



opinión

Salgamos del túnel | junio 1994

No es un mal slogan para la alcaldía de Madrid, y menos aún viniendo de Joaquín Leguina, que cuando era Presidente de la Comunidad de Madrid pudo detener el de la Plaza de Oriente, verdadera madre de todos los túneles, y no lo hizo; cabe celebrar la tardía conversión y esperar, que ya que ha precisado años de meditación, sea profunda y duradera.

Estamos disfrutando de la inauguración a bombo y platillo de varios túneles, que lejos de ser el fin de una etapa de caos circulatorio mayor del habitual, parece ser el preludio del inicio de muchos más, y en lontananza amenaza ya el túnel definitivo, que ni Chirac se atrevió a hacer en París, y que nos permitirá conjugar las ventajas del metro y el vehículo privado, todos en el túnel pero cada uno en su automóvil, con la iniciativa privada cobrando el peaje, cabe suponer que “en la sombra”, nunca mejor dicho, mientras que, como de costumbre, el erario público asumirá los previsibles “imprevistos” de la operación.

La realidad supera siempre la ficción, y la corporación municipal que padecemos una vez más propone como proyecto, la metáfora última del proceso zapador, si alguno de los que solemos escribir sobre el tema hubiera osado aventurar ese final de fiesta de los incontenibles impulsos atávicos del Sr. Manzano, hubiéramos sido tachados de “motivaciones políticas”, expresión que suele extrañamente emplear como descalificadora tan ilustre y subterráneo político, el sabrá por qué.

Volviendo a nuestro atribulado presente, analicemos los túneles recientemente inaugurados, empezando por las evidentes ventajas.

Como las cosas positivas hay que reconocerlas, vaya por delante que el nuevo túnel recién inaugurado en Cea Bermúdez tiene dos ventajas incuestionables:

1 • Permite evitar las obras del túnel, con lo que se gana media hora respecto a lo que se tardaba durante la obra, la ventaja se reduce a un par de minutos, como mucho, respecto a la situación anterior a la obra, de manera que en 15 años de nada habremos incluso recuperado el tiempo perdido en los atascos extras durante la construcción.

2 • Si uno se mete por el túnel no se ve el horror que han puesto encima, probablemente para incentivar el uso del subterráneo, y eso que parece que no han reparado en gastos. La profusión de enormes bloques de granito con aspecto de hormigón prefabricado imitando granito, los maceteros, las manchas de colores en el suelo y los tubos también pintados en alegres colores, y hay quien dice que hasta hacen ruido para solaz de los habitantes de los pisos vecinos, amén de los bordillos de rico aspecto pero mal puestos, el

conjunto casi le hace preferir a uno que vuelvan a las violeteras que son lo suyo. Afortunadamente puede uno ahorrarse el espectáculo pasando por el túnel.

Como la cosa también tiene sus aspectos negativos, la obra confirma lo inevitable: la cola dentro de Madrid se forma a partir del semáforo siguiente, es igual de larga pero al haber crecido el túnel puede disfrutarse de más tiempo del embotellamiento bajo tierra, lo que probablemente favorece la concentración y el recogimiento, tal vez añadiendo a los efectos sonoros de superficie una cinta subterránea con jaculatorias adecuadas, pueda conseguirse que los atrapados aumenten sus posibilidades de salvación, cultivando la esperanza en lugar de la ira.

Los túneles de salida funcionan algo mejor, lo malo es que luego la gente se empeña en volver, tal vez una adecuada señalización que deje fuera definitivamente a los incautos podría dar interesantes resultados.

Pese a los aspectos divertidos del caso, a poco que uno aprecie el humor negro, es preciso denunciar que la broma supone un inmenso despilfarro de fondos públicos, que se hace a costa de otras necesidades de la ciudad que muchos ciudadanos consideramos prioritarias, y todo ello sin otro beneficio real que el de ocasionalmente servir de coartada para privatizar el subsuelo público, con costosos aparcamientos subterráneos, aprovechando que se hace el túnel.

Cada nuevo túnel prueba que es mentira que así se mejore el tráfico, pero la continuidad del problema sirve para apuntalar la cínica conclusión preestablecida de que son necesarios más túneles para resolver el problema.

A la espera de que se ponga en marcha la madre de todos los túneles, y dado que según dice el ayuntamiento los madrileños prefieren usar su automóvil al transporte público (¿por qué no les preguntan si prefieren pagar los impuestos municipales o no, y obran en consecuencia?), les brindo la idea de que transformen inmediatamente la red de metro en túneles para automóviles; no hay más que asfaltar las vías, lo que supone una mínima inversión comparado con la realización de nuestra felicidad definitiva versión Manzano, es tan estúpido como lo que piensan hacer, el único problema es que removería menos dinero.

Inauguración del túnel en la Plaza de Oriente | noviembre 1997

Mientras otras ciudades estrenan hermosos edificios, Madrid entierra el dinero de los ciudadanos en túneles de dudosa utilidad, pero de molestias y

costes ciertos e irre recuperables.

Esta por ver que recuperemos, si todo va bien, minuto a minuto las horas de atascos por las obras, el dinero no lo volveremos a ver; aunque cuando estemos atascados dentro de los túneles, tendremos el dudoso consuelo de haber pagado por ello, y no poco.

No se entiende bien el empeño de nuestro Ayuntamiento en molestar al vecindario, cortar árboles y arrasar restos arqueológicos si se tercia, y todo ello a un alto precio. Bien es verdad, que quienes adjudican las obras son ellos, y quienes pagamos somos nosotros, pero no puede ser sólo esa la razón de tanto agujero, si lo que se trata es de hacer obras, podrían hacerse otras más útiles y lucidas.

Como en tantos otros casos, probablemente la causa está en el subconsciente, tal vez una oscura y profunda fuerza subterránea heredada, que quién sabe qué antepasados impulsa a nuestros ediles a buscar refugio en las entrañas de la tierra ¿cómo saberlo? Desgraciadamente ante éstas cosas no vale razonar, pero nos jugamos el futuro en encontrar una solución positiva para conjugar el atávico impulso subterráneo de nuestro actual alcalde con la supervivencia de los ciudadanos.

El Club de Debates Urbanos, siempre presto a entrar al quite en favor del pueblo, ha encontrado una solución. El sábado 8 de noviembre a las 12'00 horas en la plaza de Oriente, se hará la presentación de un túnel portátil que puede colocarse en cualquier sitio sin molestar al vecindario, y no precisa cortar árboles ni destruir restos arqueológicos.

Puede además inaugurarse cuantas veces se quiera cumpliendo así lo principal función de éstas obras, y todo ello sin quebranto para el erario público, ya que no cuesta casi nada ¡¡esperemos que eso no sea un problema!!

La elección de la Plaza de Oriente para la presentación es clara:

Allí se ha hecho la madre de todos los túneles que diría Saddam Hussein ¡¡un túnel de dos pisos con descansillos y todo , que arrasó restos arqueológicos, tuvo la calle cerrada durante años, costó ni se sabe (y costará además muertos en accidentes y si no el tiempo), y encima no sirve para nada, porque está entre dos semáforos, como no sea para que los de los coches no vean ya nunca más el Palacio Real.

La madre de todos los túneles de verdad sólo sirve para entrar a un aparca-

miento privado pagado con dinero público como de costumbre. Encima se ha querido justificar el arreglo de la plaza con el maldito túnel. El arreglo se podía haber hecho igual sin túnel; hubiera costado la décima parte, con pocas molestias y sin arrasar nada; ya de paso se podía haber hecho bien que si se mira la obra con detalle todo está muy chapucero.

Como además se inauguró la cosa casi de tapadillo, como corresponde a una iniciativa soterrada, aprovechamos de paso para que haya una inauguración popular de la cosa.

Las actividades previstas son:

- 11'45 h., los automovilistas y motoristas interesados en atravesar la madre de todos los túneles, se concentrarán frente al Templo de Debod, sólo los 50 primeros ¡¡órdenes de la Delegación de Gobierno!! Recibirán un distintivo, los demás irán por su cuenta y riesgo.

