

De Fuencarral A Ópera, APOTEÓSIS Del *tránsito*

Texto: ELVIRA NAVARRO / Fotos: ASÍS G. AYERBE



Siempre hemos pensado las ciudades desde la polaridad centro/periferia. A día de hoy, las nociones de lo que son el centro y la periferia han dejado de ser fijas, pues tal división corresponde a un orden económico, social y político que algunos consideran superado. Recordemos a este respecto lo desarrollado en el ensayo *Imperio*, de Toni Negri y Michael Hardt, donde se nos dice que el mundo ya no está gobernado por Estados nacionales, sino por una estructura a la que llaman Imperio, que sería un no lugar que permite el desarrollo del capitalismo. Recordemos, asimismo, que el no lugar, concepto que le debemos al antropólogo Marc Augé, y que ha generado ríos de tinta, designa los lugares de tránsito donde no se establecen relaciones: los aeropuertos, las autopistas, los supermercados o las habitaciones de hoteles.

La periferia de las ciudades hace a veces pensar en los no lugares, por lo precario de sus construcciones y la poca importancia que se les atribuye. No suele haber en el extrarradio edificios con solera ni grandes hitos arquitectónicos. También se asemejan muchas periferias a los no lugares en que el espacio público está cada vez más pensado para que no sea tan público: aceras sin bancos, calles sin plazas ni parques y prioridad de las grandes avenidas para que puedan circular los coches.

No se nos ocurre, por el contrario, a no ser que conozcamos la teoría al respecto, la idea de que los centros de ciudades con siglos de historia sean también semejantes a los no lugares. Cuanto más gruesas las paredes de los edificios (pienso en los castillos, las iglesias, los palacetes renacentistas), cuanto más vetusta la construcción y más cercana esté a la forma original de la materia prima con la que se edificaron (por ejemplo, esas casas construidas con grandes bloques de granito que parecen excavadas en la misma piedra),

mayor es la impresión de que el tiempo se ha acumulado en los viejos inmuebles. La idea de tránsito, que es lo mismo que decir *transitorio*, no puede estar más alejada de lo antiguo, que encarna la solidez y el estatismo, y que si tiende a suprimir el tiempo, no es por acortarlo, sino por acercarlo a la idea de lo eterno, como pasa a menudo en la naturaleza cuando nos encontramos ante parajes desnudos y de formas simples: el desierto, el océano, los paisajes rocosos... Ahí nadie nos aparta o nos gruñe si nos paramos, como ocurre donde el tránsito es necesario. Al contrario: frente a esos paisajes majestuosos y extraños en su atemporalidad nos quedamos quietos y contemplativos.

Decía antes que, sin leer teoría al respecto, a nadie se le ocurre pensar en no lugares cuando está en el centro de una ciudad. Quienes eligen vivir en lugares céntricos suelen argüir razones alejadas de la idea que tenemos tanto de la periferia como de los no lugares: huir de la impersonalidad, el gusto por salir a la calle

y que esta invite a permanecer ahí porque está peatonalizada y el ruido de los coches no molesta... En los centros de las ciudades suele haber bancos donde sentarse, y es posible encontrarse con amigos y pararse a conversar. También se argumenta que vivir en el centro permite prescindir del coche, que el entorno suele ser más bonito y dar una impresión de solidez, que se tiene la agradable sensación de estar realmente en una ciudad. Este modo de pensar el centro con los atributos de una metrópoli habitable, que cuida y ofrece a los ciudadanos un espacio público, se desdibuja cuando, por ejemplo, se le pide a alguien deseoso de mudarse al centro de un núcleo urbano que elija dónde le gustaría vivir. Es muy probable que esa persona excluya lo que en lenguaje de calle se nombra a veces con una redundancia: el «centro centro», que en Madrid sería la plaza de la Puerta del Sol y sus alrededores. También es probable que, si se le pregunta a esta persona por las razones de exclusión del «centro centro» de su lista de lugares donde residir, responda que vivir en el cogollo es incómodo por lo que conlleva el exceso de tiendas de ropa, calzado y etcétera de las grandes marcas: el tránsito de gente y la escasez de otro tipo de servicios. Quizá también diga que, durante la noche, el «centro centro» se queda desolado: cuando cierran las tiendas no hacen asimismo las cafeterías y los bares. No queda un triste café en el que refugiarse, un asturiano donde cenar, y las calles están sucias por el exceso de tránsito. Hasta que no llega la madrugada y pasan los servicios de limpieza, en este tipo de vías no se vuelve a tener la impresión de cierto orden y mesura. Quien vive junto a algún céntrico Corte Inglés y el aluvión de tiendas que lo cercan tiene que enfrentarse noche tras noche a una deprimente impresión de fin de fiesta, de resaca, de bajón.

