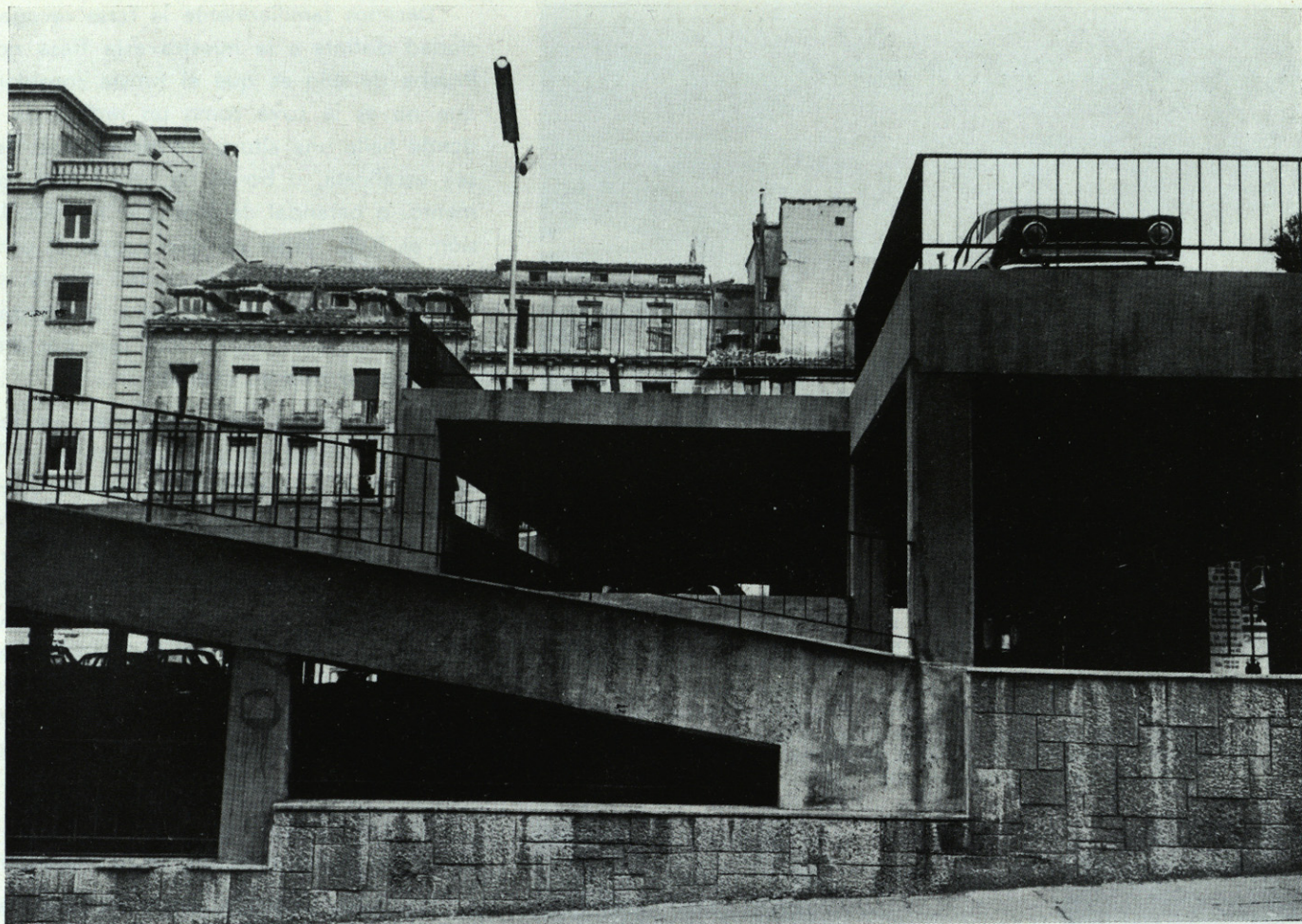




APARCAMIENTOS

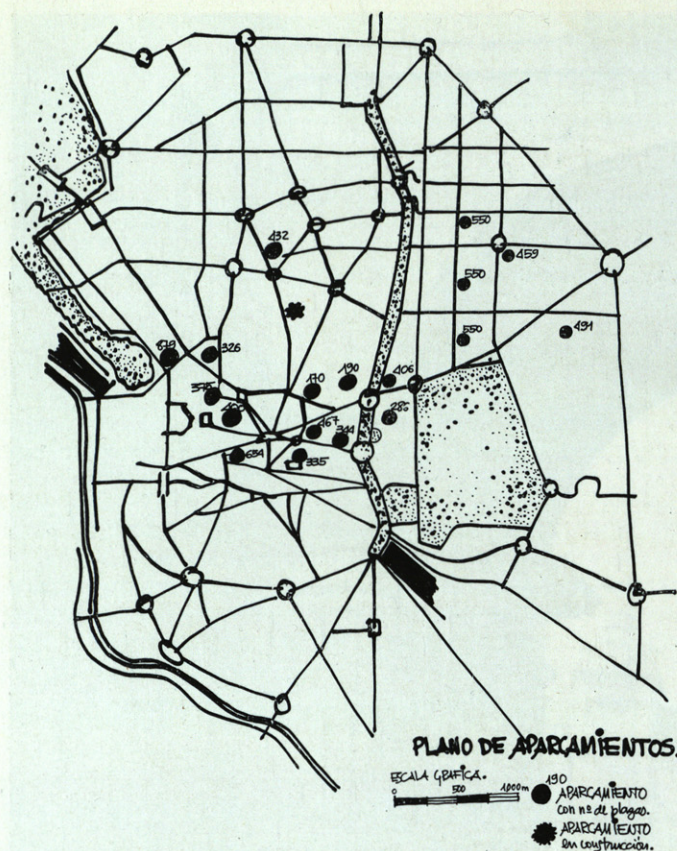
Si por arte de magia, y de la noche a la mañana, todos los españoles despertáramos propietarios de un valioso reloj de pulsera de oro y brillantes y de un cuadro pintado al óleo de reconocida firma y elevada calidad artística, valorado, por ejemplo, en 500.000 pesetas, el hecho no produciría problemas ni afectaría a la colectividad. Es cierto que, particularmente, los actuales poseedores de objetos semejantes se llevarían un tremendo berrinche, pero eso no debe importarnos. Y digo que no se produciría ningún problema de carácter colectivo porque cada uno estacionaría el reloj en su muñeca izquierda, como está mandado, y aparcaría el cuadro en el hogar, encima de una consola, o enfrente del sofá, o en el dormitorio, para contemplarlo a su gusto.

¡Estacionar un reloj de pulsera! ¡Aparcar un Sorolla o un Beruete! ¡¡Lo que hay que oír!!, exclamarán, posiblemente con toda razón, algunos de mis lectores. De todas maneras, reconocerán conmigo que, en el fondo, todo en este asunto del lenguaje y la conversación es cuestión de hábito y conve-

nio, y estamos acostumbrados a ponernos los relojes de pulsera ceñidos a nuestra muñeca izquierda y a colgar los cuadros en las paredes de nuestras casas, mientras que, por otro lado, estacionamos los automóviles y las motocicletas, antes, junto al bordillo de las aceras, y ahora, donde buenamente se puede, y aparcamos