La comitiva bajará luego por la cuesta de la Vega y pasará varias veces por el túnel para comprobar que así no se atropella a nadie de los que están arriba, luego pueden dejarse los vehículos en el aparcamiento de la Plaza Mayor.

- 12h., el nuevo modelo de túnel ya estará montado en la plaza, se procederá a inaugurarlo tantas veces como se quiera, sin que sufra deterioro para comprobar su utilidad y realizará varias evoluciones sobre la plaza para probar su versatilidad.

Además los asistentes podrán obtener túneles personales para irse acostumbrando a lo que les espera, y recorrerán la plaza alborozados al grito:

"Todo madrileño tendrá un túnel pequeño"

Habrà también una emisión especial de papel moneda conmemorativa del evento, y de lo que nos ha costado el túnel a los madrileños, mientras bandadas de turistas orientales previstos de banderitas y cámaras fotográficas cruzarán incesantemente la calle Bailén expresando su alborozo al no tener que esperar el semáforo como antes.

Posteriormente, el túnel acompañado de los amigos del Club se dirigirá a la Plaza de la Villa, para hacer una demostración al Alcalde, si es que no ha atendido a la invitación formal que le hemos hecho de asistir a la inauguración.

Inauguración de Túnel en La Plaza de Oriente (Versión culta)

Día a día, cual zapadores gusanos, avanzan las excavaciones de túneles en nuestra ciudad. Parece ser que -cuando en otras ciudades europeas están ya de

vuelta- nuestros munícipes han descubierto ahora, con gran fruición, el rentable negocio de hacer agujeros.

La incesante apertura de túneles se esgrime por parte de los responsables del gobierno de la ciudad, paradójicamente, como sus «grandes construcciones», las grandes obras que marcarán indeleblemente un período significativo del gobierno de la ciudad de Madrid. Mientras otras ciudades inauguran edificios para la historia, Madrid entierra el dinero de los ciudadanos en túneles de más que dudosa utilidad, pero de molestias y costes ciertos e irreversibles.

El madrileño ya se está dando cuenta de lo que parece estar detrás de estas construcciones (por lo pronto: molestias a los ciudadanos, deterioro del entorno con talas de árboles, enterramiento de cantidades ingentes de dinero, destrucción de restos arqueológicos, horas perdidas en atascos que no se recuperarán...) y aun sospecha de la existencia de una -tal vez atávica- «causa profunda» (perfectamente representada ésta en la propia profundidad del concepto de túnel). ¿Acaso habrá que buscar en el subconsciente de nuestro actual alcalde la causa de ese oscuro y profundo impulso subterráneo?

El túnel de la plaza de Oriente, de dos plantas y hasta con descansillos, que es la madre de todos túneles como diría Sadam Hussein, refleja a la perfección el sinsentido del constante socavamiento de la ciudad: un túnel inútil (donde no hay cruce), desatento al entorno urbano (las cicatrices irreparables de las rampas arruinando el entorno de Palacio), que ha supuesto el desmantelamiento de importantes restos arqueológicos en el mismo corazón histórico de Madrid (¿qué importancia tienen, a la vista del progreso, esas antiguallas?) Todo eso, por no hablar de los miles de millones que ha costado al contribuyente (al que, en principio, se le dijo que no le iba a costar un duro).

¿Quién sabe qué impulsa a nuestros ediles a buscar refugio en las entrañas de la tierra?: ante estos casos no vale razonar, es preciso encontrar una solución positiva para conjugar el instintivo impulso de nuestro actual alcalde con la supervivencia de las ciudades.

El CLUB DE DEBATES URBANOS, siempre atento a la propuesta positiva de soluciones, convoca a todos los madrileños, el próximo 8 de noviembre, a las 12'00 horas, en el túnel de la plaza de Oriente, para -«inaugurándolo»- inaugurar también un nuevo sentido ciudadano que permita, en vez de enterrar literalmente nuestro dinero (y a nosotros un poco con él), emprender construcciones de más altas miras que los agujeros (el paralelo con la reciente inauguración del Guggenheim de Bilbao es irresistible).

Los que opten por inaugurarlo motorizadamente -hay para ello el debido permiso gubernamental- deberán concentrarse a las 11'45 horas en el Templo de Debod, donde se organizará la gran cabalgata que se dirigirá al túnel, tras pasar varias veces, los que quieran unirse al acto peatonal pueden dejar el vehículo en el aparcamiento de la Plaza Mayor.

Posteriormente, se presentará en el acto la gran innovación tecnológica y urbana del túnel portátil: el túnel que no exige obras, no molesta al vecindario, no tala árboles, no arrasa restos arqueológicos, es capaz de detenerse -cortés- ante un semáforo en rojo, y además... ¡no cuesta diez mil millones de pesetas al contribuyente!

El túnel portátil, además, tiene la sustanciosa ventaja de ajustarse perfectamente a la principal razón de ser de estas obras: podrá ser inaugurado cuantas veces se desee... y ello sin quebranto para el erario público, ya que no cuesta casi nada: ¡esperemos que eso no sea un problema!

Por añadidura cada ciudadano podrá obtener su túnel personal: un curiosísimo ingenio, especialmente diseñado para la ocasión -un verdadero tunelillo de bolsillo- que permitirá habituarse a contemplar el mundo desde la perspectiva oscura de un agujero, para que ponga un túnel en su vida y no le dé más vueltas: ¡cada madrileño tendrá un túnel pequeño!.

Con la popular inauguración motorizada del túnel de la plaza de Oriente, la demostración práctica de las múltiples posibilidades del túnel portátil (que, acompañado por los amigos del Club, se dirigirá serpenteante hasta la plaza de la Villa para ofrecer sus servicios al Alcalde), la proliferación multicolor de túneles personales, y el constante transcurrir de turistas orientales que se han ofrecido a cruzar reiteradamente la antigua calle de Bailén expresando su júbilo por no tener ya que esperar ante un semáforo en rojo, el pueblo madrileño tendrá ocasión de demostrar su inventiva, su ilusión y su contento por habitar la ciudad de los túneles. De Madrid al subsuelo, dirán, ...¡y todos tendrán un agujerito para verlo!.

Señor Alcalde, por favor, retírelos | mayo, 1995

Señor Alcalde:

Las calles de Madrid están sucias, es la sexta capital más sucia de Europa, ni siquiera en eso tenemos la gloria de ser los primeros.

Nuestras aceras, cada año más estrechas, tienen los bordillos rotos desde que

los ponen, apenas están protegidas de la invasión de los automóviles por unos postes feos, peligrosos y torcidos, no tienen nombres en muchas esquinas, con papeleras por el suelo, cuando no quemadas.

Pero son/eran nuestras aceras, aunque pensábamos que bien podían hacer ustedes algo, y lo han hecho. De la noche a la mañana, visto y no visto, las han llenado de todo tipo de artefactos, cachivaches, chirimbolos, trastos horteras y cutres eso sí, llenos de publicidad con el pretexto de que en algunos se recogerán pilas y botellas.

Obstruyendo nuestras aceras, tapando las esquinas que ahí se ven más, llenándonos de anuncios y maquillando sin lavarla antes, encima de la mugre, nuestra descuidada ciudad, para que creamos que estamos en París, aunque más bien parece que sea en Murcia o en Oviedo, que allí (y en casi todas partes) les han vendido la misma moto, y todos nuestros alcaldes quieren serlo de París a lo que parece, (habría que ver si a una multinacional española le permitiría llenar las ciudades francesas de pasos de Semana Santa de plástico y con anuncios). Bien es verdad que no ha regalado usted Madrid, que aunque bien mirado eso hubiera sido un gesto rumboso y de señorito, lo ha vendido. Los ciudadanos le hemos confiado nuestro Madrid y usted lo ha vendido (sólo un poco), y si reparte lo que le han dado nos tocarán a cada uno casi dos pesetas al año, eso menos que pagaremos de impuestos dirá usted.

