

La ciudad como escenario y protagonista de las relaciones sociales

JUAN DíEZ
NICOLÁS

L

a ciudad es una forma de organización social, y como tal es una respuesta adaptativa, una respuesta cultural. No voy a explicar ahora en detalle el enfoque del ecosistema, para no detenerme en los prolegómenos.

Cuando digo que la organización social es una respuesta adaptativa, se trata de que, desde la perspectiva de la teoría del ecosistema o de la teoría de la estructura de los sistemas sociales, en definitiva, desde la perspectiva de la ecología humana moderna, de Hawley y Duncan, se afirma que la población tiene como principal objetivo el de sobrevivir o, lo que es igual, *primum vivere, deinde filosofare*, y éste es un hecho aplicable a todos los organismos vivos (plantas, animales o seres humanos). Lo primero es sobrevivir, y hay que hacerlo en un entorno en el que se obtienen los recursos. Y siempre decimos que los seres humanos, a diferencia de plantas y animales, realizan su adaptación de manera no mecánica, biológica, heredada, sino de forma cultural.

En la cultura podemos diferenciar sus elementos no materiales (la organización social o todas las diferentes formas de organización social, desde la familia, las ciudades o el ámbito rural; los distintos sistemas económicos, políticos, las ideologías, los sistemas de creencias, etcétera) de los elementos materiales (tecnología, abarcando tanto los aspectos más tecnológicos *per se* como las técnicas aplicadas).

Desde ese punto de vista, las ciudades constituyen una respuesta adaptativa, que es característica de ciertas civilizaciones.

Al estudiar la ciudad como forma de organización social, como una de las posibles formas teóricas -la Historia de la humanidad nos da pruebas de que hay muchas formas de organizar la convivencia entre los hombres-, vemos que tiene ciertos condicionantes, y fundamentalmente tres. En primer lugar, el condicionante espacial (a la hora de estudiar cualquier tipo de comunidad, también de ciudad, tenemos que fijarnos en el *locus*, en el espacio donde se va a dar esa forma de organización social). Hay también unos condicionantes temporales, pues el tiempo y el espacio nos definen las coordenadas en las que nos tenemos que mover. El tercer condicionante es el funcional, que se deriva de la necesidad de obtener el sustento. Si el ser humano fuese como las plantas, capaz de autoalimentarse a través del proceso de la fotosíntesis, reconvirtiendo la energía, probablemente podríamos vivir en cualquier tipo de habitat, con tal de recibir esa fuente

exterior de energía. Como no es así, necesitamos un entorno en el que obtener el sustento, y esa obtención siempre lleva aparejado, para los seres humanos, la división del trabajo y, por tanto, la especialización funcional. Sería impensable una comunidad humana en la que todos los individuos del grupo realizaran exactamente las mismas funciones. En cualquier grupo debe haber una especialización funcional, por rudimentaria que sea. Las más antiguas, y que se encuentran probablemente en cualquier tipo de sociedad, son divisiones del trabajo basadas en el sexo y la edad, características fácilmente visibles en cualquier ser humano. No significa que todas las culturas hagan exactamente la misma división del trabajo basada en el sexo y la edad, sino que esa división, bajo formas diferentes, existe en todas las culturas. Ni siquiera los condicionantes biológicos, de todos conocidos, provocarían un determinismo en la división del trabajo, sino simplemente un condicionamiento mayor que otros factores.