con nuestros autos en el interior de los agujeros realizados en el subsuelo de la ciudad con tal fin. Pero podría ser de otra manera, o exactamente al contrario, y poner y colgar coches y motocicletas y estacionar y aparcar relojes y cuadros. No voy a seguir por este camino, con lo cual salen ganando ustedes, ya que para divagaciones semejantes el amigo Ionesco se basta y sobra, y con *La cantante calva* y *La lección* me parece que tenemos más que suficiente. Pero... a lo que iba. Supongamos ahora que, y también de forma maravillosa e instantánea, todos los ciudadanos españoles nos viésemos propietarios de un automóvil, aunque fueran de pequeño volumen todos ellos, de los llamados utilitarios. Sólo de pensar tal posibilidad, la angustia exis-

tencial que experimentamos es morrocotuda, y la sensación de espesor que nos invade, inaudita. De nuevo don Eugenio viene a nuestra memoria, ahora en su *Amadeo*, o cómo deshacerse de él. Porque del mismo modo que ocurría con aquel cadáver que, entrando por el foro, iba ocupando poco a poco, hasta llenarla, toda la escena, arrasando tabiquería y mobiliario, así los coches invadirían las calles de las ciudades, para, al desbordarse por los alrededores campestres, asolar edificios y paisajes. El problema, como vemos, sería abracadabrante y sin solución, resultándonos fácil su futurización, ya que hacia ello vamos de manera más lenta, aunque continuada y progresiva, como en la pieza teatral de Ionesco.

