

RICARDO ESPINOSA RUIZ

Ruinas del presente  
Un *Grand Tour* del siglo XXI



Universidad Complutense de Madrid

Agradecimientos:

Sección Departamental de Historia del Arte III (Contemporánea)  
de la Facultad de Bellas Artes, Universidad Complutense de Madrid

*Ruinas del presente. Un Grand Tour del siglo XXI*

Ricardo Espinosa Ruiz

Copyright de los textos: los autores

Copyright de las imágenes: los autores

Traducción de: Javier Arpa, Christopher Marcinkoski

**Colección Palabras de Imágenes**

Sección Departamental Historia del Arte III (Contemporánea)

Facultad de Bellas Artes, Universidad Complutense de Madrid

Director de la Colección: José María Parreño

Editora: Beatriz Fernández Ruiz

Diseño de cubierta y maquetación: R. Espinosa

ISBN: 978-84-697-0872-9

Depósito Legal: M-22205-2014

Madrid, 2014.





## ÍNDICE

*Beatriz Fernández Ruiz*

INVESTIGACIÓN Y METÁFORA ..... 07

*Christopher Marcinkoski*

A GRAND TOUR (OF THE CITY THAT NEVER WAS) ..... 09

*Javier Arpa*

EL LUGAR DE LOS HECHOS ..... II

Ruinas del presente. Un *Grand Tour* del siglo XXI

I. UN GRAND TOUR DEL SIGLO XXI ..... 15

2. LA RUINA, EL LUGAR Y EL TIEMPO ..... 19

3. EL VIAJE ..... 23

4. EL PAISAJE ENTRÓPICO ..... 40

BIBLIOGRAFÍA ..... 47

ANEXO ..... 51

RUINS OF THE PRESENT ..... 57



Las fotografías de la serie *Ruinas del presente* unen en forma perturbadora el futuro y el pasado. Una arquitectura de diseño impecable contrasta cruelmente con un entorno de solar abandonado e invadido por una vegetación no deseada. Es un paisaje moral, tiene que ver con la ceguera de la ambición y la realidad de un naufragio; y es un retrato de Madrid hoy. Es doloroso: reconocemos en él la sociedad en la que todavía vivimos, aunque trabajos como éste nos enfrentan con la necesidad urgente de un cambio profundo.

Ricardo Espinosa toma de la Historia del Arte el ejemplo dieciochesco del *Grand Tour*. Pero la grandeza de las ruinas que nos enseña queda fuera del tiempo, son obras que nunca llegaron a cumplir su destino como proyectos. Como espectadores de estas fotos sentimos un extraño vértigo, que nos lleva a reflexionar sobre la experiencia del tiempo.

*Beatriz Fernández Ruiz*



## UN GRAND TOUR (DE LA CIUDAD QUE NUNCA FUE)

“... los adictos a construir se derrumbaran pronto sin la ayuda de enemigos...”<sup>1</sup>

Marco Licinio Craso

General romano, político y especulador<sup>2</sup>

Observar las fotografías de Ricardo Espinosa sobre los artefactos de la crisis inmobiliaria española provoca una curiosa reflexión: ¿en qué momento observar los fracasos de lo que fue una gran empresa pasó en la mente del espectador, de ser una impresión de pura catástrofe, a una cautelosa apreciación de la escala y significado de lo que se llegó a conseguir?

Hace menos de una década (2006) me encontraba en el MoMA de Nueva York contemplando lo que en ese momento parecía el epicentro del diseño arquitectónico del s XXI. Hoy, mientras acompaño a estudiantes internacionales a investigar y estudiar *elefantes blancos*<sup>3</sup> como el aeropuerto de Ciudad Real, conduzco por las vacías

---

1 Plutarch's *Lives of the Noble Greeks and Romans*, p 651; cited in William C. , “Is speculative building underappreciated in urban history?” in *Urban History*, Volume 34, Issue 02, pages 296-316, August 2007.

2 Aunque más conocido como político y uno de los tres integrantes del Primer Triunvirato, Craso fue también un hombre de negocios que amasó una gran fortuna mediante la compra de edificios de viviendas amenazadas (incendios, ruinas, etc) a bajo coste, para renovarlas y reconstruirlas con su legión de esclavos, y venderlas rápidamente con un gran beneficio.

3 N. del A.: en Estados Unidos, la expresión elefante blanco, viene a referir a una posesión de gran valor, pero que por su elevado coste de mantenimiento, se malogra. Uno de los casos en los que se suele aplicar, son precisamente las edificaciones que han caído en desuso por este motivo.

*superautopistas* que cruzan la meseta madrileña, o me siento en un café vacío de Ciudad Valdeluz, no puedo evitar sentirme a la vez sobrecogido y paralizado. Los pensamientos oscilan rápidamente adelante y atrás: ¿Cómo pudo ocurrir? ¿Cómo fueron capaces de conseguir todo esto? ¡Es increíble! ¡Es una locura!