En Madrid, los alrededores de la Puerta del Sol que mejor se avienen a esto son las calles Arrenal, Preciados, Carmen, Montera y Fuencarral. Pablo Jarauta, filósofo y profesor del Instituto Europeo de Design, me habló por primera vez del centro de Madrid como un no lugar comparándolo con los pasillos de los aeropuertos, y me dio algunas claves que desarrollaré para pensar el espacio que va desde el tramo de Fuencarral peatonalizado hasta Ópera, a saber: cómo el binomio dentro/

fuera ya no tiene que ver con los espacios y el favorecimiento del tránsito.

Para contarme los cambios del binomio dentro/fuera, Pablo Jarauta me habló de lo que Marc Augé señala sobre los dos dioses que cuidaban la casa en la antigua Grecia: Hestia, diosa del hogar, velaba por lo más profundo, mientras que Hermes, el dios mensajero, del viaje y del comercio, era el guardián del afuera. El dentro y el afuera, o, estirando estos dioses-términos, lo privado y lo público, llevan ya unas cuantas décadas desvinculados del espacio, no porque los lugares hayan desaparecido, sino porque ya no definen dónde está Hermes y dónde Hestia. Si en nuestros salones o en nuestras habitaciones hay televisores, lo exterior (el mundo) se está colando dentro del espacio íntimo; si estamos en la calle y consultamos nuestro correo electrónico, nos abstraemos de lo público para sumergirnos en nuestra privacidad.

El favorecimiento del tránsito es otro de los elementos que desdibujan lo que antes entendíamos por espacio público y espacio privado. El espacio público es aquel donde cualquiera puede circular, y se define por oposición a la propiedad privada. Ahora bien, si vinculamos lo público a la posibilidad de generar tejido social (es decir, de posibilitar relaciones), el espacio público no se limita entonces a ser solo un lugar para circular, sino que resguarda los usos sociales del espacio. El uso social implica poder permanecer en las calles, o lo que es lo mismo, poder pararse. Un acto colectivo, un evento, trabar conocimiento con alguien sin necesidad de pagar por ello (o dicho de otro modo, sin necesidad de entrar en un bar). ¿Qué pasa entonces cuando las calles se quedan sin bancos donde sentarse, cuando no hay parques bajo cuyos árboles podamos guarecernos del sol y todo se llena de cámaras de seguridad? ¿Qué ocurre cuando la única posibilidad de estar fuera de casa es meterse en alguna cafetería a consumir?

Como he dicho, Pablo Jarauta me insistió en que me fijara en el tramo que parte de la calle Fuencarral a partir de su peatonalización, sigue por Montera y llega hasta Ópera pasando por Arenal. En este espacio eminentemente comercial se han eliminado todas las barreras

