

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo VI



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1970

S U M A R I O

	<i>Páginas</i>
EL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS	
Actividades del Instituto de Estudios Madrileños durante el año 1969, por <i>Francisco Arquero Soria</i>	9
ESTUDIOS	
La descripción del Monasterio de El Escorial, por <i>Paulo Morigi</i>	15
Madrid en las páginas de un humanista portugués, por <i>Giuseppe Carlo Rossi</i> ...	23
Juramentos de príncipes herederos en Madrid (1561-1598), por <i>María Cristina Sánchez Alonso</i>	29
Algunas noticias sobre pintores cortesanos del siglo XVII, por <i>José M.ª de Azcárate</i> .	43
Apuntes sobre acotaciones musicales en los autos de Calderón, por <i>Manuel Ruiz Lagos</i>	63
Relación anónima del incendio del Monasterio de El Escorial en 1671, por <i>Gregorio de Andrés, O. S. A.</i>	79
Fraude en el puente de Toledo (1673-1680), por <i>M.ª del Carmen Pescador del Hoyo</i> .	85
El Palacio de Monistrol. Biografía de un mayorazgo madrileño, por <i>José María Sanz García</i>	115
Documentos sobre escritores de los siglos XVI y XVII (Continuación), por <i>Mercedes Agulló y Cobo</i>	161
Algo más sobre el abastecimiento de Madrid en el siglo XVIII, por <i>Vicente Palacio Atard</i>	253
Un reglamento educativo de 1701 del Colegio de San Ildefonso, por <i>José del Corral</i> .	277
Una visión crítica del Madrid del XVIII, por <i>Antonio Domínguez Ortiz</i>	299
Noticia bibliográfica de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País en el siglo XVIII, por <i>Francisco Aguilar Piñal</i>	319
Madrid, Felipe V y los toros, por <i>Francisco López Izquierdo</i>	351
Problemas de policía urbana madrileña en el pasado, por <i>José Antonio Martínez Bara</i>	375

Relojes y relojeros del Ayuntamiento de Madrid en el siglo XVIII, por <i>Eloy Benito Ruano</i>	385
Notas geográfico-históricas de los pueblos de la actual provincia de Madrid en el siglo XVIII (Continuación), por <i>Fernando Jiménez de Gregorio</i>	397
El Instituto Español.—Sus orígenes (1838-1853), por <i>F. Zamora Lucas</i>	417
Los leones del Palacio de las Cortes, por <i>Enrique Pardo Canalis</i>	441
Dos directores musicales madrileños: Ricardo Villa y Emilio Vega, por <i>José Subirá</i> .	465
Elucidario de Madrid por Ramón Gómez de la Serna (Fragmento del libro «Ramón Gómez de la Serna, en sus obras»), por <i>José Camón Aznar</i>	475
Informe sobre instalaciones deportivas municipales, por <i>Antonio Aparisi</i>	483
Pasos a desnivel y estacionamientos subterráneos en Madrid, por <i>Antonio Valdés y González Roldán</i>	493

MEMORIAS Y RECUERDOS

Noticias y anécdota de los cafés madrileños, por <i>Juan Sampelayo</i>	507
---	-----

TEXTOS

Doce relaciones poéticas de sucesos ocurridos en Madrid y su provincia en los años 1649-1687, edición de <i>José Simón Díaz</i>	531
--	-----

MATERIALES DE TRABAJO

Quisquilia, por <i>Agustín Gómez Iglesias</i>	601
--	-----

BIBLIOGRAFIA

Bibliografía de Madrid y su provincia, por <i>José Luis Oliva Escribano</i>	621
--	-----

PASOS A DESNIVEL Y ESTACIONAMIENTOS SUBTERRANEOS EN MADRID

POR ANTONIO VALDÉS Y GONZÁLEZ ROLDÁN

Desde 1965 a 1970 se duplicó el parque automóvil residente en Madrid, que puede estimarse, en este último año, en una cifra próxima al medio millón de unidades.

La ciudad ha de irse acomodando necesariamente a las nuevas formas de vida y de transporte y ello obliga a cambios en su estructura, aunque bien es cierto que es preciso medir con cuidado hasta dónde deben llegar las modificaciones que, por supuesto, han de respetar todos los valores esenciales de la ciudad.

El coche toma parte activa en el transporte, parte que es preciso ir limitando en toda ciudad de la importancia de Madrid y especialmente cuando, como en este caso, su trama urbana es sumamente compacta y de gran densidad.

