

No son ruidos, son las obras

Susana Jiménez Carmona

Sobre el plano todo está en su sitio: lo de adentro, dentro, lo de fuera, fuera. Las paredes de las viviendas protegen lo más íntimo. Los espacios comunes se muestran oportunos y acogedores. Las zonas verdes ofrecen frondosos árboles. Los servicios están cubiertos y disponibles. Y las calles son despejadas y silenciosas. Aunque no estén dibujados, podemos intuir a los futuros habitantes dentro de casa sin molestar a los vecinos, siendo amables y educados al cruzarse en el ascensor, disfrutando de los espacios comunes con alegría y respetando los horarios y los descansos ajenos, desplazándose fluidamente en el vehículo y, los domingos, disfrutando del carril bici o recibiendo a las visitas en casa. Las aceras amplias y limpias servirán para pasear afable e higiénicamente a los perros y llevar a los más pequeños al colegio, que estará al lado de casa, o al parque más próximo, cuando no sea temporada de piscina. Si el metro termina por llegar, quizá algunas de esas visitas caminen por las aceras hasta las bien distribuidas e impecables casas. Aunque sólo si lo desean, porque no faltará sitio para aparcar. Sin duda, el metro o el cercanías lo necesitarán las empleadas del hogar. Y al centro comercial mejor ir en coche, para no tener que cargar con la compra de toda la semana.

Cuando se pasea por Los Berrocales se puede jugar a imaginar sobre cuadrículas apenas marcadas lo que desde el estudio o el despacho se planifica. Eso si se es capaz de rebajar la impresión de desolación que provoca ese enorme terreno yermo en el que podemos seguir las calles arrancadas a un suelo que dejó de protegerse a la espera de convertirse en múltiples espacios protegidos por vallas y cámaras de seguridad. Es el PAU ideal sostenido por la fe de quienes comprometieron sus ahorros y sus tiempos futuros, hace ya demasiados años.

El ronroneo del tráfico sigue presente en los confines abocetados de la ciudad. Como sucede con otros PAU, Los Berrocales están rodeados de vías de comunicación que cortan el camino a quien pasea, que ha de rastrear largo para encontrar los huecos y las sendas torcidas por los que colarse. Siguiendo una de esas sendas (que incluye un puente tendido sobre las vías del AVE) se puede llegar caminando desde Los Berrocales hasta Cañada Real Galiana, su antítesis. Frente a la ciudad nueva de líneas rectas y perfectas rotondas, la ciudad informal autoconstruida a lo largo de un torcido camino centenario (cuando menos) trazado por los pasos de muchos que siguieron el curso dictado por la geografía y la historia. Desde Cañada se observan los PAU cercanos como amenazas a su supervivencia. Pero esa mirada temerosa es recíproca. En el PAU El Cañaveral se explicita en ocasiones el miedo a lo que pueda venir de ese otro estigmatizado que está a solo un paso y en la memoria borrada del propio suelo: sobre los terrenos donde ahora se construyen cientos de viviendas se levantaba hasta 2009 un pequeño poblado no legal (la historia de Madrid en el siglo XX no se puede entender sin la multitud de poblados y construcciones 'no legales' repartidas por toda la ciudad por aquellos que llegaban a la capital en busca de trabajo).

Ahora en El Cañaveral se encuentran unas casetas prefabricadas que generan otras emociones bien distintas: en ellas se pueden ver planos, proyectar vidas y comprar las deseadas viviendas. Esta esperanza aumenta al poder ver ya tres urbanizaciones no sólo construidas, sino habitadas. Hay quien ya lleva instalado desde hace 2 años. También hay quien lleva esperando más de 17 años sin poder hacerlo. Los fines de semana caminan por allí vecinos establecidos que pasean con sus perros e hijos, como vecinos futuros o potenciales, que se acercan para comprobar cómo van unas obras cuyos ruidos despiertan más anhelos que quejas.

Otro gran deseado es el transporte público. Se espera que llegue la línea 2 de metro en unos años, cuando aquello esté habitado por multitud de familias que necesitarán desplazarse para ir a trabajar o consumir a la urbe ruidosa e inasequible. Para llegar hasta allí en transporte público, de momento se cuenta con la línea 290, que une El Cañaveral con la estación de cercanías de Coslada (**La EMT acaba de poner en marcha la línea 159 que une el Área Intermodal de Alsacia con El Cañaveral**), utilizada fundamentalmente por los trabajadores de la construcción, los mismos que consumen en el único establecimiento comercial que hay, regentado por migrantes chinos, los pioneros en estas nuevas extensiones urbanas que brindan el pan de cada día cuando ir hasta el centro comercial no es posible. Sospechamos que allí seguirán cuando en El Cañaveral se alce el proyectado como mayor centro comercial de Europa. Para entonces el murmullo de los motores será ese ruido que no se oye por mera insistencia.