Señor Alcalde por favor, recoja las pilas, las botellas, los papeles, el plástico, recoja todo lo que quiera, pero sin publicidad, retire los cachivaches y por el dinero que no quede, no se preocupe, le daremos las dos pesetas cada uno (incluso un duro, que no es fácil encontrar pesetas ya) pero por favor retire los chirimbolos, por favor retírelos.

Primera travesía del desierto (cultural) de Madrid · Plaza de la Villa | junio, 2000

Perdidos en el desierto, cual naufragos de seco, los madrileños sobrevivimos en el antaño ubérrimo paisaje de nuestra ciudad, ahora desierto por obra y gracia del gobierno municipal.

La supervivencia es difícil, ya que es necesario taparse los ojos para no ver tanto horror de ornato urbano, los oídos para preservarnos de zarzuelas y cuplés, la nariz para no percibir el olor a rancio y la boca para que no nos entre la caspa, amén de sofocar las blasfemias que sin quererlo saldrían de nuestros labios. Aunque es necesario para la tranquilidad de espíritu, la obligada renuncia al uso de los sentidos conlleva el riesgo de caer en alguna de las innumerables

zanjas y túneles que rompen la monotonía de nuestras calles o de tropezar con algún que otro chirimbolo.

El Club de Debates Urbanos, preocupado por la suerte de tanto náufrago urbano, ha organizado una expedición de salvamento, a cuyo efecto, se invita a los desparramados supervivientes a que, haciendo un último y desesperado esfuerzo por seguir sobreviviendo, intenten reunirse, a partir de las 20.00 h., en el mismo corazón y origen del desierto: la Plaza de la Villa, frente al Ayuntamiento, donde tiene su sede el principal responsable de la desertización cultural.

Aprovechando que se trata del día más largo del año, se organizará una caravana hasta nuestro último oasis cultural: “El Círculo de Bellas Artes”, donde tendrá lugar la fiesta anual del solsticio de verano del Club.

Se repartirán entradas a la fiesta entre los que participen en la travesía.

Se recomienda un atuendo adecuado:

- Chilaba o vestimenta equivalente propia de moradores del desierto, o bien salakof de explorador (también se consideran correctas las vestimentas de náufrago).
- Pueden llevarse camellos, dromedarios e incluso caballos siempre que sean de raza árabe.
- Se hará entrega de paipais especialmente diseñados al efecto por el C.D.U. que nos ayudarán a soportar los rigores de la travesía que emprendemos.

Para conseguir la autorización de la manifestación los organizadores han asegurado a la autoridad gubernativa que las parejas de hecho que asistan irán desarmadas e incluso desprovistas de objetos contundentes que pudieran ser usados de manera violenta (los que se encuentren en esa situación deben tomar nota).

Decoración navideña | diciembre, 2004

DIGNIDAD, VIDA, TERNURA, ATASCO, ZAPATO, PEAJE, LUJURIA, SERPIENTE, ESCORIA ... no pude seguir leyendo porque se abrió el semáforo y delicadas tramas de puntos, más bien poco visibles es lo que llevo visto de la iluminación navideña de este año.

La verdad es que resulta un poco rara y entiendo que haya quien eche de menos los tradicionales y casposos adornos de bombillas que nos empujaban a refugiarnos en el Corte Inglés más próximo. La nueva iluminación nos impulsa

a continuar en la calle a ver si conseguimos entender de qué va, lo que puede traducirse en un quebranto de la actividad comercial navideña, que es lo auténticamente tradicional de éstas fechas.

El Ayuntamiento ha hecho un valiente esfuerzo por salir de la penosa rutina de campanitas y trineos tirados por renos y ha encargado el diseño de parte de la iluminación a artistas consagrados (de momento aún no ha aparecido el decorador áulico de la boda principesca, lo que es de agradecer) y otra parte ha sido objeto de concursos en cuya organización hemos colaborado desde el Colegio de Arquitectos (lo de las palabras es arte conceptual de encargo y los tramos de puntitos son consecuencia de un concurso).

Es posible que el resultado no haya estado este año a la altura del empeño, pero hay que persistir si queremos salir de la manida rutina importada (la tradición es otra cosa), con el tiempo iremos aprendiendo los artistas y el público; de momento la cosa se asemeja a los anuncios de Audi, no se entiende de qué van, pero uno se acuerda de que son de Audi que es de lo se trata. Este año tenemos iluminación navideña y somos conscientes de ello, posiblemente por primera vez en muchos años.

Para ayudar a la comprensión de la cosa, hechas las oportunas averiguaciones, resulta que las palabras que encabezan esta colaboración pertenecen a varios grupos: el de amor y fraternidad universal (vida, ternura...), el de la vida diaria (atasco, zapato...), el contrapunto (lujuria ...) que combinadas producen una especie de “poema” que uno puede leer antes de ser arrollado por los que están detrás cuando se abre el semáforo, a no ser que también estén leyendo, en cuyo caso se producirá un ATASCO.

Sobre inquilinos y caseros · ABC | febrero, 2004

Vivir en una casa de alquiler tiene indudables ventajas, uno puede elegir el barrio que le conviene, buscar un compromiso razonable entre lo que necesita (que varía mucho a lo largo de la vida) y lo que puede o quiere pagar y no necesita convertirse en un inversionista inmobiliario.

Bien es verdad que la inversión en vivienda (que antes era un seguro contra la inflación) se ha demostrado muy rentable estos últimos años por una subida real de precios que no puede continuar de forma indefinida ya que de hacerlo el pagar el piso no será ya sólo cosa de más de una persona sino

también de más de una generación.

Precisamente la existencia de un mercado de alquiler sería la mejor manera de atemperar los precios de la vivienda en compra al ofrecer una alternativa que además reduciría la presión compradora.

Si uno pregunta en foros varios por el alquiler obtiene la consabida respuesta:

- La gente no quiere alquilar sino comprar.
- Nadie está interesado en tener viviendas para alquilar, empezando por los inmobiliarios.

En consecuencia no hay mercado de alquiler por falta de inquilinos y de caseros, cosa que no pasa en otros países europeos donde ambas especies existen y ocupan un importante nicho ecológico en obligada simbiosis.

¿Qué hacer para que haya un mercado de alquiler?

Para producir inquilinos, bastaría un plan de choque de medidas fiscales, sin miedo a llegar a subvencionar alquileres a las rentas bajas como ocurre en Francia, que colocara, al menos durante unos años, al alquiler en una situación más ventajosa que la compra, con el fin de romper la inercia actual.

Paralelamente a la producción de inquilinos deberá articularse la de caseros, que difícilmente serían los inmobiliarios actuales cuyo negocio no se basa en invertir capital propio sino en obtener rentabilidad del ajeno.

Una parte de los caseros potenciales existe ya: los dueños de pisos vacíos que podrían ponerse en el mercado de alquiler si hubiera una seguridad jurídica de cobrar los alquileres y resarcirse de los posibles daños producidos por inquilinos morosos, lo que puede resolverse mediante un seguro específico probablemente subvencionado en su período de arranque.

Empresas de gestión de alquileres, públicas o privadas que aseguran el cobro al propietario y se ocuparan de los trámites facilitarían la puesta en el mercado de los pisos vacíos. Ventajas fiscales en lugar de amenazas incumplibles a los propietarios de viviendas desocupadas, ayudarían a irlos poniendo en el mercado.

Hay otros posibles caseros potenciales a gran escala: compañías de seguros, fondos de pensiones y fondos de inversión inmobiliaria que entraran en el mercado de alquiler de viviendas cuando las ventajas fiscales y la seguridad jurídica convirtieran el alquiler en una opción de inversión no muy brillante pero sí segura.

En un contexto racional cabe incluso la posibilidad de vivir alquilado e invertir en vivienda a través de un fondo, lo que parece una opción más flexible y menos primitiva que la de vivir dentro de nuestra inversión.

Creo que aunque aún no se manifiesten, tanto los inquilinos como los caseros existen entre nosotros, para sacarlos a la luz basta un paquete de medidas fiscales adecuado que ni siquiera requeriría una gran inversión pública y que actuaría sin duda como regulador indirecto del precio de la vivienda con más seguridad que las opciones que se manejan (en general “que haya más suelo”) y que no han dado resultado en el pasado y no tienen por qué darlo en el futuro.