Sería posible que la tendencia natural a un mayor número de coches y a un uso más extenso de ellos llegara a paralizar totalmente la circulación, pero esta situación límite no debe llegar por múltiples razones. En primer lugar, por el freno que supone la propia congestión al uso libre del coche, que automáticamente elimina una parte importante de los que acudirían a las zonas congestionadas. Por otra parte, en la ciudad se van modificando los usos del suelo y hasta las costumbres se van acomodando a formas que tienden también a reducir la congestión. Y por último, la Administración siempre tratará en lo posible de aumentar la capacidad de la red viaria y de mejorar la calidad de los transportes públicos cuyos usuarios —que cada vez en mayor proporción tendrán la alternativa de utilizar su propio coche— exigen un transporte más rápido y más cómodo.

Seguramente habrá ciclos de mayor o menor actividad y de posibilidades económicas más o menos amplias, pero a largo plazo la opinión pública presiona de tal manera, que obliga a tomar las medidas necesarias para mantener unas posibilidades razonables de moverse en la ciudad, sin que a mi juicio se llegue en ningún caso a la medida drástica y simplista de prohibir el uso del coche en la ciudad, excepto en zonas muy reducidas y concretas. Al menos hasta que la tecnología ponga a punto medios y sistemas de transporte que hoy todavía no se vislumbran.

En los cinco últimos años, en que el crecimiento relativo del número de coches habrá sido probablemente el más alto de toda la historia pasada y futura de la ciudad, en Madrid se han tomado una serie de medidas que en general han permitido mantener y, en muchos casos, mejorar las condiciones de la circulación en sus calles más importantes. Unas medidas han sido de simple ordenación; otras, han actuado sobre la señalización; en muchos casos han consistido en pequeñas obras; ha sido siempre fundamental la actuación más eficaz de la Policía Municipal al disponer de medios más amplios; y por último hay dos tipos de actuaciones que resaltan más porque todos las pueden ver muy directamente y muchos las utilizan. Se trata de los pasos a desnivel y de los estacionamientos subterráneos fuera de la vía pública.

A. Pasos a desnivel

Los pasos a desnivel en el interior del casco urbano de Madrid, independientemente de las soluciones a desnivel incluidas en la red arterial de la ciudad —que ha de constituir el esquema fundamental de su red viaria— se han previsto por una de estas dos razones básicas:

a) Mejorar intersecciones críticas que suponen una limitación de la capacidad en una vía o conjunto de vías importantes, siempre que las estructuras precisas sean tolerables desde el punto de vista urbanístico, teniendo en cuenta la calidad de la zona afectada por la obra.

b) Conseguir itinerarios más capaces y con mejores condiciones para el tráfico, que permitan descongestionar otras vías céntricas de la ciudad.

Están en servicio o programados un total de 20 pasos, de los cuales 8 son soluciones de puntos críticos aislados y 12 forman parte de itinerarios fundamentales. Probablemente serán necesarias algunas obras más de este tipo, pero a nuestro juicio, dentro del casco urbano actual, su número será ya limitado, pues no es posible ni conveniente resolver a desnivel todas las intersec-

ciones existentes, ni siquiera las más importantes. No lo permite la estructura de nuestras calles y, por otra parte, si no se trata de puntos muy críticos, no siempre puede justificarse tal solución.

De las 8 obras que pretenden resolver puntos aislados, 6 están en servicio o en construcción avanzada. Son las situadas en Mariano de Cavia y en el cruce de Alfonso XII y Claudio Moyano, ya en servicio en 1965; el enlace de Atocha, que ha resuelto en 1968 una de las encrucijadas más difíciles de la ciudad; el de Velázquez-Alcalá, indispensable para establecer un esquema de calles en sentido único en Serrano y Velázquez; los túneles bajo la Plaza Mayor, contruidos conjuntamente con el estacionamiento subterráneo, gracias a lo que se dispone de un gran espacio para los peatones, al tiempo que se facilitan las comunicaciones en una zona muy céntrica; y el puente sobre la Castellana a la altura de Juan Bravo, que forma parte de una remodelación urbanística de un sector importante, al tiempo que facilita las comunicaciones Este-Oeste.