En Sanchinarro, en los bajos que no están "protegidos", también son los comercios chinos los que permiten esas pequeñas compras que no merecen el camino en coche hasta El Corte Inglés. Hasta este centro comercial se puede llegar a pie atravesando la pasarela que ofrece a la mirada de

It's not noise, it's the works (strolls)

On the plan, everything is in place: the inside parts are inside, the outside ones are outside. The housings' walls protect the most intimate life. Common spaces appear convenient and welcoming. Green areas offer their lush trees. Services are covered and available. And the streets are clear and silent. Although they are not drawn, we can guess the future dwellers inside their homes without disturbing their neighbours, being kind and polite when meeting in the elevator, joyfully enjoying the common spaces, observing the peace and the resting times, smoothly moving in their vehicles, and, on Sundays, enjoying the cycle path and having visitors over. The wide and clean sidewalks will be used to walk the dogs complacently and hygienically and to take the children to school, located right next to home, or to the nearest park, when it's not the swimming pool season. If the area is finally served by the metro, maybe some of the visitors would walk along the sidewalks to the well distributed and flawless houses, but only if they wish so, because there will be no lack of parking space. Of course, the metro or suburban train will be needed by domestic workers. It's better getting to the shopping centre by car, not to carry the shopping for the week.

When walking along Los Berrocales, one can play and imagine on a slightly visible grid what is designed on the studio. But only if you're able to dilute the impression of desolation aroused by the vast wasteland in which we can follow the streets imposed to a land that stopped being protected soil waiting to become a series of spaces protected by fences and security cameras. It is the ideal PAU (Urban Development Programme), sustained by the faith of the ones who have tied up their savings and future times, already too long ago.

The traffic's murmur is still present in the drafted limits of the city. The same as other PAUs, Los Berrocales is surrounded by communication routes standing in the way of the walkers, who have to search the area to find gaps and twisted paths through which to slip. Following one of these paths (which features a bridge over the AVE railway tracks) one can walk from Los Berrocales to Cañada Real Galiana, its antithesis. In contrast to the new city of straight lines and perfect roundabouts, the informal city, self-built along a crooked centenarian (at the very least) path drawn by the steps of those who have followed the course of geography and history. From Cañada, the close PAUs are observed as a threat to its survival. But this fearful look is reciprocal. In the PAU El Cañaveral it is sometimes explicit the fear to what could arise from the stigmatised other, which is just one step away and in the deleted memory of the land itself: on the plots where hundreds of blocks are being built right now, there was, until the year 2009, a small not legal settlement (Madrid's 20th century history can't be understood without the many "not legal" settlements and constructions spread over the city by those who came to the capital looking for a job).

Now El Cañaveral presents a series of prefabricated huts generating a very different emotion: inside them, one can see plans, plan lives and buy the desirable houses. The hopes grow bigger thanks to the possibility of seeing three complexes not only built, but inhabited. Some people have been living there for 2 years. Some others have been waiting for 17. On weekends, the established neighbours walk around with their dogs and children, together with future or potential neighbours who drop by to check how the works that arise more yearnings than complaints are going.

Equally longed-for is public transport. The metro line 2 is expected to get there in a few years, when the area is inhabited by numerous families who will need to commute to work or go consuming to the unaffordable and noisy metropolis. At this moment, for getting here by public transport, there is available the line 290, which connects El Cañaveral with the Coslada suburban station*, mainly used by construction workers, the same who consume in the only commercial establishment there is, managed by Chinese migrants, pioneers in these new urban extension who provide the daily bread when there's no time for going to the shopping centre. We imagine they will still be there when the so-planned biggest shopping centre in Europe is built in El Cañaveral. By then, the murmur of the engines will have become a noise so persistent that it isn't heard. *The EMT has just inaugurated the line 159, which connects the Alsacia transport hub with El Cañaveral.

In Sanchinarro, the business premises which are not "protected" are also occupied by Chinese businesses, where making the minor purchases that aren't worth a drive to El Corte Inglés. The shopping centre can be reached on foot along the walkway from which the pedestrians can observe the ways at different levels for the road traffic. On the way to this crowded place, it is possible to follow the paths drawn by the steps of those who, with the purpose of





Susana Jiménez Carmona, música, filósofa y doctora en historia del arte, impulsa y coordina 'el paseo de Jane' en Madrid desde 2010.

