

La ciudad ya está hecha.

Avance del Plan de Madrid de 1982

Antón Capitel, Javier Frechilla, Gabriel Ruiz Cabrero.

Cuando se va a trazar el diseño de un edificio sobre el papel, y aunque sean muchas las constricciones que el lugar ofrezca, siempre se tiene sensación de arbitrariedad, de incertidumbre; la forma que podría dibujarse no es única, por lo que la inquietud que produce un tal azar lleva a buscar un remedio que no está tanto, muchas veces, en razones arquitectónicas —propias de los problemas de edificación—, cuanto en razones más mentales. Para huir de la arbitrariedad se han seguido frecuentemente principios abstractos capaces, sin embargo, de generar leyes formales aparentemente no azarosas.

Así, para un conjunto, las ideas pueden proporcionar, si no la calidad, la belleza o la adecuación, sí, al menos, la coherencia. Y si de una ciudad o de su extensión se trata, el abismo de incertidumbre se exorcizará con la aplicación de modelos, teorías, ideas de ciudad, tramas geométricas, esquemas esenciales..., aún cuando la ciudad misma quede, bajo tales ideas, marginada. Marginación que se hará visible más adelante, cuando crezca y se transforme de modo ajeno a lo que sus supuestos conductores habían pensado.

Pero cuando, abandonando el tablero de proyectar, un arquitecto debe enfrentarse, por ejemplo, con una vieja catedral española, no le caben ni sirven esquemas o modelos, conceptos o leyes formales: allí está la catedral ya hecha como si quisiera simbolizar a la complicada e imperfecta realidad; grande, compleja, de partes incoherentes entre sí y no sometidas más que a elementales leyes de conjunto; dé partes y conexiones logradas de trozos y nexos torpes; con los tiempos históricos mezclados en un apretado *collage* siempre pendiente de feliz remate; con partes sanas y con partes enfermas y ruinosas. Ante ello al arquitecto solo le cabe aceptar la realidad tal y como es: debe dominarla por encima de todo como materia física. Ya no habrá allí sólo ejes o ritmos, sino la materia misma formando paredes y bóvedas que, en su inevitable imperfección geométrica, sólo podrán dominarse mediante la anotación, la fotografía o el dibujo. El plano ya no será el proyecto que, cargado de intenciones, se constituye en futuro, sino el acta notarial que aspira a apresar la realidad física. Sólo después de una captura lenta y detectivesca el arquitecto diagnostica y propone la acción: derribar, reconstruir, restaurar, re-

parar, consolidar, completar... Dará paso así a esa humana ambición que anhela ver el conjunto acabado y que ¡ay!, nunca se cumplirá enteramente. Algo se hará, sin embargo, de lo que piense, algo ideado obligadamente en el acuerdo con la realidad material a la que sirve. Contribuirá con su acción a complicar algo más el *puzzle* histórico catedralicio y a que el conjunto viva en el tiempo indefinidamente, escapándose de falsas coherencias y sirviendo de material que sucesivas épocas mirarán con distintos ojos.

Pues bien, diríamos que el avance del Plan General de Madrid nos muestra el estudio de ésta con una óptica parecida a la del arquitecto conservador de la catedral, presentando su voluntario enfrentamiento con una realidad muy complicada a conocer, y ante la que no caben modelos o ideas de estructura, si no, sobre todo, la inevitable y acumulativa descripción de la realidad. Lejos de los planes del pasado que, al pensar más que nada en la extensión y la modificación, construirán modelos para orientar el azar con el que ocuparía el yermo, el avance del Plan parece partir de la observación de que *la ciudad ya está hecha*. Y que si bien puede asignársele una estructura de carácter irregular y en términos generales —asombrosamente lejana, por cierto, de todo residuo del mito de la organicidad— su comprensión necesita partir de su naturaleza discreta, discontinua, que nos la presenta como una muy diversa yuxtaposición de partes y trozos con nexos generalmente escasos y de decidida discontinuidad.

