de protección personal (como spray rociador), prestar atención a todas las personas que caminan o se encuentran a su alrededor o incluso informar a algún/a amigo o familiar del recorrido que van a realizar.*

*Finalmente, más del 80% de las mujeres imploran que es necesario que se tomen más medidas de protección como sanciones más elevadas a agresores o acosadores, que se incremente el personal de seguridad en los transportes públicos y se mejore la iluminación de las calles además de valorar también la necesidad de instalar cámaras de seguridad.” (Observatorio de Violencia de Género 2020)*

*Esta información se complementa en el Anexo donde se exponen imágenes de las notas de prensa donde se verifica la veracidad de los datos mostrados anteriormente derivados de las encuestas realizadas por El RACC y Zurich Seguros.*

# PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

## ANÁLISIS DEL PROBLEMA

### Urbanismo y diferencia de planeamiento

La clara división en el distrito de Villa de Vallecas entre el final del Casco Histórico, concretamente la zona de Congosto y el Ensanche de Vallecas, urbanísticamente hablando, denota diferencias en ambas partes, observando en cada una de ellas elementos que no contiene la otra y viceversa.

Como claro ejemplo tenemos la comparativa de las calles estrechas presentes en Congosto entre edificaciones que se solapan, muy densificadas, frente a las grandes avenidas con edificaciones aisladas de manzanas cerradas y edificaciones unifamiliares del Ensanche, muy despegadas del núcleo urbano.

El nuevo modelo de ciudad: verde, abierta, libre... frente al antiguo modelo de núcleo urbano: densificado, común, social...

En esta parte del trabajo, se analizará, mediante el estudio de la planimetría adjunta, los problemas relatados en el marco conceptual y, posteriormente, se darán conclusiones concisas. El espacio a analizar es esa zona “charnela”, ya comentada anteriormente, de unión entre Congosto y el ensanche de Vallecas, se adjunta a continuación los límites de estudio de la planimetría y el marco central de análisis.

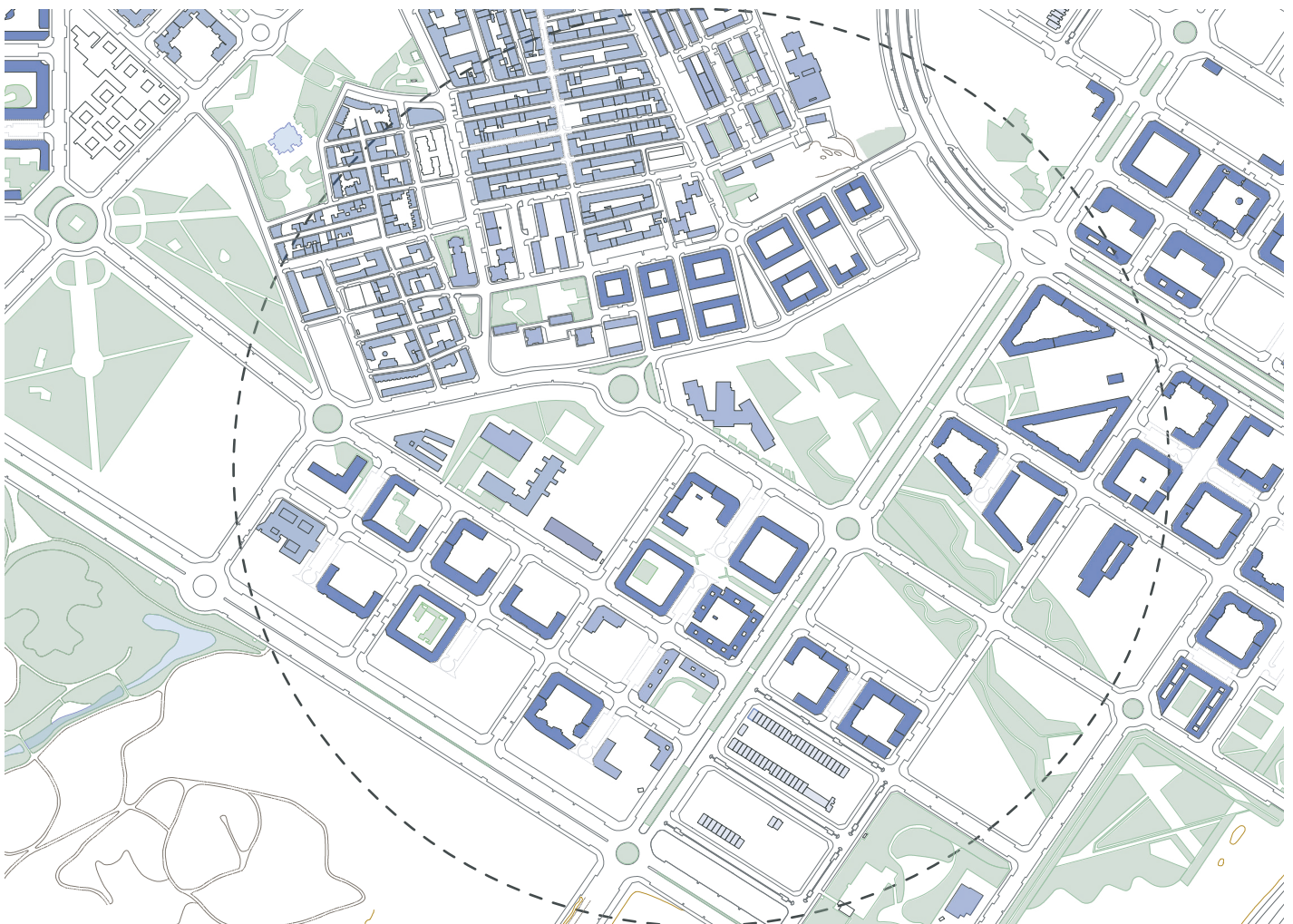


FIG.38 Plano de elaboración propia Distritos y zonas de Vallecas

## 1. SECCIONES DE CALLE

Para poder entender las relaciones y diferencias existentes entre ambas zonas y en el espacio que las une, se estudia, mediante la realización de secciones de calle, la tipología de las vías y las edificaciones de cada espacio.

### - Casco Histórico de Villa de Vallecas

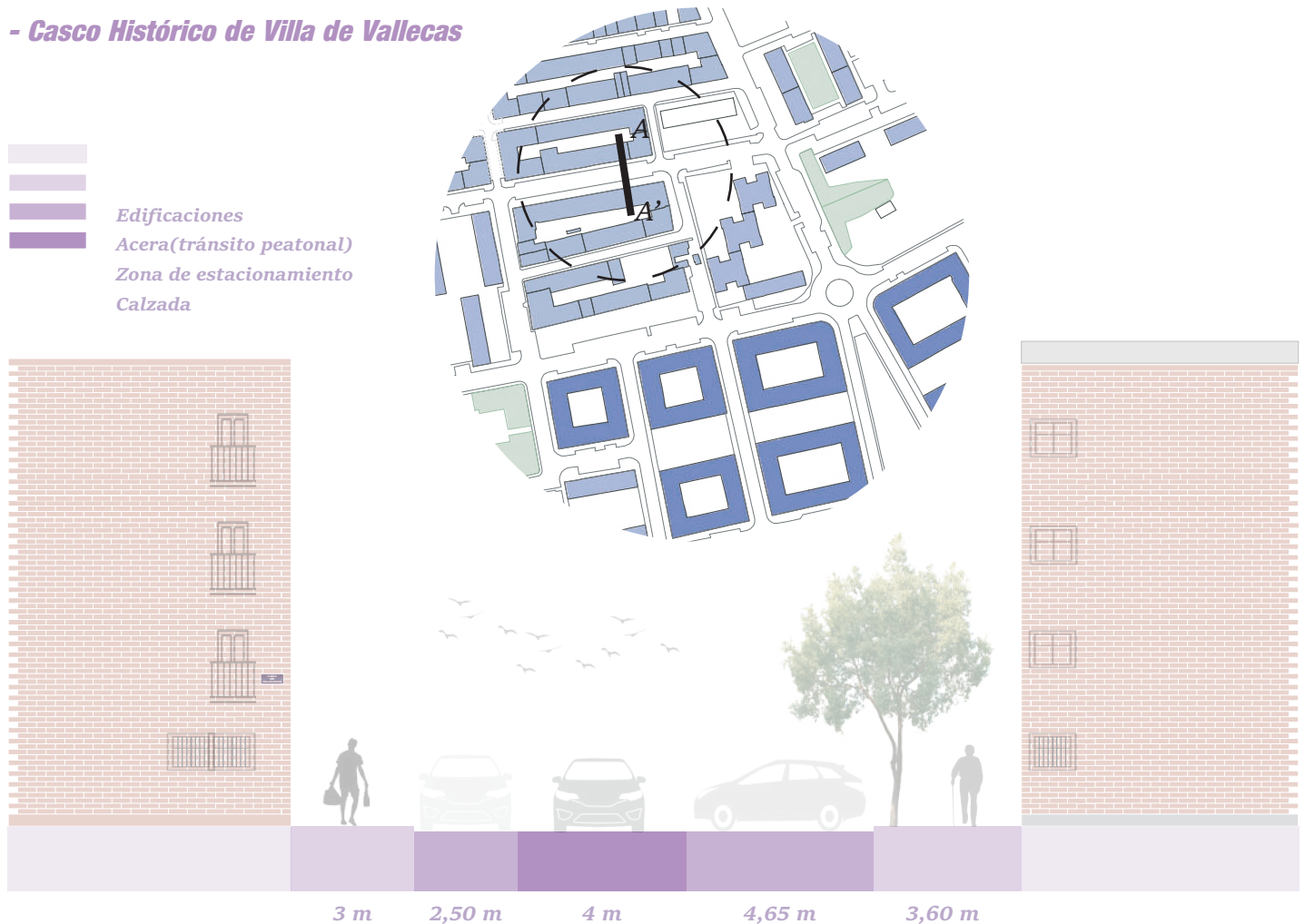


FIG. 39 Sección A-A': Corte por C/ de Palazuelos portal 4 y portal 7.  
Fuente de elaboración propia.



FIG. 40 Fotografías del emplazamiento de la sección de calle (C/ de Palazuelos portal 4)  
Fuente de elaboración propia.

La sección de calle que nos ocupa es un corte por una calle cercana a la plaza de Congosto, caracterizada por su estrecha acera, un carril de calzada en un único sentido y aparcamientos a ambos lados del mismo. Las edificaciones se caracterizan por ser adosamientos de edificios distintos aunque de alturas similares.

# PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

## - Ensanche de Vallecas

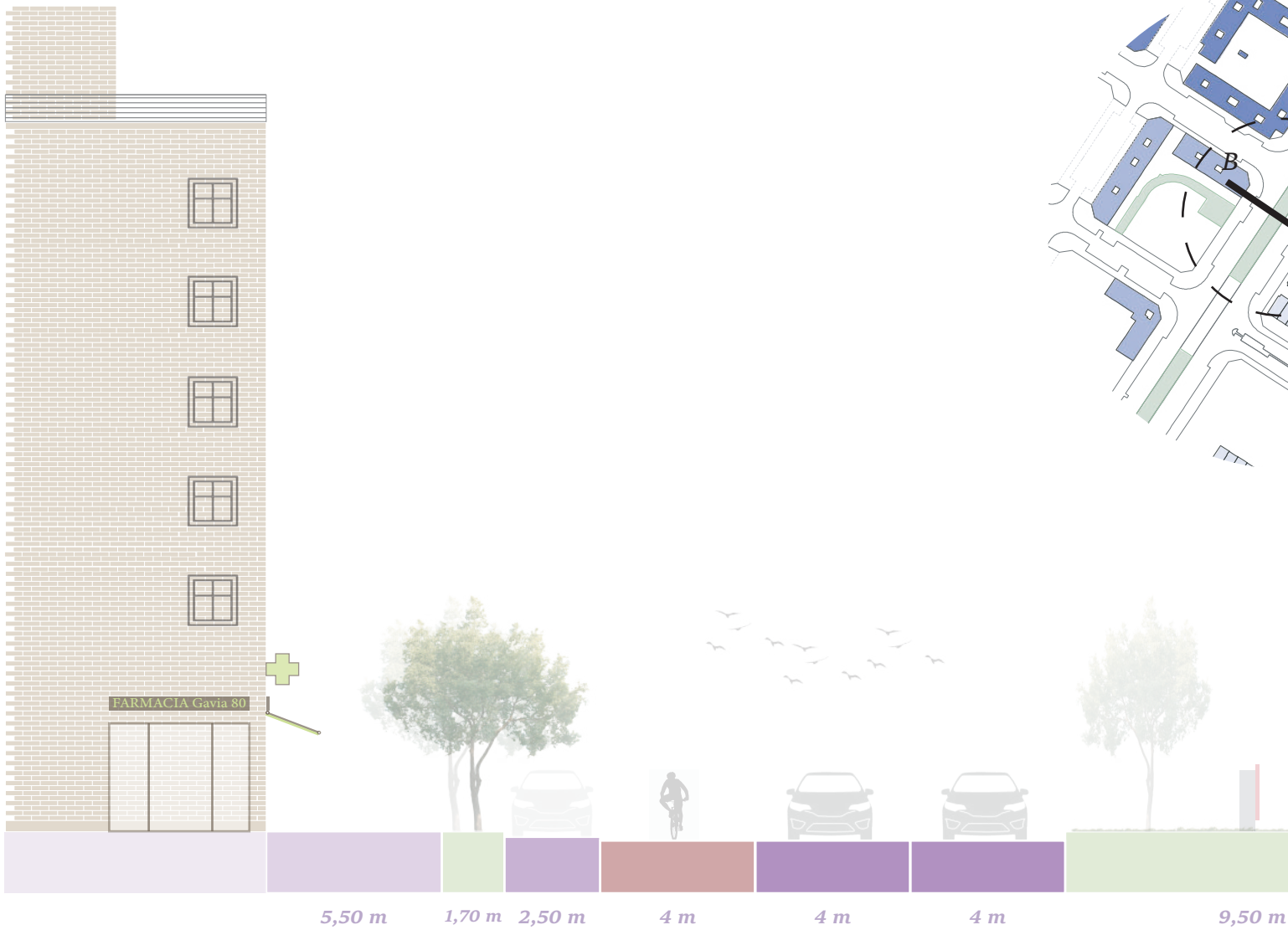
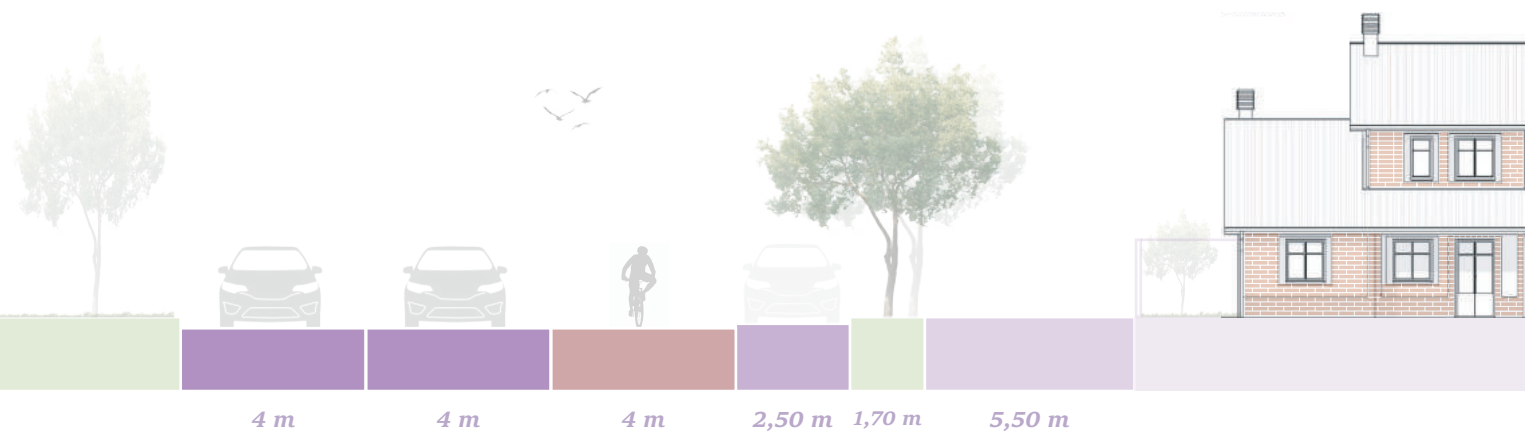
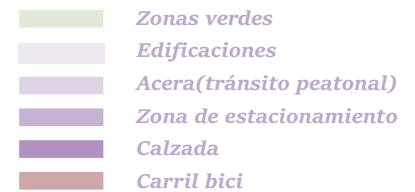
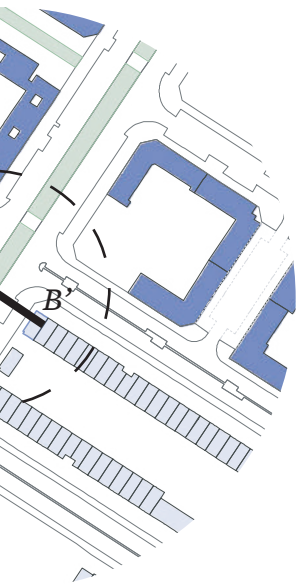


FIG. 41 Sección B-B': Corte por Avenida de la Gavia 80.  
Fuente de elaboración propia.



