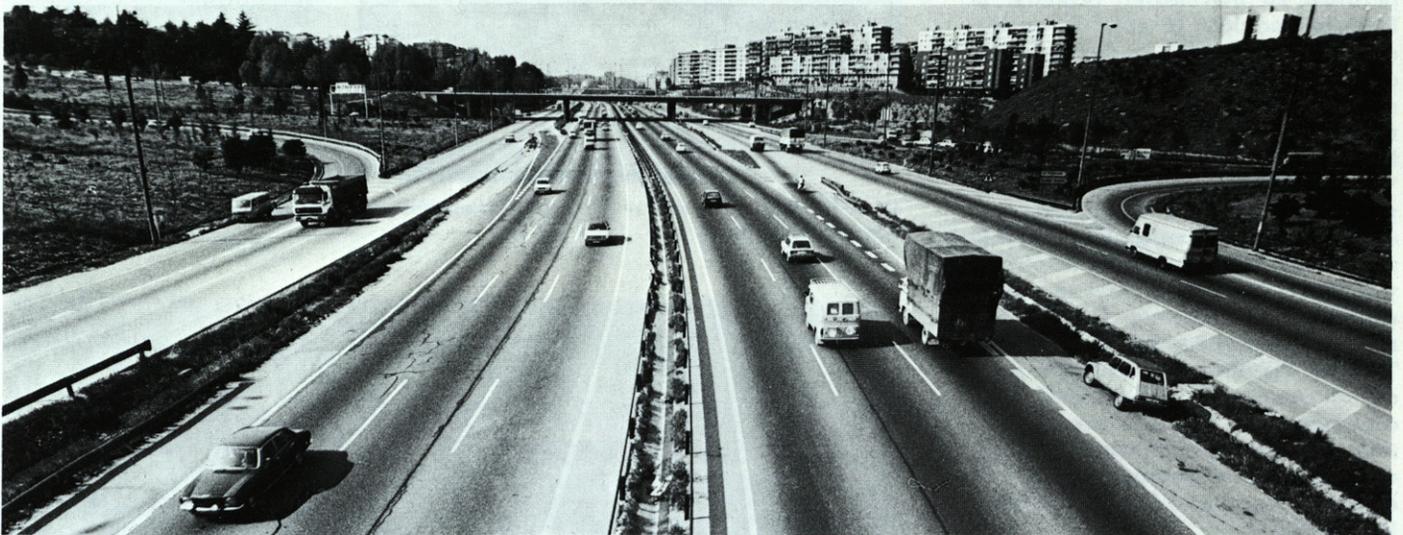


Las holandesas perdidas

Elogio de la M-30

Gabriel Ruiz Cabrero

Fotografías: Pablo Pérez Mínguez



Cuentan de dos holandesas que fueron rescatadas de la M-30 por la Policía Municipal. Llevaban, dijeron a los agentes al despertar, muchas horas perdidas en la autopista sin poder salir. La habían tomado desde el norte dispuestas a cruzar Madrid en su furgoneta sin detenerse, tratando de llegar al sur lo más rápido posible. Siguieron con optimismo las señales que les confirmaban: "Sur", "Sur", "Sur"... Se regocijaron reconociendo la Plaza de Toros que aseguraba su destino y observaron sorprendidas la ciudad que atravesaban, tan semejante y distinta a la vez a las periferias que conocían...; pero cuando el camino del "Sur" empezó a tener dirección "Oeste" les invadió una sospecha que pronto se convirtió en desconfianza cuando vieron como, con total naturalidad, los carteles del "Sur" eran súbitamente sustituidos por los del "Norte". Claro que, para entonces, la autopista les dirigía descaradamente de espaldas al sol.

Salir de la autopista hacia los prietos y desordenados barrios que se veían a derecha e izquierda les asustaba y, visto que se encontraban ya de nuevo al norte, decidieron continuar, por lo que acababan de descubrir era un anillo de circun-

valación de la ciudad, hasta volver a encontrar la dirección "Sur" y una salida que les condujese a Andalucía. Su sorpresa fue mayúscula al darse cuenta que iban camino de La Coruña.