¿Museo nacional de arquitectura? · ABC | julio, 2004

Leo en la prensa que la Ministra de Vivienda ha hecho unas declaraciones sobre el interés del Gobierno en crear un Museo Nacional de Arquitectura y que el Ayuntamiento de Barcelona ya ha ofrecido como sede uno de los edificios del Forum 2004.

La noticia me produce una doble alegría: el que el Gobierno se interese por algo que ya existe sobre el papel desde que el año 45 un decreto de Franco creó el Museo Nacional de Arquitectura con sede en la Escuela de Arquitectura de Madrid (incluso acumulando el Cargo de Director el de Director de la Escuela, y que yo sepa el decreto no ha sido derogado) y el que alguien en Cataluña crea que debe haber un Museo Nacional (en los intentos que algunos llevamos haciendo desde hace años, nunca nos atrevíamos a llamarlo así para evitar conflictos)

Recuerdo que en la campaña electoral hace algo más de un año D^a. Esperanza Aguirre también prometió un Museo de Arquitectura (esta vez sin adjetivos) y el Ayuntamiento de Madrid ha acogido con entusiasmo la iniciativa del Colegio de Arquitectos en el mismo sentido y no me cabe duda de que entraría con fuerza en la puja por obtener el museo, si de ello se tratara.

Cabe felicitarse de la multiplicidad de iniciativas después de años de predicar en el desierto y lo que hay que procurar es articularlas de manera que todas contribuyan a una empresa común en lugar de contender unas con otras. Para ello no es ocioso dedicar un momento a considerar que puede ser un Museo de Arquitectura.

Es obvio, que a diferencia de otras artes, la arquitectura no es coleccionable. En este sentido el Museo son las propias ciudades y la política de protección del patrimonio arquitectónico las convierte de hecho, en cierta medida, en Museos de sí mismas imponiendo limitaciones (en otro momento me ocuparé de la conveniencia de que las limitaciones que impone a los propietarios de edificios la protección como bien cultural sean justamente compensadas por la sociedad).

Los museos no solo muestran objetos de arte, sino que realizan labores de catalogación, documentación y difusión, es en este ámbito donde es necesario crear instituciones que preserven los documentos que preceden y acompañan la construcción de un edificio y que siguen generándose durante toda su vida, que ayudan a entenderlo y a situarlo en su contexto.

Más que de museos, sin descartar las exposiciones de planos y maquetas dirigidas al público (la Dirección General de Arquitectura ha reunido una fantástica colección), lo que es preciso es crear Centros de Documentación y difusión de la Arquitectura que estudien y difundan los valiosos legados documentales que obran en poder de instituciones y particulares.

Propiciar la creación de una serie de centros de Documentación y difusión apoyando las iniciativas ya en marcha, sin ser excluyente para las futuras y establecer un mecanismo (que puede o no ser otra institución) de coordinación de esfuerzos parece una empresa más positiva que iniciar la controversia sobre la creación y ubicación de una institución que si nos atenemos a los papeles ya existe y tiene a Madrid como sede.

¿Tenemos alcalde? · ABC | junio, 2004

Alberto Ruiz Gallardón accedió a la Alcaldía de Madrid hace un año y aunque un año no es mucho tiempo para hacer según que cosas, es tiempo sobrado para que los ciudadanos tengamos una cierta impresión de cómo van o van a ir las cosas en Madrid.

Cuando uno trata de conjurar sensaciones, la primera que acude es la de un cierto vacío, que podría concretarse, en una frase: Enrique Tierno e incluso José María Álvarez del Manzano, con todas sus carencias, eran Alcaldes; Alberto Ruiz Gallardón da la impresión de “estar de Alcalde”.

La gestión municipal no son sólo los grandes proyectos, es cuidar la ciudad y dar a los ciudadanos la impresión de que se la cuida. Recuerdo un paseo por Santiago de Compostela con Gerardo Estévez cuando era Alcalde, a veces se paraba y anotaba en una libreta pequeños desperfectos en las aceras, luces que no funcionaban, fachadas descuidadas de edificios.....

En el diario transitar por Madrid (sin la compañía del Alcalde) no se aprecian cambios: continúa la anarquía del aparcamiento en doble y triple fila, las calles están llenas de vallas destartadas y repugnantes que más que impedir por razones de seguridad el aparcamiento frente a edificios oficiales y comisarías de policía, lo reservan para los que allí trabajan, cuando no se usan para cortar sin previo aviso una calle para comodidad de alguna obra privada.

Los bolardos de variado diseño que sólo parecen tener en común su fragilidad e insuficiente anclaje al suelo, siguen como estaban, o tal vez un poco más torcidos. Los chirimbolos siguen, aunque han desaparecido casi todos los relojes y tal vez sea este el mayor cambio apreciable, ya que los agentes municipales siguen tan ausentes como de costumbre cuando hay problemas de tráfico, las aceras siguen igual de descuidadas y las calzadas tienen cada vez más trampas para motoristas.

Don Alberto no da muestras de tener conciencia de los pequeños problemas y está extrañamente ausente del escenario ciudadano salvo para los grandes proyectos, olvidando que a diferencia de la Comunidad, el Ayuntamiento ya no tiene otras instituciones más cercanas al ciudadano que le paren los golpes.

El afán que parece ocupar toda su atención es el entierro de la M 30, el estado pagó su construcción y ha corrido con su mantenimiento hasta ahora, lo que tal vez sea injusto para el resto de los ciudadanos de España; los vecinos de Madrid Capital, nuestros hijos y nuestros nietos pagaremos el entierro, lo que tal vez sea igualmente injusto y más aún dado que no nos han preguntado si queremos que la entierren; no me extenderé en el tema que he tratado ya varias veces, pero insisto en que el asunto está planteado mucho más desde el punto de vista de los automóviles que del de los ciudadanos manteniendo el tradicional error del Ayuntamiento de entender la ciudad desde el tráfico de vehículos privados.

Madrid ha sido preseleccionada para la Olimpiada del 2012, la construcción de una serie de instalaciones olímpicas está en marcha pero aún sigue pendiente el proceso de transformar un proyecto inmobiliario en un proyecto ciudadano.

La revitalización del centro es un objetivo difícil, imposible a corto plazo, que requiere análisis y participación, pasada la campaña electoral no se ha vuelto a oír del asunto.

Seguro que Don Alberto ha pensado mucho en Madrid; si sumamos al año que está de Alcalde los que fue Presidente de la Comunidad (y la elección de verbos no es casual) debe tener muchísimas más ideas respecto a Madrid, no sería malo que hiciera el ejercicio de contárnoslas a los ciudadanos aunque sea poco a poco y que sean conscientes él y los 400 colaboradores que según la prensa se ha traído de la Comunidad de que un Ayuntamiento es otra cosa.

Madrid en obras · ABC |septiembre, 2004

Hace unos años cuando desde este periódico me llamaron para conocer mi opinión sobre las obras de Madrid les contesté desde el fondo de la zanja a la que acababa de caerme, es la ventaja de los teléfonos móviles.

Ahora empiezo a tener la misma sensación; no se si todo Madrid está en obras, pero mis recorridos habituales están imposibles: estrechamientos provocados por las zanjas, que esta vez parecen más hondas, escalones hacia abajo de tramos sin asfaltar y hacia arriba de chapones metálicos, no siempre bien colocados, etc...

A estas pesadillas habituales de nuestro panorama urbano, se suma ahora una novedad:

De pronto y con alucinante frecuencia, unos señores con casco de plástico cogen unas vallas invariablemente en mal estado de conservación y cortan la calle por un tiempo indeterminado, (en otros tiempos menos democráticos, eso no se hacía sin la presencia de un guardia municipal, pero ahora deben haber variado las reglas).