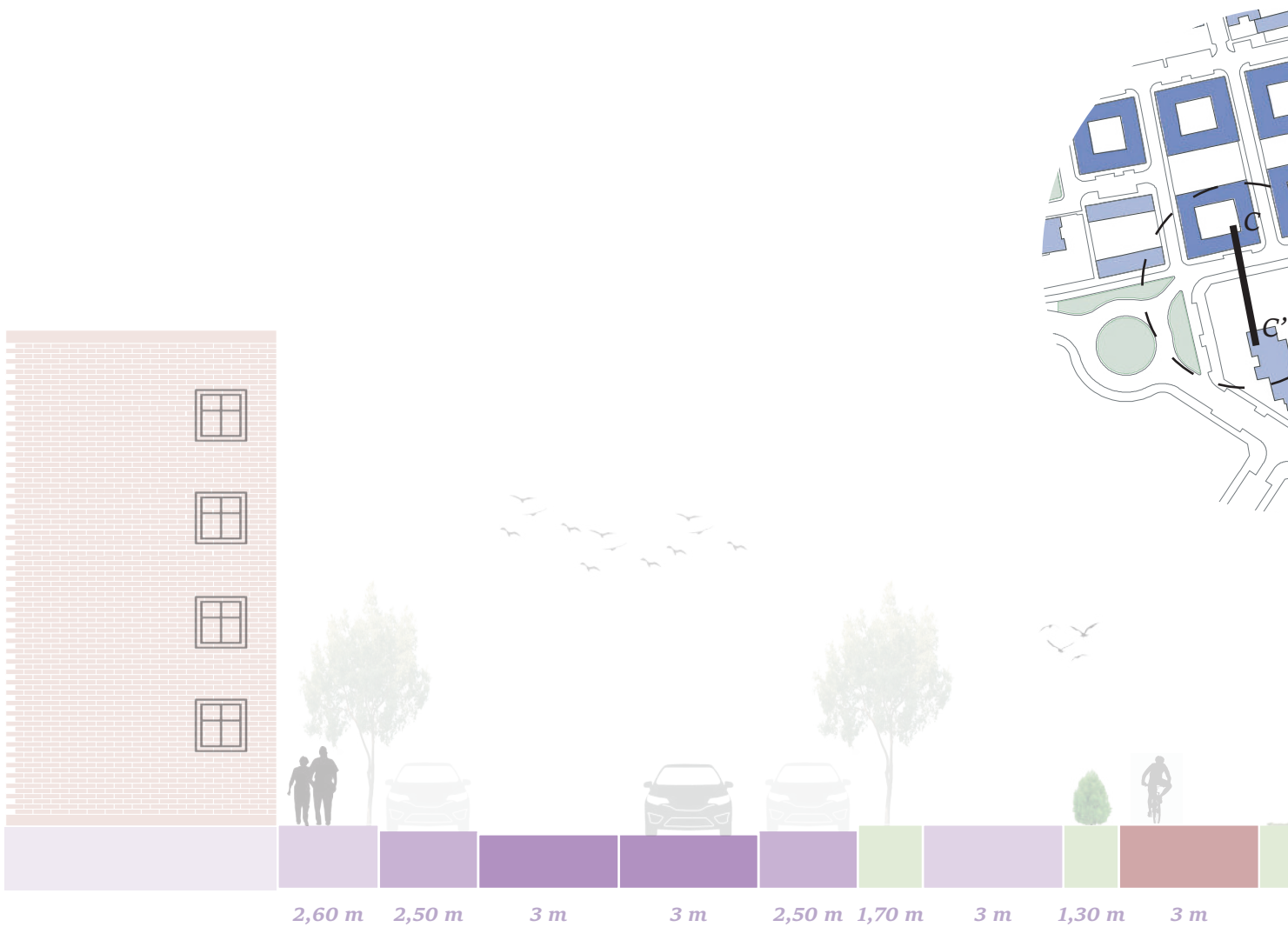
FIG. 42 Fotografías del emplazamiento de la sección de calle (Avenida de la Gavia 80)  
Fuente de elaboración propia.



La sección de calle que nos ocupa es un corte por una de las avenidas principales del Ensanche de Vallecas, la más cercana a Congosto, estas grandes avenidas se caracterizan por la existencia de amplias aceras y grandes vías. Constan normalmente de tres carriles en cada sentido, actualmente, puesto que el tráfico en el Ensanche no es tanto como el que se preveía, uno de esos tres carriles se utiliza como carril bici. Posee aparcamientos a ambos lados de cada sentido de la marcha, y dichos sentidos se encuentran divididos por un parterre intentando emular un bulevar, pero sin éxito puesto que no existe espacio para el tránsito peatonal en él, esto junto con las grandes edificaciones de manzana cerrada, las viviendas unifamiliares y la escasez de comercios en planta baja, generan la prácticamente nula visión de vianantes por las calles del Ensanche destinando la mayor parte de sus avenidas únicamente al uso del vehículo privado.

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

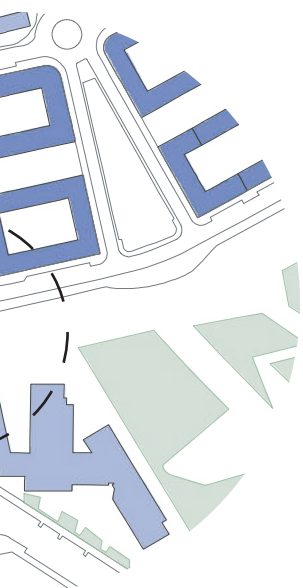
### - Encuentro del Casco Histórico con el Ensanche de Vallecas



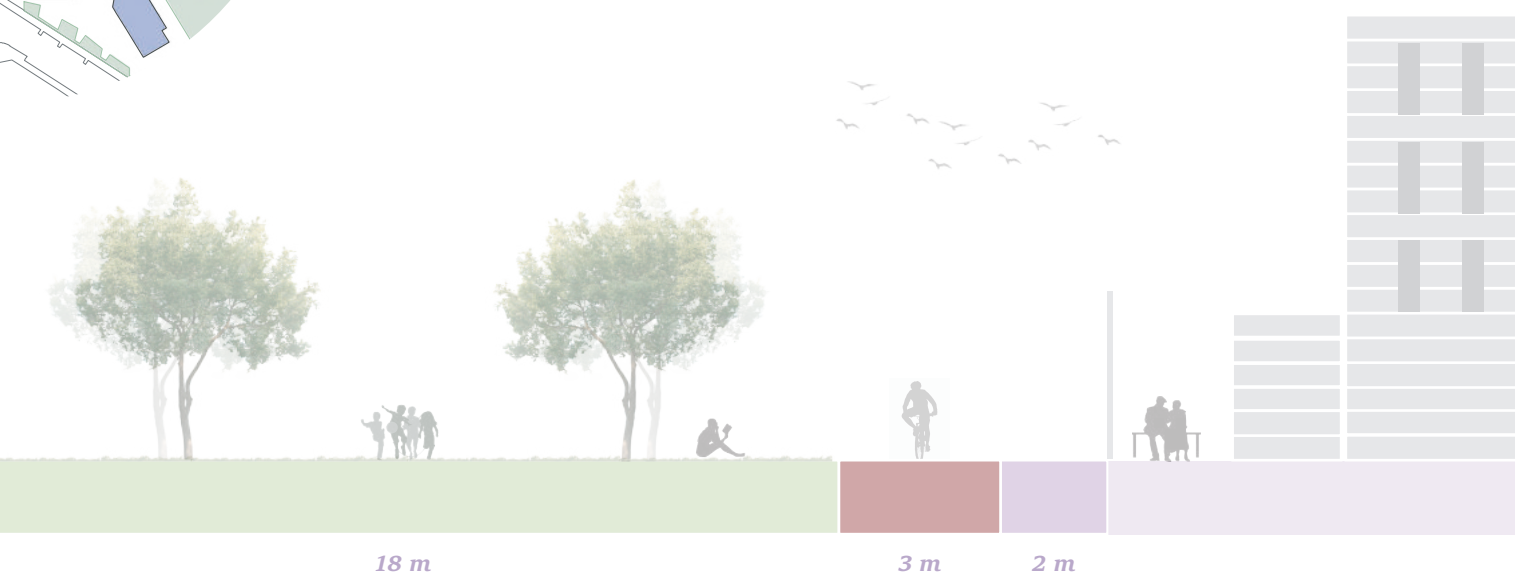
**FIG. 43** Sección C-C': Corte por Avenida Villa De Vallecas.  
Fuente de elaboración propia.



**FIG. 44** Fotografías del emplazamiento de la sección de calle (Avenida Villa De Vallecas)  
Fuente de elaboración propia.



- Zonas verdes
- Edificaciones
- Acera(tránsito peatonal)
- Zona de estacionamiento
- Calzada
- Carril bici



18 m

3 m

2 m

*Esta sección de calle realizada por la Avenida de Villa de Vallecas, vía que sirve de separación para la distinción de los distritos del Casco histórico y del Ensanche de Vallecas, y, de la misma forma, punto de conexión entre ambos.*

*Formada por dos carriles, uno en cada sentido, con aparcamiento en línea en ambos lados. En la acera perteneciente a Congosto se observan el comienzo de las edificaciones en manzana cerrada, de baja altura, comenzando con el progreso en altura hacia los altos edificios del Ensanche. Al otro lado de la vía, se encuentra una zona verde que abre paso, de la misma manera, a las grandes explanadas del Ensanche de Vallecas, y, tras ello, se puede apreciar la residencia de ancianos y centro de día.*



## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 2. EDIFICACIÓN Y PARCELACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

A continuación, se muestra el análisis básico de la zona de estudio y alrededores, los planos con



correspondientes a la edificación y a la parcelación.



**PLANO DE EDIFICACIÓN**

**LEYENDA**

Manzana cerrada:

- Manzana cerrada irregular
- Manzana cerrada regular

Ciudad Jardín:

- Adosados
- Vivienda aislada

Zona de bloques:

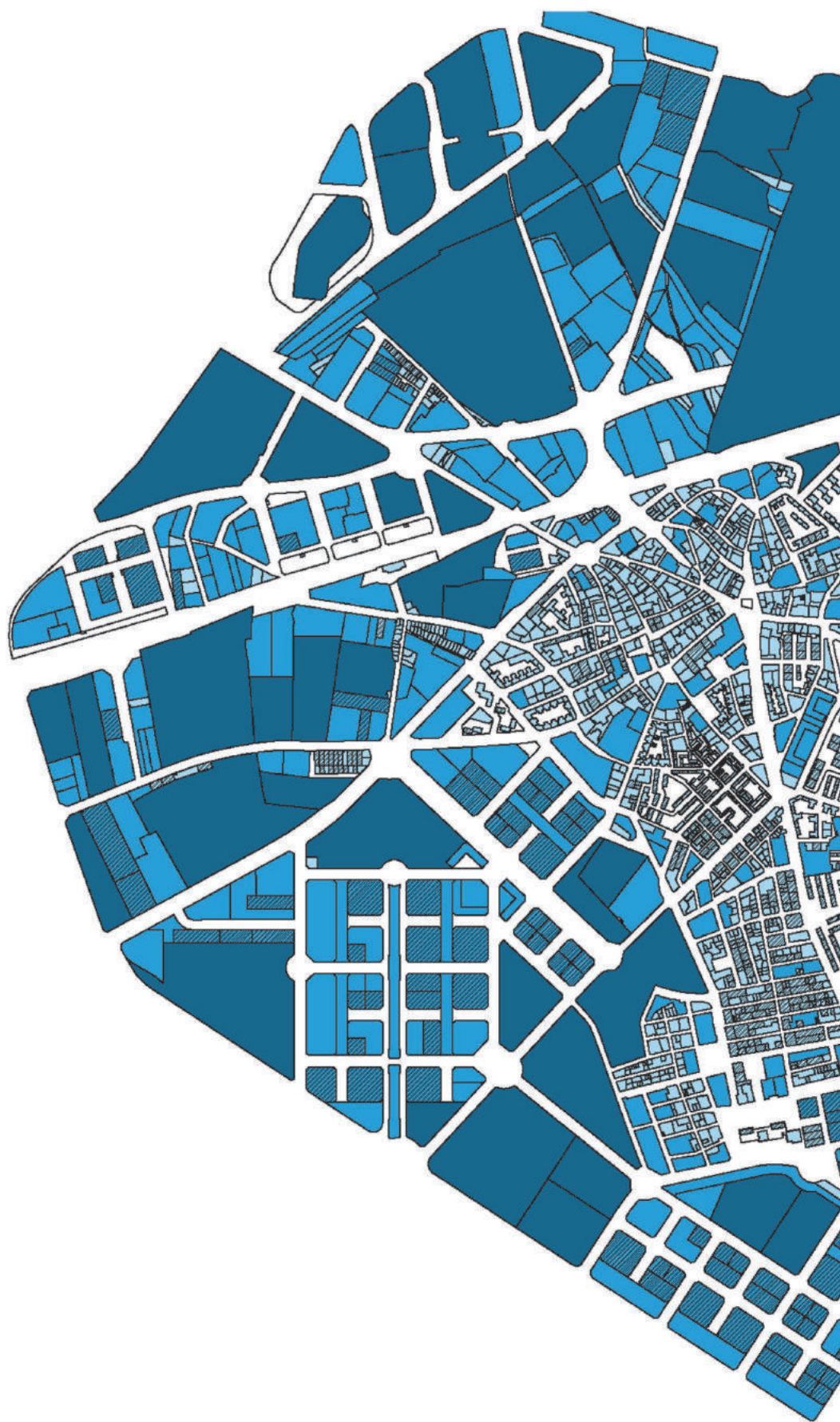
- Lineales
- Torre
- Greca

Zona industrial

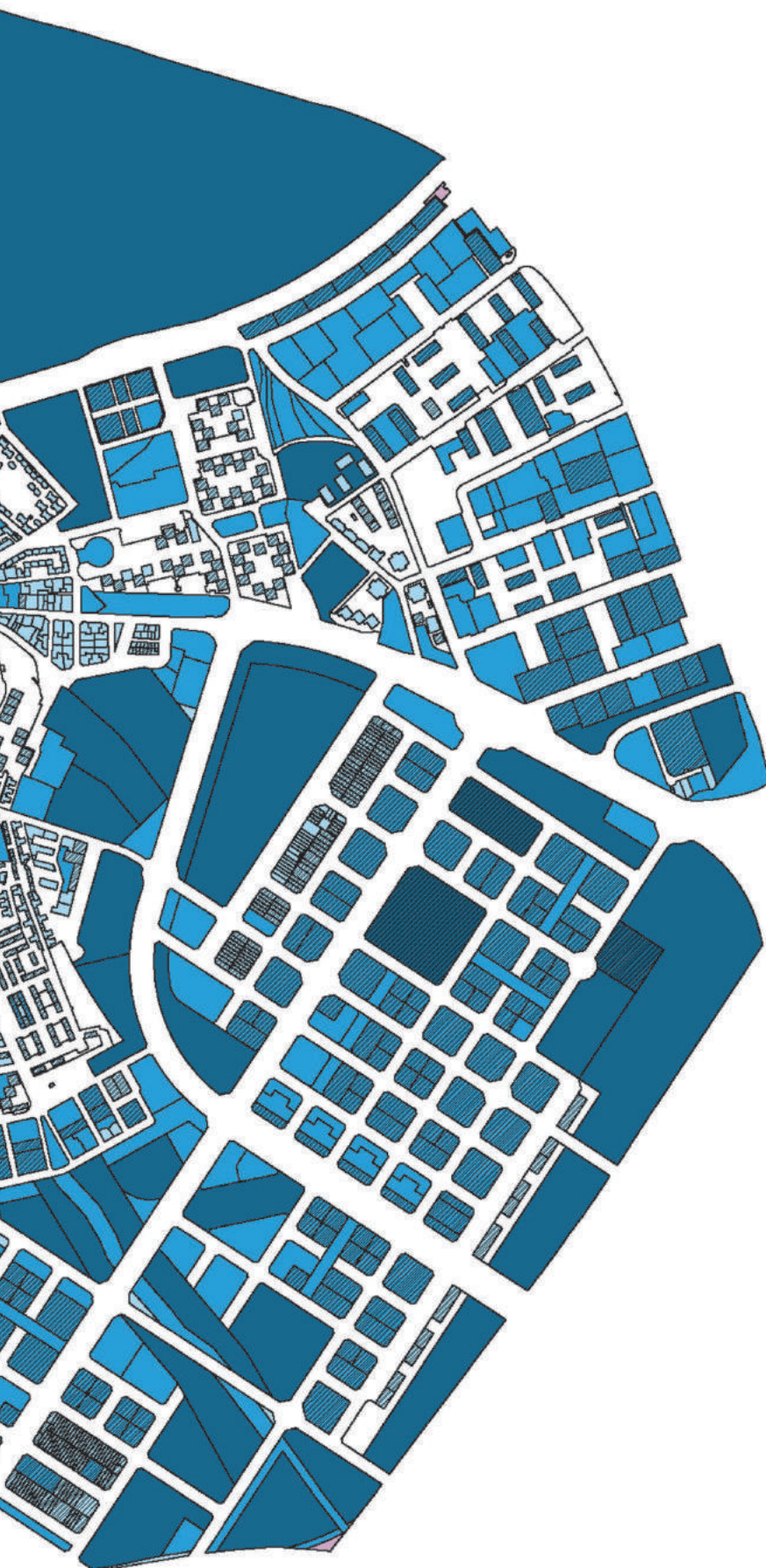
**FIG. 45** Plano de la edificación de la zona de estudio.  
Fuente realizada por Michelle Álvarez, Carolina Galván y María Gómez.

En este plano de edificación se puede observar claramente el desarrollo del Casco Histórico de Villa de Vallecas hasta el Ensanche mediante la progresión ya comentada de las manzanas cerradas irregulares del primero hasta las grandes manzanas cerradas regulares del Ensanche.

Se aprecia también mediante los vacíos las estrechas y pequeñas calles presentes en el Casco Histórico y las grandes avenidas que separan cada edificación del Ensanche.



## PLANO DE PARCELACIÓN



## LEYENDA

Parcela de forma irregular:

Superficie < 1.000m<sup>2</sup>

Superficie 1.000-10.000m<sup>2</sup>

Superficie > 10.000m<sup>2</sup>

Parcela de forma regular:

Superficie < 1.000m<sup>2</sup>

Superficie 1.000-10.000m<sup>2</sup>

Superficie > 10.000m<sup>2</sup>

FIG. 46 Plano de la parcelación de la zona de estudio.

Fuente realizada por Michelle Álvarez, Carolina Galván y María Gómez.

Con el plano de edificación acotado por forma y superficie se observan la gran diferencia entre las pequeñas y agrupadas parcelas interiores de la antigua Villa de Vallecas frente a la inmensidad de las parcelas del Ensanche.

De igual manera se aprecia de forma muy clara la ortogonalidad con la que se planteó el Ensanche, generando esa trama de parcelas idénticas tan características de los PAU.

### 3. ESTUDIO GLOBAL DEL ENSANCHE DE VALLECAS

Tras el análisis previo general, se realiza un análisis planimétrico de elaboración propia del Escudero López, arquitecta de la Universidad Politécnica de Madrid, en la tesis doctoral "Segu..." entre la página 242 y 253.