Susana Jiménez Carmona, musician, philosopher and PhD in art history, promotes and coordinates 'Jane's Walk' in Madrid since 2010.

los peatones los diferentes niveles para los vehículos rodados. De camino a este concurrido lugar se pueden seguir los pequeños senderos trazados por las pisadas de quienes, por acortar el recorrido, se han saltado lo marcado por el plano. Tampoco sorprende que en las zonas donde el tráfico escasea se cruce sin atender a semáforos y pasos de peatones o no se respeten los vacíos carriles bicis que ocupan unas aceras que no parecen destinadas a quienes no vayan sobre ruedas.

Es en Sanchinarro, el PAU terminado y habitado desde hace más de 10 años, donde se pueden observar algunas fisuras sobre el plano ordenado. Es cierto que al pasear por allí una mañana cualquiera se cumple la expectativa sobre el muy escaso uso del espacio público. Apenas se atisban viandantes e invade una sensación de estar husmeando e invadiendo privacidades ajenas al ir recorriendo manzana tras manzana vallada y videovigilada. Tres vecinos van del coche al portal, un par de personas pasean a sus perros, dos mujeres con bebés toman el sol en el parque infantil, tres abuelas pasean en carrito a sus nietos, una cartera hace el reparto y un señor mayor camina a lo largo del carril bici. Esas son los números durante más de dos horas de caminata. Mención aparte merecen las trabajadoras domésticas, todas migrantes. Ellas son las que más utilizan estas aceras. Son también numerosas a determinadas horas en el andén de la estación Fuente de la Mora.

A la hora de comer apenas hay movimiento en la calle más comercial del barrio, Príncipe Carlos, donde se sitúan casi todos los bares y restaurantes del PAU. Es en esa misma calle en la que se realiza el mercadillo mensual que organiza la Asociación Vecinal de Sanchinarro en su afán de generar lugares de encuentro en el espacio público. Al quedar descartado el previsto mercado de abastos y ante la ausencia de pequeño comercio, los vecinos y las vecinas han de esforzarse por generar actividades que inviten a un reunirse que es difícil que surja espontáneamente. Aunque este obstáculo a veces es salvado por perros y niños, que obligan a salir y regalan fáciles motivos de conversación en parques y calles (incluso en el vacío El Cañaveral, donde no hay colegios ni centro cultural que congreguen en sus puertas). Las nuevas plataformas son herramientas que también están siendo usadas para conectarse entre los vecinos: foros y grupos de whatsapp permiten el contacto que unas calles a las que los edificios dan la espalda no propician. Fue a través de esos foros como se tramaron las primeras fiestas de Sanchinarro, allá por el 2008, y que tuvieron su segunda y tercera ediciones los años 2017 y 2018.

Quienes además de verse las caras necesiten algo que los vincule más al territorio acuden al huerto urbano Kúpina Morera, otra iniciativa de la asociación vecinal. Está situado al inicio de la calle Vicente Blasco Ibáñez, en uno de los descampados que todavía quedan en Sanchinarro (destinados la mayoría a dotaciones). Estos descampados esparcidos por el PAU están poblados por una vegetación que permite fantasear con qué podría haber sobre estos suelos si la ciudad no se hubiera dispersado. Incluso en algunas aceras se han colado algunos rebeldes vegetales que nos recuerdan que por mucho que queramos olvidarlo la naturaleza brota o muere a pesar de lo planificado.

El huerto urbano está junto a un solar en obras sobre el que se levantará un centro deportivo básico demandado por el vecindario y los integrantes de la agrupación deportiva Oña Sanchinarro, y que se ha logrado a través de los presupuestos participativos. De este modo, el campo de tierra pasará a ser de césped artificial, como algunas de las pistas deportivas privadas que se pueden entrever, junto a las piscinas, entre vallas y muros. Hay que decir que Oña no pertenece al PAU. Los edificios hexagonales que se levantan entre las calles Oña y Manoteras llevaban algunas décadas allí cuando se empezaron a trazar las calles colindantes hacia el norte y el noreste. Esas décadas de más así como unos bajos poblados de pequeños comercios y bares y un tramado laberíntico propician el ajeteo de vecinas y vecinos de diferentes edades y condición. La cacofonía de saludos y comentarios en esas estrechas aceras contrasta enormemente con la resonancia vacía de las calles adyacentes en las que rebotan los ecos de los gritos de los niños en los patios de los colegios o del vecino que se asoma al balcón mientras mantiene una conversación por teléfono (la característica acústica que poseen las casas vacías que tanto anhelan en El Cañaveral y Los Berrocales).

