

in addition to finding architecture at each step or precisely because of it, one encounters beauty. After abandoning a Fair of Vanities, very wretched for the most part, taking the train in a station like this one makes it possible for us to reconcile ourselves with Humanity —that Humanity which is going to exhibit itself at Expo, through the vestiments of the “New World Order”, so far from architecture as was to be expected. What is going to be exhibited are some cruel interests with their evening wear, but there will always be a child who says: “They are naked and they are soft, white and purulent”.

ISABEL VIDAL y ANTONIO MIRANDA, Madrid
Translated by Muriel Feiner

El patio de mil casas no es particular

Una definición urbana del automóvil privado podría ser la de máquina para la creación de un no-lugar: cuando está en movimiento quiebra la estaticidad esencial del espacio-lugar y cuando está en reposo lo ocupa masivamente expulsando a quien se pudiera identificar con él. Un afamado novelista checo explicó así la diferencia que existe entre camino y carretera; mientras el primero aún era un lugar, la segunda no. (Milán Kundera, *La inmortalidad*).

Otro afamado, esta vez arquitecto y suizo-francés, llevado de su pasión por los automóviles privados, hace más de medio siglo denominó calles-corredor a los viejos espacios urbanos de representación y comunicación, vulgarmente conocidos como calles. Quiso así que desaparecieran de una manera coherente: ya que los automóviles invadían la escena, las casas deberían marcharse a otra parte, por ejemplo, convirtiéndose en bloques en medio de verdes praderas. Un no-lugar, la carretera, generaba a su vez muchos otros no-lugares, los bloques de viviendas. (Le Corbusier, *Principios del Urbanismo*). El mayor no-lugar de Madrid es, como se sabe, la M-30, un espacio por el que “pasan” a diario millares de seres humanos que van de una a otra parte sin estar entre tanto en ninguna. La pregunta es la siguiente: ¿es posible que ante un no-lugar de semejantes proporciones pueda surgir un lugar? Cuando le dije al taxista, “lléveme a la cárcel del pueblo”, no dudó ni un instante, pero a cambio me respondió: “creo que por dentro está muy bien”. No era la primera vez que oía esa justificación para la atrocidad construida por un arquitecto profesor de arquitectos y que según leo en los periódicos está dirigiendo este verano seminarios de la Universidad sobre Arquitectura e Identidad Urbana. Con la opinión del taxista volvía la esperanza, aunque si se es prudente, ya se sabe, no hay que fiarse mucho de los taxistas.

Todo el mundo ha entendido que la espantosa fachada de las viviendas de promoción pública en la M-30 a las que me refiero, no es sólo una respuesta al horror de la inmensa autopista sino una especie de identificación o eco de ella, de manera que no podrían entenderse una sin la otra. Nadie se había atrevido todavía a pintar la carretera en la fachada, ni a que se vieran las caras tan expresamente. Ningún promotor privado lo hubiera hecho. Fijense si no, que los bloques de las inmobiliarias están mayormente colocados de forma perpendicular a la autopista a la que solo muestran una medianera; mientras que en sus fachadas aún tienen ventanas amplias y balcones como si los inquilinos pudieran ver o asomarse a algún “lugar”. Mas la ausencia de responsabilidades en la promoción pública y el desmedido protagonismo de un arquitecto nombrado e iluminado, lo han conseguido; y el resultado es que, queriéndolo o sin querer, al pintar la autopista en la fachada de las casas, les ha salido una cárcel. Hasta ahí, digo, todo el mundo lo ha entendido.

Lo que ya nadie ha explicado es que puesto que el edificio se enrosca, además de gravísimos problemas de orientación en los que no vamos a entrar, sucede que lo que es respuesta a la M-30, es propuesta para las calles de veinte metros de ancho que surgen más allá de la autopista y que no tienen nada que ver con ella, pues son calles por las que todavía anda gente y a las que abren sus ventanas y balcones otros edificios. Las no-ventanas de la no-fachada se ven tan de cerca, desde las ventanas de la casa de enfrente o desde las aceras de la calle macabramente llamada “Félix Rodríguez de la Fuente”, que uno se queda ciertamente sobrecogido. Hay en muchas de ellas unas rejas similares a las de las prisiones, sobre las que los inquilinos ponen cartones o trapos que traen a la memoria los sórdidos bloques del Bronx o de los guetos de la zona sur de Chicago.

Horrorizado con el espectáculo el visitante busca la boca de ese espacio feliz que le habían prometido y mientras sorteja los coches que le han puesto al paso justo en la misma entrada del patio recuerda, si es observador, que todas las puertas del edificio abren precisamente a los no-lugares exteriores y no al espacio interior. Sorprende que un edificio tan “comunitario” se estructure mediante múltiples accesos convencionales de cajas de escalera de dos puertas por rellano; pero la sorpresa se torna en alarma cuando constatamos que las puertas de las casas, focos de vida y de relación entre lo privado y lo público, entre lo individual y lo comunitario, no dan al prometido lugar interior sino al inhóspito exterior. Y esa observación le va a evitar la terrible decepción que le espera.