Estos tres aspectos son los que nos ayudan a especificar cómo se organizan las ciudades y, sobre todo por cuanto que es el tema que nos interesa aquí, el aspecto relacional, evidentemente basado en las tres dimensiones que acabo de decir: espacio, tiempo y función o especialización funcional. De los tres, el espacio nos parece un condicionante mayor, y lo es, en cierto modo, precisamente porque la tecnología no nos permite cambiar los espacios continuamente. Una ciudad puede, sin embargo, crecer o decrecer. Yo mismo he contribuido al estudio de los procesos de concentración y centralización en las grandes ciudades españolas, señalando cómo la pauta general de la mayor parte de las ciudades, en poblaciones que tienden a crecer, es, por una parte, la de un cierto grado continuo de concentración de la población, en el sentido de aumento de la densidad en el espacio que ocupa la ciudad, y, por otra parte, la de un aumento de la centralización, que significa un aumento del área sobre el cual la ciudad ejerce su influencia, el *hinterland* de la ciudad. Mediante este proceso se ha pasado de las comunidades rurales a las comunidades urbanas, a esas ciudades medievales de las que hablaba Pirenne, los fauburgos, y de ahí a las modernas áreas metropolitanas. Hay un proceso de expansión que parece, por lo menos hasta ahora, relativamente continuado, en el cual observamos que se ha producido, por una parte, un aumento de la concentración, de la densidad, prácticamente en todas las áreas del espacio urbano-metropolitano (sobre todo hacia el centro), y un incremento de la centralización, en el sentido de una expansión del área sobre el cual se ejerce la influencia. En el caso de Madrid, los que tengan alguna edad recordarán cuando Madrid acababa prácticamente en los Nuevos Ministerios, cuando la plaza de Castilla era algo de lo que se hablaba. Hoy, hablar de Madrid puede significar hacerlo del área metropolitana o del espacio que algunos urbanistas llaman la «subregión» de Madrid, que incluye parte de las provincias adyacentes. Pero esta cuestión nos lleva al aspecto temporal y al de la funcionalidad, tres elementos que resulta muy difícil separar y que sólo pueden separarse a efectos heurísticos, para tratar de poner énfasis en uno u otro, aunque sea casi imposible hablar de uno sin hablar de los otros dos.

«El espacio es un condicionante mayor, porque la tecnología no nos permite cambiar los espacios continuamente. Sin embargo, una ciudad puede crecer o decrecer. Baste recordar cuando Madrid acababa prácticamente en los Nuevos Ministerios.»



«Nos pasamos el día cruzando Madrid de parte a parte. Esto ha provocado una gran cantidad de conflictos sociales, como las aglomeraciones de tráfico. Madrid es una hora punta casi las veinticuatro horas del día.»



Desde el punto de vista funcional, lo que encontramos es que cada vez hay más relaciones entre Madrid, como núcleo central, y un área que es cada vez más amplia. Esto se ve respecto a todo tipo de relaciones laborales (cada vez es mayor el número de personas que viven lejos de Madrid trabajando a diario en la ciudad), de estudio (yo tengo en la Facultad todos los años algún alumno de Segovia que viene a Madrid diariamente), de compras e incluso de ocio (la «movida» en las noches de fin de semana). El problema relacional en la ciudad está condicionado por el espacio y por el tiempo. El espacio parece que se va ampliando y, sin embargo, es el mismo.

El Escorial sigue estando a la misma distancia en kilómetros que

hace treinta, cincuenta o doscientos años; sin embargo, Felipe II tardaba varios días en ir de Madrid al Escorial para visitar las obras. Teniendo en cuenta que le llevaban en palanquín, tampoco hay por qué extrañarse, aunque nos preguntemos cómo llegarían sus riñones. Ahora, en cambio, podemos ir y venir al Escorial en muy poco tiempo. Eso se debe a que hemos reducido la fricción del espacio. En la medida en que se reduce el tiempo o el coste de recorrer una distancia geográfica, podemos decir que se está reduciendo la distancia social o, lo que es lo mismo, la accesibilidad. Es un problema exclusivamente de accesibilidad. Definimos, por tanto, la distancia ecológica, social, como un elemento que depende del tiempo y del coste. Sobre todo, -para este tipo de distancias, lo que condiciona más es el factor tiempo, más aún que el factor coste, que no suele ser excesivamente elevado.