El único ingrediente sonoro que nunca falta en todos estos PAU es el de los motores de los coches. En Oña y parte de Sanchinarro se da un movimiento continuo de coches que buscan un aparcamiento que se hace escaso por la alta demanda de los trabajadores de los edificios de empresas y hospitales de la zona y por aquellos que utilizan el cercanías para dirigirse a algunas de las estaciones que llevan lejos de Madrid (los trenes que paran en Fuente de la Mora llevan al aeropuerto y a las estaciones de Atocha y Chamartín). Ese medio de comunicación que acerca a los habitantes de Sanchinarro y Oña tanto al centro de la ciudad como a cualquier lugar del mundo, se ha convertido en un problema para aquellos que no tienen plaza de garaje. ¿Y cómo no tener coche cuando sólo se puede salir a pasear para ir a ningún sitio?

shortening the distance, have ignored the plan's layout. It's not surprising either that, in the low-traffic areas, people cross the street without taking care of traffic lights or crosswalks and without respecting the cycle paths, occupying the sidewalks that doesn't seem to be set aside for those who don't travel on wheels.

And it is in Sanchinarro, the PAU finished and occupied more than 10 years ago, where some cracks on the zoning plan can be noticed. Certainly, when walking along any given morning, the expectation about the limited use of public space is met. Pedestrians are scarce and there's a feeling of being sniffing around and invading the privacy of others as walking the fenced and monitored blocks, one after the other. Three neighbours walk from the car to the front door, a couple of individuals walk their dogs, two women with their babies sit under the sun in the park, three grandmothers take their grandchildren for a walk, a postwoman delivers the mail and an old man walks along the cycle path. These are the numbers after a two-hour stroll. Of special mention are domestic workers, all of them migrants. They are the ones who use these sidewalks the most. And they are numerous at certain hours in the platform of Fuente de la Mora station.

At lunchtime there's hardly any activity in the district's most commercial street, Príncipe de Carlos, where almost every bar and restaurant in the PAU is located. The monthly street market organised by the Sanchinarro neighbourhood association in its pursuit to generate meeting places in the public space takes place in the same street. Due to the rejection of the construction of a food market and to the absence of small businesses, the neighbours have to make an effort to generate activities that encourage the communal living, something that can't take place spontaneously. Although this hurdle is sometimes overcome by dogs and kids, inviting to go out and favouring small talk in parks and streets (even in the empty El Cañaveral, where there's no school or cultural centre around whose doors to gather). New platforms are also tools being used by neighbours to connect with each other: forums and WhatsApp groups provide the contact that the streets to which buildings turn around don't favour. It was through the forums that the first Sanchinarro local festivities were plotted back in 2008, celebrating the second and third editions in 2017 and 2018.

Those who, apart from seeing each other, need something to become bonded with the territory can go to the urban garden Kúpina Morera, another neighbour association initiative. It is located at the start of Vicente Blasco Ibáñez street, in one of the vacant lots still present in Sanchinarro (most of them allocated to urban facilities). These open spaces spread around the PAU are occupied by vegetation, enabling to imagine what it might have been of these lands if the city hadn't grown scattered. Some unruly plants have even sneaked in the pavements, letting us know that even though we might try to forget it, nature grows and die despite our plans.

The urban garden lies next to a plot in construction, on which it will be risen a basic sports centre claimed by the neighbours and members of the sports association Oña Sanchinarro, and funded by participatory budgets. This way, the bare earth field will become an artificial turf pitch, as some of the private sports courts visible, together with the swimming pools, through the walls and fences. It must be pointed out that Oña doesn't belong to the PAU. The hexagonal buildings standing between Oña and Manoteras streets had been there for some decades when the adjacent streets started to be planned towards the north and north-east. The extra decades, together with the small businesses and bars occupying the ground floors and the maze-like layout, favour the coming and going of neighbours of different ages and conditions. The cacophony of greetings and comments in these narrow streets strongly contrasts with the empty resonance of the neighbouring streets in which the echoes of the children's shouts in the playgrounds or the neighbours' voices talking by the phone on the balcony resound (the acoustic characteristic typical of the empty houses that El Cañaveral and Los Berrocales are yearning for).

The only sound ingredient never missing in the PAUs is the one coming from the cars' engines. In Oña and part of Sanchinarro there's a continuing passing of cars looking for a parking space, scarce due to the high demand of the workers of office buildings and hospitals in the area and of those who use the suburban train to reach some of the stations that take you out of Madrid (the trains that stop in Fuente de la Mora station lead to the airport and Atocha and Chamartín stations). This mean of transport connecting Sanchinarro and Oña's inhabitants both to the city centre and to any place in the world has become a problem for those who don't have a parking space of their own. And how to live without a car when you can only walk to go nowhere?