El informe de la policía recoge, en los fríos términos en que se redactan estos escritos, el desconcierto de las viajeras ante una vía de circunvalación que prometiéndose como anillo no es más que un zigzagueante camino que se pierde por múltiples agujeros. Si en algunos trozos alcanza la magnitud de dimensiones y estructura de una autopista, en otros es una pista simple en la que concurren todas las condiciones que puedan convertirla en ejemplo de peligrosidad. Secciones insuficientes, giros violentos, falta total de protección a peatones y automovilistas; una provisionalidad que dura años.

Sin embargo, tal desconcierto no fue una novedad para los agentes. Es una cosa sabida por los conductores madrileños lo arriesgado que resulta aventurarse en la M-30, extraviarse es fácil y los accidentes son frecuentes.

También sabían los agentes, y esto en contraste con lo anterior, que para aquellos que son habituales usuarios de esta vía de tránsito, las ventajas de su uso

son tantas como evidentes las mejoras que su apertura ha supuesto para la circulación por Madrid.

Y hoy no se puede renunciar a las mejoras y ventajas que la terminación de la M-30, el cierre del anillo, producirían en la ciudad. Siempre, naturalmente, que este cierre se produzca en la tónica de estos trozos a los que hemos reconocido magnitud de autopista. Porque la verdadera cuestión es: ¿la M-30 se va cerrar bien o mal? Ya que no puede dudarse que tarde o temprano se cerrará.

Es este un imperativo que puede reconocerse en la geografía y en la historia de Madrid. Ciudad que, en su centralidad y en su condición de cruce de caminos, lleva el destino de cumplir con el esquema de vías radiales y sucesivos anillos concéntricos. Esto, que no por obvio y repetido es menos cierto, viene demostrado, como es bien sabido, por la historia de las distintas aperturas de calles que en la ciudad han sido, todas las cuales, pese a los vicios y abusos que siempre cometieron, han acabado por dar buenos resultados. Recuérdese en este sentido la apertura de la Gran Vía y la Prolongación del Paseo de la Castellana, ambas vías radiales, o la serie Plaza de España-Calle Bailén-Viaducto-Aveni-

da de S. Francisco, vía de circunvalación que ha sido posible tras múltiples y largamente perseguidas operaciones. Es importante dejar claro que los defectos que unas y otras presentan se deben a los errores cometidos, a las faltas técnicas de proyecto o de ejecución, considerando estos términos en su acepción más general.

Pero si estas o parecidas reflexiones les fueron hechas por los agentes a las extranjeras, no constan en su informe que, sin embargo, puede leerse escrito en un tono diferente.

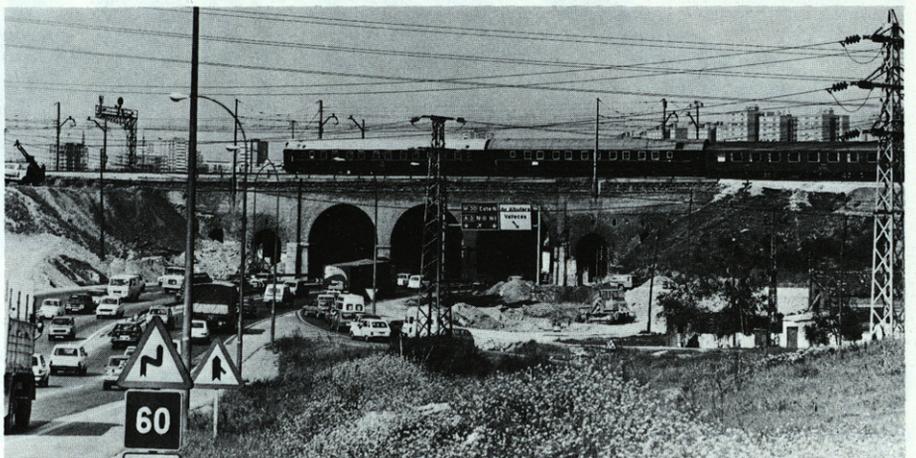
Varias veces recorrieron las holandesas perdidas en movimiento pendular la M-30 sin encontrar la salida de Andalucía. Y así, extraviadas, les dieron las seis de la tarde, la hora de cenar, y decidieron tomárselo con calma. Se hicieron a un lado en el arcén, y en la inclinada furgoneta se dispusieron a engullir unos "sandwiches" y unas cervezas que en la nevera conservaban. Tras la frugal comida se fumaron un purito, lo que con lo anterior les llevó a un estado de plácida y optimista digestión desde el que vieron el lado cómico del asunto. Comprendieron que en España todo es "Sur", el "Sur" en España es inevitable, y se regocijaron con esta idea, imaginando como contarían a su vuelta la aventura. Al rato, alborozadas, reemprendieron el camino decididas a disfrutarlo. Sabían ya que la M-30 podía ser lo mejor del viaje. Iba a serlo.