Naturalmente, el proceso de centralización, tal y como lo he descrito, lleva anejo todo un conjunto de transformaciones, de cambios en la especialización funcional de las distintas áreas, que caen bajo la influencia de ese núcleo central. Como consecuencia, cuanto mayor es la accesibilidad más se favorece la movilidad, pero más se limita o se elimina la migración. La persona que vivía en Toledo hace cuarenta años, si tenía cosas que hacer en Madrid a diario, tarde o temprano terminaba moviendo su residencia a Madrid, porque era incómodo ir y venir todos los días, invirtiendo una cantidad de dinero y, sobre todo, de tiempo bastante grande. En cambio, hoy en día, en la medida en que la frecuencia de transporte, la accesibilidad, se ha incrementado por reducción del costo y del tiempo, aumenta la movilidad y disminuye la migración como cambio de residencia permanente.

Esta relación espacio-tiempo, que hasta ahora habíamos experimentado como un incremento continuo de la accesibilidad, puede que en el momento actual deba ponerse en cuestión al menos en determinadas circunstancias. Ello se debe a que la accesibilidad puede estar no solamente no aumentando, sino reduciéndose, no tanto por el factor coste como por el factor tiempo. Todos los que vivimos en «la corona metropolitana» -a mí me corresponde la zona norte, Majadahonda-, sabemos lo que ha significado en los últimos cinco años el incremento de tiempo en desplazarnos a Madrid, y el cambio de nuestros hábitos de vida. Yo, afortunadamente, no tengo que «fichar»; las clases en la Facultad las tengo ahora al lado, en el campus de Somosaguas y, aunque hay tapones de tráfico, no padezco

graves trastornos. Lo que he tenido que eliminar es el venir a Madrid antes de las nueve de la mañana, incluso antes de las nueve y media, salvo por causa extraordinaria que me obligue, para llegar a tiempo, a levantarme a las seis de la mañana. En ese caso tardo una hora, una hora y cuarto, en hacer un trayecto que, con tráfico normal, se puede realizar en quince o veinte minutos como mucho, sin necesidad de ir despendolado por la carretera. Está aumentando la fricción del espacio en vez de reducirse, sobre todo en las grandes ciudades, y esto está llevando a alterar las relaciones de los ciudadanos entre sí.

En cuanto a las relaciones más importantes que encontramos en una ciudad, debemos hablar de las que son condicionantes de todas las demás: las relaciones laborales. La necesidad de obtención del sustento, en razón de su prioritaria importancia, es la primera relación que tenemos que ver. Por tradición, en España la gente no está mentalizada todavía a buscar su lugar de residencia próximo al lugar de trabajo. En ciudades como Madrid esto se ve palpablemente. Cualquiera que disponga de datos sobre esta cuestión comprobará la enorme cantidad de personas que tienen su lugar de trabajo en el polo opuesto a donde tienen su lugar de residencia. Hay una incoherencia o disfuncionalidad, porque en otras sociedades la gente suele buscar su residencia más o menos próxima al lugar de trabajo. Nos pasamos el día cruzando Madrid de parte a parte, y esto se complica cuando -yo me incluyo en este caso-, se tiene más de una actividad. Esto ha provocado una gran cantidad de conflictos sociales, algunos colectivos, como las aglomeraciones de tráfico; todos los que hemos estudiado en Estados Unidos, o leído libros anglosajones, estamos acostumbrados a ver citado el «ciclo diario de transporte de ida y vuelta al trabajo», el «nine to five». La jornada de nueve a cinco no se ve en Madrid por ninguna parte, en lo que a horas puntas se refiere. Se puede decir en estos momentos que Madrid es una hora punta casi las veinticuatro horas del día, por lo menos algunos días a la semana. No hay esos flujos de las ciudades norteamericanas, en las que uno sabía que, evitando la hora punta, el tráfico era relativamente soportable. Es muy difícil lograr una razonable regulación de los horarios de carga y descarga, por ejemplo. No sé cómo lo resuelven otras ciudades, si *manu militan* o de otra forma. En Madrid, el abastecimiento puede hacerse a horas en que todos los ciudadanos tratan de llegar a sus puntos de trabajo.