El automóvil nos sirve, y para eso lo queremos, para aumentar en espacio y tiempo nuestra movilidad individual, que para que tenga algún fin, aparte del suyo intrínseco, obliga a la detención. Ya lo dijo Jean Lebreton, como es obvio, en francés, y así lo reproducimos nosotros para dar mayor altura y categoría a nuestro escrito: "Rien ne



SOBRE EL PLANO ESQUEMATICO DEL CENTRO DE MADRID SE HAN SITUADO LOS APARCAMIENTOS PUBLICOS CONSTRUIDOS EN LOS ULTIMOS AÑOS, CON EL NUMERO DE PLAZAS QUE OFRECE CADA UNO DE ELLOS. PODRIAMOS PENSAR QUE CADA PUNTO REPRESENTA LA SEÑAL DEJADA POR UNA INYECCION DE ACEITE ALCANFORADO, RECETADA PARA INTENTAR SALVAR EL ENFERMO CORAZON DE LA CIUDAD.

sert de rouler, si l'on ne peut arriver." Entonces comprendemos que la circulación y el aparcamiento son dos conceptos estrechamente ligados: a más posibilidad de aparcamiento, más circulación, ya que todavía, todo se andará, no se ha inventado lo que llamaremos el autotraje que, al modo de la concha en hélice del caracol, permanezca siempre sobre nosotros y cuyo aparcamiento sea innecesario. De todas maneras, señalaremos cómo es muy corriente, principalmente cuando se emplea el libre, utilizar mucho más tiempo en circular que en realizar el objetivo programado, gracias a la movilidad que nos proporciona el automóvil. Así, vamos desde Madrid a Toledo a tomar un café en Zocodover y comprar unos mazapanes, permaneciendo media hora escasa en la imperial ciudad y empleando tres en el desplazamiento de ida y vuelta; o nos acercamos a Segovia para ver, sin bajarnos siquiera del coche para pisar el Azoguejo, una instantánea del acueducto. Se trata de percatarnos al máximo de nuestras posibilidades de movilidad y satisfacernos con su comprobación.

Pero en nuestra ciudad de residencia el coche es un instrumento de trabajo, que debe servirnos para el traslado rápido al punto deseado; que nos debe permitir aceptar la invitación del amigo que vive a de-

cenar de kilómetros de nuestro hogar; que nos propiciará la asistencia al espectáculo que comienza pocos minutos después de terminar la jornada laboral. Si cada actividad de las señaladas, y quedan muchas más que cada uno puede añadir, se realizasen en varias jornadas, la cosa, posiblemente, no tendría pegas. Pero eso ya lo podíamos hacer antes de la aparición masiva del vehículo movido por el motor de explosión. Tratamos ahora de visitar unas obras que dirigimos a sesenta kilómetros de Madrid; reunirnos antes de comer con unos clientes; por la tarde, ir al estudio; luego, a un concierto; cenar en casa de un amigo, y, por fin, y si se tercia, "tomar una copa" antes de buscar el nunca mejor llamado reparador sueño. El apretado programa reseñado exige circulación rápida y estacionamiento instantáneo en todas partes, cosas ambas difíciles, mejor diríamos imposibles. De la circulación ya hablaremos otro día, si nos dejan. Ciñámonos hoy al problema del aparcamiento, el aparcamiento y su circunstancia.