Otras dos obras están en proyecto, para su inmediata ejecución. La situada en el cruce de Serrano y María de Molina, cuyo objetivo esencial es hacer posible el giro a la izquierda desde María de Molina a Serrano, mejorando así también la Plaza de Gregorio Marañón, y los túneles bajo la Plaza de Benavente, que se construirán conjuntamente con un estacionamiento subterráneo, resolviendo unos movimientos locales, de forma análoga a lo ya realizado bajo la Plaza Mayor.

De estas 8 obras, sólo 2 son elevadas —Atocha y Juan Bravo— habiéndose elegido en la mayor parte de los casos la solución subterránea, más propia de la ciudad.

De las obras que forman parte de itinerarios fundamentales, en general tangentes al centro, dos —ambas en proyecto para su ejecución inmediata— corresponden a una primera ronda muy próxima al centro: Bailén-Ferraz y Puerta de Toledo. La primera de estas obras ha sido la más discutida y estudiada de todas las construidas en Madrid en estos últimos años. Es éste uno de los cruces que presentan mayor índice de congestión en el sector Oeste del centro de Madrid y, por otra parte, se encuentra en una zona de la máxima categoría urbanística. Las dificultades de circulación se deben en gran medida a su proximidad a la Gran Vía de José Antonio, cuya capacidad está prácticamente agotada, por lo que cualquier solución que tratase de facilitar la entrada al centro desde Onésimo Redondo, sería poco útil y aún contraproducente, puesto que la limitación de este movimiento no se debe al cruce con Bailén, sino a la falta de capacidad del centro. Por el contrario, en el movimiento tangencial Bailén-Ferraz, la limitación más importante sí está produci-

TABLA I
PASOS A DESNIVEL EN MADRID

Obras en puntos singulares

EMPLAZAMIENTO	Tipo de paso	Itinerario principal que se mejora	Año de entrada en servicio
1. Mariano de Cavia	Túnel de dos carriles.	Avda. Mediterráneo - Reina Cristina.	1964
2. Alfonso XII-Claudio Moyano	Túnel de dos carriles.	Alfonso XII.	1965
3. Atocha	Estructuras elevadas para cuatro carriles y dos ramales secundarios.	Paseo del Prado-Delicias-Santa María de la Cabeza.	1968
4. Velázquez-Alcalá	Túnel de tres carriles en un sentido.	Alcalá-Velázquez.	1968
5. Plaza Mayor	Dos túneles de dos carriles en un sentido.	Atocha-Toledo-Plaza de Herredores.	1968
6. Castellana-Juan Bravo	Puente de cuatro carriles.	Juan Bravo-Eduardo Dato.	1970
7. Serrano-María de Molina	Túnel de dos carriles con dos salidas.	María de Molina-Serrano.	1971
8. Plaza de Benavente	Dos túneles de dos carriles en un sentido.	Carretas-C. Romanones-Dr. Cor-tezo - Cruz - Acceso estacionamiento.	1971
9. Bailén-Ferraz	Plaza semi-elevada y remodelación urbanística.	Ferraz-Bailén (Ronda interior).	1971
10. Puerta de Toledo	Túnel de cuatro carriles con dos ramales de salida.	Ronda Toledo - Ronda Segovia (Ronda interior).	1971
11. Cuatro Caminos	Puente de cuatro carriles.	Reina Victoria-Fernández Villaverde (2.º cinturón).	1969
12. Raimundo Fernández Villaverde - Castellana	Puente de cuatro carriles.	Fernández Villaverde - J. Costa (2.º cinturón).	1970
13. República Argentina	Túnel de cuatro carriles.	Fernández Villaverde - J. Costa (2.º cinturón).	1971
14. Joaquín Costa, entre López de Hoyos-Avda. América	Via ducto y túnel de cuatro carriles.	Joaquín Costa - Francisco Silveira (2.º cinturón).	1970
15. Plaza de Roma	Túnel de cuatro carriles.	Francisco Silveira - Dr. Esquerdo (2.º cinturón).	1970
16. Dr. Esquerdo-O'Donnell	Túnel de cuatro carriles.	Dr. Esquerdo (2.º cinturón).	1971
17. Conde de Casal	Viaducto de cuatro carriles.	Dr. Esquerdo (2.º cinturón).	Después de 1971
18. Prolongación Dr. Esquerdo	Viaducto de cuatro carriles.	Dr. Esquerdo (cierre 2.º cinturón por el Sur).	1971
19. Capitán Cortés-Delicias-Ferrocarril	Viaducto de tres carriles con dos ramales, en un sentido.	Sra. María de la Cabeza-Embajadores y Ferrocarril (afectado por 2.º cinturón).	1971
20. Cristo Rey-Avda. Villaverde	Túnel en estudio.	Cierre del 2.º cinturón por el Oeste.	Después de 1971

da por el cruce, con el agravante de la incorporación del tráfico procedente de la calle Cañizares a Ferraz y Onésimo Redondo, movimiento que conviene facilitar como salida del centro y que actualmente se realiza con dificultad por la congestión del cruce principal.