En segundo lugar, en el caso de ciudades como Madrid, esto choca con hábitos culturales enormemente arraigados en nuestras vidas. No hemos acabado todavía de internalizar la jornada continuada. Tenemos tan arraigada la comida tardía y en casa que, cada vez que se ha intentado, incluso ahora, salvo unas pocas empresas multinacionales que pueden llevar más a rajatabla su horario de nueve a cinco o de nueve a seis, la mayor parte de las empresas tienen como jornada continuada, teóricamente, la de ocho a tres, que ya son siete horas en vez de ocho de jornada laboral. Pero el argumento de mucha gente es: «Con lo lejos que yo vivo del lugar de trabajo, si salgo a las tres no pretenderá usted que llegue a comer a las cuatro.» Esto significa salir a las dos y media y, como por la mañana hay que dejar a los niños en el colegio, significa llegar a las ocho y media o nueve menos cuarto, con lo cual la jornada laboral queda relativamente reducida para muchos. Yo no estoy tratando de evaluar qué es mejor o peor; digo cuál ha sido la experiencia de intentar adoptar en nuestro país la jornada continuada. Se ha Ínter-

pretado que la jornada continuada consiste en apretarlo todo antes de comer, para acabar y marcharse a comer a casa. Prueba de ello es que la mayor parte de la gente sigue comiendo en casa, cosa menos frecuente en otros países. Vemos cómo el espacio y el tiempo están relacionados. Antes de que Madrid se convirtiera en lo que actualmente es, la mayor parte de los ciudadanos iban a trabajar, interrumpían el trabajo a la hora de comer yendo a casa para hacerlo, y volvían después a trabajar. La única excepción importante era en el trabajo industrial, donde había una jornada más continuada. Pero en los servicios, desde la administración pública a las empresas, la mayor parte de los horarios eran partidos. Poco a poco vamos acomodándonos a esa nueva moda, pero todavía nos queda mucho camino por andar, si es que vamos a integrarnos en Europa. Ahora todavía todas aquellas empresas u organismos oficiales que tienen que tratar de una manera regular con Europa se encuentran con el problema de que, cuando les llaman, están comiendo los europeos, y cuando los europeos devuelven la llamada, están comiendo los españoles; cuando los españoles vuelven de comer y llaman, los europeos están en casa descansando, como es lógico.

«Un tercer aspecto es el de las relaciones con los familiares. No se ha reducido la fricción del espacio, sino que ha aumentado en cierto modo. Antes "todo Madrid" era más pequeño. Daba gusto pasear. Los familiares, nunca por lejos que vivieran, vivían realmente lejos.»

Las relaciones laborales tienen además una gran influencia sobre las demás relaciones. La más importante, la familiar. Antes, si el padre -puesto que la mujer generalmente estaba incorporada a la vida activa en menor medida que actualmente-, comía en casa, los hijos también comían en casa. Siempre se ha considerado muy sano que la familia tuviera su comida todos juntos. Lógicamente, el horario escolar también era partido. Con el cambio de los horarios de trabajo para acomodarse a la nueva realidad espacial y de accesibilidad en ciudades como Madrid, los horarios escolares han tendido a hacerse también continuados, y, sobre todo, se ha generalizado la costumbre de que los niños coman en el colegio. Cuando yo estudiaba, había «internos» (que tenían su residencia fuera de Madrid), «mediopensionistas» (se quedaban a comer, pero iban a dormir a su casa) y «externos». Ahora, prácticamente en todos los centros escolares todos son mediopensionistas,

bien coman en una cafetería o se lleven la comida de casa, todos tienen jornada continuada. Sólo comen en casa los que tienen el colegio muy cerca. Esto es raro, entre otras cosas porque, por lo menos hasta muy recientemente, incluso para la enseñanza primaria, los padres tendían a escoger el centro sin preocuparse de dónde estaba localizado, considerando más importantes muchos otros motivos. Eso ha llevado a los padres no solamente a tener que hacer grandes recorridos para ir de su casa al trabajo, sino mayores recorridos para ir primero a llevar a los niños al colegio -si es que no están en rutas de autobús- y luego ir a su trabajo. En los últimos años, debido a la generalización de la EGB por parte del Estado, se tiende a buscar escuelas más cercanas, pero subsiste una tradición de llevar a los chicos al colegio donde estudiaron los padres o al que piensan que puede ser mejor, aunque ello suponga cruzar Madrid todos los días dos veces.