Ensanche de Vallecas, tomando como referencia los datos recabados en el año 2015 por Elena *Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid*, en concreto los datos obtenidos



### PLANO DE USOS DE PARCELAS

#### LEYENDA

- Residencial Unifamiliar
- Residencial Colectivo
- Comercial
- Equipamiento
- Equipamiento Deportivo
- Zona Verde
- Terciario / Industrial

**FIG. 47** Plano de usos de parcelas del Ensanche de Vallecas

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral "Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid" pág 243)





### PLANO DE DEFICIENCIAS: ZONAS SIN VISUALES

#### LEYENDA

- Falta de mantenimiento
- Desconexión de la trama urbana
- Solares vacíos
- Salida a vías exteriores

**FIG. 48** Plano de deficiencias en zonas sin visuales del Ensanche de Vallecas. Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral "Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid" pág 244)

El Ensanche de Vallecas se planteó como un gran barrio residencial integrado en un entorno natural, repleto de espacios con zonas verdes donde poder desconectar de la ruidosa ciudad, pero en la actualidad, la mayoría de estas zonas verdes han quedado relegadas completamente al abandono, generando así gran cantidad de solares vacíos y desconectados de la trama urbana de la zona.

De igual manera, la falta de mantenimiento agudiza la sensación de desconexión y falta de planeamiento, esto está presente en las zonas limítrofes y parcelas en abandono, así como varias zonas verdes, como ejemplo de ello encontramos el parque que conecta Congosto con el comienzo del Ensanche.







### PLANO DE VISUALES DIURNAS

#### LEYENDA

- Áreas con buena vigilancia natural desde edificios residenciales
- Áreas con buena vigilancia natural desde edificios no residenciales con cierre nocturno



**FIG. 49** Plano de visuales diurnas del Ensanche de Vallecas.  
Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral "Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid" pág 245)

Analizando la seguridad en el barrio del Ensanche, se observa que las privadas manzanas cerradas también aportan grandes áreas de observación gracias a su altura, así como la existencia de comercios y espacios de ocio diurno en varios puntos de la zona.



## PLANO DE VISUALES NOCTURNAS

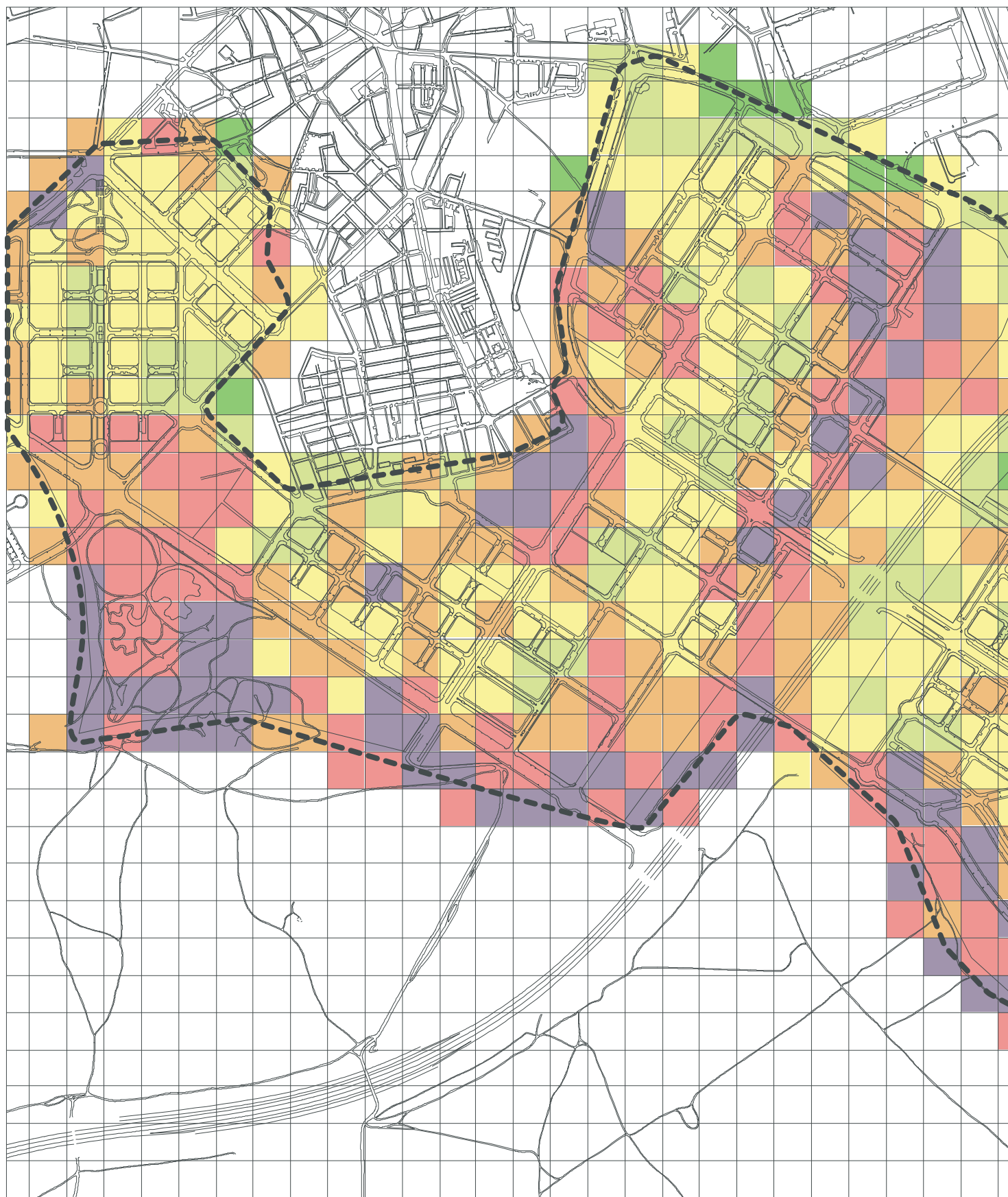
## LEYENDA

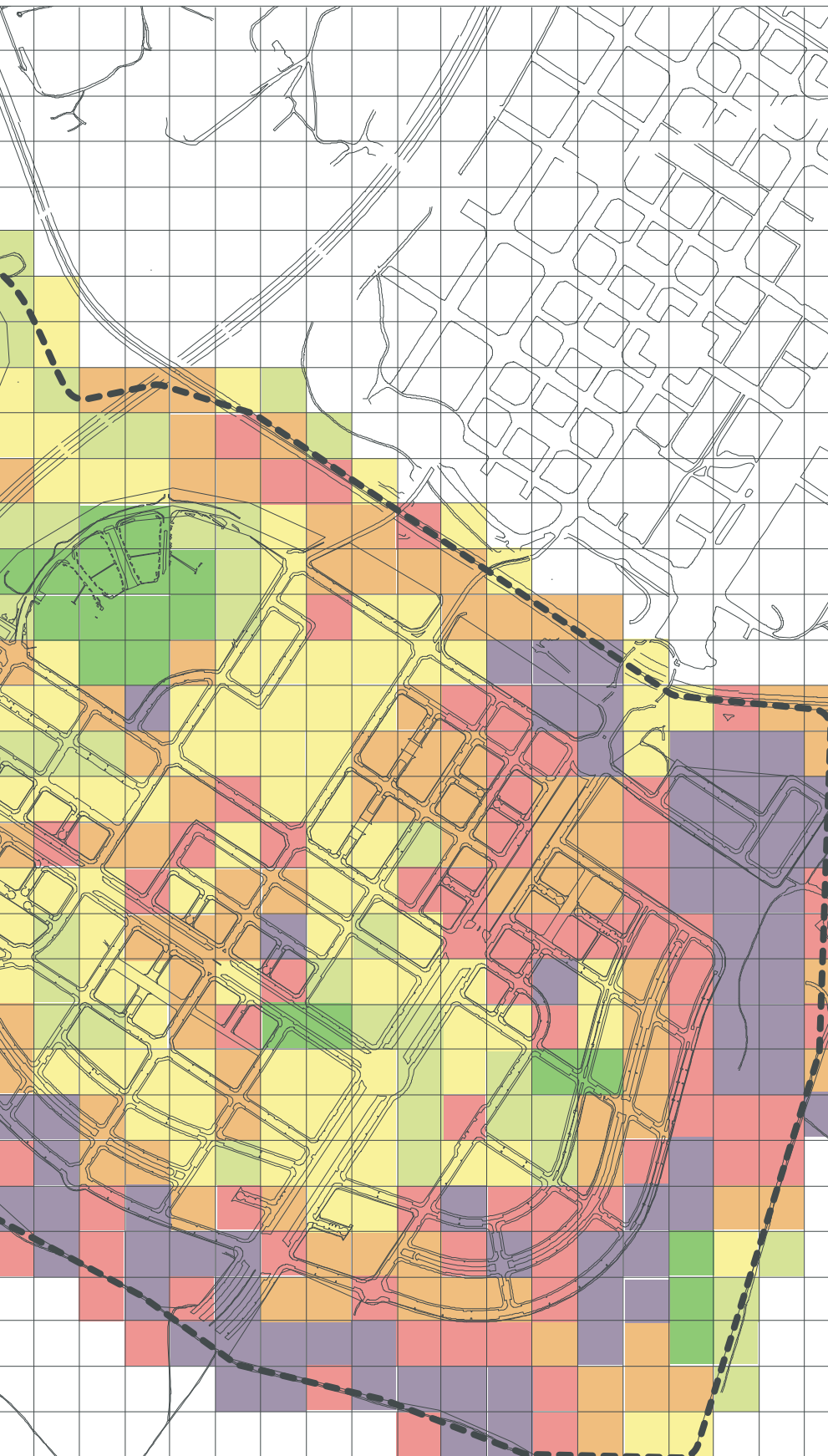
-  Áreas con buena vigilancia natural desde edificios residenciales
-  Áreas con buena vigilancia natural desde edificios de equipamiento nocturno (sanitarios)

**FIG. 50** Plano de visuales nocturnas del Ensanche de Vallecas.

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral "Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid" pág 246)

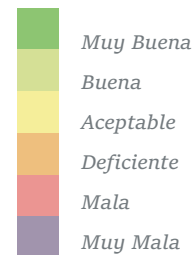
Al caer la noche, muchos espacios de ocio cierran sus puertas y únicamente quedan dispuestos como buenos puntos de observación las grandes manzanas del Ensanche y el único equipamiento sanitario, el Centro de Salud Ensanche de Vallecas, dejando al desamparo numerosas zonas del barrio, que se convierten en espacios altamente peligrosos en las horas nocturnas.





### GRID DE SEGURIDAD SUBJETIVA

#### LEYENDA



**FIG. 51** Plano GRID de seguridad subjetiva del Ensanche de Vallecas. Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral "Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid" pág 250)

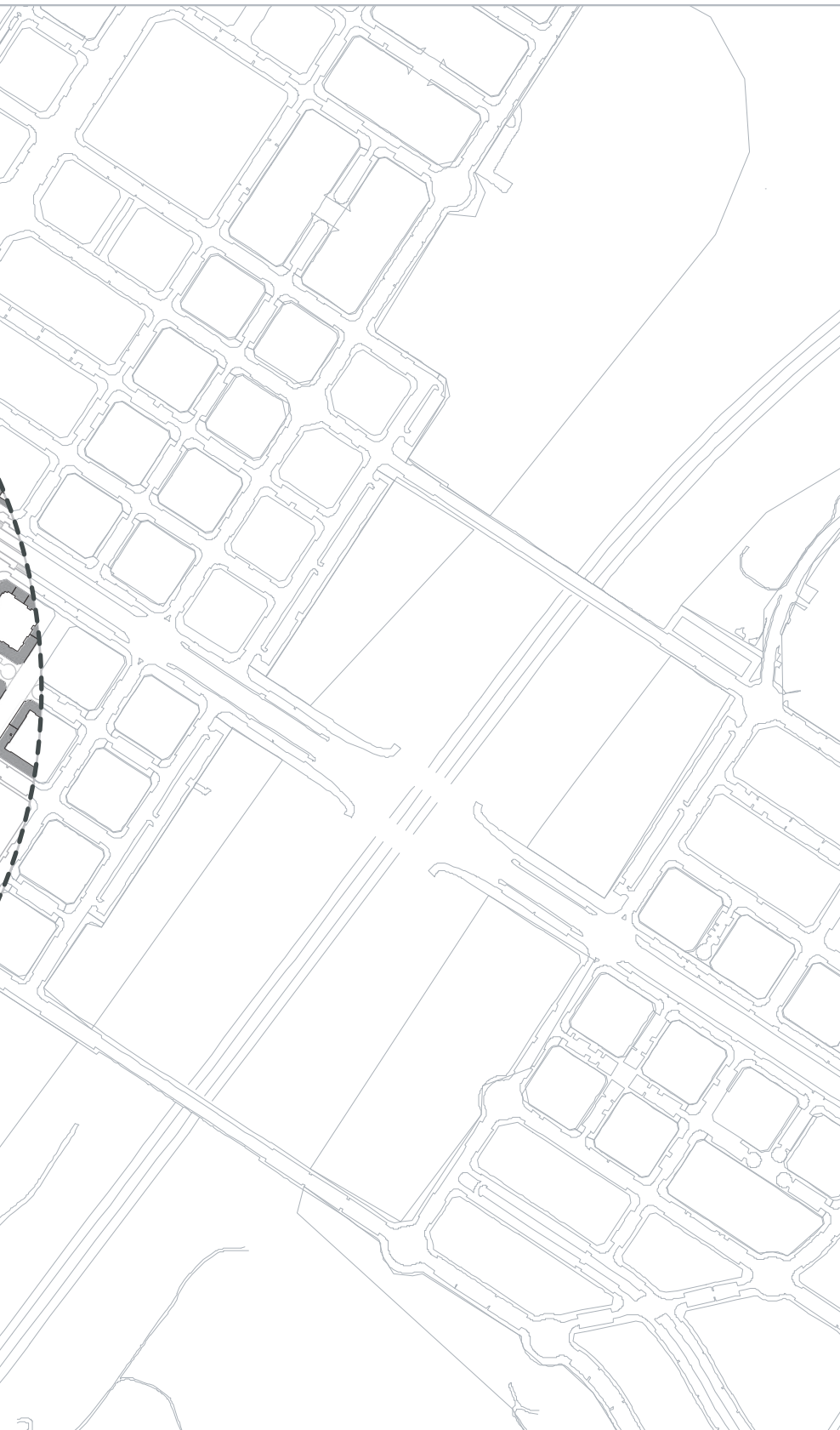
A través de la planimetría adjunta en cuanto a seguridad en el barrio se observa una clara diferencia entre las zonas más consolidadas y los espacios aún en expansión pertenecientes a los límites del Ensanche de Vallecas, siendo estos últimos los más peligrosos de toda la zona, además de las parcelas sin uso ("descampados").

### 4. ANÁLISIS DE LOS CONDICIONANTES URBANOS DE LA ZONA DE ESTUDIO

Tras los análisis a gran escala, se estudian en concreto las cualidades y características que en los planos siguientes la seguridad de los habitantes centrándose en puntos clave como equipamiento nocturno y las paradas y recorridos del transporte público.



condicionan por completo la vida urbana de los usuarios que conviven en la zona, se analiza en los equipamientos próximos, parcelas vacías en “desuso”, número de portales cercanos, comercios con



### PLANO DE EQUIPAMIENTOS

#### LEYENDA

Espacios verdes y deportivos:

- Huerto urbano
- Pistas deportivas
- Parques infantiles

Salud y bienestar:

- Centro de Salud
- Residencia de mayores
- Centros de Atención Integral a Drogodependientes (CAID)
- Centro de Apoyo Al Menor
- Centro de Formación para la Mujer

Centros educativos:

- Colegio Infantil y Primaria
- Instituto
- Supermercados

**FIG. 52** Plano de los equipamientos presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas). Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).



**FIG. 53** Fotografías de los equipamientos presentes en la zona de estudio. Fuente de elaboración propia.







### PLANO DE PARCELAS VACÍAS

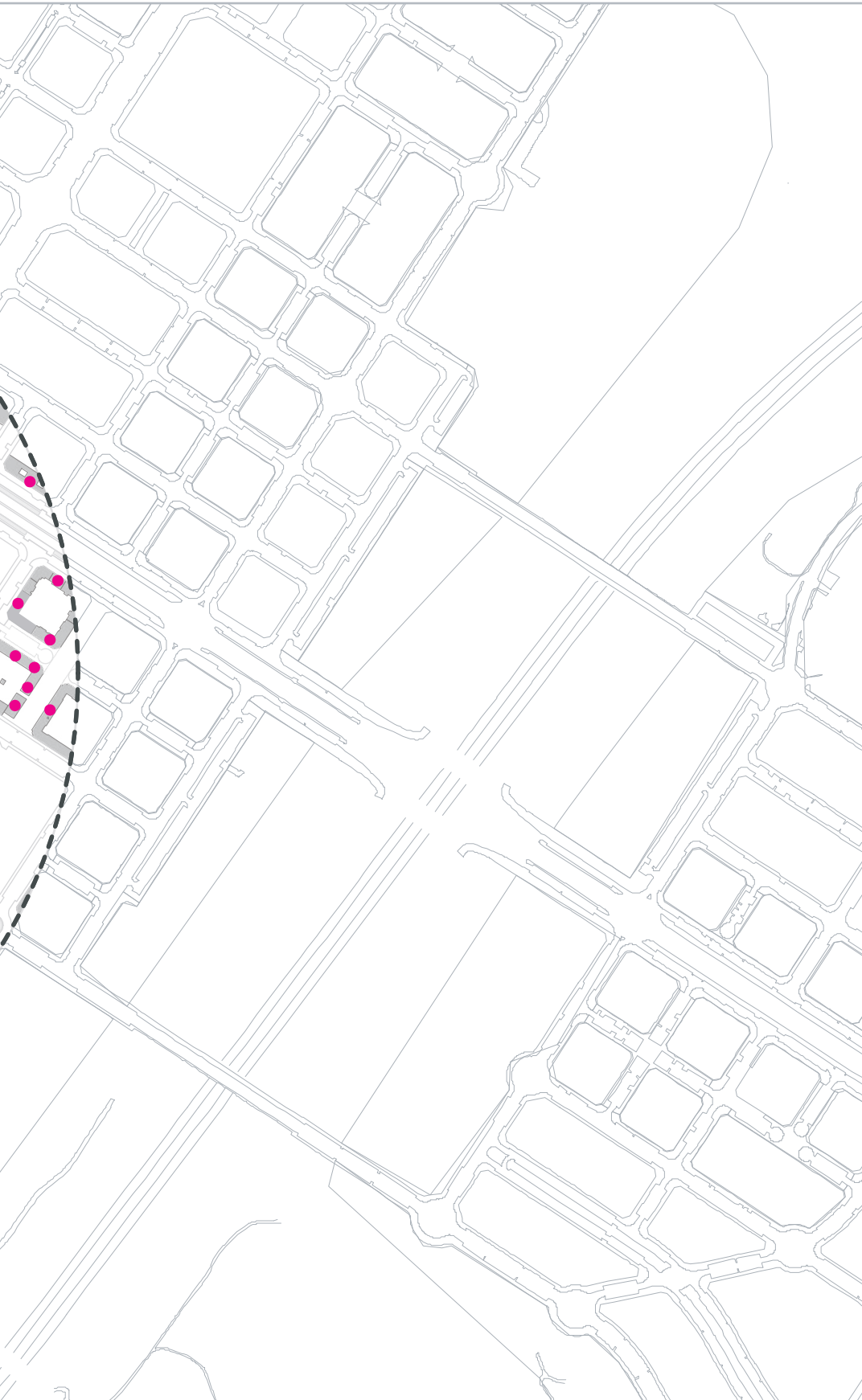
**FIG. 54** Plano de parcelas actualmente vacías (sin uso) presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas). Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).