que dificultan el tránsito: no hay bancos donde sentarse, y el único obstáculo es el cruce de Gran Vía. Uno de los alumnos de Jarauta realizó un estudio antropológico para el que permaneció durante ocho horas en Fuencarral observando quiénes se detenían en la calle. Solo se quedaban quietas las personas que no consumen: ancianos, niños y mendigos, lo que evidencia la desaparición de parte del carácter social que conforma el espacio público, que se convierte sencillamente en un espacio para consumir. Si además nos vamos a la calle Montera, los objetos de consumo dejan de tener como límite a las personas, pues también encontramos prostitutas a un lado y otro de la vía. Puesto que el objetivo es que la gente compre con la mayor rapidez, los escaparates de las grandes marcas no lucen abarrotados, como sí sucede en los pocos comercios tradicionales que aún resisten: por ejemplo, Marin, Monje's o Ferpal, en la calle Arenal (tienda de muebles, posticería y ultramarinos, respectivamente). En el escaparate de Marin no solo pueden avistarse muebles, sino también todos los objetos que podría haber en un cajón (mapas, lupas, muñecos de hojalata, el juego de la oca, bailarinas y una decena más de cachivaches *vintage*), y en Ferpal, el escaparate es tan lustroso en viandas como el expositor de una carnicería bien surtida. Un escaparate así invita a detenerse en la calle para contemplarlo durante un buen rato. No es posible abarcarlo de un golpe de vista. Por el contrario, las grandes marcas de ropa, de calzado o de ordenadores (Zara, Camper, Apple) organizan sus escaparates de tal modo que no haya que pararse: en unos cuantos segundos se abarca el producto, y es de suponer que la decisión de compra se toma con la misma celeridad. En este pasillo de aeropuerto con sus ciudadanos en tránsito que va de Fuencarral a Ópera, ni siquiera un lugar como la Puerta del Sol cuenta con elementos que permitan al transeúnte descansar (bancos, árboles que den sombra), y si aun así siempre hay gente parada en Sol, es a pesar de la falta de esos elementos y gracias a las dos fuentes (podríamos decir que la gente se sienta donde puede). A este respecto, el 15-M supuso recuperar parte de lo público de esta plaza, diseñada para el tráfico incesante.

Para asegurar el cumplimiento del primer mandamiento capitalista, el consumo, se

¿QUÉ PASA ENTONCES CUANDO LAS CALLES SE QUEDAN SIN BANCOS DONDE SENTARSE, CUANDO NO HAY PARQUES BAJO CUYOS ÁRBOLES PODAMOS GUARECERNOS DEL SOL Y TODO SE LLENA DE CÁMARAS DE SEGURIDAD? ¿QUÉ OCURRE CUANDO LA ÚNICA POSIBILIDAD DE ESTAR FUERA DE CASA ES METERSE EN ALGUNA CAFETERÍA A CONSUMIR?

acentúa la indistinción entre el dentro y el afuera: los establecimientos dan la impresión de no tener puerta, lo que de nuevo contrasta con los comercios tradicionales, que sí la tienen. Las grandes marcas se abren a la calle como si fueran su continuación, de lo que cabe deducir que lo contrario también ocurre: la calle es una continuación de las tiendas. De esta invasión da buena cuenta la cortina de aire entre el adentro y el afuera de los establecimientos, una cortina que sobrepasa la tienda e invade la calle, como si esta les perteneciera. Un ejemplo muy señalado de esta indistinción sería la franquicia Smöoy, que ofrece yogur helado natural, y que tiene una tienda en Arenal y otra en Montera. Smöoy dispone sus locales como neveras abiertas, de tan blancos y fríos. También Pikolinos, en Fuencarral, es una buena muestra de lo mismo, pues se asemeja a un pasaje (ese espacio entre lo exterior y lo interior). Asimismo, en los escaparates que proyectan imágenes, ya ni siquiera vemos el interior, sino otro exterior (un pase de modelos en tiendas de ropa y etcétera).

En fin, realmente da que pensar que el corazón de nuestra ciudad se parezca cada vez más a un centro comercial o a un aeropuerto. A la lógica del capital. ☒



From Fuencarral To Opera, APOTHEOSIS Of *transit*

We've always thought of cities from the polarity of the centre/periphery. These days, the notions about what exactly is the centre or the periphery have started to become less defined, and such a division corresponds to an economic, social and political order that some consider we have overcome. With respect to that, let's remember the developed in the essay *Empire*, by Toni Negri and Michael Hardt, where they tell us that the world is no longer ruled by national states, but rather by a structure that they call Empire, which would be a no-place that allows for the growth of capitalism. In that way then, let's remember that the non-place, a concept that we owe to the anthropologist Marc Augé, and which has let loose rivers of ink, dubs places where relationships are not formed (airports, motorways, supermarkets and hotel rooms) as 'transit' places.