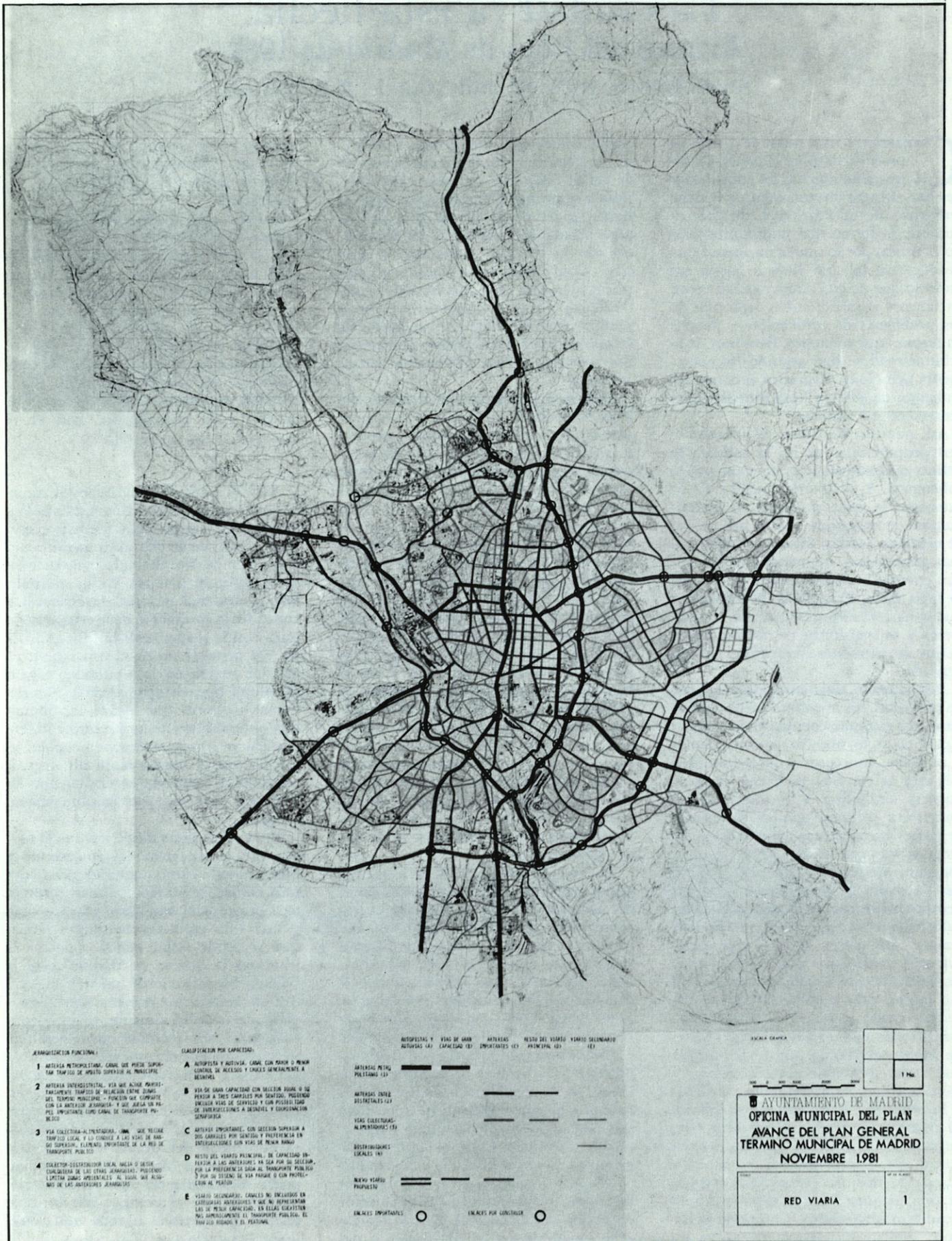
El Avance, tanto por convicción como por el hecho de concretarse al territorio del término municipal —ayuntamiento central de la constelación madrileña, cuya extensa periferia se está planificando en paralelo— será el primero, históricamente hablando, que piensa que la ciudad, definida en términos generales, ya existe íntegramente y que debe sólo completarse, adecuarse y dotarse de servicios e instalaciones. El crecimiento no es un objetivo y la base de la actuación será, como en la vieja catedral, la realidad misma y el complemento que ésta exige para seguir sin graves traumas o ligeramente mejorada. (Así se explica, por ejemplo, la estimación de la necesidad de 191.000 viviendas para los próximos diez años —y no olvidemos que la vivienda define todo lo demás—, cifra basada exclusivamente en la disminución del

tamaño de la familia, en la reposición de viejas viviendas y en el intento de evitar la salida forzosa de habitantes de la capital).

