Entrevista. Carlos Rubio Carvajal // Calculabilidad. Las políticas de las constelaciones transurbanas.

Andrés Jaque
(Office for Political Innovation)

Carlos Rubio Carvajal

Revista Arquitectura

Hemos pensado que era importante, en la primera entrevista que publicamos en la nueva etapa, hablar con alguien vinculado a la política del Colegio, y, en tu caso, además por tu trayectoria preofesional, el Ayuntamiento,la Ciphan y las diferentes comisiones de patrimonio tanto autonomas como locales, y en tu caso además pasado por tu trayectoria académica de largo recorrido en la Etsam. Con la idea de repasar tu opinión personal sobre la profesión, la arquitectura ahora mismo, y la ciudad de Madrid desde tu posición en el Coam, y en definitiva tu mirada sobre otras situaciones diversas en las que estás involucrado.

¿Crees que el Colegio debería tener una posición beligerante respecto a lo que es la práctica de la arquitectura en la sociedad o esto es algo que ya es imposible?

Carlos Rubio Carvajal

Pienso que sí. Si con esto queréis decir que si tiene que tener una opinión el Colegio sobre las cosas que ocurren en la ciudad, yo creo que se tiene. Es verdad, que la tiene más en la figura del Decano, porque el Decano tiene una visibilidad y una importante actividad pública. Pero respecto a la arquitectura, el Colegio se nutre de dar atención a todos los arquitectos; a los que trabajan de una manera y a los que trabajan de otra. A los asalariados y a los que trabajan por su cuenta, y evidentemente es difícil atender a todos, aunque ese sea el objetivo.

Por hablar de un tema tan relevante, en el aspecto solo de los honorarios, ¿tiene o quiere tener una posición el Colegio? Porque con la ley ómnibus desaparecieron las tarifas de honorarios, pero hay una posición específica del Colegio, ¿o eso es imposible?

Yo recuerdo que cuando llegó el anterior Presidente del Consejo (Jordi Ludevid), nos convocaron a algunos a una reunión con la idea de evaluar con algo de rigor cuánto cuesta en realidad el trabajo y el tiempo de un arquitecto, con la intención de realizar algo así como una tabla de costes; ¿qué cuesta hacer un plano? Lo que pueden hacer cinco personas lo puede hacer una, pero si lo hace una tardará diez horas, y si lo hacen cinco pues a lo mejor tardan una. Un plano cuesta... ¿cuánto? Y ver así lo que sale la hora del arquitecto. Hacer un estudio de costes y ver cómo se van disminuyendo esos costes o como van aumentando esos costes,… Han pasado esos 4 o 5 años y este análisis no está acabado, aún no se tienen esos datos.

Habitualmente cuando hablas con cualquier constructora te dicen – "estoy perdiendo dinero" – y yo digo, – "pues yo no lo sé, supongo que yo también" – pero no lo sé. No sé cuando empiezas a perder dinero, porque no lo sabes, pero lo que sí está claro, y la gente debe darse cuenta, es la proporcionalidad: "¿Que me pagan menos? Pues yo pongo menos recursos para el proyecto". Lo malo es que al final, el proyecto tiene que salir bien, es decir, realmente es muy difícil ajustarse. Pero la sociedad no nos valora, no valora nuestro trabajo.

¿En qué momento crees que ha cambiado esta situación? ¿En qué momento hemos dejado de ser fiables?

Pues poco a poco. Tenemos fama de caprichosos, de querer jugar con nuestro ego, y con nuestras decisiones pero siempre con el dinero de otros, no damos nada. Y no hemos cumplido, al menos en muchos de los casos. No nos hemos ajustado a los precios o a las expectativas depositadas en nosotros.

Y de cara a los estudios de arquitectura, ¿cómo lo ves?

Pues, mira yo creo que la arquitectura existe desde hace muchísimo tiempo, y seguirá habiendo arquitectura. Pero estará más en manos de las ingenierías, o de las corporaciones, que de los estudios tradicionales. Yo creo que España tiene una tradición de estudios no muy grandes, de estudios medianos que ha ido creciendo pero que siguen funcionando a modo de guerrillas, en algunos casos ganando las batallas….

¿Qué tanto por ciento se dedica en tu estudio a pagar a las consultorías? ¿Cómo ha cambiado en 25 años la relación de las consultorías respecto al proyecto final?

Yo siempre he sacado fuera las colaboraciones con consultorías, y creo que no, que eso no ha cambiado tanto. Las ingenierías con las que trabajamos son muy asequibles y siguen siendo muy personales en la relación.

Pero, ¿en qué tanto por ciento de un proyecto participan las ingenierías? Y ¿la parte que en la que tú intervienes?