¿Nos permitimos un pequeño escarceo técnico? Vamos a ver qué tal nos sale. Resulta que P , número máximo de vehículos estacionados en un momento dado, es función de K , el número de los matriculados: $P = f(K)$. Por otro lado, K depende del número de habitantes (H), del crecimiento

de la ciudad (C) y del nivel de renta (Y): $K = f(H, C, Y)$. Sucede, además, que tanto H como C están ligadas y crecen con Y . $H = f(Y)$ y $C = f(Y)$. Luego, en definitiva, $P = f(Y)$; o sea que la motorización de una ciudad depende del nivel de renta de la misma, habiéndose comprobado que crece más rápidamente aquella que ésta; en una palabra, que lo primero que hace un ciudadano en cuanto mejora de nivel económico es comprarse un coche.

Sin entrar en la justificación matemática, ya que para ello tendríamos que hablar de derivadas segundas, lo que juzgo excesivo, diremos, y nos lo explicamos también perfectamente dada la actual mentalidad dominante, que las necesidades de aparcamiento aumentan más proporcionalmente que la renta; en otra palabra, que lo segundo que hace un ciudadano en cuanto mejora de nivel económico es aparcar el coche en sus desplazamientos al congestionado centro. Ha mejorado su *standing*, y en vez de estacionar gratis, si puede, en lugar próximo, y luego andar un trecho o de trasladarse en transporte colectivo, aparca pagando. Sobre gustos, naturalmente, no hay nada escrito. Dicho lo anterior, resulta que la congestión circulatoria y las necesidades de aparcamiento en las zonas comerciales y de negocio de las ciudades se deben, principalmente, al uso que los humanos hacemos del aumento de nuestro nivel de renta. Supongamos, ya sabemos que no va a ocurrir jamás, pero nada nos cuesta hacerlo; supongamos, digo, que en vez de adquirir la costumbre de aparcar pagando, nos diese por comprar grabaciones estereofónicas de todas las obras de Beethoven y máquinas para su reproducción con la mayor nitidez, con todos los adelantos modernos en nuestro domicilio, que valen lo suyo. No nos quedaba, hablando llanamente, ni un duro para emplearlo en aparcamientos. Pero no son esos, por ahora, ni previsiblemente van a cambiar, los gustos del hombre de hoy, locuaz, deportivo, inquieto, agresivo en los negocios y, fundamentalmente, motorizado al máximo.

Así es que, en aras del progreso y de nuestra movilidad, es necesario proveer la ciudad de lugares para que los vecinos dejen su coche y realicen las actividades que les plazca.

Clasifiquemos los coches parados en tres situaciones: guardados, estacionados y aparcados. Hay otra situación, que no viene al caso: averiado o en reparación, y no con-

templamos la parada momentánea, mientras se circula, ante el semáforo o el tapón.

Para nosotros, los coches se encuentran guardados en los garajes, bien sean privados o públicos. En esta situación no producen molestias ni originan problemas a la colectividad. A su propietario, en esa situación, no le produce más servicio que el de saber que puede utilizarlo en cualquier momento. En cualquier situación del coche de tiempo y lugar en la ciudad, el garaje a mano, con su plaza para guardarlo. Ideal inalcanzable y utópico por razones obvias de economía y espacio. Ya nos daremos con un canto en los dientes, cuando cada coche tenga su garaje para dormir a cubierto cerca de su dueño, deseo mucho más modesto.

Pero supongamos que el coche se utiliza, que para eso está, mientras no se nos demuestre lo contrario. Entonces tenemos que dejarlo en alguna de las otras dos situaciones.

Estacionado; cada día resulta más difícil lograr esta situación. Al aumento del número de automóviles, y seguramente por la conocida ley de las compensaciones, le acompaña en la ciudad la disminución del número de lugares para estacionar, que desaparecen para ampliar en lo posible los espacios para circular. O sea que la cosa se presenta, pensando en el futuro, con tintes sombríos, o, más adecuadamente, diríamos completamente negra. El estacionamiento, igual que ha ocurrido con el quite en la llamada fiesta nacional o el *chut* fuerte y colocado desde fuera del área en el fútbol, que inevitablemente se convertía en gol, desaparecerá y solamente será un recuerdo para nostálgicos:

—¿Te acuerdas, allá por los años setenta, cuando en Madrid utilizábamos nuestro coche particular y a veces lo estacionábamos, junto a una acera, a menos de un kilómetro de nuestro destino?