Gran cantidad de las parcelas vacías que recorren todo el urbanismo del Ensanche son el fruto de proyectos inmobiliarios que nunca se llegaron a construir, quedando en el abandono, esto hace que se conviertan en puntos estratégicamente peligrosos y vulnerables, sobre todo al caer la noche.



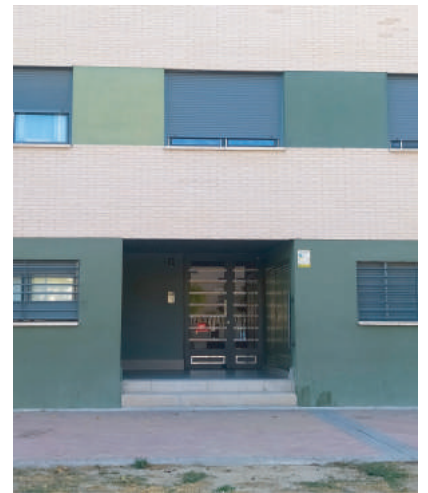
**FIG. 55** Fotografías de las parcelas en desuso en la zona de estudio. Fuente de elaboración propia.



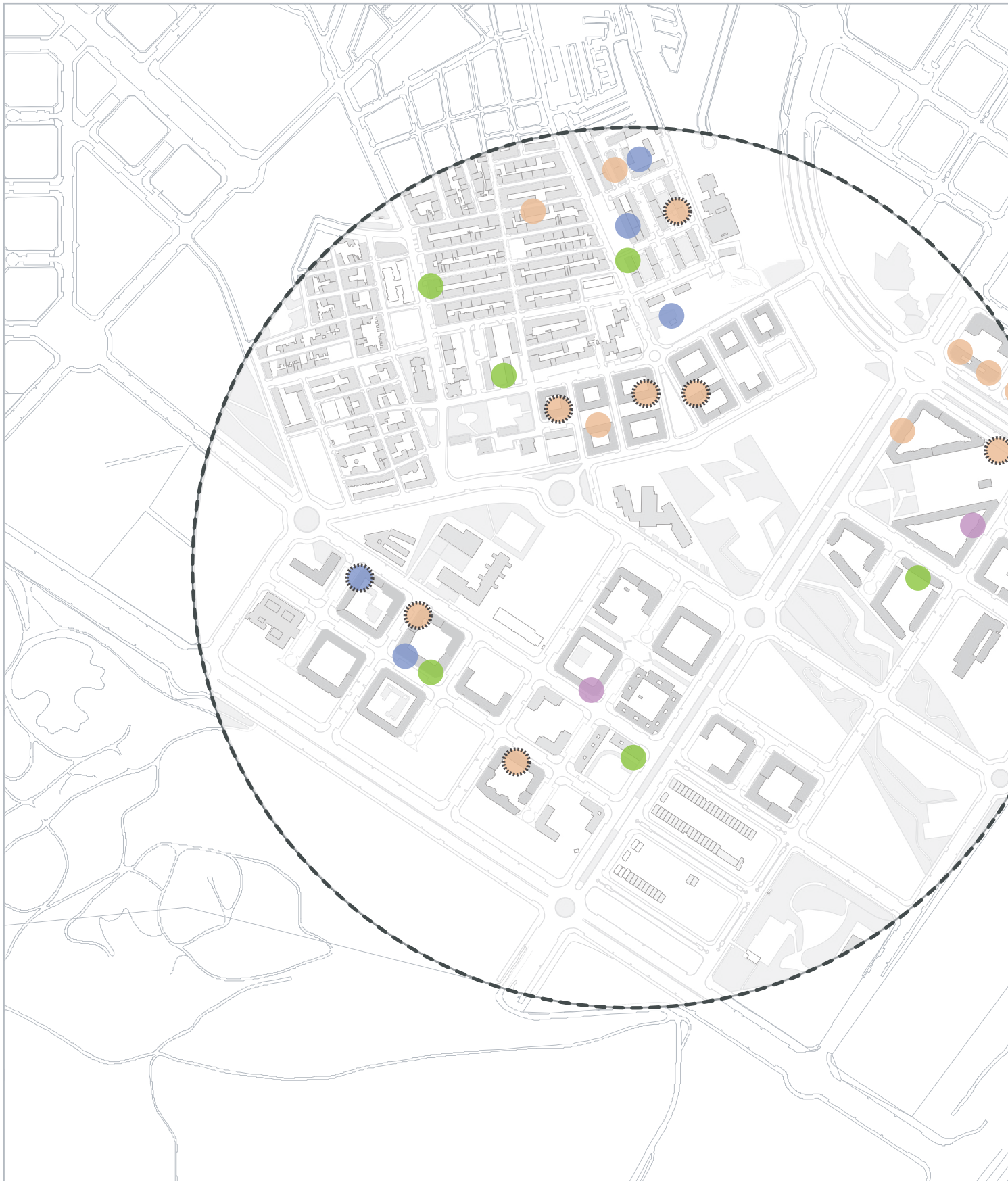


### PLANO DE PORTALES

**FIG. 56** Plano de los portales de las edificaciones presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas). Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).

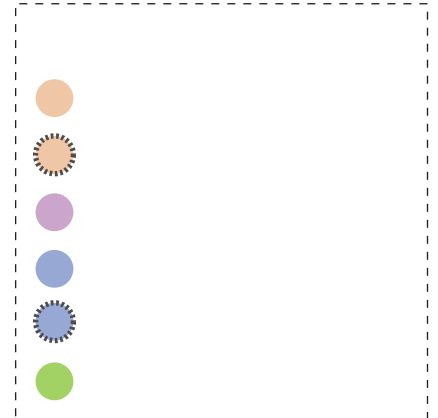


**FIG. 57** Fotografías de alguno de los portales presentes en la zona de estudio. Fuente de elaboración propia.





### PLANO DE COMERCIOS CON HORARIO NOCTURNO



**FIG. 58** Plano de comercios con apertura en horario nocturno presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas).

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).



**FIG. 59** Fotografía de comercios con horario nocturno presentes en la zona de estudio.














Fuente de elaboración propia.





**PLANO DE TRANSPORTES PÚBLICOS Y RECORRIDOS**

**LEYENDA**

-  Estación de metro
-  Parada autobús 54
-  Parada autobús 142
-  Parada autobús 103
-  Parada de autobús 145
-  Recorrido línea 1 metro
-  Cafeterías/restaurantes con horario nocturno toda la semana
-  Cafeterías/restaurantes con horario nocturno en fin de semana
-  Recorrido línea 103
-  Tiendas de alimentación con horario nocturno toda la semana
-  Bares con horario nocturno toda la semana
-  Bares con horario nocturno en fin de semana
-  Farmacias con horario nocturno toda la semana

**FIG. 60** Plano de medios de transporte público en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y Ensanceda) y sus recorridos. Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).



**FIG. 61** Fotografías de alguno de los medios de transporte y sus paradas en la zona de estudio. Fuente de elaboración propia.



## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS PLANIMÉTRICO

*En el análisis de la planimetría adjunta, a nivel global del distrito de Villa de Vallecas se observa la clara diferenciación de tipologías presentes en el mismo. Desde las pequeñas manzanas irregulares adosadas unas a otras sin patrón aparente en el interior del Casco Histórico, pasando por los bloques lineales de Santa Eugenia, hasta llegar a la progresión de bloques y pequeñas manzanas cerradas regulares de Congosto. La última tipología en construirse ha sido la macromanzana cerrada regular del Ensanche de Vallecas.*

*La parcelación denota de igual manera una clara gradación desde las pequeñas e irregulares parcelas del Casco Histórico hasta la parcelación ortogonal del Ensanche.*

*En cuanto al viario, destacar que, aunque existe el intento de continuidad en sus vías, tratando de que las calles del Ensanche sean un nuevo escalonamiento de las de Congosto, es difícil su entendimiento debido a la sucesión de esos espacios “vacíos”, en abandono, que suponen un corte en toda continuidad urbana.*

*En estos últimos espacios “vacíos”, carentes de alguna identidad, la sensación de inseguridad se agudiza y se hace notar aún más al observar, mediante la planimetría de análisis de comercio nocturno, la falta de locales y establecimientos con dicho horario cercanos a estas zonas.*

*De esta manera, dichas parcelas en desuso se convierten en puntos de inflexión para los vecinos puesto que suponen una zona de incertidumbre y peligro cada vez que se ven obligados a tener que cruzarlos, aún más para las propias vecinas del barrio que siempre sienten que deben estar alerta ante cualquier amenaza.*

*Pero no solo estos espacios se convierten en zonas peligrosas, los propios parques públicos o zonas verdes lineales del Ensanche, al caer la noche y al no tener, normalmente, ni viviendas ni comercio nocturno cercano, generan la misma sensación de inseguridad, añadiéndole además la falta de iluminación y los espacios oscuros que genera el arbolado existente.*

*A todo lo comentado, se le suma, para aumentar aún más la tensión e inseguridad, la escasez de paradas de autobús que puedan abastecer toda la zona del Ensanche, dejando partes del mismo donde los vecinos quedan desconectados de todo transporte que no sea su propio vehículo privado o que, aunque posean una parada relativamente cercana, se acaben decantando por dicho vehículo propio ante la baja frecuencia de paso de los medios públicos.*

*Continuando con esa sensación global de inseguridad en las calles del barrio, se observa en la planimetría relativa a la cantidad de portales que, debido a esas macromanzanas que caracterizan la morfología edificatoria del Ensanche de Vallecas, existen muchos menos portales que en la zona perteneciente a Congosto, la cual posee una media de hasta 10 portales por calle. Además, el número de portales está directamente relacionado con la cantidad de flujo peatonal de las aceras. Si solo tenemos un portal por macromanzana y ningún local comercial, solo un lado de su perímetro es susceptible de tener peatones.*

Por tanto, si bien es cierto que las amplias calles del Ensanche facilitan la vista ante cualquier tipo de agresión o seguimiento al no tener normalmente rincones ni zonas ocultas, las pequeñas calles de Congosto con sus múltiples portales pueden convertirse en puntos de ayuda al haber normalmente más tránsito de personas que entran y salen de sus viviendas.

Según la arquitecta Blanca Valdivia para que exista un buen espacio público se deben cumplir estas cinco cualidades:

“ - **Proximidad:** Espacio que forme una red con los demás espacios de uso prioritario en la vida cotidiana y conectado con comercios cotidianos, equipamientos, paradas de transporte público y otros espacios en un radio de cinco o diez minutos seguros y accesibles. Además, localizado en un tejido urbano consolidado de viviendas para que haya personas usuarias del espacio.

- **Vitalidad:** El espacio permite la presencia continua y simultánea de personas, la densidad de usos y actividades que favorecen el encuentro, la socialización, los cuidados y el apoyo mutuo entre personas. Se fomenta por medio del diseño y de los elementos del espacio, que puede ser utilizado en diferentes horas del día, al mismo tiempo por diferentes personas y en diferentes momentos del año.

- **Diversidad:** El espacio fomenta la mixtura social, física y funcional, que permite la variedad de personas, actividades y usos que responden a las diferentes necesidades de las personas en función de su género, edad, diversidad funcional, clase social, origen...

- **Autonomía:** Espacios accesibles desde un punto de vista físico para personas con diferentes tipos de diversidad funcional, para personas mayores, para la infancia y las personas cuidadoras. Eso incluye tener en cuenta los elementos que hay en los espacios públicos, que haya suficientes bancos con reposabrazos y respaldos, pavimentos que permitan el tránsito en silla de ruedas, rampas...

La autonomía también se refiere a la percepción de seguridad para utilizar los espacios a cualquier hora y momento del día, para ello deben estar bien iluminados, no tener obstáculos visuales, que haya buena señalización para que sea fácil orientarse tanto por el espacio como por el entorno.

- **Representatividad:** Mediante los espacios públicos se transmite reconocimiento y visibilidad real y simbólica de toda la comunidad, para valorar la memoria, el patrimonio social y cultural con equidad y la participación de las personas en las decisiones urbanas. Reconocer la memoria de personas y colectivos, en especial de las mujeres y de las personas no blancas o no heteronormativas, mediante el nombre de los espacios públicos, el arte urbano o la iconografía utilizada en la señalización, ayuda a cambiar los imaginarios sociales y a construir una metrópolis más equitativa.”

(Derecho a La Ciudad Metropolitana En El Marco De La Nueva Agenda Urbana Y La Agenda 2030, Blanca Valdivia, 2018)

# CASOS DE ESTUDIO

## ENCUESTA 1: Cuestionario público

Se realiza una encuesta pública a 40 personas de ambos sexos para conocer la opinión de la población acerca del urbanismo de su barrio y la seguridad en él.

### 1. ¿Cuál es tu sexo?

Más de la mitad de las personas encuestadas son de sexo femenino, preocupadas por su seguridad en las calles, de tal manera, casi un 38% de la participación son hombres que están preocupados por su propia seguridad pero más aún por la de sus parejas, madres, hijas y amigas.

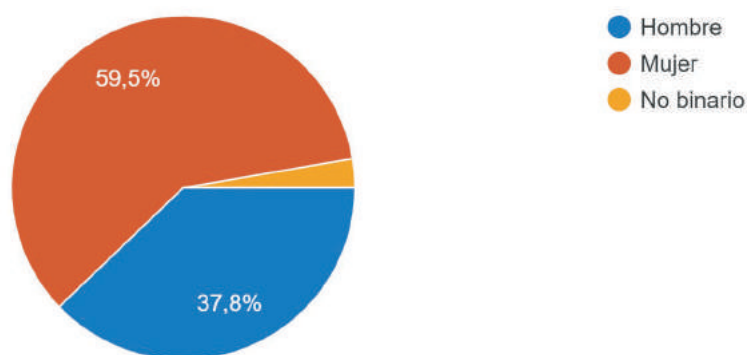


FIG. 62 Gráfico de distribución por sexos de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

Las siguientes respuestas están realizadas por parte de las personas encuestadas de género femenino:

### 2. ¿Sientes o has sentido miedo alguna vez al volver a casa?

Casi 3/4 de las personas encuestadas afirman haber sentido miedo al volver a casa.

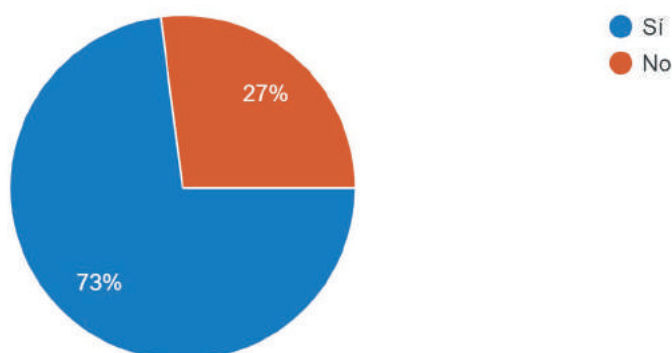
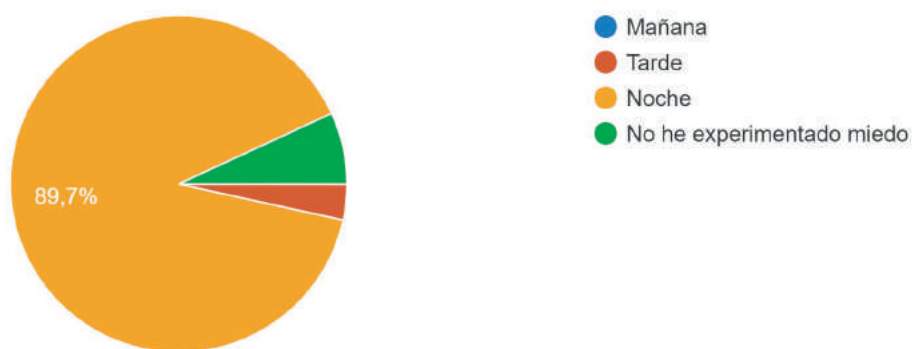


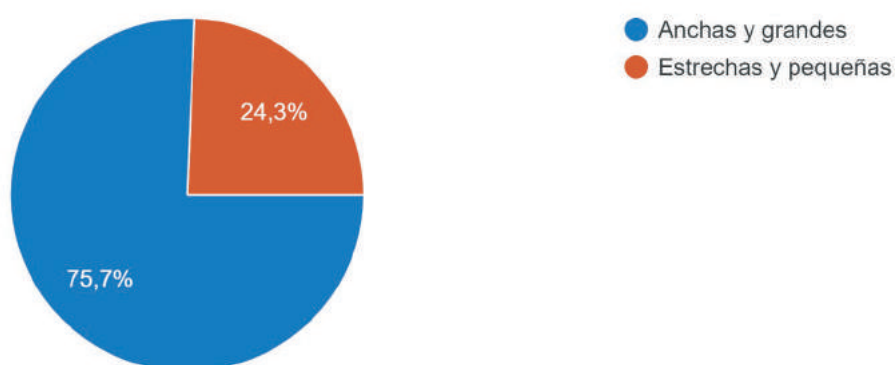
FIG. 63 Gráfico de miedos al volver a casa de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.