Los arquitectos antes participábamos en un 90 % del proyecto, y ahora intervenimos en un 45%, o así, **porque aparecen ingenierías u otra serie de agentes que antes no existían.**

Yo en realidad eso no lo he notado tanto. Aquí, en mi estudio, el proyecto sale encajado, todos mis colaboradores son arquitectos y más bien jóvenes. Se conocen el CTE, saben la normativa, saben cosas que yo no sé. Hoy he ido al Ayuntamiento de El Escorial para revisar el proyecto de una casa y el técnico me ha pedido unas especificaciones muy concretas que yo desconozco cómo definir, y en eso me apoyo completamente en mi equipo. Es decir hacemos la Seguridad y Salud, el CTE, una cantidad de cosas crecientemente complejas.

En cuanto a la relación con las ingenierías de estructuras o instalaciones, unas veces hemos trabajado con unos y otras con otros. Y la verdad que los que te dan mejor resultado son los que son más pequeños, también normalmente más jóvenes y más competitivos. También con una atención más personalizada. He trabajado también con ingenierías grandísimas que han sido un desastre, que no se involucran, que no se enamoran de su propio trabajo y solo buscan resultados, y exigencias, y exigencias... Hay ahora mismo ingenierías más ágiles que responden muy bien, dibujan todo, te explican, te atienden en la obra, no te piden mucho dinero. Porque hay gente más cara, pero con los honorarios que te van pagando, también las consultorías deben ajustarse.

Y de cara a los jóvenes, ¿ves una diferencia grande en comparación con hace 25 años?

Bueno, los jóvenes tienen una dificultad enorme de encontrar trabajo, porque esta profesión es de muy largo recorrido. De joven no te conoce nadie, y cuando no te conoce nadie, no puedes confiar en que te llame alguien. A lo mejor en las generaciones anteriores sí, porque no había tantos arquitectos y había que llamar al único arquitecto que había en el pueblo, o en la ciudad, pero ahora es muy distinto. Tienes que empezar a hacerte un nombre a base de concursos, y los concursos ahora los están impidiendo en gran medida las nuevas leyes que valoran mucho la experiencia, y evidentemente esto dificulta la situación.

Y en esta nueva realidad, ¿qué papel tienen los Colegios de Arquitectos?

Los Colegios puede incidir mucho en el tema de los concursos, en que las administraciones hagan concursos más limpios de los que hacen. Más Concursos de Ideas, concursos más específicos, más temáticos, etc. Depende del caso. Si haces un concurso para hacer la remodelación

Carlos Rubio Carvajal

Arquitectura Magazine

This interview is published on the first number of Arquitectura's new stage, for which we have considered important to talk to someone related to the Association's policy but who has a presence in other relevant fields of architecture such as in the professional practice itself, in the City Council or in the CIPHAN (Institutional Commission for the Protection of Artistic-Historic and Natural Heritage) - in your case, it also includes a long-distance academic journey in the Etsam (Superior Technical School of Architecture of Madrid). The intention is to go through your personal opinion about the profession, the state of architecture in the current moment, how you see the city of Madrid from your position in the COAM and, in short, your point of view about different scenarios in which you are involved.

Starting with the last point, do you believe the COAM should have a judgmental position regarding the practice of architecture or do you think it's something impossible to achieve by now?

Carlos Rubio Carvajal

Yes, I think so. If by it you mean the association should have a voice about the things that happen in our city, I think so. We try to have it in some way. It's true that this voice is embodied in the figure of the doyen, because he has a high visibility and an important public agenda. But in respect to the practice of architecture, the association draws on giving attention to every architect, no matter their working method, the employees and the self-employed ones. Of course, it is hard to handle everyone, although this is our aim.

Regarding such an important subject as professional fees is, does the COAM have or want to have a position about them? With the "Omnibus law" the scale of fees disappeared, but, does the association have a particular opinion about it?

I remember, when the former President of the Board (Jordi Ludevid) came, we were call to a meeting with the aim to evaluate with a little of accuracy **what is the real cost of an architect's work and time**, with the intention to create sort of a costs chart. **What is the cost of making a plan?** The same job can be made by one or by five people, but the thing is, if it's made by one it will take ten hours and if it's made by five, it will probably take one. The cost of a plan… how much is it? This way, we would calculate the price of an architect's hour. We would make a cost study and analyse how the costs decreased and increased. **It's been 4 or 5 years and the analysis hasn't been carried out, we still don't have the data.**

When you talk to a building company, they tell you "I'm losing money" and I reply "Well, I don't know, I guess I am losing money too", but I don't know. **I don't know when you start to lose money**, because you never know, but the obvious thing, and what people should realize, is there should be proportionality: What **if they pay me fewer? I invest less means on the project.** The bad side is that, after all, the project has to turn out well and it's really hard to limit yourself. **We're not valued by society**, our work is not appreciated and we have to know it, because it's the ugly truth.

When do you think the situation has changed? When have we stopped being reliable?