Un tercer aspecto es el de las relaciones con los familiares. Volvemos a encontrarnos con que no se ha reducido la fricción del espacio, sino que ha aumentado en cierto modo. Ello, debido a que antes «todo Madrid» era

más pequeño. No había automóvil privado, pero a todas partes se llegaba en el «coche de San Fernando» (unas veces, a pie, y otras, andando). Además, daba gusto pasear, no se tragaba tanto humo. Los familiares, nunca por lejos que vivieran vivían realmente lejos. En segundo lugar, tendían a buscar el domicilio relativamente próximo adonde estaban los otros. Había racimos, «clusters» familiares, por distintas zonas de Madrid, de manera que la relación con los familiares que no fueran los de la propia vivienda estaba relativamente asegurada. Esas relaciones hoy en día están cada vez más dificultadas. Primero, por la propia distancia en sí; segundo, por la cantidad de tiempo que consumimos con la ida y venida al trabajo, a la escuela o a cualquier otro lugar. La tesis que trato de defender es que si bien durante mucho tiempo hemos podido decir que la ciudad ha ido reduciendo cada vez más la fricción del espacio, haciendo más accesible ir de un lugar a otro, en los últimos años, como consecuencia por una parte del crecimiento en sí, pero en el caso de España, sobre todo por la propia configuración espacial de nuestras ciudades -lo que es especialmente cierto en el caso de Madrid-, distinta de las de otros lugares de Occidente, mucho menos extensas, debido a que han crecido más en vertical que en horizontal. Esto significa un uso mucho más intensivo del suelo. Parece que los rascacielos y las ciudades «hacia arriba» eran lo típico de los Estados Unidos (cualquiera que haya estado allí sabe que es cierto en el caso de una parte de Nueva York, Manhattan y el downtown, el centro de algunas grandes ciudades). Pero la mayor parte de las ciudades norteamericanas son enormemente extensas, ocupando un espacio muy grande y con poco crecimiento vertical. Esto facilita extraordinariamente el tráfico. Nuestras ciudades, incluso las pequeñas, crecen «hacia arriba». Yo siempre digo que nuestras ciudades han crecido más como consecuencia del ascensor que del automóvil. Por eso hemos tenido más crecimiento vertical que horizontal.

El segundo gran condicionante de lo que está ocurriendo en nuestras ciudades sería la falta de espacio para el aparcamiento de los automóviles,

En todo caso, las relaciones familiares se han visto también afectadas por esta nueva configuración del espacio metropolitano. Primero, porque la escasez de vivienda hace que el mercado de alquiler o de compraventa sea mucho más rígido. Ello impide que los hijos traten de buscar, como se hacía antes, domicilios cercanos a los de sus padres. Sobre todo lo hacían las hijas; en España hemos tenido siempre cierta tendencia, como dirían los antropólogos, «matrilocal». Los hogares de las hijas se hacían próximos a los de la madre para que pudiera mantenerse ese contacto. Hoy en día no sé si han cambiado los gustos, las tradiciones o lo que han cambiado son las posibilidades: que los hijos puedan encontrar vivienda cercana a los padres es casi una verdadera entelequia. Normalmente hay una mayor dispersión de los familiares por toda el área metropolitana, cuando no por otras ciudades.