A pocos meses de su inauguración, el patio interior está horriblemente degradado, sucio y lleno de basuras. Apenas hay nadie en él pero a cambio se oyen claramente los gritos y risas que salen de las

casas; y se sienten, como pinchazos, las miles de miradas que desde las ocultas terrazas se dirigen al visitante. ¿Qué pasa aquí? Que sensación más extraña, ¿no? Uno se siente solo y furtivo y mira al suelo. Está lleno de desperdicios de toda clase. A finales de junio de 1991 las plantas están ya agostadas, los abetos secos, el mobiliario sucio, roto o despintado. Un montón de hierros retorcidos procedentes de sus falsos techos ocupan los dos pasadizos de entrada. Los aparcamientos del semisótano están completamente vacíos pues sus rampas de acceso los taponan cientos de destrozados carros de la compra de un hipermercado cercano. Los respiraderos del aparcamiento son blanco de latas, zapatos viejos, cartones o lo que se tercie, lanzados desde las casas. Levantamos entonces la vista del suelo y miramos a las casas buscando a los culpables, a esos a los que el arquitecto les recriminaba en una inolvidable entrevista de un telediario de Jesús Hermida, que lo que tenían que hacer para entender su edificio era estudiar arquitectura. Les oímos, sentimos sus miradas, pero ¡diablos!, no se les ve; no hay manera de verlos porque, en efecto, están perfectamente camuflados tras las pintarrajeadas fachadas del patio. Si las fachadas eran en el exterior el reflejo y extensión de la inhumana autopista, aquí en el patio, las fachadas son como gigantescas máscaras de colores chillones que ocultan siniestramente al vecindario. Pero aún se les oye. Se les oye muy bien desde el patio. Y reconocemos su acento. Pobre gente, pensamos. ¿Qué hacen ahí dentro? Pero..., ¿no son esas voces las mismas de quienes contruyen hermosísimos pueblos de rica volumetría blanqueados casa a casa cada primavera? (¿es esa gente la que tiene que estudiar arquitectura?) ¿No son acaso de ese pueblo que cada mañana sale a barrer y a regar su trozo de calle, que adorna sus balcones con flores y que saca un banco junto a la puerta de su casa para sentarse a charlar con el que pase? Pero si son de esa tierra bendita que de la pobreza ha sabido extraer belleza y limpieza. ¿Qué hacen ahí metidos entre la fachada de la autopista y la fachada de la máscara con el coche en la puerta? No. Estas viviendas tenían que haberse destinado a gentes sin iniciativa propia, por ejemplo funcionarios o sindicatos. A gentes domesticadas y sin imaginación y un pelín leídos, para que encima presumiesen ante sus amistades de vivir en el edificio de un arquitecto por el que, según se dijo en aquella entrevista, se han interesado muchas revistas internacionales. Brigadas de otros funcionarios arreglarían cada año los naturales desperfectos y repintarían las fachadas y todo estaría siempre como el primer día. O no, aún mejor: tenían que haber sido destinadas a arquitectos. Para que aprendiesen la arquitectura del maestro “in situ”, sin moverse de casa. Para que “respirasen”

Arquitectura desde la misma hora en que se levantan.

Pero no para personas que aún tienen imaginación, creatividad y energías propias porque lo único que puede ocurrir es que las heridas de su creatividad castrada supuren basuras y más basuras al particular patio del glorioso arquitecto.

JUAN DíEZ DEL CORRAL, Logroño

The Patio of a Thousands Homes is Not Private

An urban definition of the private car could be that of a machine for the creation of a non-place. When it is in movement, it breaks the essential staticity of the place; space and when it is in repose, occupies it in a massive manner, rejecting anyone who could identify with it. A famous Czech novelist explained the difference existing between a road and a highway: while the first was still a place, the second was not. (Milan Kundera, *The Immortality*).

Another famous person, this time an architect of Swiss-French nationality, carried away by his passion for private automobiles, called the old urban spaces of representation and communication, commonly known as streets, as street-corridors, more than half a century ago. He wanted them to disappear in a coherent manner: for the automobiles invaded the scene, the houses had to move to one side; for example, becoming blocks in the middle of green meadows. A non-place, the highway, produced, in turn, many other non-places, the blocks of homes. (Le Corbusier, *Principles of Urban Development*).

The greatest non-place of Madrid is, as everyone knows, the M-30 a space along which thousands of human beings "pass" every day, going from one place to another, without being anywhere in between. The question is the following: Is it possible for a place to arise in a non-place of such immense proportions?

When I told the taxi driver "Take me to the People's Jail", he did not hesitate for an instant, but, on the other hand, responded: "I think that it is very nice on the inside". This was not the first time that I heard that justification for the atrocity constructed by an architect, a professor of architects, and one who is, according to what I have read in the newspapers, directing seminars this summer at the university on Architecture and Urban Identity. Hope returned with the opinion of the taxi driver, although if one is prudent, one already knows, that you cannot trust taxi drivers very much.