Little by little. We're said to be fickle, to play with our ego and our decisions, but using other's money, **we don't give anything.** And in some cases, we haven't met the requirements. We haven't been able to stick to the prices and the expectations entrusted to us.

And regarding architecture studios, what do you think?

Well, architecture exists from long time ago and it will continue to exist. But I think it will depend more on engineering companies and corporations than on traditional studios. Spain has a tradition of not too big studios, but mid-size ones that has grown through the years and they still work as guerrilla warfare - and sometimes even win the battles.

What percentage of the budget is invested in paying consultancy in your studio? How has the relationship between consultancy and the final project changed during the last 25 years?

I have always outsourced the collaborations with consultancy offices and I think this hasn't changed too much. The engineering companies we work with are quite affordable and personal regarding daily contact.

But, in which percentage of the project does the engineering team take part? And what about you? Architects used to participate in 90% of the project, but now we take part in just about 45%, because of the emergence of engineering firms and other elements that didn't exist before.

Actually, I haven't noticed it that much. In my studio, the project is laid out in whole. **All my collaborators are architects and they're quite young. They know the CTE (Technical Building Code), they know the regulations - they know things I don't.** Today I've been to El Escorial town hall to look over a house's project and the technical architect has asked me for some very specific specifications about which I am not aware. For this purposes, I totally rely on my team. We take care of the security and health issues, the CTE and a series of things more and more complex.

As for the relationship with structural and installation engineers, we have worked with all kind of companies. But the truth is the best results are given by the smallest ones, who are usually younger and more competitive. And they offer a more personal service. I've worked with very big engineering firms which have turned to be a mess, they don't get involved, don't fall in love with their job and just look for results and demands. Currently there are very flexible companies which work very well, they draw everything, give explanations and attention on site and their prices aren't too high. There are also more expensive ones, but with the fees we get right now, consultant offices must keep to the budget.

Regarding the younger ones, do you see any meaningful differences between now and 25 years ago?

For the young ones nowadays it's really hard to find a job, because this is a long-haul career. When you're young, you're unknown, and if you're not known, you can't expect anybody to call you. Maybe for previous generations it was different because there weren't so many architects - you had to call the only one in your town or city, but today it's not like that anymore. **Now you have to make a name for yourself by force of tendering, but tenders are becoming unachievable due to the new laws which value candidates with more experience**, and obviously this makes the situation more difficult.

So, which is the role of professional associations in this new scenario?

Professional associations have the power to influence on tenders in the sense of forcing the administrations to carry out more fair tenders than now, more calls for proposals, more specific or themed tenders, depending on the case. If the remodelling of la Castellana is put out to tender, it's logic to require a certain experience and other demands, such as having faced a similar project before.

But the calls for proposals held in Madrid 10 years ago that were managed by the COAM and the EMVS (Municipal Housing Company of Madrid), among others, have almost disappeared.

I've always been very keen on tendering. I've always participated in tenders. But we must bear in mind that **tenders limit the relationship between architects and reality.** I remember hearing that a good project is the union between a good architect and a good client, but in tenders, the relationship with the client doesn't practically exist. Not to mention effectiveness. I mean, **presenting a gorgeous rendering but being unable to build it.** This has happened so many times, here in Madrid and in other cases

de la Castellana, pues es lógico que te pidan una experiencia, unos requerimientos, que te hayas enfrentado a temas parecidos anteriormente…

Pero los Concursos de Ideas que se hacían en Madrid hace 10 años gestionados por el COAM, la EMVS, etc, han desaparecido prácticamente todos.

Yo he sido muy "concursero" toda la vida, hemos participado en concursos desde siempre. Pero, es justo decir que los concursos también limitan la relación del arquitecto y la realidad. Yo recuerdo que siempre se decía que un buen proyecto es la unión de un buen arquitecto con un buen cliente, pero la relación con un cliente el concurso la anula, en gran medida. Por no hablar del efectismo, claro: el presentar una infografía maravillosa y luego ser incapaces de construirla, como tantas veces pasa, algunas en Madrid y en lugares muy representativos que todos recordamos… Ahora mismo hay muchos concursos de viviendas, la mayoría de las promotoras tradicionales han desaparecido, y son los fondos de inversión los que tienen unos gestores que manejan unos suelos, en muchos casos residenciales.

Carlos, tú estás en la CIPHAN, ¿cuál es el papel del colegio en la CIPAHN?

Bueno hay dos Comisiones a las que va el Colegio. Una es la que se llama la CIPHAN y otra que es la CPLH, una la local, y otra la normal. Una la preside la Comunidad de Madrid y la otra la preside el Ayuntamiento. La que es la más restrictiva, cuida más los BIC, y que está más metida en los temas más delicados de la "almendra central", es la que preside la Comunidad de Madrid. El Colegio está en la CPLH, que es a la que yo voy más, pero no tiene voto, solo tiene voz, y los temas se resuelven fundamentalmente por consenso. En la otra, la CIPHAN, tiene voto el COAM, pero las resoluciones están más en manos de los representantes de gerencia y los partidos políticos.