Confieso que lo de las vallas me pone especialmente nervioso; o se las hace durar siglos, o ya las fabrican con aspecto envejecido y un tanto torcidas para que no desentonen, además hay muchísimas, no sólo en las obras públicas y privadas, sino delante de cantidad de edificios, cabe suponer que para evitar que aparquen coches-bomba en la acera correspondiente, aunque en no pocos casos se ven señores, cabe suponer que libres de toda sospecha, moviendo las vallas para aparcar su automóvil (las dependencias del DNI de Santa Engracia deben ser un lugar doblemente amenazado porque las vallas ocupan además

de la línea de aparcamiento un carril de circulación).

Cuando uno vive junto a la vía del tren aprende a no oírlo, supongo que con las vallas pasa lo mismo y hemos aprendido a no verlas, pero para alguien que venga de fuera la imagen es lamentable y no sería malo que como desgraciadamente esto del terrorismo no va a acabar mañana, se ampliara la acera delante de todos los edificios hoy rodeados de vallas, ganará el aspecto de la ciudad y los viandantes podrán solazarse frente a los edificios públicos. Lo de los señores con casco que cortan calles supongo que entra en el paquete de asuntos de imposible solución, como lo de los aparcamientos en doble y triple fila, pero al menos que les den vallas nuevas.

Volviendo a las obras, el otro día me llamaron de un programa de radio preguntando mi opinión sobre las que ahora se inician en la M30 (recién recuperada por los madrileños para que, caballerosamente, las mejoras las paguemos nosotros, nuestros hijos y nuestros nietos en lugar de gravar al resto de los contribuyentes del Estado Español).

Antes de la entrevista, yo pensaba que el lío de la M30 dejaría en mantillas al de la Calle Zurbano, por poner un ejemplo, pero afortunadamente antes que a mí le tocó hablar a un señor del Ayuntamiento que nos aseguró, y tengo que creerlo, que han estudiado todo tan bien, que durante las obras se circulará aún mejor que ahora, gracias a unas inteligentes medidas provisionales.

De manera que tranquilos, únicamente me quedé con las ganas de preguntarle por qué en lugar de las obras definitivas no hacen sólo las provisionales, que serán más baratas, pero como los dos hablábamos por teléfono con la emisora no pude.

30 Metros cuadrados · ABC |abril, 2005

Camino del AVE he intentado (sin éxito) convencer a un taxista de que modificar la normativa de protección oficial para que también puedan acogerse apartamentos o estudios de 30 metros cuadrados no es una barbaridad ni una burla, ni volver a la posguerra.

Ya en el tren, las señoras de los asientos de delante, más que discutir (estaban perfectamente de acuerdo), amontonaban en alta voz para ilustración de los viajeros próximos y no tan próximos, argumentos en contra de la perversa medida ministerial.

Todo tiene un lado positivo, la medida no pasará desapercibida y el Ministerio puede ahorrarse costosas campañas de prensa para dar a conocer la novedad a los ciudadanos, que cabe suponer acabarán entendiendo que nadie pretende obligarlos a vivir en alojamientos de 30 metros cuadrados (cuando se aprobó la ley del divorcio, cantidad de ciudadanos se indignaron como si hubieran interpretado que los iban a obligar a divorciarse) sino que podrá haber alojamientos pequeños a precio asequible, si alguien los construye aprovechando la protección legal y encuentra inquilinos (de hecho existe oferta de alojamientos pequeños en el mercado libre a precios escandalosos y se venden).

La cuestión ha caído mal, en parte porque probablemente no se ha explicado bien y en parte por la noción, profundamente arraigada en el ideario colectivo de que la vivienda es al tiempo el refugio y la inversión para toda una vida, donde se cría una familia tan indestructible y duradera como el propio edificio.

La evidencia estadística de que el tamaño de la unidad familiar española está descendiendo tan deprisa que, de mantenerse el ritmo actual dentro de 50 años la unidad familiar media será de menos de una persona (lo que es manifiestamente imposible), el hecho de que todos conocemos personas que viven solas y cantidad de hijos que permanecen en casa hasta los 30 años (y que se irían, si tuvieran a dónde) disfrutando de 8 metros cuadrados propios en una vivienda protegida en el mejor de los casos, nada pueden contra la fe en la vivienda-inversión y la familia para toda la vida (el que los hijos no puedan irse de casa juega a favor de la idea de la familia eterna).

Los argumentos de mi taxista eran los siguientes:

- Las viviendas pequeñas son más caras de construir que las grandes (es cierto en lo relativo al coste por metro cuadrado pero no en cuanto al precio total).
- A los datos estadísticos de gente que vive sola o que querría hacerlo si tuviera dónde, respondía que él “opinaba de otro modo” y añadía que la gente que vive sola no es “normal” y que si dispusieran de una vivienda grande se apuntarían a la normalidad fundando una familia, y que la medida era “de tiempos del comunismo”.

La realidad es que el déficit de alojamientos pequeños es grande, que los que hay son con frecuencia aprovechamientos de dudosa calidad de casas antiguas y además muy caros, que las familias ya no son lo que eran ni en tamaño ni en estabilidad y que la edad de emancipación en España es casi diez años más elevada que en Europa.

Todo esto no se va a resolver en poco tiempo, pasarán años antes de que haya

un parque apreciable de alojamientos pequeños, preferiblemente en alquiler, pero alguna vez había que empezar a plantear un marco razonable para adecuar el parque de viviendas a la realidad social y cabe esperar que sigan otras medidas para flexibilizar el anticuado marco normativo de la protección oficial.

¿Un urbanismo más humano? · El Mundo | abril, 2005

Me preguntan si es posible un urbanismo “más humano” en Madrid y la respuesta es sí, si supiéramos que es lo que conviene hacer; si hubiera una voluntad política de hacerlo; si dándose los dos primeros factores, el ordenamiento jurídico lo permitiera y por último, y no menos importante, si los ciudadanos estuviéramos dispuestos a aceptar las limitaciones necesarias para usar bien la ciudad.

No tenemos un modelo de ciudad que dé respuesta a todos los complejos problemas que plantea en nuestros días la convivencia; desde que el automóvil puso en crisis tanto los casos históricos como los ensanches del XIX las sucesivas inversiones no han resultado satisfactorias y el ver la cuestión en clave de problemas antes que de oportunidades, es en gran medida lo que nos ha conducido a la actual situación de desánimo urbanístico que conviene analizar con objeto de encontrar una salida.

En principio la cuestión es sencilla: En una sociedad democrática, los poderes públicos elegidos por los ciudadanos, establecen y administran las reglas que regulan el derecho a edificar y a usar lo edificado de manera que el interés general (la felicidad de los ciudadanos) sea salvaguardado. La publicidad de las reglas garantiza los derechos de ciudadanos y propietarios, que están unidos por un interés común; en una ciudad mejor no sólo se vive mejor sino que las propiedades valen más.

El propio proceso en el que los ciudadanos eligen a los políticos que los controlan, no ha encontrado acomodo para la figura novedosa del “promotor”, que sólo tiene un interés efímero en el buen resultado de la ciudad, puesto que desaparece una vez que vende y encima, aunque no es parte del proceso político reglado porque no vota, dispone de enormes medios para eludir y mediatizar el control político y ha acabado desplazando al ciudadano como interlocutor ante los poderes públicos en materia de urbanismo.

Probablemente la sensación de deshumanización más que del propio resulta-

do físico inhumano de los nuevos desarrollos urbanos, dimana de la sensación del ciudadano de que no pinta nada en el diálogo (no siempre conflictivo) entre los promotores y sus teóricos controladores, que con frecuencia se parecen demasiado entre sí y hablan el mismo lenguaje.

Por si esto fuera poco para acabar de dejar fuera de juego al ciudadano no se le cuenta, que la ciudad sólo funcionará cuando ponga de su parte una voluntad de participación y de aceptación de limitaciones; sino por el contrario se le promete que todos los “problemas” serán resueltos, que sólo algunos kilómetros más de túnel y unos cuantos billones de endeudamiento lo separan de la felicidad.