**FIG. 64** Gráfico de momentos de experimentación de miedos de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

**3. ¿En qué momento del día has experimentado miedo?**

Casi el 90% de las usuarias que han participado en esta encuesta afirman que han sentido más miedo al caer la noche, confirmando que es el momento de mayor peligro e incertidumbre en las calles.



**FIG. 65** Gráfico de tipología de calles en los barrios de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

**4. ¿Tu barrio tiene calles anchas y grandes o calles estrechas y pequeñas?**

Más de 3/4 de los usuarias afirman vivir en contextos urbanos donde las calles anchas tipo “avenidas” están más presentes.

### 5. ¿Tienes algún establecimiento abierto en tu ruta de vuelta a casa? (Comercios/bares/restaurantes/centro de salud...)

En este punto, los resultados son más igualados, un 54% afirma el tener cerca establecimientos abiertos mientras que casi un 46% niega de su existencia, estos establecimientos son claves a la hora de encontrar rutas más seguras de vuelta a casa.

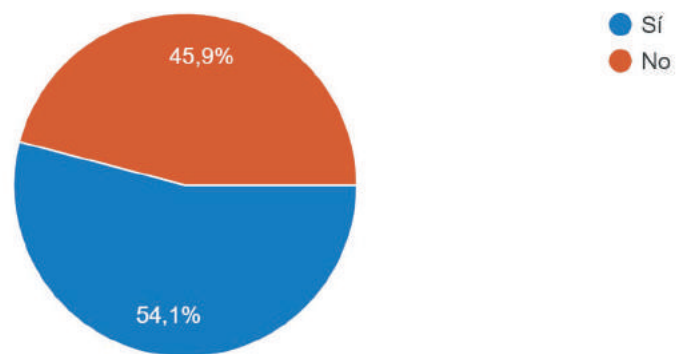


FIG. 66 Gráfico de establecimientos cercanos abiertos de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

### 6. ¿Sueles hacer la misma ruta en tu día a día?

Más de 3/4 de las encuestadas que realizan la misma ruta cada día mientras que alrededor de un 16% cambia al menos una vez su ruta diaria.

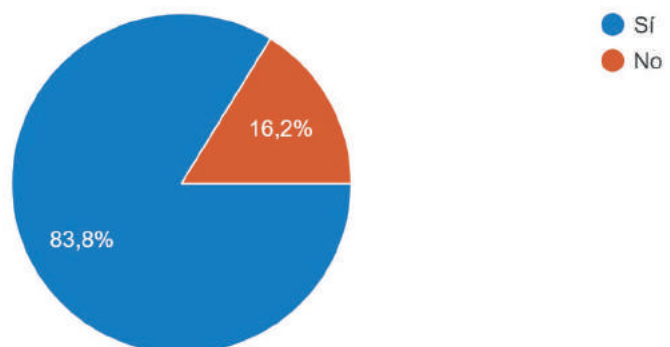
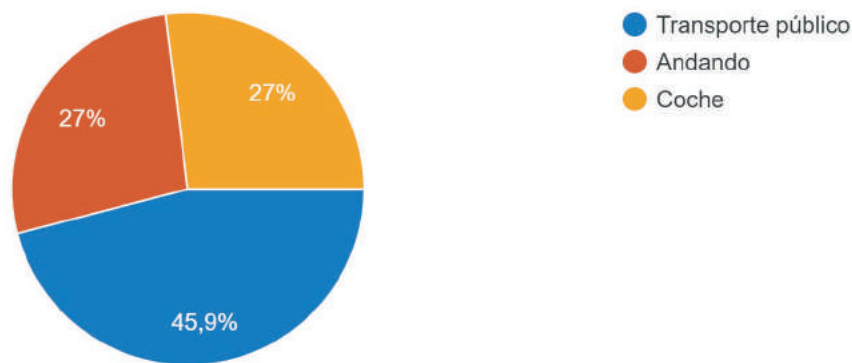


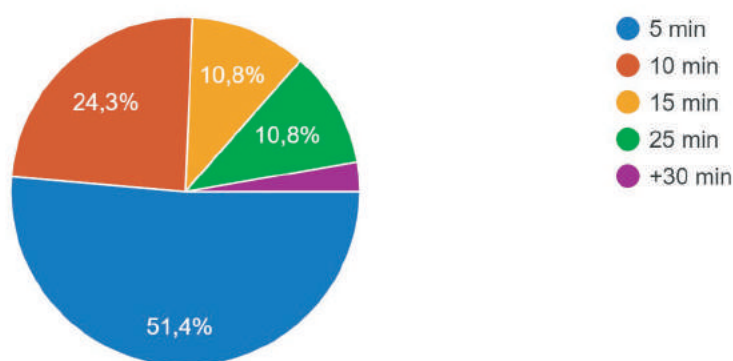
FIG. 67 Gráfico de rutas diarias de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.



**FIG. 68** Gráfico de tipología de transporte de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

**7. ¿Te desplazas más en transporte público, andando o en coche?**

Una amplia mayoría, casi el 46%, confirma que toda su movilidad se basa en el uso del transporte público, frente a un 27% que normalmente se desplaza caminando y un 27% que opta por el vehículo privado.



**FIG. 69** Gráfico del tiempo que transcurre en la vuelta a casa de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

**8. ¿Si fueras en transporte público, cuánto andas desde que te bajas hasta llegar a casa?**

La mitad de los usuarios encuestados viven cerca de una parada de transporte público mientras que un 24% tardaría 10 minutos y más de un 20% tardaría entre 15-25 minutos en llegar a su casa, además de casi un 3% que tardaría en llegar más de media hora.

**9. ¿Alguna vez has fingido hablar por teléfono o llamar porque te sentías en peligro?**

Casi la mitad de las encuestadas acepta haber fingido o haber hecho alguna llamada telefónica mientras transitaba por las calles de su barrio para intentar evadir una situación de peligro.

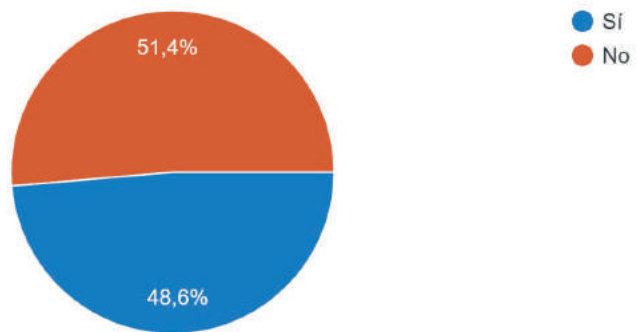


FIG. 70 Gráfico de llamadas por peligrosidad de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

**9. ¿Te sientes más segura por la calle cuando vas acompañada?**

Este dato es sumamente reelevante, puesto que casi 3/4 de las usuarias se sienten mucho más seguras si se encuentran acompañadas en las calles de su ciudad.

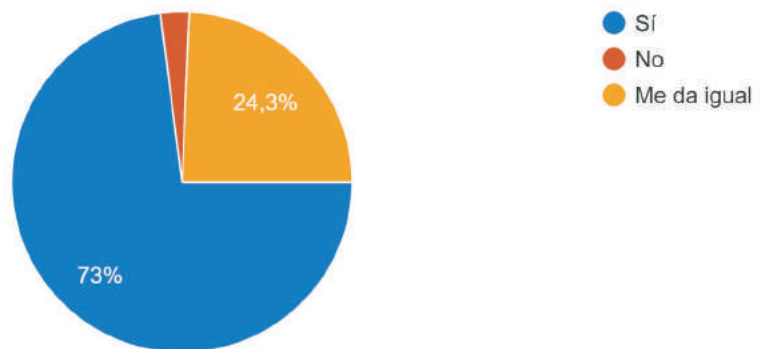


FIG. 71 Gráfico de seguridad al ir acompañado de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

*Las siguientes respuestas están realizadas por parte de todos los encuestados, independientemente de su género:*

**10. ¿Preferirías volver a casa de noche atravesando un descampado/parque tardando 5 min o por una zona con bares/comercios abiertos pero tardando el doble? Justifica tu respuesta**

#### ZONA COMERCIOS ABIERTOS

---

*Hay más luz y te sientes más seguro.*

*Si pasa algún imprevisto puedes pedir ayuda.*

*Evitar estar sola.*

*No supone una pérdida excesiva de tiempo y proporciona más seguridad al haber gente alrededor.*

*Hay más iluminación en la calle.*

*Por una zona concurrida en donde si me ocurriese algo pudiese ser auxiliada.*

*Puede que hayan borrachos en los bares, pero al final sabes que si te pasa algo gritas y es mucho más probable que te escuche alguien y puedan ayudarte.*

*Por zonas donde haya establecimientos, ya que hay más multitud de personas y pueden ayudar en caso de que ocurra algo.*

*En sitios donde no hay nadie, he tenido situaciones de ofrecirme subirme al coche y situaciones muy malas donde puedes sentirte muy vulnerable y que ocurran cosas que no deberían ocurrir hoy en día.*

#### DESCAMPADO PARQUE

---

*Es más rápido*

*En un descampado si ocurre algo nadie se entera y hay más posibilidad de que alguien te ataque o te robe.*

*Tardas menos y no hay bares, he tenido malas experiencias con eso.*

*Depende del ambiente de los bares, puedes encontrar más problemas allí que en la oscuridad del descampado.*

*El peligro no es la oscuridad, ni los parques, si no la gente que puede haber o no en ellos.*

*Si la zona de descampado o parque estuviera vigilada con agentes, preferiría la ruta rápida.*

*Si el descampado suele estar tranquilo iría por el descampado.*

**FIG. 72** Tabla de respuestas a la pregunta nº10 de las personas encuestadas.  
Fuente de elaboración propia.



11. ¿Qué le añadirías a tu barrio (arquitectónicamente hablando) para sentirte más segura en él?



FIG. 73 Gráfico de nuevas formas de seguridad en los barrios de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

Más iluminación

Más comercio 24h

Más vigilancia policial

Parques públicos

Bares/Restaurantes

Mejorar la infraestructura de transporte público más autobuses y paradas/recorridos

Mejorar las comunicaciones (para evitar zonas abandonadas o industriales en la noche)

Parques públicos pero con mayor iluminación

Nuevos sistemas de vigilancia aprovechando las nuevas tecnologías

### **Conclusiones de los resultados**

Tras analizar los datos obtenidos en la encuesta realizada a través de la herramienta de “googleforms” se llega a la conclusión de que:

- La movilidad es un factor clave para la seguridad ciudadana y el buen uso de nuestras ciudades. Hay que poner especial atención al realizar la red de transportes y las nuevas viviendas, asegurándonos de que todas las infraestructuras están perfectamente unidas sin dejar grandes extensiones sin cubrir por dicha red. En muchos municipios, algunos de la Comunidad Autónoma de Madrid, durante los trayectos nocturnos, se realizan paradas "a demanda" siempre que estén en el mismo recorrido. Esto significa que mujeres, niños/as y personas ancianas, pueden bajarse en zonas no establecidas normalmente para ello, de esta manera, se consigue que el transporte público les deje más cerca de sus lugares de llegada.

- La voz de las mujeres es importante y tiene que oírse en la sociedad, son las principales víctimas en las calles y uno de los usuarios más vulnerables en ellas, debemos escuchar sus sensaciones en el espacio público de nuestras ciudades puesto que también son el cupo de población que más las disfruta al desplazarse más a pie y en transporte público que los hombres, los cuales eligen el transporte privado por encima de los demás.

- Las zonas no consolidadas presentes en los barrios, como las ubicadas en el Ensanche de Vallecas, zona que nos ocupa en este trabajo, son espacios dotados de gran peligro e inseguridad, sobre todo al caer la noche. Debemos incrementar los dispositivos activos de seguridad nocturnos y encontrar nuevos medios de vigilancia para que la población, en especial la femenina, se sienta más cómoda y a salvo.

- La población pide que sus calles estén más iluminadas, que se implante más comercio 24h con la intención de poder divisar si viene algún peligro y tener un establecimiento donde solicitar ayuda en caso de amenaza si es necesario.

### ENCUESTA 2: Recorrido exploratorio con mujeres por la zona

Se realizan dos recorridos exploratorios para poder observar las diferencias entre ambas zonas a analizar, Ensanche y casco urbano de Congosto, partiendo de un mismo punto, el comienzo de la Avenida de la Gavia y atravesando puntos de inflexión como son varias parcelas vacías “descampados” ya comentados con anterioridad.

Ambos recorridos finalizan en una parada de metro, la parada de La Gavia y la parada de Congosto, espacio público caracterizado por el fluido movimiento de personas.

Se realiza la marcha exploratoria con tres mujeres correspondientes cada una a una franja de edad representativa comprendida entre los 15 y los 20 años, los 20 y los 30 años y, finalmente entre los 40 y los 60 años.

Ambos recorridos fueron realizados de ida y vuelta, llevando a cabo la ida de manera diurna y la vuelta de manera nocturna, consiguiendo así poder evocar todo tipo de sensaciones posibles en todas las franjas del día.

El recorrido tuvo una duración total de dos horas y media. A cada participante se le entregó un folleto donde estaban presentes los horarios de cada parada y el recorrido para poder orientarse correctamente, en este mismo folleto pudieron realizar sus anotaciones in situ y contestar el posterior formulario.

Se adjunta a continuación las anotaciones y las respuestas al formulario de cada una de las participantes.



FIG. 74 Ejemplar del folleto entregado a cada una de las participantes de la marcha exploratoria  
Fuente de elaboración propia

## MUJER 1 (Edad 15-20 años):

*Pregunta 1: ¿Has sentido lo mismo realizando el recorrido de día que de noche?  
Si la respuesta es negativa, ¿por qué? ¿Qué sensaciones has experimentado?*

*No he sentido lo mismo de noche que de día. De día, la ciudad parece alegre y agradable, tiene mucha gente paseando, niños jugando por los alrededores y todo parece muy vivo y lleno de luz, pero por la noche todo cambia. El ambiente se vuelve más lúgubre y tétrico y pasear pierde la gracia. Comienzas a sentirte más inseguro y da miedo pensar que puede pasarte cualquier cosa o aparecerte alguien con malas intenciones, sobre todo cuando vas solo. Todas las emociones que he sentido al principio tan agradables se han tornado completamente cuando se ha puesto el sol.*

*Pregunta 2: ¿Qué recorrido preferirías realizar durante el día? Justifica tu respuesta*

*Lo cierto es que me daría igual realizar cualquiera de los dos recorridos durante el día, porque realmente no cambia mucho, sigue estando todo lleno de personas que hacen su vida igual que yo y eso da seguridad al igual que el hecho de que haya luz.*

*Pregunta 3: ¿Qué recorrido preferirías realizar durante la noche? Justifica tu respuesta*

*Durante la noche me gusta más el recorrido de vuelta desde Congosto, en el cual hay bares y tienes más posibilidades de que haya personas que estén tomándose algo en las terrazas ya que estos no cierran hasta altas horas de la madrugada. Tiene más luz y parece más seguro. No te sientes tan solo y al haber más personas rondando hay menos posibilidades de que te puedan hacer algo.*

*Pregunta 4: ¿Has notado alguna diferencia entre los distintos recorridos a nivel arquitectónico?  
¿Qué te ha hecho sentir cada zona? ¿Cuál preferirías?*

*Se ve una clara diferencia. En el recorrido del metro La Gavia, pasamos por una gran cantidad de descampados y edificios altos. Todo estaba hecho más que para pasear para meterte en uno de ellos y punto. Esto da una sensación de estar solo y hace que por la noche no haga gracia el hecho de pasar por ahí. Al final de este primer tramo, llegamos a una plaza, la del metro, y ahí sí que sentí que parecía todo mucho más seguro y estaba más iluminado. Además por la noche seguía habiendo ambiente.*

*Por último, el recorrido de Congosto. Había gran cantidad de bares que alegraban el ambiente y lo que sentía era no tanto el agobio de pensar que algo me podía pasar sino más paz al caminar sabiendo que mi seguridad no estaba tanto en juego aunque al pasar por un parque, sí que daba bastante inseguridad miedo y agobio ya que no había prácticamente iluminación de noche.*

*Pregunta 5: ¿Qué le añadirías (arquitectónicamente hablando) a la zona en la que más inseguridad has sentido para sentirte más segura en ella?*

*El lugar en el que más insegura me he sentido ha sido sin duda en el parque. En cuanto a edificios y construcciones no creo que sea necesario añadir nada, ya que de por sí el propio barrio es prácticamente nuevo, lo único que añadiría sería iluminación porque las farolas que hay no son suficientes como para iluminar todo, porque ese sitio de día es muy alegre con niños revoloteando, pero por la noche da bastante miedo y lo único que quieres es salir corriendo porque tienes miedo de que cualquiera pueda pasar, ya sea una persona sin más o un borracho que se haya quedado haciendo botellón en este.*

*La iluminación sería la clave, porque aunque siguiera dando miedo, porque lo da de por sí, por lo menos sabríamos lo que hay en todo momento y si hay que correr tendrías tiempo de sobra para verlo y poder actuar rápido y a tiempo.*

MUJER 2 (edad 20-30 años):

*Pregunta 1: ¿Has sentido lo mismo realizando el recorrido de día que de noche?  
Si la respuesta es negativa, ¿por qué? ¿Qué sensaciones has experimentado?*

*No, viviendo en España, país caracterizado por la gran cantidad de horas de luz al día y la vida social en la calle, en el momento que una de las dos desaparece, es necesario compensarlo de alguna forma. Si en la zona de Congosto eso se hace con terrazas, bares y tiendas provocando que te sientas “a gusto”, en el Ensanche desaparece todo ello, quedándose las calles vacías y descampados que preferiría evitar en cualquier caso por la sensación continua de tener que “estar alerta”.*

*Pregunta 2: ¿Qué recorrido preferirías realizar durante el día? Justifica tu respuesta*

