

Diario: **La Opinión de Málaga**
15 Febrero 2013

El alma de la ciudad
Santiago Quesada
Director Escuela Arquitectura

El primer Metro construido fue el tren subterráneo de Londres, el *Metropolitan Railway* se inauguró en 1863 y tenía sólo seis kilómetros de longitud. A nuestro país llegó ocho años más tarde, al principio consistió en un tranvía tirado por caballos que recorría las calles de Madrid, hasta que en 1898 se convirtió en un medio de transporte eléctrico, limpio pero demasiado incómodo para convivir con el transcurrir de la vida diaria y cotidiana, por lo que se decidió enterrarlo. Ha pasado más de un siglo y desde hace pocos años comenzamos a ver cómo distintas capitales andaluzas incorporan ese medio de transporte a su paisaje urbano, asumiendo determinados parámetros de la postmodernidad como movilidad, recorridos, ahorro frenético de tiempo... pero a veces olvidando otros como el valor del tiempo, la identidad, la memoria o la idea misma de la propia ciudad.

La implantación de este medio de transporte abre varias líneas de pensamiento que son imprescindibles para adoptar decisiones acertadas, oportunas y acordes con la realidad de cada lugar. Me refiero a temas que tienen que ver con la circulación de personas, con el núcleo urbano, pero sobre todo con el modelo de ciudad que deseamos para el futuro. Siempre he creído que la reflexión es previa a la acción pero me temo que en este asunto de los metropolitanos las premuras, la necesidad de inaugurar y ciertos a priori, basados en la demonización de los vehículos, la sacralización de las bicicletas o la sostenibilidad –un término que de tanto usarlo se ha convertido en un pleonasma al aplicarlo a conceptos que de por sí lo son- se han antepuesto al modelo, a la viabilidad y a la oportunidad de implementación de esta forma de transporte en nuestras ciudades.

Vivimos tiempos en los que el paisaje que nos acompaña está aderezado por algunos edificios fantasma, contenedores de la nada, surgidos como consecuencia de una arquitectura del espectáculo y comenzamos a acostumbrarnos a ver raíles de tranvías llenos de maleza, marquesinas de última generación flanqueando monumentos o vagones parados por falta de financiación. Los ciudadanos tenemos la obligación y responsabilidad de evitar despilfarros semejantes.

En Málaga ha surgido un intenso debate sobre la conveniencia de contar, en superficie o soterrado, con este medio de transporte. Se han planteado dos alternativas cuya elección depende o dependía, al parecer, de una única variable consistente en la viabilidad económica de una solución sobre otra. Discusión interesante, y necesaria sin duda, pero absolutamente insuficiente si previamente no atendemos a los valores de la ciudad que queremos preservar, al modelo que queremos potenciar y desarrollar y, sobre todo, teniendo en cuenta que se pretende cambiar sobre la marcha algo reflexionado, proyectado, decidido y pactado previamente a su inicio. Eso se llama improvisación, y tampoco sale barata.

Sin embargo, al hilo de este debate del Metro se ha abierto otro, no menos importante e interesante, el de la legitimidad en la investigación, análisis y desarrollo de la ciudad que quieren sus habitantes frente a quien administra los recursos que financian su desarrollo. En este sentido, son esperanzadoras las declaraciones efectuadas en los últimos días por el máximo responsable político del ejecutivo andaluz que antepone el análisis técnico, urbanístico, sociológico de expertos y el juicio de la ciudad, por encima del criterio político de la administración que financia las obras.

El arquitecto Ralph Erskine mantenía que en el desarrollo de un proyecto, el cliente es un material de construcción tan importante como el hormigón, el ladrillo, la piedra, la madera o el acero. Independientemente de la calidad y cualificación del arquitecto, nunca hay buena arquitectura sin un buen cliente. El discernimiento ciudadano debe ser previo y complementario al saber hacer de los técnicos, si conseguimos que estos dos elementos se unan, junto a la responsabilidad compartida de administraciones y entidades de crédito, conseguiremos que la modernidad, la tecnología y la calidad de vida lleguen a la ciudad sin poner en riesgo su identidad y carácter.

Una ciudad sin alma es una ciudad enferma. Parafraseando a Unamuno: país, paisaje, paisanaje; la identidad de un país la construyen y definen su paisaje y sus paisanos. El alma de nuestras ciudades no reside en su precio sino en el valor que sus habitantes le damos a nuestra forma de vida, a nuestros espacios, nuestro patrimonio, nuestra memoria.