Así las cosas, el avance habla de dotaciones, completaciones, remates, suturas... (La vieja analogía biológica subsiste en algunas palabras, ¿estamos aún en peligro de caer en la consideración de la ciudad como un organismo vivo con biografía?). Y todo parece referirse a una realidad ya poseída, e inexorable en cuanto que las actuaciones físicas deben confirmar su actual naturaleza. (Otra cuestión distinta sería la de la forma de gestión y de financiación, tema en el que, por ahora, no entramos).

Ante el panorama profesional inmediato de los arquitectos: la restauración. Ante el de los urbanistas: la misma cosa. Bien se adivinaba este duro precio como pago por la desenfrenada construcción de los últimos tiempos. En la sensibilidad profesional y social vendría así a coincidir la conciencia de la crisis económica con la sospecha de que los productos del presente no pueden competir ya con los heredados, aún cuando pudiera ser ahora precisamente al revés. Pero el nuevo horizonte que logremos adivinar tras el fenómeno de la restauración, entendida ya como ideología oficial, no es posible sin la desaparición de la crisis económica, momento en el cual más difícil será mantener una actitud restauradora.

Pero, vistas estas ideas, ¿cuál es la utopía que, al buscar la recuperación de la que entiende como completa pero lacerada ciudad, se intenta apuntar? Supuesto a priori que todo plan es una utopía y que sólo contadas cuestiones de las que pretende ser reales, ¿cuál es la idea con la que se ve Madrid desde la Oficina Municipal? ¿Es tal utopía positiva en cuando que proyecto de restauración adecuado idealmente, valga la contradicción, a la realidad que quiere mejorar? ¿O es, por el contrario, una utopía ideológica, una idea abstracta que no logra acometer la realidad tal y como es, sino que, sometiéndola a consideraciones apriorísticas, subjetivas, la presenta excesivamente deformada? En cuánto esto último puede incidir en el Plan, no podrá dilucidarse del todo en estos momentos y sólo el tiempo, con la cruel mirada que permite cuando transcurre, podrá aclararlo.



Una tal cuestión es curiosamente independiente, tanto de la condición de ciudad ya hecha que entiende la actuación como restauratoria —en el estado actual de Madrid integración o segregación en cuanto política son opciones ideológicas— como de los problemas de la crisis económica y también de la crisis, así mismo en gran modo independiente, de la propia ciudad que invitan a no considerar su expansión al margen de su carácter completo. La idea de la integración referida al campo disciplinar, y en la que entraremos, está en relación, por el contrario, con la asunción del pensamiento sobre la arquitectura y la ciudad de la última década y supone una ambición de no dar respuestas radicales o esquemáticas sino plurales o eclécticas, capaces de asimilar casi cualquiera que sea la demanda que sobre la ciudad se haga. (Aunque, complementariamente, la utopía está llena también de *especificidad*: ésto es, de algo contrario a la integración en cuanto que sólo admite las demandas que específicamente pueda resolver de la ciudad física).

La integración consiste, en el orden más general y abstracto, en que la consideración socio-política evidente que ante la ciudad se hace, no se enuncia en la pretensión de que ella sola, puramente, resuelva la ciudad, sino que se acude para ello al auxilio del pensamiento urbano y arquitectónico. Recuérdese cuando, hace ya bastantes años, los análisis socio-políticos de la ciudad despreciaban cualquier otra consideración y se entenderá el cambio de actitud que este plan supone.

La integración, asumiendo la crítica ya casi tradicional de la técnica de la zonificación heredada de los C.I.A.M., se llevará en concreto a los usos, a los tránsitos, a las clases... Los espacios urbanos ya no quieren verse como funcionales, exclusivos, sino como integrados, de uso mezclado y ambiguo, cambiante, superpuesto... Ya no se busca separar las zonas en viviendas, industria, etc., separadas entre sí como acto mas propio de un análisis, y conectadas, casi, por cordones umbilicales, sino que parece haberse asumido ahora aquella crítica de Jane Jacobs en *"Vida y muerte en las grandes ciudades"*, o hasta la de Alexander en *"La ciudad no es un árbol"*. Tampoco se quiere la segregación espacial de clases que fue propia de la actuación especulativa pasada y que, a pesar de todo, ni logró orden ni llegó a consumarse. Evitar tal consumación e, incluso, invertirla es uno de los objetivos más ambiciosos y difíciles del Plan.