La gran antorcha • ABC |febrero de 2005

El espectáculo mediático estaba servido con las fantásticas imágenes televisivas y encima sin la mala conciencia que dan las víctimas, y la demolición también tendrá imagen, por lo que, la cosa va a continuar y como acompañamiento los inevitables comentarios sobre el riesgo de los “rascacielos” y el clamor para que las administraciones tomen medidas para evitar la repetición de semejante “catástrofe”. El reciente incendio con cuatro víctimas del revestimiento de una escalera en un inmueble del Paseo de la Habana no tenía “imagen” y, pese a sus gravísimas consecuencias, su impacto en la opinión pública fue de escasa duración e intensidad y nadie ha pedido que se inspeccionen todas las escaleras de la ciudad.

Las cosas son así, y no pretendo dar una reprimenda moral a la sociedad, sino tratar de aclarar qué es lo importante y lo secundario cuando al proyectar y construir un edificio se consideran los riesgos asociados a un incendio.

Lo primero y esencial en la normativa y en la práctica, es evitar los daños personales, a cuyo efecto, cuando el riesgo es alto, lo que depende del tipo de actividad y del número de personas que puedan estar en un momento dado en el edificio o en algunas de sus dependencias y de la familiaridad de estas personas con la manera de evacuarlo (los espacios de pública concurrencia son especialmente sensibles), los sistemas de detección y alarma son obligatorios y eventualmente los de extinción automática.

Cabe siempre la posibilidad de que el incendio se extienda y para limitar su propagación se dividen los edificios de gran tamaño en “sectores de incendio”

separados por elementos resistentes que o al menos retarden la propagación; se disponen también divisiones cortafuegos en los conductos verticales y horizontales que alojan las instalaciones. Hay además recorridos protegidos, diseñados para resistir el fuego tiempo suficiente como para que el edificio pueda ser evacuado.

En lo relativo a los materiales hay rigurosas clasificaciones en función de su comportamiento ante el fuego; lo que es incontrolable y depende exclusivamente del grado de concienciación de los usuarios son las moquetas, empanelados, muebles, etc. que van acopiando, y que acaban proporcionando “cargas de fuego” sorprendentes y no digamos ya de las salidas de emergencia cerradas con candados por seguridad frente al robo.

En cuanto a la salvaguarda de la construcción en si misma se supone que un incendio de importancia hará precisa su demolición y reconstrucción, tomar medidas más allá de lo que exige de manera innegociable la seguridad de las personas, sería mucho más costoso que aceptar que muy de tarde en tarde hay que reponer un edificio, aquí sí que juegan los números. Para buscar un término de comparación, si se legislara que todos los automóviles tienen que tener la misma seguridad que los de la gama alta, poca gente podría comprarlos, pero sin llegar a ese extremo, la tolerancia es sorprendente: aún hoy día es posible adquirir vehículos sin ABS y no es desde luego necesario instalarlo en los antiguos.

En la espectacular catástrofe del Windsor no ha habido víctimas, ni según ha sido la progresión del incendio las hubiera habido de haber ocurrido el siniestro en horas de oficina, por tanto el objetivo esencial se ha cumplido y en cuanto al comportamiento estructural del edificio ha sido bastante mejor de lo que la normativa exige, de todas formas, la lección servirá, cuando se hayan analizado las causas para aprender y mejorar no sólo el diseño y la construcción, sino los protocolos de uso y vigilancia de los grandes edificios

Catástrofe pero menos • El Mundo |febrero de 2005

Mientras el Edificio Windsor ardía espectacularmente dando pie a los titulares de hoy sobre la “catástrofe” en Madrid, afortunadamente sin víctimas, 22 ciudadanos morían en las carreteras calladamente y sin titulares, como cada fin de semana, dando pie a la respuesta que doy cada vez que me preguntan (desde lo de las Torres Gemelas) sobre si es peligroso vivir o trabajar en un edificio alto:

El que salga a la carretera en un fin de semana, no debería tener miedo de nada.

Los riesgos asociados a los edificios son afortunadamente muy bajos (la causa más frecuente de muerte relacionada con la edificación son los resbalones en las bañeras) y de haber ocurrido el incendio en horas laborables, probablemente hubiera sido detectado y extinguido a tiempo y en todo caso habría sido posible desalojar el edificio sin daños personales, salvo los problemas que hubiera podido producir la inhalación de humos. Desde luego la estructura del edificio ha resistido mucho más tiempo del necesario para evacuar a los ocupantes.

No ha habido pues desgracias personales, que son las irreparables, y la repercusión de la catástrofe va a ser puramente económica, y no me refiero solo al coste obvio de la demolición y reconstrucción del edificio sino a lo que puede venir de la mano de apresuradas medidas administrativas para precaver accidentes similares, que si no impera la prudencia pueden imponer costes obligados muy superiores a los daños que intentar evitar.

En lo relativo a la seguridad de las personas no caben compromisos (salvo para algunos cuando se trata de vehículos a motor, claro) y todas las medidas que hagan segura la estancia en un edificio y su eventual evacuación son indiscutibles; pero cuando se trata de salvaguardar las propiedades hay que ser prudente a la hora de imponer condiciones.

Posiblemente la vía más natural para impulsar las medidas de seguridad frente a incendio en la edificación ya existente, es que las primas de las compañías de seguros tengan en cuenta la disminución o el agravamiento del riesgo, tanto por la medidas incorporadas al edificio como que las buenas prácticas de mantenimiento y el entrenamiento de personal y usuarios para afrontar situaciones de emergencia.

No es ocioso recordar al respecto que la modélica evacuación del Santiago Bernabeu por amenaza de bomba estuvo precedida de una buena media hora de trabajo del personal de seguridad para preparar de forma adecuada, precisa y sin obstáculos la salida del estadio a lo que colaboró tanto la excelente organización arquitectónica original como la de las posteriores adiciones.

El Madrid olímpico • El Mundo |marzo de 2005

Si sale el tema en un grupo de amigos, el comentario más frecuente es más o menos “lo que nos faltaba para el tráfico”; el entusiasmo ciudadano parece

brillar por su ausencia cuando si por algo merece la pena acoger una olimpiada (por ahora un madrileño diría “soportar” una olimpiada) es porque proporciona una ocasión de repensar la ciudad y reconciliarla con sus ciudadanos.

Es inevitable acordarse de Barcelona y aunque en Madrid no haya objetivos tan evidentes (los casos que encajan son evidentes pero alguien tiene que proponerlos) como construir la circunvalación (ya tenemos varias) ni abrir la ciudad al mar (queda algo lejos), explicar para que necesita la Olimpiada Madrid es aún una tarea pendiente y más difícil conforme pasan las fechas sin que se intente si quiera ligar las operaciones de transformación de la ciudad, ya en marcha, con el objetivo olímpico, bien es verdad que la apuesta a la carta olímpica de alguna controvertida y costosa operación de transformación, la dejaría peligrosamente huérfana de no lograrse la nominación.

En lo relativo a la arquitectura, me atrevo a decir (y conste que se trata de una impresión personal) que los arquitectos madrileños nos sentimos hasta ahora tan poco implicados con el empeño olímpico como el resto de la ciudadanía.

Está claro que no puede haber encargos para que todos podamos intervenir, pero es que no nos han dejado ni siquiera la opción de intentarlo; las principales instalaciones han sido objeto de encargos directos (con resultados tan poco distinguidos como el Palacio de Deportes de Goya) o de concursos restringidos fallados con nocturnidad por jurados sin garantía.

En consecuencia muy pocos han podido, no ya intervenir, sino siquiera proponer y en cuanto a los resultados compararé lo poco, por ser amable, que ha aparecido en las revistas de arquitectura con la explosión de planes y proyectos que acompañaron la candidatura de Barcelona.

Bien es verdad que a partir del cambio de Ayuntamiento las cosas han mejorado, pero el anterior responsable de la cosa olímpica, actuando con inusitada celeridad en vísperas electorales, dejó todo atado y bien atado en lo relativo a encargos de grandes instalaciones con los procedimientos más bien secretos propios de una operación inmobiliaria que con la ley y taquígrafos que requiere una transformación de la ciudad.