En segundo lugar, viviendo en zonas relativamente lejanas, nos encontramos también con la problemática de hacer accesibles esos lugares. Antes, con medios de transporte urbano relativamente rudimentarios, el acceso no

«En estos momentos, el 70 % de los hogares españoles están ocupados por sus propietarios. Es una proporción superior a la que encontramos en cualquier país europeo o en Estados Unidos, que dificulta enormemente la movilidad.»



era demasiado difícil; hoy sí lo es, teniendo medios de locomoción aparentemente mucho más rápidos y versátiles, como el automóvil. Sencillamente, por el incremento en el tráfico. Todo está condicionado por el doble efecto de la concentración de la población -en el sentido de incremento de la densidad- y de la centralización -cada vez tenemos áreas interdependientes más amplias-, pero, sobre todo, porque todo ello ha contribuido a una dificultad mayor de accesibilidad y, por tanto, a un aumento en la fricción del espacio en lugar de una reducción. Lo que está aumentando no es tanto el coste -los sucesivos aumentos del precio de la gasolina apenas influyen en el consumo-, sino el tiempo de transporte. Todos hemos empezado a acostumbrarnos a dedicar cada vez una mayor parte de nuestro tiempo al tráfico de un lugar a otro.

Quisiera señalar otra cuestión que va ligada a estas, y que probablemente nos hace distintos a otros países occidentales. Por una parte, el crecimiento en horizontal en lugar de en vertical; por otra parte, la propiedad de la vivienda. En estos momentos, aproximadamente el 70 % de los hogares españoles están ocupados por sus propietarios (son dueños o están comprando con sus letras correspondientes la vivienda). Es una proporción inauditamente superior a la que encontramos en cualquier país europeo o en Estados Unidos. Esto dificulta enormemente la movilidad. Todo el que ha comprado una vivienda, en un mercado que, por otra parte, no es elástico, sino más bien rígido, tiende a no moverse de ahí en toda su vida. Los cambios de vivienda de los españoles son relativamente escasos si nos comparamos no ya a los norteamericanos, que son de las sociedades más móviles porque no sólo se cambia de vivienda, sino de ciudad veinte veces

«Los movimientos de población inciden sobre la infraestructura de Madrid. No se puede pensar que una sociedad en donde más del 70 por 100 de los hogares tiene al menos un automóvil pliegue el coche y lo guarde en un cajón de la cómoda del comedor.»

al cabo de la vida, mientras tres de cada cuatro españoles mayores de dieciocho años siguen viviendo en el mismo lugar donde nacieron y en el mismo donde vivieron cuando tenían alrededor de quince años. Los españoles parecen arraigados totalmente al suelo. No es extraño que cuando se pregunta a los españoles con qué ámbito geográfico se identifican más, con el municipio donde viven, con su provincia, con su comunidad autónoma, con España, con «Europa o con el mundo en general, más del 60 % responda que con su pueblo o ciudad.

Esa mayor proporción de propietarios de vivienda es lo que está incidiendo en muchos de los problemas que tenemos hoy en el urbanismo en España. La persona que ha comprado su vivienda luego podrá cambiar más o menos de trabajo. Hoy la movilidad laboral es mayor, pero en todo caso pequeña. Pero la creciente distancia entre vivienda y trabajo incrementa la necesidad de tráfico.

En segundo lugar, afecta a otras relaciones, como son las de educación. Una vez que uno tiene ya a los hijos en un colegio lo normal es que, por mucho que cambien las cosas, siga manteniéndolos en ese colegio. En el nivel universitario, según donde viva en Madrid, se está más cerca de la Autónoma o de la Complutense, pero el lugar de residencia no influye en el distrito universitario al que uno es enviado. Depende del centro donde haya estudiado el COU y tamtoén de en qué facultad puede tener acceso de acuerdo con la nota del examen de selectividad. No se trata de especializar las

universidades por áreas, pero hay también una gran cantidad de incongruencias en el ámbito escolar.