—¡Qué tiempos, Pepe! ¡Qué tiempos!

Entonces hay que recurrir, si queremos que los coches sirvan para algo más que para reglarles los platinos, al aparcamiento. La teoría es bien simplista. Como los coches no caben unos al lado de otros, ponámoslos superpuestos. Claro que todo tiene su límite y, al fin y a la postre, pueden no caber todos.

De este problema de la congestión de vehículos en la ciudad toda la culpa se descarga sobre los automóviles, que, si bien es cierto son la causa que lo origina, no



LA FOTO NOS EXPLICA, Y EVIDENCIA, QUE LA PROXIMIDAD FISICA ENTRE ARCO Y AGUJERO NO HA RESULTADO, PRECISAMENTE, UN ACIERTO. EL TAXI, QUE INICIA SU CAMINO POR EL UTILISIMO ENLACE SUBTERRANEO, SE HUMILLA ANTE LA SERIE DE SEÑALES DE TRAFICO PROHIBITIVAS, CON RECUERDO A LA CADENETA VERBENERA.

son los culpables exclusivos. Los automóviles, los pobres, no dicen este carburador es mío y se limitan a, cumpliendo su obligación, trasladarnos de un lugar a otro rápida y cómodamente. Son los volúmenes y usos que toleran las Ordenanzas Municipales de Edificación, la imprevisión de los Ayuntamientos, la indisciplina urbanística y nuestra mala educación ciudadana, los verdaderos culpables del actual estado de cosas. ¿Qué culpa tienen los automóviles de que en la plaza de España madrileña se levantasen dos gigantescos volúmenes de oficinas? ¿Se le puede achacar al motor de explosión el aumento de la densidad del casco de nuestra ciudad? Nos parece que, sinceramente, no.

Antes de entrar en lo que veo de los actuales aparcamientos madrileños, diré que me parece su construcción un remedio caro, momentáneo y, por tanto, inadecuado para intentar resolver el problema de la utilización del automóvil privado en los barrios digamos convencionales de las ciudades actuales. Al final, el automóvil, con aparcamientos o sin ellos, no lo podremos utilizar en dichas zonas. Porque de nada nos servirá que pueda hacerlo un porcentaje ridículo de automovilistas. Cuando en Madrid se alcance la motorización de otros países, ¿para qué nos van a servir los actuales? ¿Se puede ampliar su número? ¿Quedan más plazas por destripar? Ahora estamos en los 41 automóviles por 1.000 habitantes y no cabemos. En Estados Unidos, Suecia, Francia, Alemania Occidental, Italia, el 41 nuestro se convierte en 396, 240, 234, 184 y 136, respectivamente. Vuelve a nuestra memoria Amadeo, porque el país sigue progresando.

Los aparcamientos aquí, en Madrid, se construyen siempre subterráneos y utilizando la vía pública. También podría hacerse sobre solares privados, pero el caso es que no se utilizan para estos fines, sino para construir edificios que generan demanda de automóviles que luego se aparkan en los subterráneos.

En los periódicos madrileños se escribe y comenta con asiduidad sobre los aparcamientos. Tenemos dos secciones donde leer opiniones sobre este tema. En la municipal y en la de economía y finanzas. En la primera se refieren siempre al servicio de los aparcamientos; en la segunda se habla "del nuevo negocio de los aparcamientos",

saliendo a relucir la inversión, la amortización, la rentabilidad y los vehículos-día por plaza ofrecida.

En la rentabilidad del aparcamiento tiene que influir de manera muy importante el lugar y la manera con que se construyen éstos.

La construcción del aparcamiento se hace sobre un trozo de vía pública que el Municipio cede por un período determinado de años a la sociedad anónima arrendataria de este servicio. La inversión, por tanto, por este concepto no existe. Para hacer la excavación, las obras se hacen a cielo abierto, procedimiento mucho más económico que el de utilizar el sistema de mina. De forma que las tarifas pueden ser más baratas o los beneficios mayores que si en nuestra ciudad se realizasen los aparcamientos como creemos debe hacerse: la construcción de edificios para este fin sobre solares de propiedad privada.