*Durante el día cualquiera de los dos recorridos. En el del Ensanche, pese a haber menos calles “urbanizadas” el parque y los descampados van a estar siempre con gente, ya sean con perros, paseando... y la luz siempre es factor influyente en cuestión de seguridad. En el caso de Congosto, también podría ir perfectamente de día.*

*Pregunta 3: ¿Qué recorrido preferirías realizar durante la noche? Justifica tu respuesta*

*Durante la noche elegiría el recorrido de Congosto. Mientras que durante la noche, el recorrido del Ensanche se varía por la ausencia de luz y personas dará lugar a un camino que no me gustaría coger por la sensación de inseguridad que produce. El recorrido de Congosto, por el contrario, con bares y tiendas, hace que sea más agradable el paseo.*

*Pregunta 4: ¿Has notado alguna diferencia entre los distintos recorridos a nivel arquitectónico?  
¿Qué te ha hecho sentir cada zona? ¿Cuál preferirías?*

*Las diferencias son reconocibles, mientras que el recorrido de Congosto se encuentra en la periferia del antiguo Pueblo de Vallecas, es un espacio mucho más consolidado donde es característico el boulevard arbolado y el comercio en planta baja, aumentando así la sensación de seguridad y el querer estar por la zona. El recorrido del Ensanche, al ser un lugar de nueva construcción hecha para el coche principalmente y la ausencia de dotaciones, convierte el barrio en una especie de vacío destinado a dormir, el cual por la noche es oscuro y preferiría evitar lo máximo posible.*

*Pregunta 5: ¿Qué le añadirías (arquitectónicamente hablando) a la zona en la que más inseguridad has sentido para sentirte más segura en ella?*

*Arquitectónicamente no añadiría nada más, ya que es un barrio de nueva construcción y su urbanización cuenta con los elementos necesarios. Eliminaría parte del espacio destinado a los coches, paisajísticamente aumentaría la presencia de vegetación en las grandes avenidas y por último, diversificaría los usos de la zona ya que actualmente es un barrio dormitorio prácticamente.*

MUJER (edad 40-60 años):

*Pregunta 1: ¿Has sentido lo mismo realizando el recorrido de día que de noche?  
Si la respuesta es negativa, ¿por qué? ¿Qué sensaciones has experimentado?*

*NNo, sobre todo se nota la diferencia del recorrido en la zona del ensanche pues los caminos son más amplios y la iluminación más escasa. Es una zona con las descampados y parques que no están bien iluminados y pasear por ahí de noche puede ser más peligroso puesto que cualquier persona se puede esconder y sorprenderte.*

*Pregunta 2: ¿Qué recorrido preferirías realizar durante el día? Justifica tu respuesta*

*Durante el día prefiero pasear por la zona del ensanche pues calles son más amplias y no tan concurridas. Por el casco urbano el paseo sería más difícil pues hay más afluencia de personas ,tanto jóvenes como mayores que dificultan, el paseo al ser al aceras más estrechas.*

*Pregunta 3: ¿Qué recorrido preferirías realizar durante la noche? Justifica tu respuesta*

*Durante la noche prefiero pasear por el casco urbano. Es más luminoso y concurrido pues si me ocurriese algo podría ser auxiliada más fácilmente que si me ocurriese en el ensanche pues está más despoblado y al ser amplio los gritos de auxilio no se escucharían con facilidad, a parte de que tardarían más en socorrerme.*

*Pregunta 4: ¿Has notado alguna diferencia entre los distintos recorridos a nivel arquitectónico?  
¿Qué te ha hecho sentir cada zona? ¿Cuál preferirías?*

*Las diferencias de fachadas es lo que llama más la atención de las distintas zonas. Las casas del ensanche son de nueva construcción, con urbanizaciones cerradas e independientes. Por otro lado, el casco urbano son edificaciones contiguas unas a otras. En el primer caso al estar las urbanizaciones alejadas y con grandes aceras el viento es más molesto y a parte en invierno es una zona muy fría y en verano es una zona muy calurosa pues hay mucho espacio y poca arboleda. Mientras en el casco urbano al estar los edificios más pegados proyectan sombra sobre las aceras que además son más estrechas.*

*Bajo mi punto de vista me he sentido más cómoda en el casco urbano pues es un ambiente más concurrido y me siento más segura y cómoda.*

*Pregunta 5: ¿Qué le añadirías (arquitectónicamente hablando) a la zona en la que más inseguridad has sentido para sentirte más segura en ella?*

*La zona en la que más insegura me he sentido es el ensanche por la noche dada su escasa iluminación. Añadiría más farolas, sobre todo en las zonas de parques pues se forman puntos oscuros peligrosos para las mujeres.*

Se adjuntan a continuación fotografías de elaboración propia detalladas del recorrido exploratorio realizado y comentado con anterioridad.



**FIG. 75** Inicio del recorrido Avenida de la Gavia  
Fuente de elaboración propia.



**FIG. 76** Parcelas en abandono presentes en el recorrido  
(punto de inflexión).  
Fuente de elaboración propia.



**FIG. 79** Parque infantil presente en el recorrido a la  
segunda parada.  
Fuente de elaboración propia.



**FIG. 80** Espacio en abandono y peligroso al caer la noche  
(punto de inflexión).  
Fuente de elaboración propia.



**FIG. 77** Calles del Ensanche de Vallecas en el recorrido.  
Fuente de elaboración propia.



**FIG. 78** Llegada a la primera parada, Metro de La Gavia.  
Fuente de elaboración propia.



**FIG. 81** Comienzo del Casco Histórico, zona de Congosto.  
Fuente de elaboración propia.



**FIG. 82** Comercios abiertos en Plaza de Congosto, junto al metro Congosto.  
Fuente de elaboración propia.



### Conclusiones de los resultados

Tras analizar los datos obtenidos en la marcha exploratoria realizada por el espacio de estudio de este trabajo, junto a tres mujeres con edades comprendidas entre los 18 y 56 años, se llega a la conclusión de que:

Existen distintas maneras de enfocar nuestro derecho a una buena ciudad, un urbanismo que nos cuide, pero todas se basan en cinco ámbitos esenciales como bien apunta Mariela Iglesias en su artículo “Derecho a La Ciudad Metropolitana En El Marco De La Nueva Agenda Urbana Y La Agenda 2030”:

- El **espacio público** como herramienta fundamental para hacer ciudad y democracia.
- La **vivienda** como derecho y eje central de inclusión.
- La **seguridad** como garante de una vida plena para todas las personas.
- La **movilidad** como problemática y necesidad de las grandes ciudades.
- La **participación** como modo de construir ciudadanía real.”

(Derecho a La Ciudad Metropolitana En El Marco De La Nueva Agenda Urbana Y La Agenda 2030, Mariela Iglesias, 2018)

Basándonos en los puntos anteriores, en todas las franjas de edad está presente la sensación de no sentir el espacio público de la misma forma en horario diurno que nocturno. Durante el día la percepción de seguridad es similar en ambos recorridos, pero, al caer la noche los espacios del Ensanche se vuelven más inseguros además de por la presencia de tantas parcelas abandonadas, por ser una zona más amplia y, por tanto, con menos aglomeración de personas en las calles y la nula posibilidad de cruzarse con alguien en caso de necesidad. Por otro lado, el recorrido nocturno por las calles de Congosto se hace más ameno y seguro al estar presentes varios comercios abiertos y tener más vida social en sus calles.

Respecto a mejoras en los elementos urbanos, hay un apunte común en cuanto a la iluminación: los puntos de más inseguridad nocturna son los parques.

Se debería aumentar el número de farolas dotándolas de mayor intensidad de luz además de colocarlas en lugares estratégicos para poder evitar así zonas oscuras y poder divisar en todo momento las visuales para poder actuar en caso de peligro.

En cuanto a cambios en la propia urbanización, se debería de eliminar parte del espacio destinado a los coches, como ya se ha hecho en alguna de las vías principales, convirtiendo el tercer carril en un carril bici. De la misma manera, paisajísticamente se debería aumentar el arbolado y vegetación en las grandes avenidas del Ensanche.

Estas marchas, realizadas en participación con miembros del área de urbanismo del ayuntamiento, son esenciales en el terreno urbano, puesto que, tal y como aseguraba Inés Sánchez de Madariaga para RTVE.es en el año 2019 "Es una combinación de los conocimientos de los técnicos de los ayuntamientos y la experiencia de las mujeres".

(Sánchez de Madariaga, 2019)



# CONCLUSIÓN E HIPÓTESIS FINAL

0

*Este trabajo ha analizado el espacio público, la movilidad y la seguridad ciudadana desde la perspectiva de género en el espacio de unión entre el barrio del Casco Histórico de Villa de Vallecas y el barrio del Ensanche de Vallecas.*

*Se ha estudiado cómo viven en el distrito de Villa de Vallecas las mujeres desde sus inicios, distinguiendo el uso femenino del espacio público del masculino, analizando cuáles son sus recorridos más frecuentes, resaltando las actividades que ellas realizan en los espacios públicos e indagando en cómo los usan, puesto que la percepción de seguridad cambia según cómo vivimos el espacio.*

*Pero ya no sólo es cómo el usuario lo vive, un buen espacio público debe de fomentar la diversidad de usos independientemente del sujeto.*

*Como se explicó anteriormente, la reflexión de Blanca Valdivia, sobre las cualidades que se deben cumplir para que exista un buen espacio público, es pertinente en este caso de estudio, dichas cualidades, son: proximidad, vitalidad, diversidad, autonomía y representatividad.*

*Si bien es cierto que ambas partes estudiadas en este trabajo necesitan de grandes mejoras, en especial las zonas en abandono del Ensanche, cada una en su medida, tratan de cumplir alguno de los puntos descritos por Blanca Valdivia.*

*A continuación, se expondrá qué atributos de los ya comentados, están presentes en cada una de las zonas del espacio analizado (Congosto y Ensanche de Vallecas) y cuáles no, para poder así concluir qué puntos son necesarios mejorar en cada espacio.*

- **Proximidad:** *En cuanto a la cercanía de medios de transporte y comercios a pie de calle, el área de Congosto cumple a la perfección este punto, puesto que, al encontrarse en un casco histórico, el comercio local de barrio se ha mantenido, a su vez, cuenta con varias líneas de autobuses con numerosas paradas que recorren minuciosamente la zona además de una parada de metro, todo ello suficiente para abastecer a todos los vecinos. El Ensanche, al contrario que Congosto, al ser un ámbito tan espacioso, carece de suficiente transporte público, consiguiendo que la mayoría de los usuarios se decanten por el uso del vehículo privado, siendo este uno de los principales problemas ya relatados de la zona. Además, el comercio local se ha sustituido, casi en su totalidad, por grandes superficies alimentarias, textiles y de ocio.*

- **Vitalidad:** *Congosto es un espacio muy compacto, en una misma zona se puede encontrar desde un centro médico hasta un supermercado pasando por una cafetería. Esta densidad de usos favorece la socialización de la población, a diferencia del Ensanche, donde únicamente se pueden encontrar grandes avenidas con escasas zonas de encuentro, con excepción de algunos parques públicos, y, por tanto, poco nivel de interacción social entre las personas que allí residen.*

- **Diversidad:** Ambas partes estudiadas pertenecen a una zona de Madrid donde está presente una gran mezcla de culturas y con una coexistencia social, si bien es cierto que esto es más visible en el área de Congosto, puesto que, debido al tipo de edificación, los vecinos deciden hacer su vida más en la calle, esta cualidad está presente en los dos ámbitos de estudio.

- **Autonomía:** El Ensanche de Vallecas es una zona que se concibe como una ciudad más moderna, más amplia y totalmente accesible, libre de barreras arquitectónicas. Cuenta con una trama urbana configurada con menos obstáculos visuales gracias a la amplitud de sus vías, pero, debido a esto, se convierte en un barrio pensado únicamente para el uso del vehículo privado, lo cual genera numerosos problemas de comunicación y movilidad para aquellas personas que no lo posean, las cuales, normalmente suelen ser mujeres, niña/os y anciana/os. También cuenta con espacios planificados como parques y zonas verdes, aunque muchos necesitan de mejoras como dotarlos de más iluminación y una mejor señalización. Por el contrario, Congosto, aún teniendo un índice de población más envejecida que el Ensanche y numerosos puntos de descanso a lo largo de sus vías (bancos, asientos, etc), muchas de sus calles no están completamente adaptadas a las personas mayores, puesto que poseen aceras muy estrechas con un adoquinado en mal estado que obligan a los ancianos a hacer esfuerzos superiores a los necesarios.

- **Representatividad:** Congosto al encontrarse en el interior del antiguo Casco Histórico de Villa de Vallecas, es un espacio que resalta y valora sus símbolos, su patrimonio y su historia, como en el mural de “Imborrables Vallecanas” en el paseo de Federico García Lorca, cerca del actual metro de Villa de Vallecas. Es una zona que respira aire vallecano y son una población muy orgullosa de sus raíces. En el Ensanche, muchos de sus vecinos se sienten vallecanos, pero no se respira ningún aire de lucha, al ser un espacio tan nuevo y diferenciado del resto del urbanismo de Vallecas, carece de historia propia, es una ciudad nueva que busca representarse a sí misma, pero sin perder sus valores como barrio perteneciente a Vallecas.

Como se acaba de concluir, el barrio del Casco Histórico, en concreto Congosto, posee, aunque no de manera completa, más cualidades para tener un buen espacio público, y, se confirma que la mayoría de zonas que necesitan de mejoras, se encuentran en el Ensanche de Vallecas.

Entre estas áreas a perfeccionar, cabe destacar varias de ellas donde se necesita de una importante intervención.

Uno de los puntos más conflictivos de la zona analizada, es ese espacio catalogado como parque situado junto a la Residencia de Mayores y Centro de día del Ensanche de Vallecas. El cual, aún contando con distintas áreas recreativas, infantiles e incluso un carril bici, debido a su extensión, su desconexión de la trama urbana y la falta de visuales y locales cercanos, al caer la noche se convierte en el lugar de mayor amenaza de todo el ámbito de estudio. Es vital el arreglo de estos espacios para que, aquellas personas en situación de vulnerabilidad que se vean obligadas a cruzarlos, ya sea por carecer de vehículo privado o por no poseer otra ruta de vuelta a casa, obtengan esa sensación de seguridad necesaria.

Otros espacios analizados en este trabajo ligados, de alguna forma, al anterior, son esas numerosas parcelas vacías que recorren todo el urbanismo del Ensanche, muchas son el fruto de proyectos inmobiliarios que nunca se llegaron a construir, hecho que las llevó a su estado en la actualidad, el abandono. Estas se han convertido en áreas carentes de identidad alguna y en puntos de inflexión para los vecinos, puesto que las perciben como zonas de incertidumbre y peligro cada vez que se ven obligados a cruzarlas.

Continuando con esa sensación global de inseguridad en las calles del barrio, se observa que, debido a la existencia de esas macromanjanas propias del urbanismo de los PAUs de Madrid, existen muchos menos portales en el Ensanche que en la zona de Congosto. Esto, sumado a la escasez de comercio nocturno en la zona, lleva a la conclusión de que, aunque las grandes avenidas presentes en este área de estudio facilitan la vista ante cualquier tipo de agresión, si solo existe un portal por macromanjana y ningún local comercial cercano, solo un lado de su perímetro es susceptible de tener peatones, por tanto, en situación de vulnerabilidad únicamente existiría un punto de ayuda en cada una las calles del barrio. Además de esto, teniendo en cuenta que muchos de los edificios poseen aparcamiento privado al interior, el índice de probabilidades de poder ser socorrido en caso de peligro es muy bajo.

La baja frecuencia de transporte público y la escasez de paradas de autobús que puedan abastecer toda la zona del Ensanche, se convierte en otro de los problemas más importantes del barrio. Este hecho deja partes del mismo donde los vecinos quedan prácticamente desconectados de todo transporte que no sea su propio vehículo privado, además de muchos otros que, aunque posean una parada relativamente cercana, se acaban decantando por dicho vehículo propio ante la baja frecuencia de paso de los medios públicos comentada.

En los planos de acercamiento a la zona (planos de edificación y parcelación) y las secciones de calle realizadas, se puede apreciar claramente las diferencias entre el urbanismo de Congosto y el Ensanche, pasando desde esas estrechas calles de un carril en un único sentido con edificaciones de alrededor de cuatro plantas, hasta las amplias avenidas del Ensanche con hasta tres carriles en cada dirección y las altas macromanjanas cerradas que tanto caracterizan los ensanches de la periferia de Madrid.

Pero, aunque existan grandes diferencias en la morfología urbana de ambas zonas, existe el intento de continuidad en sus vías, tratando de que las calles del Ensanche sean un nuevo escalonamiento de las de Congosto, pero, se vuelve difícil su entendimiento debido a la sucesión de esos espacios en abandono, presentes en todo el Ensanche que suponen un corte en toda la continuidad urbana concebida.

Tras localizar y desglosar todos los problemas existentes en el ámbito de análisis, este estudio del espacio “charnela” entre Congosto y el Ensanche de Vallecas, denominado como “zona de unión”, llega a la finalidad de que realmente significa lo que ese término determina, un conjunto que separado posee carencias pero que, si se ensamblaran (de manera correcta) ambas partes crearían un “todo” que, junto con la participación ciudadana en la elaboración del diseño y las mejoras del espacio público, cumpliría a la perfección las cualidades nombradas con anterioridad.



## ÍNDICE DE FIGURAS

**FIGURA 01:** Villa de Vallecas finales de siglo XIX

Fuente: [puentedevallecasblog.wordpress.com](http://puentedevallecasblog.wordpress.com)

**FIGURA 02:** Plano de Vallecas principios siglo XX - Facundo Cañada

Fuente: Revista Madrid40-Villa de Vallecas

**FIGURA 03:** Expansión Vallecas siglo XX

Fuente: Revista Madrid40-Villa de Vallecas

**FIGURA 04:** Plano Villa de Vallecas años 70-80

Fuente: Revista Madrid40-Villa de Vallecas

**FIGURA 05:** Plano de Distritos y zonas de Vallecas

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 06:** Planos del Distrito Villa de Vallecas de Madrid

Fuente: Dirección General de Estadística del Ayuntamiento de Madrid

**FIGURA 07:** Urbanismo de Villa Vallecas principios siglo XX

Fuente: [juliafatela.blogspot.com](http://juliafatela.blogspot.com)

**FIGURA 08:** Urbanismo de Villa Vallecas años 70-80

Fuente: Revista Madrid40-Villa de Vallecas

**FIGURA 09:** Mujeres aguadoras de Villa de Vallecas

Fuente: [historicas\\_vallecas\\_profesorado\\_digital.pdf](http://historicas_vallecas_profesorado_digital.pdf)

**FIGURA 10:** Mujeres de Vallecas años 50

Fuente: [caminandopormadrid.com](http://caminandopormadrid.com)

**FIGURA 11:** La UVA de Vallecas con el pueblo de Vallecas al fondo, destacando la imponente torre de la iglesia de San Pedro Ad Vincula.