Ha sido preciso conseguir una solución que mejorase las dificultades funcionales actuales —desechando otras que aparentemente se ajustan mejor a la topografía de las calles afectadas— y que al mismo tiempo conserve la categoría urbanística de una de las zonas más nobles de la ciudad.

Para ello se había proyectado inicialmente un paso elevado que uniese las calles de Ferraz y Bailén, pero se consideró que no cumplía las condiciones estéticas adecuadas, desechándose esta solución simplista.

Una Comisión en la que intervenían además de la representación municipal, personas responsables de la Dirección General de Bellas Artes y del Patrimonio Nacional, elaboró una solución que funcionalmente mantenía las características de la anterior, pero que mejoraba notablemente las condiciones ambientales. Consiste esencialmente en construir una plaza elevada para el tráfico Bailén-Ferraz, que acentúa la continuidad de los Jardines Sabatini con la Plaza de España, manteniendo por debajo de esta Plaza el tráfico de Onésimo Redondo hacia el centro, así como todos los giros de intercambio entre las calles que se cortan en este punto.

Al mismo tiempo, este proyecto comprende la construcción de un túnel que resuelve el problema de la calle de Cañizares.

En cuanto a la Puerta de Toledo, se ha proyectado un túnel que enlaza la Ronda de Toledo con la Ronda de Segovia, por debajo de la Plaza, y que por tanto, no tiene inconvenientes estéticos. Al eliminar este movimiento de la superficie, se simplifica notablemente el funcionamiento de la actual Glorieta, además de beneficiar directamente a uno de los movimientos más importantes.

Las otras 10 obras a desnivel tratan de resolver los puntos críticos de una vía perimetral de gran capacidad que rodea la parte fundamental del casco urbano, siguiendo las vías de ronda previstas desde hace muchos años con este objetivo, y además, completarán este anillo vial en aquellas zonas donde ahora no existe.

Se justifican así las obras de la Glorieta de Cuatro Caminos, donde no fue posible la lógica solución subterránea por impedirlo el Metro y otros servicios existentes en el subsuelo; el puente sobre la Castellana a la altura de Raimundo Fernández Villaverde, solución topográficamente natural; el túnel proyectado bajo la fuente de la Plaza de la República Argentina; el conjunto de viaductos y túnel que resuelve a desnivel los cruces de la Ronda, con López

de Hoyos, General Mola y María de Molina; el túnel bajo la Plaza de Roma; un paso inferior de Doctor Esquerdo bajo O'Donnell, en proyecto de ejecución inmediata; un viaducto proyectado a más largo plazo, sobre la Plaza de Conde de Casal; la prolongación de Doctor Esquerdo proyectada para su ejecución inmediata, sobre la Avenida Ciudad de Barcelona y las vías del ferrocarril hasta llegar a Méndez Alvaro, creando así un cierre de las Rondas por el Sur que prestará un servicio esencial a la ciudad y eliminará del centro gran parte del tráfico pesado; el enlace a desnivel en Capitán Cortés, cuyas dificultades de circulación aumentarán como consecuencia de la obra anterior, por lo que resultará ya imprescindible una solución a distinto nivel; y por último se estudia, para abordarlo en otra etapa, la forma de cerrar la Ronda por el Noroeste, resolviendo a desnivel la Plaza de Cristo Rey y enlazándola mediante un túnel con la Avenida de Valladolid.

Como resultado de estas 10 obras resultará una vía de gran capacidad que servirá de circunvalación al centro de la ciudad, con positivo efecto en la ordenación del tráfico en sus vías más congestionadas.

De las 20 obras a que sucintamente nos hemos referido, 2 estaban en servicio en 1965, y 8 fueron concluidas en el período 1968-70. Otras 8 obras están ya definitivamente proyectadas, esperándose que puedan terminarse en 1971, y por último hay 2 obras que probablemente serán construidas en un futuro algo más lejano. El importe total de todas ellas rebasa los 2.000 millones de pesetas, pero se trata de una inversión de gran rentabilidad social. Por ejemplo, de un estudio realizado sobre el enlace de Atocha, por cuya Glorieta están pasando más de 60 millones de vehículos al año, se ha podido deducir que considerando la economía de tiempo y de combustible conseguida para los usuarios, la obra se amortizó antes de terminar su primer año de servicio.