Se admite como cosa axiomática el hecho de que al ser subterráneos las zonas arrendadas, en su superficie y después de las obras, vuelven a su estado primitivo. Esto, rigurosamente, no es cierto, y, principalmente, por el sistema de construcción a cielo abierto de que hablábamos. Si dejamos aparte las bocas de acceso, nuevo elemento en la composición, ocurre que durante la construcción desaparecen la casi totalidad de los elementos arbóreos de la plaza o paseo, que luego se sustituyen por algún arbusto más o menos frondoso. En el único caso, quizá porque allí no había ninguno, en el que no se ha sacrificado ningún árbol ha sido en la plaza Mayor; pero aquí, en cambio, ha desaparecido la estatua ecuestre del rey Felipe III, que dicen va a volver, cosa que dudamos ocurra sin que antes se realicen las correspondientes obras de refuerzo en la estructura del aparcamiento.

Este aparcamiento de la plaza Mayor ha tenido la virtud de servir de pretexto para la construcción de una vía de comunicación subterránea muy útil. La ventilación se hace a través de unas rejillas colocadas en el suelo de la plaza sin ninguna preocupación estética, ya que rompen la composición geométrica que se formaba con el granito de distintos colores del pavimento. El caso es que nos parece habría costado lo mismo hacerlo bien. Lo que no hubiese costado lo mismo, pero desde luego que habría merecido la pena, es que los accesos se hu-

biesen proyectado teniendo en cuenta la arquitectura de la plaza, alejándolos de ella. Ahora, al pie mismo de las arquerías, en las calles de Toledo y Postas, por ejemplo, se abren las bocas de los túneles de entrada. Francamente, hace muy mal y es verdaderamente lastimoso que estas cosas no se hayan tenido en cuenta para nada. Parece que únicamente se han considerado las premisas de funcionamiento, que, según dicen, están muy bien resueltas. Yo no puedo opinar, ya que no los conozco por dentro.

El de la plaza de las Descalzas también se ha proyectado sin tener en cuenta—¿para qué?—la evidente vecindad del convento. El acceso en rampa con planta de caracol se ha hecho en donde más molesta, por su proximidad a la portada de la iglesia. De aquí sí que desaparecieron los árboles y dos estatuas de personajes relacionados con el vecino Monte de Piedad, que no han sido repuestas ni parece lo sean ya nunca.

Cerca del Colegio está el aparcamiento de la plaza del Rey. Esta plaza es muy pequeña y se ve que ha habido que utilizar el sacacorchos para conseguir sacar algo útil. De todas maneras, en contra de todo lo reglamentado, los accesos se hacen con fuerte rampa que se inicia en el mismo borde de la calle del Barquillo. Debe ser muy molesta la utilización de este aparcamiento. Yo no puedo opinar, pues, como decía, no los conozco por dentro.

En la plaza de España se encuentra el aparcamiento de más capacidad de nuestra ciudad: 878 plazas, número, como vemos, "cap-i-cua". Está ya en funcionamiento, aunque todavía (esto, por lo que se ve, nunca corre prisa) no se haya rematado la plaza y su jardín. Parece que se va a hacer una fuente luminosa y artística. Ya veremos. Aquí han sido los frondosos plátanos los árboles sacrificados en gran cantidad, siendo la zona afectada las dos terceras partes, aproximadamente. Recordemos, sonrientes, cómo se dijo y se repitió en su día que los edificios de altura que se construían en esta plaza resolverían, dentro de su solar, los problemas de aparcamiento que pudiesen crear, y que los jardines de esta plaza no corrían el menor peligro (?).

El aparcamiento de los Mostenses, de cuyo funcionamiento interno no puedo opinar, ya que no lo conozco por dentro, está escondido detrás de la Gran Vía. El ambiente de esta plaza es completamente extramadrileño.