Como último punto, queda el ocio. Es donde la centralidad de Madrid se puede llevar a la máxima exageración. En estos momentos, Madrid, como desde hace tiempo también Barcelona, no es solamente un centro de atracción para la gente que vive en la periferia de la ciudad, sino de la corona metropolitana hasta llegar a la subregión. Desde que se puso de moda la «movida madrileña», que tiene muchos aspectos agradables y simpáticos, se ha convertido en un factor de atracción de tal potencia que vienen a pasar aquí el fin de semana gran número de jóvenes y menos jóvenes no ya de la corona metropolitana, sino de la subregión de Madrid. En el fin de semana vemos por las calles matrículas de todas las provincias cercanas. Todos estos movimientos de población inciden sobre la infraestructura de Madrid, sobre todo en la falta de aparcamiento. Cada vez que se habla de más actuaciones de la grúa -ya entro en un terreno totalmente subjetivo-, de multas, prohibiciones de aparcamiento, de circular en días pares o impares, me parecen parches. Lo único que no se ha hecho en Madrid, ni se ha intentado -puede que ahora se esté intentando tímidamente-, es hacer aparcamientos. No se puede pensar que una sociedad en donde más del 70 % de los hogares tienen al menos un automóvil (me refiero a la sociedad española en general, pues en Madrid la proporción es más alta), pliegue el coche y lo guarde en un cajón de la cómoda del comedor. Mientras no se hagan coches de ese estilo, la gente quiere el coche para utilizarlo. Esto provocará probablemente controversia en esta sala, pero no creo que se pueda poner puertas al campo; coincido con Sumner, uno de los pioneros de la Sociología, en que los movimientos sociales no se puedan ni iniciar ni detener. Creo que se pueden encauzar si uno tiene habilidad y sabiduría para ello. Hasta ahora, todas las propuestas de carácter coercitivo que ha habido para el automóvil no han tenido la más mínima incidencia. Hay que facilitar el tráfico, pero sobre todo hay que facilitar el aparcamiento. Los españoles vamos a seguir utilizando el automóvil. No sé si una medida como de hacer que el transporte público sea totalmente gratuito -no ya para mayores de sesenta y cinco años, mediante tarjetas-, que debería estudiarse para sopesar ahorros y costes, serviría de estímulo a los ciudadanos para utilizar más los transportes públicos. Mientras tanto, seguiremos utilizando el automóvil, y procuraremos aparcar cuando vemos que se ha ido el guardia y, si nos ponen la multa, no pagarla o recurriría. Si la gente va a seguir utilizando el automóvil lo que hay que procurar es que lo haga estorbando lo menos posible, y eso significa construcción masiva de aparcamientos por toda la ciudad, lo que, posiblemente, implique que en algunos lugares las licencias no sean para construir nuevas viviendas en caso de demolición de edificios antiguos, sino para construir aparcamientos en vertical, como hay en otras ciudades. Cualquier autoridad de Madrid, una vez que se haya facilitado un suficiente número de aparcamientos reutilizables -no las irrisorias soluciones de aparcamientos para comunidades de vecinos, de utilización exclusiva-, podrá entonces justificar una política dura contra el aparcamiento en doble fila e incluso en primera fila.

«Esperemos que una mayor racionalidad de los responsables de la administración local así como de los ciudadanos, permitan que la vida cotidiana en ciudades como Madrid pueda ser considerada como "vida".»



Sólo cuando se hayan logrado suficientes plazas de aparcamiento es cuando uno puede ponerse duro y decir que no permite ni un solo coche aparcado en superficie. Para cualquier esteta del urbanismo -y para muchos que como yo no llegamos a serlo-, es deplorable la imagen que ofrecen Madrid y otras ciudades españolas, en donde hay automóviles «sepultando» la superficie, con calles absolutamente intransitables, sobre todo las noches de «movida», las de los viernes y sábados. Con aparcamientos suficientes las autoridades municipales estarán cargadas de razón para imponer cuantas restricciones y penas sean menester. Por cada coche que va a un aparcamiento hay no sólo un coche menos en superficie, sino uno menos dando vueltas para buscar lugar donde aparcar en superficie. Esperemos, en todo caso, que una mayor racionalidad de los responsables de la administración local, así como de los propios ciudadanos, permitan que la vida cotidiana en grandes ciudades como Madrid pueda realmente ser considerada como «vida».