Y ¿cómo funciona el diálogo? El convencer a alguien...

Pues normalmente está todo muy tabulado, y las Comisiones la verdad es que están muy condicionadas por los posibles efectos judiciales de sus decisiones, ya que cada vez más puede haber alguien que ponga una demanda, o denuncia. A esto se suma la presencia creciente de ecologistas y personajes preocupados en extremo por asuntos ambientales y por dejarlo todo como está, por no tocar nada. Madrid siempre ha sido una ciudad muy rancia y muy "cobardona" para hacer cosas. Siempre hay una voz que dice – "¡no, peligro!" – Si haces un proyecto enterrado, vale pero como quieras sacar un poquito la cabeza, mal… Y cada vez hay un Catálogo más cerrado, más perfilado. Hace poco ha habido una gran polémica porque se había empezado a demoler un convento en Paseo de la Habana, cuya demolición estaba aparentemente permitida por una Licencia de la Junta Municipal correspondiente, pero prohibida por Patrimonio, ya que el Ayuntamiento aún no ha renovado partes de su Catálogo y el criterio de unos técnicos municipales ha chocado con el de la Comunidad de Madrid.

O sea que tú crees que ahora mismo hay preponderancia de situaciones normativas, aunque sean contradictorias, por encima de la posibilidad de que haya algún tipo de "sabio mediador", si se puede usar un término de este tipo...

La ciudad no tiene ese tipo de figuras y en eso es en lo que yo me puedo sentir útil, en ocasiones. Pero hay mucho que ya está tabulado, por el Plan General de Madrid, o porque la ley dice lo que está protegido, o no. Porque dice si es singular o no es singular, si es estructural, ambiental... y entonces tienes lo que puedes hacer y lo que no puedes hacer. En realidad, cada vez hay menos margen de interpretación.

Cambiando de asunto, es conocido tu contacto con algunas de las figuras del periodo heroico de la Modernidad en España. ¿Crees que la figura profesional que representan estos maestros españoles tan mitificados, tiene una lección para los

we all remember… Currently we have lots of housing tenders, because most of the traditional development companies have disappeared and the mutual funds work with promoters who manage the building land, in many cases housing land.

Carlos, as part of the CIPHAN, tell us what is the association's role in this commission.

Well, there are two commissions in which the association takes part. One of them is called CIPHAN (Institutional Commission for the Protection of Artistic-Historic and Natural Heritage) and the other one is the CPLH. One is local, and the other one works at a regional level. One is ruled by the autonomous government of Madrid, and the other one by the City Council of Madrid. The one ruled by the autonomous government is more restrictive, takes care of the "Goods of Cultural Interest" and is more into the delicate issues of the "almendra central", the area of the city inside the M30 motorway. The association takes part in the CPLH, the one in which I participate the most, but it doesn't have a vote. It just has a say, but the issues in the agenda are decided essentially by common consent. The COAM has a vote on the other one, the CIPHAN, but the resolutions are usually in the hands of the management representatives and the political parties.

How does the dialog work? When you need to convince someone…

It's usually thoroughly structured. The commissions are determined by the possible judicial consequences of their decisions, because it's more and more common to be reported or sued for it. Not to forget the growing presence of ecologists and people worried to the limit about leaving everything as it is, about not touching anything. Madrid has always been a very coward and old-fashioned city in this sense. There's always a voice shouting "danger!" It's ok if you work in the shade, but it's improper if you want to stand out. We have a catalogue more and more closed and defined. Not long ago, there has been a huge polemic because of the demolition of a convent in Paseo de la Habana. The demolition was apparently allowed by a permission issued by the pertinent municipal government, but it was prohibited by the administration of cultural heritage, because the city council of Madrid had not updated some parts of its catalogue, so the opinion of the municipal experts clashed with the one of the autonomous government of Madrid.

So you could say there's currently some kind of preponderance of the normative situation, although they're contradictory, above the possibility to have a "wise ombudsman", if we can call it so…

The city is lacking that kind of figure and there's where I feel more useful sometimes. But many things are already structured by the Plan General de Madrid or because the law says what's protected or not. It says whether it's unique or not, whether it's structural or environmental... This way, it tells you what you can or can't do. And actually, there's less and less scope for interpretation.

Changing topic, your contact with some of the main figures of Modernity in Spain is widely known. Do you think the professional figure represented by the mythologized Spanish masters involves any lesson for young architects? Or do you believe that the only things we'll receive from them are situations unlikely to be applied in the present time?