Fuente: ARCHIVO ASOCIACIÓN VECINAL LA UNIÓN UVA DE VALLECAS / [Vallecasweb.com](http://Vallecasweb.com)

**FIGURA 12:** Una callejuela característica del Cerro del Tío Pío.

Fuente: MUSEO DE HISTORIA DE MADRID / [Vallecasweb.com](http://Vallecasweb.com)

**FIGURA 13:** La primera fase de los nuevos edificios de la remodelación de la UVA de Vallecas. Al fondo la vía del tren. Primeros años ochenta del siglo XX.

Fuente: ARCHIVO ASOCIACIÓN VECINAL LA UNIÓN UVA DE VALLECAS / [Vallecasweb.com](http://Vallecasweb.com)

**FIGURA 14:** Una callejuela interior de la UVA de Vallecas.

Fuente: ARCHIVO ASOCIACIÓN VECINAL LA UNIÓN UVA DE VALLECAS / [Vallecasweb.com](http://Vallecasweb.com)

**FIGURA 15:** Mural feminista del colegio Honduras realizado para conmemorar el 8 de marzo de 2021, Día Internacional de la Mujer donde aparece Marcela entre las retratadas para homenajear a las mujeres vallecanas.  
Fuente: ANTONIO LUQUERO / Vallecasweb.com

**FIGURA 16:** Fotografías de mujeres en la actualidad  
Fuente: Google imágenes

**FIGURA 17:** Fotografías de mujeres en la actualidad  
Fuente: Google imágenes

**FIGURA 18:** Fotografías de mujeres y asociaciones  
Fuente: Google imágenes “La Villana Vallekas”; “Casa de las Mujeres”

**FIGURA 19:** Símbolo de Vallekas “VK”  
Fuente: Google imágenes “Vallekas”

**FIGURA 20:** San Silvestre Vallecana año 2016  
Fuente: <https://www.elmundo.es>

**FIGURA 21:** Batalla Naval de Vallekas  
Fuente: <https://diario.madrid.es>

**FIGURA 22:** Fachada del Estadio de Fútbol de Vallekas  
Fuente: [Bukaneros.org](http://Bukaneros.org)

**FIGURA 23:** Imágenes del actual Ensanche de Vallecas  
Fuente: Google imágenes “Ensanche de Vallecas”

**FIGURA 24:** Planos y fotografías del Proyecto PAU del Ensanche de Vallecas  
Fuente: Revista Urbanismo COAM 24 - Febrero 1995

**FIGURA 25:** Planos y fotografías del Proyecto PAU del Ensanche de Vallecas  
Fuente: Revista Urbanismo COAM 24 - Febrero 1995

**FIGURA 26:** Comparativa de población asignada al C.S. Ensanche de Vallecas frente a C.S. Villa de Vallecas, realizada por el Servicio Madrileño de Salud de la Consejería de Sanidad  
Fuente: <http://observatorioresultados.sanidadmadrid.org/AtencionPrimariaComparativa>

**FIGURA 27:** Parcela cedida para la construcción del Centro de Salud Ensanche de Vallecas II  
C/ de Bernardino de Pantorba  
Fuente: Asociación Vecinal PAU Ensanche de Vallecas

**FIGURA 28:** Parcela sin uso en Avenida de La Gavia  
Fuente: Fotografía de elaboración propia



**FIGURA 29:** Parcelas sin uso en Avenida de La Gavia

Fuente: Fotografía de elaboración propia

**FIGURA 30:** Parque de La Gavia: propuesta Toyo Ito, proyecto final y actualidad

Fuente: Google Imágenes “La Gavia Toyo Ito”

**FIGURA 31:** Imágenes de las calles del Ensanche de Vallecas

Fuente: Fotografía de elaboración propia

**FIGURA 32:** Imagen de las calles de Congosto

Fuente: Fotografía de elaboración propia

**FIGURA 33:** Distribución de líneas que pasan por el Ensanche de Vallecas

Fuente: <https://www.redtransporte.com>

**FIGURA 34:** Manzanas cerradas del Ensanche y sus grandes avenidas vacías

Fuente: Google Imágenes

**FIGURA 35:** Bloques lineales del Casco Histórico y sus calles llenas de gente

Fuente: Google Imágenes

**FIGURA 36:** Imágenes de los gráficos del estudio realizado por Inés Sánchez de Madariaga en su artículo “Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte”

Fuente: Artículo “Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte” de Inés Sánchez de Madariaga

**FIGURA 37:** Fotografías de mujeres en las calles en horario nocturno

Fuente: google imágenes

**FIGURA 38:** Plano de Distritos y zonas de Vallecas

Fuente: Elaboración propia.

**FIGURA 39:** Sección A-A': Corte por C/ de Palazuelos portal 4 y portal 7.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 40:** Fotografías del emplazamiento de la sección de calle (C/ de Palazuelos portal 4)

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 41:** Sección B-B': Corte por Avenida de la Gavia 80.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 42:** Fotografías del emplazamiento de la sección de calle (Avenida de la Gavia 80)

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 43:** Sección C-C': Corte por Avenida Villa De Vallecas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 44:** Fotografías del emplazamiento de la sección de calle (Avenida Villa De Vallecas)

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 45:** Plano de la edificación de la zona de estudio.

Fuente realizada por Michelle Álvarez, Carolina Galván y María Gómez.

**FIGURA 46:** Plano de la parcelación de la zona de estudio.

Fuente realizada por Michelle Álvarez, Carolina Galván y María Gómez.

**FIGURA 47:** Plano de usos de parcelas del Ensanche de Vallecas

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral “Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid” pág 243)

**FIGURA 48:** Plano de deficiencias en zonas sin visuales del Ensanche de Vallecas.

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral “Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid” pág 244)

**FIGURA 49:** Plano de visuales diurnas del Ensanche de Vallecas.

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral “Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid” pág 245)

**FIGURA 50:** Plano de visuales nocturnas del Ensanche de Vallecas.

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral “Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid” pág 246)

**FIGURA 51:** Plano GRID de seguridad subjetiva del Ensanche de Vallecas.

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada en la tesis doctoral “Seguridad y diseño urbano en los nuevos crecimientos de Madrid” pág 250)

**FIGURA 52:** Plano de los equipamientos presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas).

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).

**FIGURA 53:** Fotografías de los equipamientos presentes en la zona de estudio.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 54:** Plano de parcelas actualmente vacías (sin uso) presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas).

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).

**FIGURA 55:** Fotografías de las parcelas en desuso en la zona de estudio.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 56:** Plano de los portales de las edificaciones presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas).

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ)

**FIGURA 57:** Fotografías de alguno de los portales presentes en la zona de estudio.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 58:** Plano de comercios con apertura en horario nocturno presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas).

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).

**FIGURA 59:** Fotografía de comercios con horario nocturno presentes en la zona de estudio.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 60:** Plano de medios de transporte público presentes en la zona de estudio (punto de encuentro entre Congosto y el Ensanche de Vallecas) y sus recorridos.

Fuente de elaboración propia (basada en la toma de datos realizada in situ).

**FIGURA 61:** Fotografías de alguno de los medios de transporte y sus paradas en la zona de estudio.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 62:** Gráfico de distribución por sexos de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 63:** Gráfico de miedos al volver a casa de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 64:** Gráfico de momentos de experimentación de miedos de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 65:** Gráfico de tipología de calles en los barrios de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 66:** Gráfico de establecimientos cercanos abiertos de las personas encuestadas. Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 67:** Gráfico de rutas diarias de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 68:** Gráfico de tipología de transporte de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 69:** Gráfico del tiempo que transcurre en la vuelta a casa de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 70:** Gráfico de llamadas por peligrosidad de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 71:** Gráfico de seguridad al ir acompañado de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 72:** Tabla de respuestas a la pregunta nº10 de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 73:** Gráfico de nuevas formas de seguridad en los barrios de las personas encuestadas.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 74:** Ejemplar del folleto entregado a cada una de las participantes de la marcha exploratoria

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 75:** Inicio del recorrido Avenida de la Gavia.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 76:** Parcelas en abandono presentes en el recorrido (punto de inflexión).

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 77:** Calles del Ensanche de Vallecas en el recorrido.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 78:** Llegada a la primera parada, Metro de La Gavia.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 79:** Parque infantil presente en el recorrido a la segunda parada.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 80:** Espacio en abandono y peligroso al caer la noche (punto de inflexión).

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 81:** Comienzo del Casco Histórico, zona de Congosto.

Fuente de elaboración propia.

**FIGURA 82:** Comercios abiertos en Plaza de Congosto, junto al metro Congosto.

Fuente de elaboración propia.

## BIBLIOGRAFÍA ESCRITA

Del Río, Ángel, Cancio Raúl, Ayuntamiento de Madrid. "Vallecanas, Un Siglo De Ojos De Mujer " Tritoma Editorial, (2010).

Escudero López, Elena. "Tesis Doctoral: Seguridad Y Diseño Urbano En Los Nuevos Crecimientos De Madrid" (2015).

Fernández Montes, Matilde. "Vallecas, Identidades Compartidas, Identidades Enfrentadas: La Ciudad, El Pueblo Y El Campo, El Suburbio Y El Barrio" (2007).

Zurich Seguros, RACC Mobility. "Nota De Prensa: Estudio De Movilidad Y Género En Madrid" (2020).

Herráez Rodríguez, Sigfrido. "El ensanche de Vallecas: ¿un ensanche diferente?" (2005).

Hestóricas. "Las Mujeres De Villa De Vallecas." (2023).

Murgibe. "Análisis Urbano Desde Una Perspectiva De Género: Mapa De Seguridad" (2008).

Nasarre Femando, Rodríguez-Avial Luis. "Programas De Actuación Urbanística Para Afrontar El Problema De La Vivienda En El Municipio De Madrid." (1995).

ONU Mujeres. "Progress of the Worlds Women 2019-2020" (2019).

Román Marta, Velázquez Isabela. "Guía De Urbanismo Con Perspectiva De Género" (2008).

Iglesias, Mariela, Valdivia Blanca, Escorihuela Irene, Ortiz Sara, Saborit Nel-la, Roco Josefina. "Derecho a La Ciudad Metropolitana En El Marco De La Nueva Agenda Urbana Y La Agenda 2030" (2018).

Ezquiaga Fernández, Miguel "Toyo Ito Se Estrella En Vallecas." El País, (Dic 29, 2021).

Sánchez de Madariaga, Inés. "Configurar El Espacio Intermedio. Urbanismo Y Conciliación Entre Vida Laboral Y Vida Familiar" (2002).

Sánchez de Madariaga, Inés. "Urbanismo Con Perspectiva De Género". (2004).

Sánchez de Madariaga, Inés. "Vivienda, Movilidad Y Urbanismo para la Igualdad en la Diversidad: Ciudades, Género y Dependencia." (2009).

Sánchez de Madariaga, Inés, Rodríguez González Carla, González Martínez Andrea, Durán Almarza Emilia M<sup>a</sup>, Moreno Llana Mariana, Margolles Martins Mario Juan, Del Riego García-Arguelles Ramón. "I Congreso Territorios Corresponsables, Igualdad Y Espacio Público." (2022).

Sección para la Igualdad de oportunidades de la Comisión de la Unión Europea. "Carta Europea De Las Mujeres En La Ciudad" (1995).

Valdez Tah, Alba Rocío. "El Barrio Que Vivimos Las Mujeres De Vallecas." *Revista De Antropología Experimental* n.º. 22 (Aug 25, 2022).

Valenzuela Rubio, Manuel. " VILLADEVALLECAS 1978." *Madrid40* (Jul 4, 1979).

### **BIBLIOGRAFÍA WEB**

*Justa y la historia soterrada de Vallecas:*

<https://vallecasweb.com/reportajes/item/vallecas-justa-y-la-historia-soterrada-de-vallecas-210926>

*El barrio que vivimos:*

<https://barriomujerespvk.maransay.com/el-barrio-que-vivimos/>

*Del pueblo al 'Valle del Kas':*

<https://www.madridiario.es/noticia/195140/varios/del-pueblo-al-valle-del-kas.html>

*Origen etimológico y mítico de Vallecas:*

<https://rutaspormadrid.wordpress.com/2014/10/14/origen-etimologico-y-mitico-de-vallecas/>

*Un urbanismo que quiera a las mujeres:*

<https://www.esteve.org/en/publicaciones/un-urbanismo-que-quiera-a-las-mujeres/>

*Asociación Vecinal PAU del Ensanche de Vallecas”:*

<http://www.paudevallecas.org/>

*Asociación “La Villana de Vallekas”:*

<https://lavillana.org/>

*Vallecas, de arrabal a ciudad 1900 - 1936:*

<http://www.vallecastodocultura.org/cabecera/HISTORIA/Vallecas%20de%20arrabal%20a%20ciudad/Vallecas%201900-1936.htm>

*Valle del Kas:*

<http://juliafatela.blogspot.com/2011/05/valle-del-kas.html>

*Villa de Vallecas:*

<https://puentedevallecasblog.wordpress.com/villa-de-vallecas/>

*Urbanismo de género o cómo las mujeres rediseñan la ciudad:*

<https://etsamadrid.aq.upm.es/es/urbanismo-de-genero-o-como-las-mujeres-rediseñan-la-ciudad>

# ANEXO 1

0

*Se adjunta a continuación la Nota De Prensa: “Estudio De Movilidad Y Género En Madrid”, realizada por RACC Mobility y Zurich Seguros para el Observatorio de Violencia de Género en el año 2020.*





*ESTUDIO ZURICH-RACC “MOVILIDAD DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN MADRID”*

*El RACC y Zurich Seguros analizan la percepción de seguridad y las diferencias en los hábitos de movilidad de hombres y mujeres*

## **El 40% de las mujeres han sufrido acoso físico o verbal mientras caminaban de día por las calles de Madrid, más del triple que los hombres**

- El 60% de las mujeres que se desplazan por Madrid modifican sus hábitos de movilidad por motivos de seguridad personal, frente al 30% de los hombres.
- Más de la mitad de las mujeres (52%) han sufrido un incidente -acoso, robo, hurto o agresión- mientras se desplazaban de día por Madrid, independientemente de su modo de transporte, frente al 31% de los hombres.
- Una parte de las mujeres (39%) y en menor medida de los hombres (14%) sienten que ir a pie por Madrid es inseguro en horario nocturno. En el otro extremo, el coche y el taxi se encuentran entre los transportes que inspiran más seguridad personal por las noches, a los que se suma el bus cuando es de día.
- Las mujeres toman más medidas de seguridad personal que los hombres cuando se desplazan de noche: 9 de cada 10 (90%) procuran ir acompañadas, frente al 57% de los hombres; y más de la mitad (52%) hablan por teléfono para sentirse seguras, mientras que solo lo hace 1 de cada 10 hombres (12%).
- Una amplia mayoría de los hombres y de las mujeres consideran que deberían incrementarse las medidas de seguridad en la vía pública y en el transporte público.

**Madrid, 14 de octubre de 2020** - El RACC y Zurich Seguros presentan el estudio “*Movilidad desde una perspectiva de género en Madrid*”, que analiza la percepción de seguridad personal y los hábitos de movilidad que tienen los hombres y las mujeres mientras se desplazan por Madrid a pie o en diferentes modos de transporte públicos y privados.

Este estudio, que es de los más amplios que se han hecho sobre esta materia en España y que se suma al presentado en Barcelona hace unas semanas, ha analizado la percepción de seguridad de los ciudadanos en función del transporte que utilizan, su género y el momento del día, así como las situaciones de acoso, agresión, robo o hurto que declaran haber sufrido. **En base a más de 1.500 encuestas y 17.000 observaciones de comportamiento en hora punta en el bus y en el metro**, las conclusiones indican que, en general, las mujeres sufren más incidentes que los hombres y que estos tienen lugar con más frecuencia durante el día. Aunque el vehículo privado es el que ofrece

---

**Para más información:**

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)

Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](http://Sala de Prensa)

una mayor sensación de seguridad a los usuarios, hay servicios públicos que también cuentan con una elevada confianza de los ciudadanos, especialmente el taxi y el bus diurno.

Ahora, en un momento en el que hay que incrementar la seguridad sanitaria para seguir haciendo frente a la COVID-19 en los espacios públicos, también es el momento de abordar otros aspectos que ayuden a aumentar la percepción de seguridad que tienen las personas mientras hacen sus desplazamientos habituales, especialmente las mujeres tanto en horario nocturno como diurno, ya que es un factor que condiciona enormemente sus decisiones de desplazamiento y perjudica el nivel de uso del transporte público.

Por este motivo, el **RACC**, como Club de servicios de movilidad con experiencia en desarrollar estudios relacionados con la movilidad, y la compañía aseguradora **Zurich**, que trabaja el cuidado y la protección de las personas, además de fomentar la vida saludable y la práctica del deporte, especialmente de mujeres, han elaborado este estudio con la voluntad de que sirva de referencia a las administraciones públicas y que se tenga en cuenta el género en el desarrollo de nuevas políticas de movilidad y de planificación del espacio público. En definitiva, para contribuir a conseguir una movilidad sin prejuicios de género y que inspire confianza y seguridad a toda la población, y así contribuir también a la recuperación e incremento del nivel de uso del transporte público.