The outskirts of cities occasionally call to mind the non-places, for the precarious that their constructions are and the little importance attributed to them. In the periphery, there usually aren't many buildings with character or awe-inspiring landmark architectonics. Many outskirts look like non-places in which public space is increasingly more thought-out to be not so public: pavements without benches, roads with no squares or parks and a priority given to huge avenues so that cars can circulate.

On the other hand, unless we know the theory about it, the idea doesn't occur to us that city centres with centuries of history are also akin to the non-places. The thicker the buildings' walls (think of castles, churches, renaissance mansions), the more ancient the construction and the closer it is to the original form of the raw material used to build (for example, those houses built from huge blocks of granite that look like they are carved from the rock itself), the greater the impression that time has accumulated in old edifices. The idea of transit, the same as saying *transitory*, couldn't be further from the old, which embodies solidity and stillness, and if it tends to suppress time, it isn't to shorten it but rather to bring it closer to the idea of the eternal, like what often happens in nature when we find ourselves faced with bare and simply-shaped landscapes: deserts, oceans, rocky plains... Out there nobody nudges us or grumbles at us if we stop, like what happens where transit is necessary. Quite the opposite: faced with those majestic and strange landscapes in their atemporality we end up calm and contemplative.

I said before that, without reading the relevant theory, it wouldn't occur to anybody to think of the non-places when they are in the centre of a city. Those who choose to live in central places often defend reasons far from the idea that we have as much of the periphery as of the non-places: running from impersonality, the taste for going out into the street and it inviting you to stay there because it's pedestrian and the sound of the cars isn't annoying... In the city centres there are usually benches to sit on, and you can run into a friend and stop for a chat. It's also argued that living in the centre you can get by without ☐

a car, that the environs are usually prettier and give a sense of strength, that you get the pleasant sensation of actually really being in a city. This way of thinking of the centre with its characteristics of a habitable metropolis, that care for and offer the citizens a public space, is undone when, for example, you ask someone who wants to move to the centre of an urban nucleus exactly where he or she would like to live. It's highly probable that that person excludes what in street language is often redundantly named: the 'centre centre', which, in Madrid, would be the square Puerta del Sol and its adjacent areas. It's also quite likely that, if this person is asked for reasons behind excluding the 'centre centre' from his or her list of desirable place to reside, he or she replies that living in the heart of a city is uncomfortable because it invol-ves excessive amounts of shops that sell big-brand clothing, footwear, etc.: the transit of people and the shortage of other types of services. Perhaps he or she would also say that, at night, the 'centre centre' is left desolate: when the shops close so do the cafés and the bars. There's not even a sad café left in which to take refuge, an Asturian restaurant to have dinner in, and the roads are filthy from the excess of transit. Until dawn comes and the street cleaners with it, those streets don't go back to holding that sense of certain order and restraint. Those who live by the Corte Inglés in the centre and the deluge of shops surrounding it have to face, night after night, a depressing scene reminiscent of the end of the weekend, hangovers and downers.

In Madrid, the streets around Puerta del Sol where best to see this are Arenal, Preciados, Carmen, Montera and Fuencarral. Pablo Jarauta, philosopher and professor at the Istituto Europeo di Design (IED), talked to me for the first time about the centre of Madrid as a non-place, comparing it to airport hallways, and he gave me some keys that I will develop to think about the space between the pedestrian Fuencarral down to Ópera, i.e.: how the inside/outside binomial now has nothing to do with spaces and the favouring of transit.

In order to tell me about the changes in the inside/outside binomial, Pablo Jarauta spoke of what Marc Augé pointed out about the two gods who looked after the house in ancient Greece: Hestia, goddess of the home, guarded what was inside, while Hermes, the messenger god of travel and commerce, guarded what was outside. The inside and the outside, or, bending those god-terms, the private and the public, have spent some decades now unconnected to the space, not because the places have disappeared, but because they define where Hermes is and where Hestia is. If there are televisions in our bedrooms or lounges, the outside (the world) is breaking

into the intimate space; if we're in the street and we check our emails, we're abandoning the public to submerge ourselves in the private.