La integración en esta escala puede quedar más clara en algunas decisiones generales tomadas para el tránsito, buscando la vieja condición de las vías y haciendo coexistir y complementarse al

tránsito privado y al público. Se habla de la "domesticación" de los elementos varios y en ello quiere expresarse una idea de calle que no es la actual y que es tanto calle como salón, escenario del tránsito, la estancia, la casa, la tienda, el trabajo, el ocio..., de todo aquello, en fin, que constituyó la vida de *boulevard* y que remite, inevitablemente, a la utopía de la ciudad burguesa. No en vano un pensador excelente, Agustín García Calvo, exclamaba hace tiempo en un artículo de prensa: *"Burguesía dorada para el pueblo"*, viendo con lucidez que las excelencias de la burguesía eran buenas, perseguibles como bien común generalizado.

Pero la idea del boulevard, de la ciudad burguesa para todos, encuentra su límite, y hasta su contrario, en ideas ante las que el Avance apenas se manifiesta y que tienden a creer que la transformación positiva de la ciudad consiste en buscar que el espacio urbano sea un espacio para el ocio y en estimar al peatón —al hombre sin coche— como un individuo que queda liberado cuando desaparece el automóvil de su territorio, naciendo, casi, un nuevo hombre que encuentra un nuevo paraíso: la ciudad peatonalizada. Tal falacia es una nueva manifestación del ideal de segregación hoy abandonado, supone una lectura bastante desenfocada de la realidad y, si en la realidad se implantara —pues ya sabemos cuanto la ciudad puede recibir ideas ajenas por completo a su naturaleza y a sus necesidades— provocaría la degeneración de los cascos antiguos al expulsar viviendas sin pretenderlo —*"me deja a la puerta de mi casa"*—, convirtiéndolos en territorios turísticos sin interés y sin la compleja vida de nuestra ciudad actual. Puede que sea la importancia del transporte y, muy concretamente, del coche privado, la característica más sustancial de la ciudad contemporánea y el reto, seguramente nunca bien resuelto, ni aquí ni en ninguna parte, del urbanismo moderno. En cuanto a las ciudades o áreas peatonalizadas, ejemplos tan dispares como el centro artístico de Florencia, Toledo o la fantasmal ciudad en que han convertido a Cáceres pueden servir, a distintas escalas, para comprobarlo. Pues la ciudad es el territorio de la vida y, así, de todo: del amor y del dolor, del trabajo y del placer, de la virtud y del crimen, del paro y del ocio. Paraísos peatonalizados con música, color y ocio permanente no son la ciudad, sino la fiesta en ella. Fiesta a la que se habrá llegado, probablemente, en coche. Esperemos que el Plan, cuando se acabe, evite caer en simplificaciones y no introduzca en su utopía de la integración estas segregaciones a las que los más optimistas profanos son tan aficionados. Claro es, independientemente de peatonaliza-

ciones puntuales más o menos obvias y necesarias.

En otro orden distinto de cuestiones, integración, significa asimismo, en el Plan, que ciudad y arquitectura se entienden como partes de un mismo problema. Lejos quedan también —más lejos aún— aquellos años en que se entendía que la arquitectura era frivolidad, formalismo, y que sólo en la urbanística podía encontrarse la razón y, sobre todo, la contribución social. Las acusaciones de formalismo —tristemente repetidas aún hoy por algún profesor incluso eminente— pierden sentido cuando se analiza la forma de la ciudad —la arquitectura— no como algo neutral, vacío, sin importancia, sino, por el contrario como médula misma de lo urbano; como soporte físico de su estricta realidad que, sin ella, no existiría, y capaz de llevar a la ciudad hacia una u otra condición diferente, buena o mala, o, si se quiere, de distinto valor real. La ciudad se entenderá así, en el Plan, como conjunto de arquitecturas, incluso hasta tal extremo que Madrid mismo se contempla como un hecho que puede considerarse de extensión limitada y definida, al que faltaría tan sólo urbanizar un sector, el este y sudeste con el que quedaría completa, acabada como arquitectura.