I think it would be very useful for young students and architects to recover some of the conferences and talks –some of them are on Youtube– given by architects such as Sáenz de Oiza, Alejandro de la Sota, Miguel Fisac or my uncle, Javier Carvajal, from who I have recovered two. Those by Carvajal, are a talk about Le Corbusier at the COAM and a text he wrote when he was awarded a grant for the Roma Prize. I have fantastic memories of Oiza, because he was my PhD teacher and the truth is he was a great guy. No matter what Oiza was talking about, it could be something he had read that morning in the metro, but he was able to connect it with anything in the world. He had a great facility to interconnect anything and I think this is an important quality for an architect. Speaking of Oiza, I remember a dinner at Gabriel Ruiz-Cabrero's home, with Oiza and Rafael Moneo. They were arguing about something, I don't remember what, but Oiza was constantly bringing up as an argument the book he was reading at the moment. He continued to say "Look what reads here!" and I remember Moneo blowing up and saying "It's enough, Paco! Everytime you show me a book it's like you're showing me a gun!"

Tell us about the working process with Norman Foster for the extension of the Prado Museum.

Having the opportunity to work on this project for the Prado Museum has been an honour and a pleasure. We are currently developing the project in both studios in conjunction. I believe Foster has bet high on Madrid, also in a personal level, as everybody knows, and he's recognizing the extraordinary value that the Prado Museum has for Spain's heritage. I think he's really aware of what the Prado truly means. On the other hand, it's really interesting watching his working process. It's always the same – he lives with a phone and a small notebook which is always the same one, the same quality, the same Pentel pencils, and he draws everything. He even writes texts and then takes pictures of them and send the sketches and the texts to whoever and wherever, to his studios in London or Madrid. Watching him working this way, so traditional and technological at the same time, is a real lesson of contemporaneity.

The learning component on this project lies in understanding how to proceed with this building which has suffered lots of modifications, which probably wasn't originally built under quality standards, but in haste, and which doesn't represent any memorable architectural moment, but which preserves the value of its original layout and its testimony of belonging to a high order whole. Once the palace was finished, the War of Independence came and the French took it as headquarters. When they were expelled, it was bombed by the English and the Spanish. The original palace was reduced to remains, some things were demolished and a tower was reconstructed. When Isabel II came to the throne, nobody knew what to do with the palace. It was abandoned by Fernando VIII and finally sold by Isabel II. It was sent as a whole and it became the Barrio de Los Jerónimos. The present palace is made by independent fragments that vaguely remember the original one (the horizontal layout, the podium to the north…). All this information was useful for the project, so I told it to Norman Foster, because I thought the project had to tell its whole story through our proposal.

arquitectos jóvenes de ahora? ¿O si todo lo que se va a trasmitir de ellos son situaciones singulares de difícil aplicación en el momento actual?

Yo creo que si se recuperaran, y algunas se pondrían por YouTube, conferencias o charlas que hayan dado algunos de estos arquitectos como Sáenz de Oiza, Alejandro de la Sota, Miguel Fisac, o mi tío Javier Carvajal, del que he conseguido recuperar creo que dos. Serían de mucho interés para los estudiantes y arquitectos jóvenes. Las de Carvajal son una hablando sobre Le Corbusier en el Colegio de Arquitectos, y un texto que escribió cuando le becaron para el Premio de Roma. De Oiza tengo buenos recuerdos porque le tuve en clase y luego le tuve como profesor de Doctorado, y la verdad que fue un tipo espectacular. Oiza, hablara de lo que hablara, que podía ser algo que había leído en el metro, esa mañana, lo relacionaba con el mundo entero, tenía una enorme facilidad para relacionarlo todo entre sí, y esto creo que es importante para un arquitecto. Recuerdo, hablando de Oiza, una cena en casa de Gabriel Ruiz-Cabrero, con Oiza y Rafael Moneo y no sé de qué discutían, no me acuerdo, pero continuamente Oiza sacaba como argumento el último libro que estaba leyendo en ese momento, diciendo, "¡porque mira lo que dice aquí!", y recuerdo a Moneo saltar y decir – "¡estoy harto Paco, de que cada vez que me sacas un libro parece que me sacases una pistola!".

Cuéntanos algo sobre el proceso de trabajo con Norman Foster para la Ampliación del Museo del Prado.

Pues poder trabajar en este proyecto para el Museo del Prado ha sido una suerte y un privilegio, sin duda. En estos momentos estamos llevando a cabo su desarrollo en las dos oficinas en coordinación. Yo creo que Foster ha hecho una apuesta muy grande por Madrid, también personal, como todo el mundo sabe. Y reconociendo el valor extraordinario que como patrimonio para España tiene el Museo del Prado. Yo creo que él es muy consciente de lo que significa el Prado. Por otra parte es interesante ver su sistema de trabajo, ya que vive con el teléfono y un cuadernillo que siempre es el mismo, la misma calidad, los mismos lápices Pentel y lo dibuja todo; incluso escribe textos que luego fotografía y manda los croquis y los textos a quien sea, a su oficina de Londres o de Madrid, o a donde sea. Verle trabajar de esta forma al tiempo tan artesanal y tan tecnológica es una gran lección de contemporaneidad.