A partir de este momento —contaron las holandesas a los agentes rescatadores— el viaje por la autopista se prolongó durante horas, ya que no querían salir hacia Andalucía. Volvieron a pasar por su retina las imágenes más sugerentes descubrieron la ciudad como cuando un entomólogo secciona una colmena, coloca ante el corte un cristal y se permite el más procaz "voyeurismo", el de fisgar la vida cotidiana de una especie distinta. Así vieron las pequeñas colonias de casitas cúbicas de cubierta a cuatro aguas, con sus jardines de muñecas, dando a una empedrada calle cortada al sesgo por la M-30. Vieron los grandes edificios de las multinacionales asomando arrogantes por encima de las casitas. Vieron la ciudad de bloques abiertos, todos paralelos y estrechos, mirando al sol como rebaños de inmuebles. Pasaron por debajo de los gritos de la hinchada futbolista. Cruzaron puentes de épocas distintas: los de hierro del ferrocarril, de ladrillo, de piedra, puentes romanos y puentes colgantes, los puentes optimistas de una época que quiso ser moderna y de hormigón. Pasaron bajo el tren, vieron un río parado y el palacio mejor de Europa.

Volviéron una y otra vez saboreando sus vistas predilectas, ya conocedoras. Cada vez que pasaban por la Plaza de



La M-30, en su transcurso, revela abusos urbanísticos e improvisaciones y las convierte en espectáculo urbano.





Toros era una fiesta: abrían una cerveza o se fumaban un puro; la puesta de sol fue especialmente bella, dijeron. En aquel día de invierno los edificios se iluminaban, los ladrillos y los cristales brillaron en tonos distintos. Todo estaba en una densa y estética polución que absorbiendo el sol arrojaba al paisaje en una atmósfera mórbida de tonos que pasaban del azul al morado y amarillo, y de estos al gris. Un gris que, al final, invadió todo y en el que destacaron, al ser encendidas, las potentes lámparas de halógenos elegantemente esbeltas y alineadas. Formaban una ordenada galaxia que acompañaría a las viajeras en su viaje a cien por hora.

Esto duró,... no sabían cuanto, mientras les quedó de comer de beber y de fumar. Cuando se les acabaron las existencias, ahítas de viaje, rendidas de M-30, se quedaron dormidas a un lado. Les despertaron las giratorias y azuladas luces de los coches patrulla, que en la madrugada ponían un final de "boite" en la cabina de la furgoneta.

En el informe policial se deslizaron tonos elogiosos que fueron confirmando a sus autores en esa idea que muchos madrileños comparten: este cinturón de circunvalación ofrece en múltiples momentos de su recorrido una imagen de ciudad moderna luminosa y veloz, tal vez única en Madrid. Una imagen que interesa ofrecer no sólo como otro argumento más en favor de la terminación de la M-30, si no —y esto es más importante— como ejemplo de una estética urbana potente y, para algunos puntos de esta ciudad grande y dura, la única posible.

Porque esta ciudad grande e inacabada, debe irse completando, pero ha de hacerse cada trozo conforme a lo que la ciudad pide en él. Han de reconocerse las distintas ciudades que conviven dentro de la ciudad, idea ésta vieja, pero que también conviene recordar.

Cabe efectivamente añadir, que ante los problemas de tráfico que se presentan, sobre todo en el centro y en puntos de acceso a la ciudad más densa, se proponen sistemáticamente soluciones de limitación y desánimo al vehículo privado y de consiguiente potenciación de los vehículos de Servicio Público. Propuestas de este tipo, que en lo que concierne al centro podrían ser matizadas en otra ocasión, pero que deben inevitablemente considerarse, llevan aparejada una estética ecologista con ribetes progres y domingueros de ciudad bucólica sin coches. Estética que se convierte en su más convincente propaganda, pero que en ningún caso debe extrapolarse a otros trozos de la ciudad como, por ejemplo, a los descritos en su viaje por las holandesas perdidas.

Gabriel Ruiz Cabrero



La autopista fluye entre, y a través, de construcciones singulares, antiguas y modernas, que *deglute* como cosa propia.