Pero si el entender la ciudad como manufactura ilumina la comprensión de la prueba final del proceso completo de planeamiento y gestión de lo urbano; y si es cierto, además, que ciudad y arquitectura se encuentran íntimamente ligadas por su condición física y por su carácter de completa *"habitación del hombre"*, no lo es menos que no debería confundirse el instrumental necesario con el éxito final. Planeamiento, urbanización y edificación son tres momentos diferentes del proyecto de una ciudad, con tiempos y cometidos distintos, y sólo cuando se repiten casos como los de Versalles o El Escorial llegan casi a confundirse en un solo acto unitario. Seguramente este avance —y aquí se nos presentaría un punto de contacto tanto con el Plan Zuazo como con el Plan de Bidaigor de 1941 —cuando habla de áreas de intervención, acciones puntuales o de equipamiento, se concibe como una acción unitaria y coordinada, capaz de entenderse razonablemente como un *"gran proyecto de arquitectura"*. Sólo que ahora no se trata de la nueva planta, sino de la catedral: el proyecto se inserta en los intersticios, en las grietas, en los vacíos, en los remates... Pero cuando estos vacíos, por su tamaño, nos impiden seguir utilizando la analogía con la catedral por grande que esta fuese, la complejidad del tema y el tiempo de desarrollo alejan por su escala cualquier parecido con un *"proyecto de arquitectura"*, en el que la idea de unidad que, inevitable-

mente lleva aneja, parece menos oportuna. Tal podría ser el caso del trazado de la zona Este o de algunas otras de las mayores áreas de intervención.

Fue seguramente el Plan Castro (1857-60) el que, por primera vez, vinculó la cantidad de suelo de ciudad desarrollado con la necesaria versatilidad del trazado en cuanto que capaz de adaptarse a muy diversas situaciones, aceptando e incluso favoreciendo la separación entre el planeamiento y la arquitectura que, veleidosa por necesidad, materializaría tal trazado. Se podría oponer que, contrariamente, Castro, planeó una ciudad rígida: la cuadrícula del ensanche de reiterativas manzanas cerradas, una ciudad antigua. Respondamos que no: Castro planeó una ciudad que luego la sociedad y la arquitectura completarían a su modo. Salió, con el tiempo, el barrio de Salamanca y otras cosas, pero podrían haber salido, si la sociedad y la arquitectura hubieran sido otras, cosas muy diferentes. Por ejemplo, algo más parecido a Manhattan, la ciudad más variada en la cuadrícula más rígida, que cambia por completo aunque el plano de la ciudad permanezca idéntico.

Algo de esto se echaría en falta, tal vez, en el Plan. Una mayor precisión instrumental de lo que debe o no debe fijar un avance sobre el proyecto del futuro legal de la metrópoli madrileña. Aunque, por supuesto, no es una tarea fácil encontrar ese punto sutil que sin caer en el *Zoning* no se deslice tampoco por la ilusión *Krieriana* de improvisar la ciudad desde el prematuro, inmaduro y carácter inevitable absoluto de la propuesta definida desde la arquitectura. He aquí, creemos, una de las tareas que ocupará el próximo futuro de los urbanistas y, sin duda, el de los responsables de este Plan.

En cualquier caso, no es la primera vez que Madrid se planea hasta el final; esto es, dándola por acabada si se cumple el Plan. Incluso diríamos que es más cierto que casi siempre se pensó así. La sucesión de cercas del Madrid antiguo lo testimonian, de igual modo lo pretende el Plan Castro, que dibuja la ciudad rematada, como las antiguas, por las Rondas. En ello insistirá el Plan Bidagor de 1941 y ahora este. Esta ya en un momento en que apenas cabe, dadas las circunstancias, otra alternativa; sobre todo teniendo en cuenta que Madrid se encuentra, de hecho, acabada, cerrada por el cinturón metropolitano que la rodea. Volvemos a la ciudad cerrada, definida incluso con la contribución de unas ornamentales huertas que cierran un círculo de más de un siglo.

Pero a ciudad cerrada, acabada, corresponde también, curiosamente, edificación cerrada, en cuanto esta se estima y entiende como la edificación capaz de

servir a la ciudad, dándole un valor más urbano y limitado el desordenado y abstracto caos de la edificación abierta. Es frecuente, sin embargo, exagerar este aspecto, ya que lo básico no es la edificación cerrada o abierta, sino el plantear la arquitectura de modo que su forma contribuya a la más importante obra del conjunto y no se pierda en el objetualismo azaroso. En el croquis propuesto para el sector Este, por ejemplo, se advierte cierta obsesión por las manzanas cerradas que, sin embargo, tienen fondo edificado de bloque abierto, constituyendo en realidad bloques plegados en forma cuadrada. Se siguen los gestos de las arquitecturas urbanas, pero no se da lugar a otros tipos residenciales alternativos al esquemático bloque de doble crujía.