Everyone has understood that the horrible facade of the homes of public promotion on the M-30 to which I am referring, is not only a reply to the horror of the immense motorway but a kind of identification or echo of it, so that one cannot be understood without the other. No-one had as yet dared to paint the highway on the

facade, nor are the faces seen so expressly. No private promoter would have done it. If not, take a look at the apartment buildings put up by the real estate companies which are mainly arranged in a perpendicular manner to the motorway, to which they only show a party wall, while their facades still have large windows and balconies as if the residents could see or still look at "some place". It is the product of the absence of responsibilities in public promotion and the exaggerated protagonism of a famous and enlightened architect. And the result is that, whether they wanted to or not, when they painted the facade on the houses, the end result was a prison.

Everyone has understood it, I dare say, as such. What no-one has as yet explained is that as the building winds itself around, in addition to its very serious problems of orientation, a subject which we will not go into, it so happens that what is a response to the M-30, is a proposal for the streets of twenty meters wide which arise beyond the motorway and which have nothing to do with it. For they are streets along which, people walk and to which other buildings open their windows and balconies. The non-windows of the non-facades are seen so close, from the windows of the house opposite or from the sidewalks of the street, named in a macabre manner "Félix Rodríguez de la Fuente", that one becomes clearly overwhelmed. There are bars on many of the windows, similar to those of the prisons, above which the residents place boxes or rags which bring to mind the sordid apartment buildings of the Bronx or the ghettos of South Chicago.

Horrified with the spectacle, the visitor seeks the opening of that happy space which has been promised; and while he slips between the cars, which have been set right in the very entrance to the patio, he remembers, if he is observant, that all the doors of the building open precisely on to the exterior non-places and not to the interior space. It is surprising that such a "community" building is structured by means of multiple conventional accesses to boxes of staircases of two doors per landing. However, our surprise becomes alarm when we realize that the doors of the houses, the centers of life and relationship between the private and the public, between the individual and the community, do not lead to the promised interior but to the inhospitable exterior. And that observation is going to avoid for the visitor the terrible deception awaiting.

A few months after its inauguration, the interior patio is horribly degraded, dirty and filled with garbage. There is scarcely anyone in it but, in contrast, one clearly hears the shouting and laughter coming from the homes; and one feels, like needle pricks, the thousands of stares, coming from the hidden terraces, which are directed at the visitor. What is going on here? Isn't it what a strange sensation? One feels alone and furtive and looks down towards the ground. It is filled with waste of all kinds. At the end of June of 1991, the plants were already withered, the fir trees dry, the furnishings, dirty, broken or lacking paint. A mass of twisted iron coming from the false ceiling occupies the two corridors of the entrance.

The parking lots of the semi-basement are completely empty, because their access ramps are cut off by hundreds of destroyed shopping carts from a nearby supermarket. The air vents of the parking areas are the target of cans, old shoes, boxes or whatever is handy, tossed down from the houses.

We raise our sights, then, from the floor and look to the homes, seeking the quality parties, those whom the architect recriminated in an unforgettable interview offered on Jesús Hermida's news program, in which he said that they had to study architecture in order to understand their building. We hear them; we feel their looks upon us, but, heavens! We do not see them. There is no way to see them, because, in fact, they are perfectly camouflaged behind the paint bedaubed facades of the patio. If the facades were on the exterior, the reflection and extension of the inhuman motorway, here, in the patio, the facades are like gigantic masks of loud colors which sinisterly hide the neighbors.

However, you still hear them. You hear them very well from the patio. And we recognize their accent. We think they are poor people. What are they doing inside? But... aren't they the same voices of those who construct very beautiful towns of rich volumentry, white-washed house by house every spring? Are they the people who have to study architecture? Aren't they the people perhaps who each morning go out to sweep and water their piece of street, who adorn their balconies with flowers and who take out a bench beside the door of their house in order to sit down and chat with those who pass by? However, if they are of that blessed land which has known how to extract beauty and cleanliness from poverty, what are they doing placed between the facade and the motorway and the facade and the mask with the car in the doorway?

No. These homes should have been intended for people without any initiative of their own, for example, government or union employees. For people domesticated and without imagination and somewhat educated, so that they could presume among their friends of living in the building of an architect in whom, according to what was said in that interview, many international magazines have expressed interest. Brigades of other government employees would arrange each year the natural damage and would repaint the facades and everything would be like the first day. Or even better perhaps; they should have been intended for architects. So that they could learn about architecture first hand from the master, without leaving their homes. So that they could "breathe" Architecture from the very moment they get up.

But it is not for people who still have imagination, creativity and energy of their own, because the only thing that can happen is that the wounds of the castrated creativity suppurate garbage and more garbage to the private patio of the glorious architect.

JUAN DíEZ DEL CORRAL, Logroño
Translated by Muriel Feiner.