Parece un ambiente urbano de los EE. UU. Nosotros, que no conocemos aquel país, así nos lo imaginamos, y alguna fotografía hemos visto de una plaza del centro de Nueva York o de Chicago. Para esta sensación, la entrada y las advertencias luminosas del aparcamiento son fundamentales. En la calle de Montalbán también hay un aparcamiento. Su construcción ha supuesto la definitiva modificación del carácter residencial de la primera parte del barrio de los Jerónimos por el de oficinas y negocios, que, ampliándose pronto, lo ocuparán en su totalidad. Vamos a aprovechar para decir, dada su proximidad, que entendemos se cierne un grave peligro sobre el parque del Retiro, capaz de acoger en subterráneo miles y miles de coches aparcados. Pero que no se nos diga que la superficie no sufre ni se modifica. Lo dijimos, y aquí lo repetimos, que no es cierto. Desde este barrio de los Jerónimos, las condiciones topográficas son ideales para la construcción de aparcamientos en el Retiro.

Como no es cosa de dedicar un párrafo a cada uno, terminemos hablando del decano de los aparcamientos madrileños: el de la plaza de Santo Domingo. Está semienterrado y tiene en la cubierta de la crujía de tiendas y oficinas de la parte delantera un extraordinario y caprichoso jardín exótico con cuyas plantaciones se mezclan los anuncios de luz neón. Tiene una entrada única central y amplia. A derecha e izquierda, unas tiendas de pequeña superficie: localidades para espectáculos y 1 X 2, óptica, helados, *boutique*, relojería, alquiler de coches y filatelia, monedas y vitolas. Encima, oficinas y despachos. A través del cristal traslúcido se adivina el bulto de la Venus de Milo o del Discóbolo del estudio de nuestro compañero Gutiérrez Santos, que, con el ingeniero Ynzenga, proyectó este aparcamiento y el de la calle de Sevilla. Estos dos aparcamientos, según me dicen, funcionan muy bien. Yo no puedo opinar, pues, como ya he dicho, no los conozco por dentro.

Aclararé esto. Con espíritu completamente deportivo, y con el exclusivo objeto de mantener una marca o superar un *record*, me he propuesto no entrar con mi coche en ningún aparcamiento subterráneo de pago. No se trata de ninguna manía. Ya he explicado el matiz deportivo del asunto. Hay personas que se dedican a intentar saltar más de dos metros de altura o a hacer diez



dianas seguidas tirando al arco, y nadie se extraña. Mi deporte, rabiosamente *amateur* y sin Federación ni reglamentos, consiste simplemente en eso: en vivir en la ciudad de Madrid, en el año de gracia de 1969, y no utilizar para nada los aparcamientos. Cuando escribo estas líneas, mi *record* se mantiene incólume; quizá cuando se publiquen y me lean dentro de quince días ya habré fracasado. Quién sabe. Procuraremos que no suceda, continuando con nuestros instructivos desplazamientos a pie o en autobús y metro. Cada vez resultan más com-

parables los tiempos que se invierten en mis sistemas y el usual del coche propio. Me parece que se inicia la vuelta a los orígenes. Ni con aparcamientos ni sin ellos, los males de la gran ciudad tienen remedio. Los que en ellas vivimos y trabajamos pensamos con nostalgia en la vida, para nosotros fácil desde la distancia, de nuestras entrañables capitales de provincia; donde, por cierto, empiezan ya a construirse aparcamientos subterráneos. Volvemos a comprobar, de nuevo, cómo no se detiene el progreso.

FOTOS GOMEZ.



ARRIBA, LA FACHADA DEL VIEJO MONASTERIO DE LAS DESCALZAS REALES Y EL ACCESO EN RAMPA AL APARCAMIENTO DE LA PLAZA. LA SEÑAL DE SENTIDO OBLIGADO PARA LA CIRCULACION, CON SU GRAN FLECHA, PARECE INDICARNOS LA ENTRADA AL MUSEO.

EN LA OTRA FOTOGRAFIA, UN AMBIENTE QUE NADIE PENSARIA MADRILEÑO, A NO SER POR LA CASA DEL FONDO, QUE SE VISLUMBRA POR DEBAJO DEL ROTULO DE APARCAMIENTO. ESTAMOS, AUNQUE A PRIMERA VISTA NO LO PAREZCA, EN LA PLAZA DE LOS MOSTENSES, JUNTO A LA GRAN VIA, Y RELATIVAMENTE CERCA DEL RIO MANZANARES.