El aprendizaje en el proyecto que estamos haciendo es el de entender cómo actuar en este edificio que es un edificio muy tocado, que seguramente no nace con una gran calidad, nace con prisas y no representa ningún momento memorable arquitectónicamente hablando, pero que conserva el valor testimonial del Buen Retiro, de pertenencia a un conjunto de orden mayor. El Palacio se termina y cuando vienen los franceses en la Guerra de la Independencia lo toman como cuartel general y cuando son expulsados se bombardea por los ingleses y por los españoles. Del Palacio original van quedando restos, cosas que se acaban demoliendo, una torre que había caído y se reconstruye, etc. Y cuando llega Isabel II no saben qué hacer con el Palacio. Fernando VIII lo abandona, e Isabel II no sabe qué hacer con él y lo vende. Se vende todo y se hace el Barrio de Los Jerónimos. De forma que el resultado actual es de fragmentos sueltos, que recuerdan al estado original vagamente (el plano horizontal, el podio que hay hacia el norte,…). Todo eso nos servía y así se lo conté a Norman Foster, porque me pareció que el proyecto debía contar la historia de todo eso a través de nuestra propuesta.

Yo creo que la arquitectura es una especie de evolución en la que van perdurando los trazados a lo largo del tiempo. Hay todavía muchas ciudades en el mundo en las que puedes reconocer el cardo y el decumano y ya no queda

ya nada romano, pero ha quedado una huella, que es una cicatriz que el tiempo no ha sido capaz de eliminar.

Es decir, lo fundamental es trazar las cosas. Cuando Manhattan se traza, no se traza para hacer rascacielos, sino para hacer casas de 3 plantas, y es el mismo trazado que tenemos ahora, y ahora son rascacielos. Y resulta que no es un desastre, sino que es extraordinario, y la gente desea ir a jubilarse a Manhattan. O a Barcelona. La Barcelona de Cerdá no es muy distinta a la Barcelona de ahora, y la Barcelona que tenemos ahora es más completa, deseada, porque tiene la intensidad que no tenía la ciudad original de Cerdá, esa densidad que te permite una cantidad de servicios urbanos, actividades, usos, etc.

¿En se sentido, cómo es la evolución futura de Madrid con las trasformaciones a la vista?

Yo recuerdo que ya mi tío (Javier Carvajal) hablaba de algo que él llamaba, la "Ciudad Región", y explicaba que Madrid podría ser una gran Ciudad Región, y creo que a eso nos dirigimos. Fíjate las ciudades cómo crecen: Madrid con el Plan General del 97 se extendió al máximo de su término municipal. Lo cierto es que ha colmatado un territorio muy grande. Londres definió un perímetro en 1953, y todavía no lo ha alcanzado; han hecho unos parques y ampliaciones, pero no ha alcanzado ese límite y seguramente no lo alcance nunca. Manhattan tenia limitado su perímetro y no ha parado de crecer, y sigue creciendo y no se extiende más allá. Yo creo que ese es el futuro, no colonizar más suelo. Porque la utilidad, que es un factor fundamental, tienen mucho que ver con la densidad, y nosotros venimos de las ciudades mediterráneas que son las que son urbanamente más densas.

Yo creo que Madrid tiene una gran oportunidad con las actuaciones inminentes, la ampliación de la Castellana entre ellas, ya que vamos a tener una gran estación en el norte y otra gran estación en el sur, y estas pueden ser las puertas de esa gran "ciudad región". Ahí van a llegar el metro los ferrocarriles, los cercanías, muy cerca del aeropuerto, etc. Y es algo que tiene que hacerse con mucha imaginación porque tienen que hacerse unos nodos muy densos y muy atractivos. Y la gente llegará a ellos: podrás vivir en Segovia, llegar aquí y meterte en la red de la ciudad para moverte de muchas maneras, con toda la movilidad que tenga la ciudad. Pero, hasta ahí has tenido que llegar con tu coche, con tu tren o con tu ferrocarril.

Tenemos la suerte que en un extremo está en el norte Chamartín como puerta de la ciudad, y en el sur Atocha, donde debe resolverse el centro de contenedores que hay al otro lado de la M-30 y conectarse con el Parque Tierno Galván. Existen estos dos polos, y tenemos una ciudad fascinante: Madrid no tiene ningún edificio Patrimonio de la Humanidad, pero sin embargo es la única ciudad del mundo que tiene seis o siete ciudades Patrimonio de la Humanidad en un radio muy pequeño: tiene Alcalá de Henares, Aranjuez, Toledo, Segovia, Ávila... O sea que creo que hay que entender esta "ciudad región" con un nuevo enfoque que va a exigir nuevas soluciones.

¿Y qué otros saltos o cambios de paradigma crees que van a marcar el desarrollo futuro de las ciudades?