The favouring of transit is another of the elements that undo what we used to understand as public space and private space. Public space is that in which anybody can circulate, and is defined by an opposition to private property. So now, if we link the public space to the possibility of generating social matter (in other words, of facilitating relationships), public space is no longer limiting itself to just being a place in which to circulate, as it offers social uses too. Social use implies being able to remain in the street, or, simply put, being able to stop. A collective act, an event, engaging in meeting with someone without the need to pay for it (or, without the need to go into a bar). What happens then when the streets don't have benches to sit down on, and everything is full of security cameras? What happens when the only way of being out of the house is going into a café and paying for a drink?

As I've said, Pablo Jarauta insisted that I focus on the area that goes from the pedestrian part of Fuencarral, down Montera all the way to Ópera via Arenal street. In this especially commercial stretch, everything that poses a problem to transit has been eliminated: there are no benches on which to sit, and the only obstacle is to cross Gran Vía. One of Jarauta's pupils carried out an anthropological study in which he stood on Fuencarral for eight hours observing those who stopped in the street. Only those who don't consume stay still: the elderly, children and beggars, proof that part of the social character of public space has disappeared, and it has become simply a space in which to consume. If we also go down Montera, consumption's targets stop limiting themselves to people, and we also find prostitutes on both sides of the street. Given that the idea is that people buy as quickly as possible, the shop windows aren't overcrowded, unlike those of the more traditional shops that are still holding out: for example, Marin, Monje's or Ferpal, on Arenal street (a furniture shop, a hairpiece shop and a grocer's, respectively). In Marin's shop window not only can you spot furniture, but also all objects imaginable that are found in a drawer (maps, magnifying glasses, tin dolls, snakes and ladders sets, ballerinas and a dozen more examples of vintage junk), and in Ferpal, the array in the window is as shiny with meat as a well-stocked butcher's display counter. A shop window like that invites the passer-by to stop and have a decent look for a good while. It's not at all possible to get it all in at a quick glance. On the other hand, the big clothing, footwear or computer brands (Zara, Camper,

~~~~~

## WHAT HAPPENS THEN WHEN THE STREETS DON'T HAVE BENCHES TO SIT DOWN ON, AND EVERYTHING IS FULL OF SECURITY CAMERAS? WHAT HAPPENS WHEN THE ONLY WAY OF BEING OUT OF THE HOUSE IS GOING INTO A CAFÉ AND PAYING FOR A DRINK?

~~~~~

Apple) set up their displays in such a way that there's no need to stop: in mere seconds you know what the product is, and it's supposed that the decision to buy is made with just as much celerity. In this airport corridor with its citizens in transit that goes from Fuencarral to Ópera, not even Puerta del Sol offers relief (i.e. benches, leafy trees), and even so there are still always people stopped in Sol, despite the lack of those elements and thanks to the two fountains (we could say people sit wherever they can). In this way, 15-M meant to recover part of the public of this square, designed for incessant traffic.

To assure the accomplishment of the first rule of capitalism, i.e. consumption, indistinction between the inside and the outside is accentuated: establishments give you the impression they don't have doors, in contrast with traditional shops. Big brands open out onto the street as if it were part of their space, which leads us to deduce that the opposite also occurs: the street is a continuation of the shops. There's also the icy blast of the air conditioning curtain that separates the inside and the outside of the establishments, a curtain that leaves the shop and invades the street, as if they owned that too. A particular example of this indistinction would be the chain Smöoy, selling natural frozen yoghurt, and their shops on Arenal and Montera. Smöoy makes its outlets look like open fridges they're so white and cold. There's also Pikolinos, on Fuencarral, another good example of the same, rather like a passageway (that space between the inside and the outside). In the same way, images are projected onto the shop windows and we can't even see the interior for seeing another exterior (an array of models in clothing shops etc.).

To sum up, it gives us something to think about that the heart of our city is more and more like a shopping centre or an airport. The capital's logic. ☒