Integración, por último, significa entender las dotaciones, los equipamientos, como puntos emergentes de la ciudad indiferenciada. Edificios colectivos como monumentos —ornamentar y articular la ciudad con la función—, como puntos vertebrados y fijos de la estructura urbana. Ello supone acudir a la tradición y, al coincidir con una parte bien divulgada del pensamiento *rossiano*, no necesita mayor comentario. Este aspecto del Plan, debido al énfasis que pone en los equipamientos, es, tal vez, de los más claros, y al hilo de este tema añadiríamos una reflexión. La ciudad capitalista moderna es negocio. Junto a él, el intervencionismo del Estado —otra forma de negocio, en definitiva— puede llevar a cabo el reequipamiento de las zonas depauperadas. El avance parece confiar firmemente en este aspecto de la inversión pública, y quizás acertadamente como necesidad en cuanto que la ciudad capital, la metrópoli común, es más conveniente y legítima que nunca para un país que se articula como Estado de autonomías. La máquina de la ciudad capital sí es necesaria y, por tanto, negocio, e inversión. Sin embargo ¿no sería preciso reconsiderar los estándares de suelo —que no de equipamiento—, más propios de otras latitudes y sociedades en beneficio de una economía razonable de Estado y de una estructura urbana menos apegada a los criterios de los C.I.A.M.?

Por otro lado, admitiendo como política acertada el equipamiento de barrios y la descentralización de servicios, ¿no resulta inadecuado que algunos de estos, tan especializados como es el caso de la Universidad, quieran desmembrarse creciendo *ex novo* en Moratalaz o Vallecas? Muchas de las virtudes de las metrópolis, hoy por cierto muy desconsideradas, proceden de la aglomeración, de la cantidad y la concentración. Esto es lo que, precisamente, los planes especiales han pretendido conservar, pues no sólo con

la dispersión se crea el efecto ciudad.

Por otro lado, el Avance asume el Plan Especial de Conservación, por lo que debería reconsiderar éste en el sentido de basar su estrategia, más que en la prohibición de renovación, en no incentivar volúmenes o características especulativas para que esta renovación edificatoria sea lógica y posible. Si Madrid tiene buen futuro económico la ciudad restaurará y adaptará muchos viejos y estupendos edificios, pero tirará otros por ruinosos o poco estimables. Si económicamente tiene sentido, la ciudad renovará su edificación más de lo que hoy pretenden los planes especiales, excesivamente inclinados de forma indiscriminada en favor de lo viejo. Y lo importante será entonces no lo que había, sino la calidad de lo que sustituya, como fue siempre. Medir mejor el valor de lo que ha de conservarse y cómo, y procurar la calidad —urbana, arquitectónica y de uso— de lo nuevo, deberá ser, sin duda, otra de las preocupaciones de los urbanistas en los próximos años. La ciudad está completa, acabada; pero si ha de vivir feliz en el futuro será porque puede renovarse, según sea necesario, sobre su propio solar. Este aspecto debería de ser más preparado antes de que sea urgente.

Para acabar, cabría decir que, a pesar del esfuerzo de trabajo eficaz de la Oficina, el Avance no se entiende bien. Ya algunas cosas del Plan de Zuazo no se entendían; el de Bidagor del 41 se entendía menos y el del 61 muy poco. Quien quiera acercarse a este con detalle comprobará que tampoco se entiende del todo, al menos sin estudiárselo absolutamente bien, y tal vez un esfuerzo en este sentido sería necesario desde el Avance al Plan. La exposición pública del Conde Duque es excesivamente analítica y, así, poco pedagógica, no dejando de extrañar la inoportuna "*strada antiquísima*" que ocupa un alto porcentaje de su superficie. No acabemos sin destacar una virtud más singular de lo que parece: el equipo redactor del Plan demuestra conocer perfectamente, como el arquitecto conservador de la catedral, la ciudad sobre la que actúa.

Llegados aquí, baste por hoy, pues entrar en detalles nos resulta imposible y, seguramente, prematuro. ¿Conseguirá el plan hacer viable la utopía de la integración? ¿Será la idealidad de una tal utopía suficientemente lúcida para lograr insertarse en lo real, y suficientemente buena para mejorar la ciudad? Si progresa políticamente y se aprueba, sin duda el tiempo nos lo dirá; y ello queda ahora, en todo caso, sometido a la consideración de quien, más seguro y autorizado, quiera aventurar un juicio concreto.

Antón Capitel, Javier Frechilla,
Gabriel Ruiz Cabrero.