## RESULTADOS DEL ESTUDIO

### 1. ENCUESTA SOBRE LA SEGURIDAD EN LOS DESPLAZAMIENTOS

Los hábitos de desplazamiento son distintos según el género y la hora del día:

- Las mujeres usan más el transporte público que los hombres, tanto de día como de noche, mientras que ellos las superan en el uso del vehículo privado, según las respuestas que han dado las personas encuestadas.
- De día, el 54% de las mujeres declaran que se desplazan a pie, pero de noche solo lo hace el 26%. En cambio, el uso del coche y la moto entre las mujeres aumenta cuando se hace de noche hasta el 47%, mientras que de día lo utiliza el 41%.
- El uso del taxi crece de forma sustancial durante la noche en ambos géneros hasta alcanzar el 44% de las mujeres y el 31% de los hombres (frente al 3% durante el día en ambos).

#### La percepción de seguridad personal es un factor decisivo en la movilidad

- El 60% de las mujeres declara que cambia sus hábitos de movilidad -ya sea el transporte, la ruta o el horario- por motivos de seguridad personal, frente al 30% de los hombres.
- Para el 57% de las mujeres la seguridad personal es un factor que influye mucho cuando deciden en qué modo de transporte se desplazarán, frente al 32% de los hombres.

**Para más información:**

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)  
Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](#)

## El coche, el taxi y el bus diurno son los modos que inspiran más confianza

Las percepciones actuales de seguridad personal de los usuarios están perjudicando el uso de determinados medios de transporte sostenible:

### ➤ PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD DE DÍA:

- El coche y el bus son considerados los modos **más seguros** para desplazarse, tanto para los hombres (un 72% el coche y un 70% el bus) como para las mujeres (77% el coche y 68% el bus). Asimismo, el taxi es seguro para el 72% de los hombres y el 59% de las mujeres.
- Entre los modos que generan mayor **inseguridad** personal, las mujeres citan la bicicleta (el 32% se siente insegura con ella en Madrid) y, en mucha menor medida, la moto y el metro (en ambos casos según el 8% de las encuestadas). Para los hombres, los más inseguros son los vehículos de movilidad personal o VMP como los patinetes (19%), seguidos de la bicicleta (18%) y la moto (11%).

### ➤ PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD DE NOCHE:

- Ambos géneros coinciden en los tres modos que consideran **más seguros** cuando oscurece: el coche (para el 73% de los hombres y el 75% de las mujeres); el taxi (75% de los hombres y 65% de las mujeres), valorando ellas su seguridad 10 puntos por debajo que los hombres; y la moto para algo más de la mitad de los hombres (51%) y de las mujeres (57%).
- En el otro extremo, destaca la **inseguridad** que genera en las mujeres desplazarse a pie de noche (el 39% lo considera inseguro), seguido en menor medida por el metro (para el 28%) y el bus (18%). Para ellos, ir a pie también es inseguro, pero en mucha menor medida (14%), y sitúan por delante los vehículos de movilidad personal (33%) y el tren (22%).

## Más de la mitad de las mujeres (52%) declaran que han sufrido un robo, hurto, acoso o agresión mientras se desplazaban de día, frente al 31% de los hombres

### ➤ ROBOS Y HURTOS DE DÍA:

En general, las mujeres sufren más robos y hurtos que los hombres: al 27% de las mujeres y al 17% de los hombres les han robado alguna vez mientras se desplazaban de día por Madrid.

- A pie, en metro y en moto es cuando se producen más robos y hurtos: al 22% de las mujeres le han robado en el metro, frente al 10% de los hombres; y a un 20% mientras iba a pie, frente al 12% de los hombres. En moto, lo han sufrido el 15% de las mujeres y el 9% de los hombres.
- En el transporte privado destacan la bici y los vehículos de movilidad personal (VMP): el 12% de las mujeres y el 10% de los hombres han sufrido un robo desplazándose en estos modos.

### ➤ ROBOS Y HURTOS DE NOCHE:

En la franja nocturna, cuando se reducen los desplazamientos y se toman más medidas de seguridad, ambos géneros han sufrido menos robos y hurtos (9% de mujeres y 10% de hombres).

- Las principales diferencias se dan en el transporte público, mientras que en modos privados la incidencia es baja y similar: las mujeres han sufrido más robos cuando iban a pie (11%) y en tren (9%) y los hombres cuando iban en bici o VMP (16%) y andando (14%).

#### **Para más información:**

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)  
Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](#)

### ➤ ACOSO DE DÍA:

De media, el 41% de las mujeres han sufrido acoso físico o verbal o una agresión cuando se desplazaban de día por Madrid, mientras que en el caso de los hombres la cifra se reduce al 23%. Las principales diferencias se encuentran en los desplazamientos a pie y en el transporte público:

- El 40% de las mujeres han sufrido acoso mientras iban a pie de día por las calles de Madrid, más del triple que los hombres (12%).
- En la mayoría de los transportes públicos, el acoso hacia las mujeres supera ampliamente el que sufren los hombres: en metro lo han sufrido el 35% de las mujeres y el 11% de los hombres; en tren, el 21% de las mujeres y el 8% de los hombres; y en autobús, el 19% de las mujeres y el 11% de los hombres. El taxi, en cambio, es el modo donde ambos géneros han sufrido menos acoso (4% de las mujeres y 8% de los hombres).
- En cuanto al vehículo privado, destaca el hecho de que el 38% de las mujeres han sufrido acoso mientras se desplazaban en moto, frente al 21% de los hombres.

Modo	ACOSO DE DÍA			
	Mujer		Hombre	
	Sí	Prefiere no contestar	Sí	Prefiere no contestar
Pie	40%	6%	12%	9%
Bici/VMP	26%	4%	21%	9%
Metro	35%	5%	11%	8%
Bus	19%	5%	11%	8%
Tren	21%	9%	8%	8%
Moto	38%	8%	21%	9%
Coche	20%	6%	21%	8%
Taxi	4%	0%	8%	20%
<b>Media</b>	<b>41%</b>	–	<b>23%</b>	–


 Diferencia significativa entre géneros

### ➤ ACOSO DE NOCHE:

De media, el 28% de las mujeres han sufrido acoso físico o verbal o una agresión cuando se desplazaban por la noche en Madrid, mientras que en el caso de los hombres la cifra se reduce al 16%.

- Casi la mitad de las mujeres (47%) han sufrido situaciones de acoso mientras iban a pie de noche por Madrid, más del triple que los hombres (15%).
- Al 29% de las mujeres las han acosado cuando iban en bici o en vehículos de movilidad personal, frente al 16% de los hombres.
- En el transporte público, por la noche destaca el acoso hacia las mujeres en el metro, donde lo han sufrido el 28%, de nuevo más del triple que los hombres (9%). El taxi es el modo más seguro para ambos géneros, si bien las mujeres (8%) sufren más acoso que los hombres (3%).
- Entre los modos privados, destaca el acoso que han sufrido tanto hombres como mujeres (ambos 21%) cuando iban en moto de noche.

Modo	ACOSO DE NOCHE			
	Mujer		Hombre	
	Sí	Prefiere no contestar	Sí	Prefiere no contestar
Pie	47%	4%	15%	8%
Bici/VMP	29%	7%	16%	12%
Metro	28%	6%	9%	6%
Bus Búho	15%	5%	11%	8%
Tren	15%	15%	14%	6%
Moto	21%	0%	21%	7%
Coche	10%	5%	13%	6%
Taxi	8%	5%	3%	8%
<b>Media</b>	<b>28%</b>	–	<b>16%</b>	–

 Diferencia significativa entre géneros

#### Para más información:

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)  
 Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](#)

### **Las mujeres toman más medidas de seguridad personal que los hombres cuando se desplazan por la noche**

- 9 de cada 10 mujeres (90%) procuran ir acompañadas por la noche, frente al 57% de los hombres.
- Más de la mitad de las mujeres (52%) hablan por teléfono para sentirse seguras, mientras que tan solo lo hace 1 de cada 10 hombres (12%).
- El 96% de las mujeres opta por caminar por calles donde haya gente o establecimientos abiertos, o bien por calles iluminadas (98%), y en el caso de los hombres lo hacen el 73% y el 83%, respectivamente.
- El 24% de las mujeres y el 10% de los hombres toman medidas adicionales, como por ejemplo andar rápido y estar atentos a las personas de su alrededor, informar de su recorrido a un amigo o familiar, o coger un taxi para evitar ir a pie y en transporte público.

### **Los hombres y las mujeres coinciden al afirmar que habría que ampliar las medidas de seguridad en la vía pública y en el transporte público**

- Más del 80% de las mujeres creen necesarias las siguientes medidas de protección:
  - Sanciones más elevadas para las personas que agreden o acosan (89% de las mujeres y 81% de los hombres).
  - Incremento del personal de seguridad en el metro (82% de las mujeres y 73% de los hombres).
  - Mejora del alumbrado en el espacio público (82% de las mujeres y 72% de los hombres).
- En menor medida, el 62% de las mujeres y el 56% de los hombres valoran la necesidad de instalar más cámaras de seguridad en el metro.

---

#### **Para más información:**

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)  
Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](#)

## 2. OBSERVACIONES DE COMPORTAMIENTO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

El estudio también ha observado los hábitos de movilidad de los hombres y las mujeres en el metro y en el autobús, tanto de día como de noche, poniendo el foco en si se desplazan solos o acompañados. Para hacerlo, ha realizado observaciones en dos de los principales intercambiadores del metro de Madrid (Plaza Castilla y Moncloa), y en 6 líneas de autobús diurno y 6 líneas de Bus Búho que recorren diferentes barrios de la ciudad. Los resultados muestran diferencias significativas según el género y la franja horaria:

### ➤ METRO

- En el intercambiador de Plaza Castilla (Líneas 1, 9 y 10):
  - En este punto de la red de metro, las mujeres que viajan solas se reducen más de la mitad en las horas nocturnas: durante el día, el 63% de las mujeres observadas viajaban solas, mientras que por la noche solo lo hacían el 27%.
  - En los hombres, la diferencia entre el día y la noche es menos acusada: de día, el 62% viajan solos y por la noche lo hacen el 48%.
- En el intercambiador de Moncloa (Líneas 3 y 6):
  - En este transbordo, los usuarios también tienden a viajar más acompañados cuando cae la noche, especialmente las mujeres: de día, el 39% de las mujeres van en pareja o en grupo, mientras que de noche pasan a ser el 72%.
  - Los hombres que viajan acompañados representan el 32% cuando es de día y el 61% cuando es de noche.

### ➤ BUS DIURNO (líneas analizadas: L1, L3, L19, L30, L49 y L152):

- De media, el 48% de los hombres y el 53% de las mujeres viajan solos y no hay diferencias significativas entre ambos géneros.

### ➤ BUS NOCTURNO "BÚHO" (líneas analizadas: N1, N4, N11, N12, N17 y N23):

- De media, tan solo el 21% de las mujeres viajan solas, lo que representa 32 puntos menos que en las líneas diurnas. En cambio, el porcentaje de hombres que viajan en solitario se mantiene estable, siendo el 46% en horario nocturno y el 48% en horario diurno.
- En las líneas de la periferia, tanto hombres como mujeres viajan menos en solitario, en comparación con las líneas céntricas.

---

#### Para más información:

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)  
Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](#)

## CONCLUSIONES

La percepción de seguridad en los desplazamientos debe mejorar para que, en un contexto de recuperación del uso del transporte público y de los trayectos a pie para una mayor sostenibilidad, estos medios aumenten su uso.

- El 60% de las mujeres cambian sus hábitos de movilidad (transporte, ruta u horario) por motivos de seguridad personal, mientras que solo lo hacen un 30% de los hombres.
- En general, las mujeres sufren más incidentes que los hombres (52% vs 31%), y estos tienen lugar con más frecuencia durante el día. Por la noche hay menos desplazamientos, pero también se toman más precauciones, especialmente por parte de las mujeres (el 90% toma medidas de seguridad).
- El taxi es el modo de transporte público que inspira más seguridad y es donde se producen menos incidentes, tanto para mujeres como para hombres.
- Ir a pie es el modo más inseguro por la noche según el 39% de las mujeres, frente al 14% de los hombres. Esta percepción viene motivada, en parte, porque el 47% de las mujeres declaran que han sufrido algún tipo de acoso o agresión mientras caminaban de noche por Madrid, frente a solo el 15% de los hombres.
- Ir en metro es el segundo modo que más mujeres perciben como inseguro durante la franja nocturna. Lo afirma el 28%, el mismo porcentaje que ha sido víctima de un acoso o agresión mientras se desplazaba de noche en este modo de transporte. Por eso, una de las medidas que consideran fundamental es que haya más presencia de personal de seguridad en las estaciones.
- En cuanto al vehículo privado, como el coche y la moto, se percibe como muy seguro, a pesar de que en motocicleta se sufre una importante cantidad de incidentes de acoso y robo durante el día.

## RECOMENDACIONES DEL RACC

Después de la parada provocada por el COVID-19 y para hacer frente a las nuevas necesidades de la movilidad que se generan por la vuelta a la actividad habitual, la administración pública, los operadores de transporte y el resto de los actores del sector de la movilidad están repensando la organización del espacio público, la gestión de la movilidad y la oferta de transporte público y compartido.

Es por ello por lo que nos encontramos en un momento idóneo para considerar las cuestiones de género en este replanteamiento de la movilidad, tanto a nivel urbano como metropolitano:

- El incremento y promoción de los desplazamientos a pie tiene que acompañarse de medidas de protección de género en el espacio público.
- Una menor presencia de usuarios en el metro o tren puede incrementar las situaciones de riesgo de género.
- Introducir medidas de género en horario nocturno para que las mujeres no tengan que tomar tantas medidas de autoprotección.

---

### Para más información:

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)  
Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](#)

➤ **Recomendaciones para las administraciones públicas**

- Inventariar el espacio público (calles, parques, etc.) para identificar las necesidades de actuación en función de la seguridad en la movilidad a pie:
  - Mejorar la iluminación del espacio público (calles, parques, túneles, etc.) y los alrededores del transporte público.
  - Mejorar las zonas con escasa visibilidad (callejones, zonas con arbustos, etc.).
  - Identificar áreas en transición temporal: zonas de obras, solares, etc.
  - Incrementar el número de semáforos con pulsador para minimizar el tiempo de espera.
  - Realizar intervenciones en zonas abandonadas: limpieza y actividades de animación del espacio público (los lugares se respetan más si la gente los siente como propios).
- Analizar encuestas y datos en función del género, lo que permitirá planificar teniendo en cuenta las necesidades de toda la población.
- Elaborar auditorías de movilidad y género lideradas por mujeres.
- Asegurar la participación de mujeres en los proyectos de seguridad en la movilidad, de planificación urbana y de diseño del espacio público.
- Aprovechar el uso de Inteligencia Artificial por tratamiento de la imagen para identificar situaciones de riesgo en cámaras de vigilancia y poder intervenir rápidamente.
- Promover aplicaciones públicas de aviso inmediato (botón S.O.S.).

➤ **Recomendaciones para los operadores de transporte público**

Las mujeres representan una mayoría de usuarias del transporte público y este debe desarrollar sus mejoras de servicios, calidad y seguridad atendiendo a este colectivo.

- Realizar auditorías de género, dando mayor peso a este factor en las encuestas de satisfacción y poniendo énfasis en cuestiones de seguridad.
- Establecer un sistema de paradas a demanda en rutas de autobuses nocturnos o de áreas periféricas.
- Desarrollar APPs de movilidad con datos de horarios en tiempo real, para que los usuarios sepan las horas exactas de paso y puedan reducir el tiempo de espera en paradas (sobre todo en zonas poco transitadas).
- Incrementar la presencia de agentes de seguridad y de cámaras en las estaciones.
- Mejorar la iluminación de estaciones, andenes y paradas de autobuses.
- Asegurar la visibilidad en las marquesinas de autobús.

**Para más información:**

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)  
Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](#)



### **Sobre Zurich Seguros**

Zurich Insurance Group (Zurich) es una aseguradora líder multicanal que proporciona servicios a sus clientes a nivel mundial y local. A través de sus cerca de 55.000 empleados, ofrece una amplia gama de productos y servicios de líneas personales y de empresas, así como de vida. Entre los clientes de Zurich se cuentan particulares, pequeñas empresas, compañías medianas y grandes, así como multinacionales, en más de 215 países y territorios. El Grupo tiene su sede principal en Zúrich (Suiza), donde fue fundado en 1872. La sociedad de cartera, Zurich Insurance Group Ltd (ZURN), cotiza en la bolsa de Suiza SIX Swiss Exchange y tiene un programa de nivel I de American Depositary Receipts (ZURVY), que se negocia en el mercado extrabursátil (OTC) en OTCQX. Para más información sobre Zurich visita: [www.zurich.es](http://www.zurich.es)

El Grupo Zurich en España abrió su primera oficina en Barcelona en 1884 y cuenta con más de 130 años de historia. En la actualidad tiene cerca de 2.000 empleados repartidos por todo el territorio español y 2,4 millones de clientes con 3 millones de pólizas contratadas, lo que la convierte en una de las principales compañías del sector. Zurich Seguros está consolidada en el mercado como una compañía líder que destaca por su solidez y solvencia. Además, la compañía cuenta con algunas de las certificaciones más reputadas del mercado en el ámbito de la conciliación, como el EDGE (Certificación en Igualdad de Género), y ha sido reconocida como Top Employer durante 12 años consecutivos.

### **Sobre el RACC**

El RACC es una entidad que ofrece cobertura y servicios de alta calidad para atender las necesidades de más de 10 millones de personas en cualquier lugar del mundo. Es especialista en la prestación de asistencia personal, familiar, mecánica, sanitaria urgente y en el hogar y tiene la mayor red de autoescuelas del Estado. Para cubrir sus necesidades, la entidad realiza 1.193.000 asistencias al año y gestiona 600.000 pólizas de seguros de diferentes ramos. El RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente, y tiene una gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.

---

#### **Para más información:**

RACC: Prensa 93 495 50 29 [raccmedia@racc.es](mailto:raccmedia@racc.es) [saladeprensa.racc.es](http://saladeprensa.racc.es)  
Zurich: Sonia Mansilla 93 306 73 00 [prensa@zurich.com](mailto:prensa@zurich.com) [Sala de Prensa](#)





**URBANIS**  
*Com*



# ***ISMO CON PERSPECTIVA DE GÉNERO***

## ***Comparativa entre Villa de Vallecas y Ensanche de Vallecas***

*Trabajo Final de Grado  
Alumna: María Gómez Martín  
Tutora: Josenia Hervás y Heras  
Universidad de Alcalá  
Curso 2022-2023*