Si la candidatura prospera, el talante de Feliciano Mayoral y los compromisos adquiridos por el actual equipo gestor aseguran un devenir abierto y participativo, pero la arquitectura no ha tenido ocasión de ayudar en la gran medida en que hubiera podido a hacer posible la empresa.

En resumen, Madrid ha hecho sus deberes, ha presentado un proyecto solvente y bien armado que da fe del intenso trabajo realizado en los últimos dos años, remontando unos vicios de comienzo que han restado brillantez y apoyos a un proyecto que es ganador probable, pero hubiera podido y debido ser ganador indiscutible.

Los horrores de Madrid 2000-2005 | noviembre, 2005 – El País

Vaya por delante, para empezar, que escribo bajo pedido y que Madrid me parece una ciudad estupenda que sufre sobre todo el problema de la falta de cariño de sus habitantes, que a su vez tienen la impresión de que su voluntad pinta poco al lado de la de los grandes operadores inmobiliarios cuyo cariño por la ciudad está desde luego por demostrar y que preferiría cultivar el cariño del que nuestra ciudad está tan necesitada antes que denunciar horrores.

Puestas las gafas de encontrar horrores, el primero que aparece, y además como rasgo con aires de permanencia, es la doble y triple fila de coches aparcados, la falta de respeto a los vados peatonales, el caos circulatorio, la carga, la descarga y el comportamiento agresivo al volante de tantos de nuestros conciudadanos que junto a la estrechez de las aceras, llenas de agujeros, chirimbolos y postes de todo tipo hacen prácticamente imposible andar empujando un cochecito de niño salvo para dar vueltas a la manzana, y ello con dificultades.

Al horror cotidiano que supone salir a la calle en plan de peatón (en bicicleta es absolutamente imposible a poco que uno valore en algo su vida) y que parece instalarse como una característica permanente de Madrid, se suma el, esperemos transitorio, provocado por las incontables zanjas de las diversas compañías de servicios al que ahora se añaden las obras de la M 30 y de no sé cuantos túneles y que a poca publicidad que se haga pueden convertir Madrid en una meca turística para aquellos que buscan las emociones fuertes que la Travesía del Sahara ya no proporciona desde que existe el GPS (el sur de la M 30 deber ser el único lugar del globo terráqueo donde el GPS es incapaz de ofrecer orientaciones válidas).

La brutal transformación del viario madrileño, acometida sin el tiempo necesario para la reflexión y la maduración de un consenso social, y que es sólo posible en el plano económico gracias a la creatividad contable del Ayuntamiento, va a lastrar durante más de una generación la capacidad de inversión en otros proyectos de las sucesivas Administraciones Municipales.

No voy a eludir el capítulo de horrores relativos a la arquitectura y el trazado de la ciudad, que tiene unas peculiaridades que pueden entenderse mejor si se acomete un desesperante experimento que consiste en intentar dibujar o escribir viéndose la mano a través de un televisor que proporciona las imágenes con unos segundos de retraso; la irritación que produce el decalaje temporal entre la acción y la percepción del resultado, puede dar al que lo sufre una pálida idea de la zozobra de los políticos en lo relativo a la arquitectura y más aún las actuaciones urbanísticas; es un terreno en el que si hacen las cosas bien, sólo pueden inaugurar lo que decidieron sus antecesores en los cargos y aún haciéndolo mal y saltándose consensos y trámites pueden llegar muy raspados a la ceremonia de cortar la cinta de lo que inician.

La arquitectura y más aún las actuaciones sobre la ciudad requieren ideas claras, consenso social, asignación de recursos y tiempo; y aún prescindiendo, como se ha hecho con demasiada frecuencia, de los dos primeros ingredientes, las adiciones a la arquitectura madrileña del último quinquenio proceden, sin excepción, de decisiones de administraciones anteriores, y puede anotarse en el haber del Álvarez del Manzano que al menos tuvo la virtud de dejar Madrid al margen de la lluvia de carísimas cafeteras interplanetarias, obra de reputados colegas internacionales cuya creatividad no puede ser constreñida por algo tan vulgar como un presupuesto y que permitirán a tantas ciudades españolas comprobar en pocos años que las modas en arquitectura son cada vez más efímeras.

La arquitectura de Madrid ha sido siempre contenida y discreta y precisamente la sobriedad que la caracteriza hace que nuestros horrores arquitectónicos ni siquiera sean horrores esplendorosos.

Del Palacio de Deportes, que asoma su cutrez arquitectónica hasta casi el centro de la calle Goya, podrá decir, con verdad, nuestro actual Alcalde que no es culpa suya, que lo encargó el anterior Presidente de la Comunidad de Madrid.

Las calles desproporcionadas, desiertas, sin tiendas y con un portal cada cuatro manzanas de los PAUS, gestados bajo la égida del anterior Alcalde no producen horror sino desasosiego; bien es verdad que su monotonía se compensa con el estúpido edificio del agujero en Sanchinarro, excelente demostración de lo que puede hacer alguien (extranjero por supuesto) si se le libera de las trabas económicas y del cumplimiento de ordenanzas que evitan que los demás hagan tonterías.

Para terminar, no está demás recordar otro desafuero, iniciado antes del quinquenio y cuyos efectos empezarán a verse después (esto de la arquitectura y el urbanismo es así de lento):

La recalificación de la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid perpetrada al alimón por el anterior Alcalde y el anterior Presidente de la Comunidad y anunciada desde un sofá en el que D. Florentino Pérez completaba el trío, albergará en sus sótanos cinco mil vehículos (una fila de veinticinco kilómetros de coches parados y de cien, como poco, en marcha) que animará, aún más, el tráfico de la zona.

“La, siempre aplazada, Operación Chamartín” donde hubieran debido ir las torres de oficinas servidas por la red de transporte público, sigue mientras tanto en el limbo, aunque si sigue duplicando su volumen de edificación cada cinco años, como hasta ahora, cuanto más tarde más crecen sus posibilidades de añadirse a la lista de horrores (en los países civilizados el suelo liberado por las infraestructuras se destina a equipamientos actuales o futuros y no a añadir viviendas en un vano intento de pagar las nuevas infraestructuras mediante la recalificación de suelo que lleva camino de convertirse en el primer vicio nacional).

Una retirada a tiempo | abril, 2006 - ABC

Si alguien nos comprara España por lo que pedimos, tendríamos para adquirir Estados Unidos por lo que piden; alguien hizo ese cálculo para Japón, poco antes de la crisis inmobiliaria de la que aún no ha salido y en este momento la cosa podría muy bien ser cierta para España.

No es un problema de leyes, sino de fe colectiva en el creciente valor de la propiedad inmobiliaria que desde hace años se ha demostrado como una inversión rentable, no por su rendimiento, sino por su revalorización, a caballo de los tipos bajos de interés, los crecientes plazos de las hipotecas, las ventajas fiscales para la compra de pisos y sobre todo la fe; basta la fe de muchos en que algo va a subir de precio para que suba, sobre todo si se trata de un bien limitado como el suelo.

Ante la escalada del precio del suelo, cabe pensar que si se facilita su recalificación habrá mucho y bajarán los precios, lo que parece obvio, pero no lo es tanto. A esta óptica corresponde la extraordinariamente liberalizadora ley del suelo de la Comunidad de Madrid aprobada no hace aún cinco años que no ha tenido el efecto pretendido, sino que por el contrario ha coincidido con las mejores alzas del precio del suelo de la historia reciente.

Si la realidad no coincide con la teoría caben dos caminos: a) fijarse un poco más y documentarse, que hay mucho escrito b) aumentar la dosis de medicina aunque el enfermo, que no está ya para muchos trotes, reviente; en esa última

onda un nuevo proyecto de ley del suelo de la Comunidad de Madrid, anda en trámites, (últimamente más bien en el limbo) con pocos apoyos y numerosos rechazos (entre ellos el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid que pude consultarse en www.coam.org).

Lo que la Comunidad de Madrid precisa en este momento no es una nueva ley del suelo, sino un plan territorial que asegure un desarrollo armónico de la región, (y que debería en buena lógica desbordar el territorio de la Comunidad) y como el resto del país un sistema de financiación de los Ayuntamientos que no los obligue a tirar del carro de las recalificaciones para cuadrar sus cuentas vía licencias de obra y “convenios urbanísticos”.