B. Estacionamientos públicos subterráneos

Los problemas fundamentales del estacionamiento son de tres tipos, cada uno de los cuales tiene un distinto tratamiento.

- Para los residentes en una determinada zona, es un problema de espacio para dejar el coche durante períodos largos, a veces de varios días.
- Para los trabajadores y empleados, el problema de estacionamiento es de varias horas, normalmente durante la jornada de trabajo.
- En el centro de actividad de la ciudad —oficinas, negocios, comer-

cios, espectáculos, etc.— hay otro tipo de demanda de estacionamiento de corta duración.

El problema de los residentes sólo puede resolverse antes de establecer las viviendas, bien sea previendo garajes en los edificios, o admitiendo bajas densidades de población, para que puedan existir espacios libres suficientes. Cuando la densidad es alta y aumenta la motorización, el problema de guardar el coche se hace agobiante y es ésta una de las razones que contribuyen a que los barrios residenciales vayan desapareciendo del centro. La única forma de que dispone la Administración para resolver esta situación es, a largo plazo, aplicar unas ordenanzas adecuadas.

El problema del estacionamiento de los empleados y trabajadores con puestos de trabajo en el centro de la ciudad no puede resolverse directamente. Tratar de hacerlo sería inútil, pues a medida que aumenta el nivel de motorización, cualquier previsión queda rebasada inmediatamente. La solución para los viajes del domicilio al trabajo deben buscarse a través de los transportes colectivos.

Queda por último el estacionamiento de duración corta, generalmente inferior a dos horas que, en cierta medida, es imprescindible para mantener suficientemente activo el centro de una ciudad. Por otra parte y hasta un cierto nivel, es un problema que puede resolverse sin dedicar a él recursos financieros municipales o estatales.

Los estacionamientos públicos subterráneos contribuyen de forma importante a facilitar este tipo de estacionamiento de corta y media duración, en las zonas céntricas de la ciudad.

El programa del Ayuntamiento de Madrid, durante el período 1965-70, ha estado orientado fundamentalmente a facilitar en zonas céntricas el estacionamiento de corta duración, al mismo tiempo que se pretende eliminar los coches aparcados en las calles importantes, con las consiguiente ventajas para la circulación.

Por supuesto, la circulación y el estacionamiento no son problemas independientes. El aumento indefinido de las posibilidades de aparcar en un centro urbano, puede producir problemas de congestión de solución imposible, por lo que cualquier programa importante de construcción de estacionamientos no debe iniciarse sin un estudio previo de los límites que conviene alcanzar.

Puesto que la demanda más apremiante se presenta en el centro, se atendió éste en primer lugar, realizando un estudio previo para conocer cuántas plazas podían crearse sin producir graves problemas de congestión. Se llegó

TABLA 2

ESTACIONAMIENTOS PUBLICOS SUBTERRANEOS EN MADRID

	Fecha de entrada en servicio	Núm. de plazas	Plazas totales
1. Vázquez de Mella (2)	1949	150	150
2. Santo Domingo (2)	1959	375	525
3. Sevilla (2)	1964	422	947
4. Descalzas (2)	1964	400	1.347
5. Mostenses (2)	1965	326	1.673
6. Santa Ana (2)	Enero 1968	335	2.008
7. Montalbán	Marzo 1968	286	2.294
8. Felipe II	Abril 1968	491	2.785
9. Plaza de España (2)	Mayo 1968	878	3.663
10. Plaza de Salamanca	Agosto 1968	459	4.122
11. Calvo Sotelo... ..	Oct. 1968	406	4.528
12. Plaza del Rey (2)	Oct. 1968	190	4.718
13. Plaza Mayor (2)... ..	Nov. 1968	734	5.452
14. Plaza de las Cortes (2)	Dic. 1968	343	5.795
15. Fuencarral	Dic. 1968	420	6.215
16. Velázquez-Juan Bravo	Feb. 1969	517	6.732
17. Velázquez-Jorge Juan... ..	Abril 1969	538	7.270
18. Velázquez-Ayala	Abril 1969	697	7.967
19. Arquitecto Ribera (2)	Nov. 1969	435	8.402
20. Plaza del Carmen (2)... ..	Abril 1970	460	8.862
21. Tudescos (2)	1970-71	540	9.402
22. General Mola-Jorge Juan	1970-71	450	9.852
23. Plaza de Benavente (2)	1970-71	400	10.252
24. General Mola-Juan Bravo (1)	1971	650	10.902
25. Plaza Villa de París (1) (2)... ..	1971	600	11.502
26. Colón (1)	1971	1.000	12.502

(1) En fase de concurso.