El gran cambio que está a punto de llegar tiene que ver con el automóvil, no tengo duda. El año pasado fuimos todo el equipo de Madrid Río a EEUU, a MIT, porque nos daban un premio, y hablando en una cena con un catedrático, nos decían que el debate que estaban teniendo en MIT y Harvard, era sobre todo acerca del coche. O sea que no hablaban sólo de arquitectura. Hay muchos frentes abiertos en este asunto, y todos ellos van a contribuir a un cambio profundo. Este cambio está a punto de llegar, y empieza porque los

I believe architecture is a sort of evolution in which the layouts last in time. There are many cities in the world in which you can recognize the decumanus and the cardo although there's nothing left from the Roman period. But there's a trace, a scar that time hasn't been able to remove.

What is essential is laying things out. When Manhattan was designed, it wasn't conceived to build skyscrapers, but three-floor buildings. The layout is the same, but now there are skyscrapers. And the thing is it's not a disaster at all. It's extraordinary, and people want to retire in Manhattan, or in Barcelona. Cerdá's Barcelona is not very different from the current one, but the Barcelona we have now is more complete and desirable, because it has the intensity that Cerdá's city lacked, the density that involves urban services, endless activities, uses and so on.

In that sense, how do you see the future evolution of Madrid, bearing in mind the upcoming transformations?

I remember my uncle (Javier Carvajal) already talked about something he called the "region city". He believed Madrid could be a great region city, and I think we're getting there. If you look at how cities grow, Madrid reached the limit of its municipal area with the land-use planning of 1997. And the truth is it has filled a really large territory. London defined a perimeter in 1953 and it hasn't got to the limit yet. Some parks and extensions have been made, but the limit hasn't been reached and it will probably never be. Manhattan had a limited perimeter, but it hasn't stopped growing. It keeps growing but it doesn't spread out. **I think this is the future - to stop colonizing land**, because usefulness, which is a basic element, has much to do with density. And we come from Mediterranean cities, the ones with higher population density.

I believe Madrid will find great opportunities in the upcoming actions, the extension of la Castellana among others. We're having a big station at north and another one at south, and they can act as the doors to the "region city". They will aggregate the metro, the railway and trains, and everything close to the airport. It's something that needs to be done using the imagination, because we need to build very dense but at the same time attractive hubs. People will arrive here from Segovia, for instance, and get directly into the city's network. You'll be able to move in so many different ways, using the city's transportations, but you still have to get to the city by car, train or railway.

We are lucky to have Chamartín in one end, acting as a door to the city, and Atocha in the other one. There, the container facility beyond the M-30 road needs to be solved and connected to the Tierno Galván Park. We have these two poles, and we have an astonishing city. Madrid hasn't got any World Heritage site, but it's the only city in the world to have six or seven World Heritage cities in such a small radius: Alcalá de Henares, Aranjuez, Toledo, Segovia, Ávila… That's why I think that understanding this "region city" under a new perspective will require new solutions.

What other paradigm shifts do you believe will mark the future development of the cities?

The great change that is about to happen has to do with **the automobile, definitely.** Last year, the whole Madrid Rio team travelled to the USA, to the MIT, because we were receiving a prize. One day at dinner, a professor told us that the discussion taking place between the MIT and Harvard was mainly about cars. That is, they didn't just talk about architecture. **There are many pending matters about this and all of them will contribute to a thorough change.** This change is about to have place, starting with replacing private automobiles by public ones, belonging

to the city itself. From then on, parking spaces will be recovered, including the underground ones. I think Madrid has more underground parking space than any other city in the world. The whole Serrano and Velázquez streets are underground and street-level parking lots. **A parked car is useless. A parked car is something you don't want at home so you can put it on the street.** But if streets are public, why are private cars parked taking up a public space? Having the cars parked on the streets is senseless. In Japan, for instance, you can't buy a car unless you prove you have somewhere to keep it. I think this could mean a great change. And besides, we know that the cars will stop polluting - the future car doesn't pollute, it's silent and it doesn't disturb.

We're getting to a situation where cars don't pollute, they're collective, and parking problems disappear. The extension of la Castellana could be a great opportunity and it seems that the current city council wants to make the extension of la Castellana without parking space. **It may seem an exaggeration, but if we want to build a dense city made up by skyscrapers and stop spreading out, there's no space for parking. It's impossible.** Madrid's city centre can't keep having one and a half parking spaces for every home. In the area of la Castellana it's not going to be possible, with the metro, the railway and the water canal. There's no place. Public transport can avoid the use of cars.

I believe the model of collective parking and collective car is likely to succeed. Public transportation as we know it covers many mobility needs. Not everyone, but a lot. **A smart city in its best version is just that: a system that allows you, for instance, to go to a cinema at Gran Vía reserving a parking place and going only when that place is free, or having a public cars system in permanent flow.** I think if we accept this kind of progress, urban models will progressively change.