Por si hubiera pocos argumentos para no continuar con la tramitación, está en marcha un Proyecto de Ley del Suelo estatal, de rango superior; todos (o casi todos) respiraríamos mejor si con el argumento de que conviene esperar a ver qué pasa con la ley estatal se produce una retirada formal y definitiva del Proyecto de Ley del Suelo de la Comunidad; sería una excelente muestra del sentido común de la Presidenta.

Doña Esperanza pone un Foster en nuestra vida | abril, 2006

Cuando una Administración quiere hacer un edificio sólo tiene un camino: convocar un concurso. Si además quiere un edificio excelente, convoca un concurso de ideas, aunque en general las Administraciones suelen optar por mesas de contratación en las que prima la baja de honorarios que están dispuestos a hacer los ofertantes (como si uno eligiera para que le operara el cirujano más barato). La cosa aún puede caer más bajo: en los concursos de proyecto y obra (procedimiento habitual de contratación en la Comunidad de Madrid, pese a las promesas hechas por Doña Esperanza Aguirre, cuando era candidata, de acabar con esta práctica), el arquitecto ni siquiera lo elige una mesa de contratación sino la propia empresa constructora a la que teóricamente debe controlar.

Excepcionalmente en el caso del Campus de la Justicia, la Comunidad personificada en el Vicepresidente Don Alfredo Prada empezó haciendo las cosas de forma excelente, con un Concurso Internacional de Ideas para la ordenación al que concurrieron casi 200 estudios de arquitectura, (entre los que no estaba el de Foster, pese a que se hicieron llegar las bases a todos los grandes estudios internacionales) y había esperar que siguieran por el mismo camino, pero no va a ser así.

Ha aparecido en la escena Doña Esperanza Aguirre en persona, y basándose en que el Campus de la Justicia no lo construye la Comunidad (Administración) sino una sociedad anónima (bien es verdad que en un 100% propiedad de la Comunidad de Madrid), se salta la Ley y encarga “a dedo” y a bombo y platillo los primeros proyectos a Sir Norman Foster (según la prensa previo ruego, amablemente atendido por nuestro noble colega).

Foster, forma parte de la reducidísima elite de arquitectos internacionales que aseguran a sus clientes una cobertura mediática en todo tipo de prensa, desde la diaria a la de las revistas de arquitectura más exquisitas pasando por la del corazón si preciso fuera, a precio de unos honorarios y un coste de la construcción al menos tan excepcionales como sus edificios; está en otra galaxia, a otro precio.

La ventaja de este tipo de encargo para los políticos es evidente, se benefician de la publicidad mediática mientras que la factura la pagan los contribuyentes.

A los arquitectos de Madrid, una vez más ignorados por la Comunidad, nos queda al menos el consuelo de que el edificio será con seguridad proyectado por un grupo de jóvenes arquitectos españoles que nunca hubieran podido conseguir el encargo directo y que contarán para su desarrollo con un tiempo y unos medios que les hubieran sido escatimados de haber obtenido el encargo en un hipotético concurso de ideas.

Un pintor pinta un cuadro | mayo, 2006

Un pintor pinta un cuadro, un poeta escribe unos versos, el poema y el cuadro obedecen sólo a su propia lógica y existen aunque no se publiquen o no se exhiban en ningún lugar relevante.

Un arquitecto proyecta algo que tiene que ver con un lugar, con gente que va a usarlo y para hacerlo real tiene que convencer a quien tiene el poder económico o político, (y que ha decidido previamente, con mayor o menor grado de abstracción, que la intervención arquitectónica o urbana debe hacerse, es decir ha formulado un encargo), de que hay que hacer precisamente lo que propone y que además sólo él (el arquitecto) tiene la suficiente sensibilidad para llevarlo a cabo. Actuar sobre la realidad es además complicado en sí mismo, a cada vuelta de la esquina hay innumerables opciones que conducen a resultados diferentes.

Ante el mar de opciones, sólo cabe cultivar la autoafirmación. Para convencer a los demás de una propuesta, es imprescindible convencerse primero a sí mismo, exagerando las virtudes de la opción elegida y satanizando las abandonadas, lo que sucede con mayor intensidad si además ha sido preciso competir con otros colegas para obtener el encargo.

La remodelación del eje Prado/Recoletos arranca durante el Ayuntamiento de Álvarez del Manzano, con un concurso fallido para hacer (como no) un túnel desde Atocha a Cibeles, al que siguió un segundo concurso dejando libertad para hacer o no túnel.

Yo competí en diciembre de 2001 al frente del equipo del Club de Debates Urbanos con un éxito relativo (fuimos capaces de demostrar que podíamos proponer y no sólo criticar y quedamos segundos). En todo concurso hay un enorme caudal de aportación de ideas que en este caso fueron silenciadas; en la exposición pública que se hizo en el Edificio de las Cariátides no hubo el menor recuerdo de los otros proyectos presentados, lo que resultó deprimente para los que habíamos trabajado intensamente aportando ideas.

Creíamos, y sigo creyendo que el tráfico principal en ambos sentidos debía discurrir por el actual paseo central mientras que los laterales, con uno o dos carriles por sentido quedarían reservados al transporte público, lo que permitiría respetar el arbolado y alejaba el tráfico de los edificios de ambas orillas (el Museo del Prado y el Botánico tienen ya una amplia zona arbolada de protección). El proyecto ganador intentaba reinventar el “Salón del Prado” a costa de llevar el tráfico junto a la acera del Thyssen, luego ha ido y reduciendo carriles y aumentando la distancia a los edificios.

Entendiendo que el haber participado en el concurso me había llevado a un convencimiento, tal vez excesivo, de la bondad de nuestra solución y entendiéndolo igualmente que cualquier intervención mía puede comprensiblemente calificarse como pataleta de perdedor, me he abstenido de opinar sobre el tema y mi posición se complicó más aún al ser elegido hace tres años Decano del Colegio de Arquitectos con la obligación de defender la arquitectura y la ciudad y al tiempo a los arquitectos, lo que es generalmente fácil de conciliar, aunque no siempre. Lo delicado de mi posición personal me ha llevado a evitar pronunciarme sobre el tema, pese a alguna petición informal que la dirección del Museo Thyssen hizo en su día al Colegio.

Aclarada mi posición personal sobre este asunto, y las dudas que yo mismo tengo sobre la cuestión, vuelvo al tema de la polémica: la arquitectura y más

aún el urbanismo es cosa de todos, pero es difícil que la gente entienda cosas que no ve, y por ello, el criterio popular tiende a ser excesivamente conservador y suele preferir que las cosas se queden como están, lo que es causa frecuente de conflicto entre la opción pública y los arquitectos que vivimos de modificarlas.

Los déspotas ilustrados no tienen problemas para llevar a cabo grandes reformas urbanas (difícilmente la remodelación de París del Barón Hausmann hubiera gozado del consenso popular) pero, en democracia la cuestión es delicada, la representación legítima de los ciudadanos la ostentan aquellos elegidos para representarlos, pero estos a su vez tienen la delicada labor de interpretar su voluntad. Aquí está la responsabilidad del gobernante, que puede correr el riesgo de mantener apuestas no compartidas por la ciudadanía, con la esperanza de que a la larga ésta acabe aceptándolas, pero más le vale meditar cuidadosamente si está apostando bien.

Es una lástima que el debate no se haya producido antes, y el Ayuntamiento no debería atajarlo en aras de unas urgencias que existen, sino procurar que transcurra por el camino de la racionalidad, a la que no ayudan ni las descalificaciones ni la pretensión de que árboles de gran porte puedan sobrevivir a un trasplante.

En cuanto a la cuestión profesional, nadie y menos el Colegio pone en duda la solvencia de los autores del proyecto y la legitimidad del encargo, pero mal servicio haríamos a la ciudad y a la arquitectura si intentáramos contribuir a cercenar el debate.