(2) En el núcleo central de la ciudad.

a la conclusión de que en un núcleo central de la ciudad, con una superficie de 300 hectáreas se podían crear 8.500 plazas, dejando otras 5.000 en superficie, en las calles secundarias.

En otras zonas adyacentes a este núcleo central, pero también con cierto carácter de centro, se podrán construir hasta 30 ó 35 plazas por hectárea, lo que supone que a largo plazo en la parte de la ciudad limitada por las actuales rondas, serán precisas y podrán crearse de 30.000 a 35.000 plazas de estacionamiento público fuera de la calle, además de las 8.500 más céntricas.

Una vez definido así un esquema general, se estableció un programa que prácticamente se ha completado y que comprende 21 instalaciones, además de las 5 que estaban ya en servicio en 1965.

De ellas, 15 corresponden al núcleo central y 11 a zonas también con cierto carácter de centro, adyacentes al núcleo. El programa no comprende instalaciones destinadas a garajes o a estancias prolongadas, cuya financiación exigiría inversiones importantes por parte de la Administración.

En la tabla n.º 2 se relacionan los estacionamientos en servicio, en construcción o inmediatamente previstos, que tienen una capacidad total de 12.500 plazas, de las que 6.400 corresponden al núcleo central. Ello ha supuesto poner en servicio 4.500 plazas en 1968, 2.200 en 1969 y se esperan otras 2.900 para 1970 y primeros meses de 1971.

En la zona central, el nivel ya conseguido está próximo al máximo posible y las instalaciones construidas o proyectadas equivalen aproximadamente a un tercio de la superficie total de las calles. En otras zonas menos céntricas —especialmente en el barrio de Salamanca— se ha iniciado una actuación importante, y de mantenerse el ritmo de 2.500 plazas anuales, en diez años se habrá atenuado considerablemente este problema en la parte más importante de la ciudad, bien entendido que no se trata de conseguir unas posibilidades de estacionar ilimitadas.

Las 12.500 plazas comprendidas en el programa suponen una inversión superior a los 2.000 millones de pesetas, en cuya financiación no ha intervenido directamente el Ayuntamiento, que se limita a establecer las condiciones técnicas y económicas, para que las obras puedan ejecutarse por empresas privadas que, explotan los estacionamientos durante un cierto período —veinticinco a cincuenta años— cobrando una tarifa de los usuarios para su amortización.

Teniendo en cuenta la duración media del estacionamiento —unas dos horas— y el número de veces que se ocupa cada plaza —de 1,5 a 4— se estima que pueden utilizar los estacionamientos comprendidos en este programa unos 35.000 coches cada día. Así, si bien no se pretende albergar el parque

automóvil de la ciudad, se dan unas facilidades razonables para el normal funcionamiento del centro, haciendo más fácil la prohibición del aparcamiento junto al bordillo y como consecuencia, se aumenta la capacidad de las calles.

De las 26 instalaciones, 10 están bajo la calzada de calles importantes, que en muchos casos se mejoraron como consecuencia de los estacionamientos. Tales son los ejemplos de Velázquez, Sevilla, Felipe II, Fuencarral, Cortes y Montalbán. Las otras 16 están debajo de plazas o espacios libres, que en ciertos casos —como Carmen y Tudescos— se mejoraron notablemente e incluso se consiguieron enteramente gracias a las obras del estacionamiento. Otras veces, como en el caso de la Plaza Mayor, se pudo conseguir de esta forma una amplia zona para el uso exclusivo de los peatones, así como mejoras subterráneas importantes para la circulación, lo que también ocurrirá en la Plaza de Benavente.

Y el resto, en su mayor parte, han permitido restablecer un agradable jardín a nivel de la calle, ya que encima de la cubierta del estacionamiento se ha previsto una capa de tierra con espesor suficiente para ello. Tal solución ha sido adoptada por ejemplo en la Plaza de Santa Ana, Plaza de España y Arquitecto Ribera.