There's a theory, generally defend by the left, which argues that if parking space is eliminated, people will stop using cars because it will become impossible and cities will become pedestrian out of necessity.

It's generally believed that the left is always against cars and for pedestrianizing. But there're people who believe that **an excessive pedestrianizing will turn the cities into shopping centres.** Historically, in the cities there have always been people on foot and people on vehicles - horse, wagons or carriages, whatever, but there has always been a superposition of different things. Today, some people ride cars and some people walk, but we have to do it together so that the city doesn't turn into a shopping centre. And **what is being made in Gran Vía is not exactly about that, it's even worse: it's about reducing the traffic to the minimum and let people fend for themselves** until there are no cars. It's not positive because it leads to an excessive commercialization of the space, making it work in a unique direction.

Yes, and that is the paradox of the left: when its principles are absorbed by capitalism and formalized.

Yes, it may be. But **Gran Vía is becoming a theme park, a shopping centre** of shops and hotels. There's no one living in Gran Vía, and the superposition that the city needs, having housing and everything else at the same time, is going to disappear.

automóviles no serán de particulares sino que serán de la ciudad como tal. A partir de ahí se podrá recuperar el espacio pasivo del aparcamiento, tanto subterráneo (Madrid yo creo que tiene más aparcamiento subterráneo que casi ninguna ciudad del mundo) la calle Serrano es un aparcamiento entero, la calle Velázquez igual, como en superficie. El coche aparcado no sirve para nada. El coche aparcado es como algo que te sobra en casa, y que puedes tenerlo en la calle. La calle es publica así que ¿porque están los coches privados aparcados ocupando un espacio de lo público? Estar los coches aparcados en la calle no tiene ya sentido alguno, por ejemplo, en Japón no te venden un coche si no demuestras que tienes un sitio donde guardarlo y creo que esto puede ser un gran cambio. Además sabemos que el coche va a dejar de contaminar, que el próximo coche ya no contamina ni hace ruido, ni molesta.

De forma que nos dirigimos a una situación con coches que no contaminen, colectivos, y donde los problemas de aparcamiento vayan desapareciendo. La ampliación de la Castellana puede ser una buena oportunidad; parece que el Ayuntamiento actual quiere hacer toda la ampliación de la Castellana sin aparcamientos. Puede parecer exagerado, pero si se quiere hacer una ciudad densa de rascacielos y no seguir saliendo hacia la periferia, no puede haber aparcamientos. Es imposible. El centro de Madrid no puede permitirse seguir teniendo plaza y media por cada vivienda. Además en la zona de la Castellana va a ser prácticamente imposible, entre el metro, los ferrocarriles (y el canal de agua) no se va a poder. No hay sitio donde hacerlo. El transporte público puede evitar mucho el uso del coche.

El modelo de aparcamiento colectivo, y también coche colectivo, me parece que es un modelo que puede funcionar. El transporte público como lo conocemos ahora cubre mucha necesidad de movilidad, no todas, pero si mucha. En su mejor versión una "smart city" es eso, un sistema que te permite por ejemplo venir a un cine a la Gran Vía, reservar una plaza y solo venir cuando está libre esa plaza, o tener un sistema de coches públicos disponibles en circulación permanente, etc. Yo creo que asumiendo estos avances, los modelos urbanos cambiarán progresivamente.

Hay una teoría, más o menos defendida por la izquierda, que defiende que si se eliminan superficies de aparcamiento la gente deja de usar el coche porque es imposible; se peatonaliza por pura necesidad.

Es verdad eso que decís de que la izquierda siempre está contra el coche y a favor de la peatonalización. Y ya empieza a haber gente que dice que la peatonalización excesiva convierte las ciudades en centros comerciales. Porque las ciudades históricas siempre han tenido gente que iba a pie y gente que iba en vehículo, en caballo, o con carreta o carroza, lo que fuera, pero eran varias cosas a la vez, superpuestas. Hoy en día unos van en coche y otros van andando, pero tenemos que ir los dos juntos, porque si no, los centros de las ciudades se transforman en centros comerciales. Lo que se va a hacer en la Gran Vía no es exactamente eso, lo que se va a hacer es peor, ya que se trata de reducir la circulación al máximo y que pase el que pueda, que la gente se busque la vida hasta que acabe dejando de haber coches, lo cual no es favorable porque conduce a la excesiva comercialización del espacio, haciendo que funcione en una sola dirección.

Si pero ese es la paradoja de la izquierda. Que los principios de izquierda los acaba recogiendo el capitalismo y los formaliza.

Puede ser. La Gran Vía va a ser gran un parque temático, o un centro comercial, de hoteles y tiendas. Ya no vive nadie en la Gran Vía, y esa superposición que la ciudad necesita, que haya vivienda y al mismo tiempo haya de todo, se va a perder para siempre.