Al final lo racional se impone. La realidad tras las imágenes de Espinosa representa una de las crisis económicas y urbanísticas más grandes de la historia. Y así, como en las ruinas de la antigua Grecia y Roma, quizás pueda extraerse algo valioso de estas ruinas del presente, algo más que una anécdota en la historia del diseño urbano y del planeamiento urbanístico o una imagen en una galería.

Si el *Grand Tour* aristocrático de los siglos XVII y XVIII, desembocó en un periodo de ideales neoclásicos, quizás estudiar y reflexionar sobre los fantasmas urbanísticos en España llevara a reconsiderar lo acertado de confiar en la urbanización implacable como primer motor de la economía. O quizás llevara a reimaginar la urbanización contemporánea desde el punto de vista de lo necesario en lugar de lo ideal, del potencial múltiple en lugar de lo preferido singular, de ciudades flexibles en lugar de ciudades instantáneas.

Como todos los imperios, Roma al final cayó. Aun así, no hay duda de la importancia de su contribución a la historia. Al considerar los hechos que muestran las fotografías de Espinosa debemos preguntarnos entonces cuál será la repercusión histórica de *La ciudad que nunca fue*.

*Christopher Marcinkoski*

El invierno de 2012 fue uno de los más secos que se recuerdan. A las escasas lluvias del otoño siguió una excepcional sequía que impidió que ese año la Meseta venciera el agostamiento. Aquel invierno, acompañé a Ricardo Espinosa en un viaje fascinante por los alrededores de Madrid en el que, rodeados de un paisaje de llanuras yermas, fuimos descubriendo un vasto territorio a medio construir –desarrollos residenciales abandonados, infraestructuras en desuso y equipamientos incompletos– resultado de la crisis económica iniciada en 2008. Esta crisis –que no es la primera y, muy probablemente, no será la última burbuja especulativa de la historia<sup>1</sup>–, estaba produciendo estragos sobre el paisaje social de España y había trastocado sensiblemente nuestras vidas

Hoy, los campos abrasados que recorrimos durante aquellos meses son parte fundamental de las fotografías de las serie *Ruinas del presente*. La serie retrata esos parajes vacíos donde a la naturaleza se ha hecho

---

1 MARCINKOSKI, Ch. (2013). “A Brief History of Urban Speculation”. *MONU* nº 19.

cargo de la construcción de un nuevo paisaje que no estaba en los planes iniciales. *Ruinas del presente* documenta cada uno de esos formatos de ocupación del territorio, iniciados gracias al crédito barato y a la firme creencia de que el crecimiento era infinito.

Recuerdo la fascinación que sentíamos al aproximarnos a los lugares que Ricardo retrató, y cómo aquel hechizo se transformaba después en profunda tristeza; recuerdo haber pasado de la contemplación silenciosa a la mirada encendida; recuerdo un tropel de preguntas sin respuesta: quién, cómo, por qué...

Y hay muchos más. Durante los últimos años he estudiado, recorrido y sobrevolado ensanches incompletos, canteras desmanteladas o edificios desnudos; restos de un saqueo implacable que esquilmo el territorio a zarpazos y lo plagó de cicatrices, tanto en nuestras costas como en los bordes de nuestras ciudades. Y cuanto más escarbo en busca de respuestas, más aterradora me resulta tanta desmesura.

Cada uno de estos lugares es el resultado de una decisión. Y si la historia de cada lugar es la historia de quienes tomaron aquellas decisiones, entonces cada lugar retratado es el escenario de un crimen. Un crimen coral perpetrado por una multitud de agentes que participaron en la construcción de esta *ciudad que nunca fue*. Walter Benjamin, en referencia a la vistas deshabitadas de París que realizó Eugène Atget, dice que el fotógrafo “captaba esas calles como si cada una fuese un ‘lugar de los hechos’. El lugar de los hechos está deshabitado; si se lo fotografía es en busca de indicios”<sup>2</sup>. Cada imagen de la serie *Ruinas del presente*, más allá de la contemplación poética de una tragedia, se convierte así en la foto fija del cuerpo del delito. Si queremos evitar que la historia se repita, empecemos analizando esta primera evidencia para poder responder a ese tropel de *quiénes, cómo y porqués*.

*Javier Arpa*

---

2 BENJAMIN, W. (2008). “La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica”. En Benjamin, W. *Obras (libro 1/volumen 2)*. Madrid: Abada Editores. Pág. 62.

Ruinas del presente.  
Un *Grand Tour* del siglo XXI



## I. UN GRAND TOUR DEL SIGLO XXI

El término *Grand Tour* fue utilizado por primera vez por el viajero jesuita Richard Lassels en su libro *The Voyage of Italy*, publicado en París en 1670. No es casualidad que fuese un religioso quien acuñase el término. Efectivamente, era frecuente que los tutores de los jóvenes ingleses que viajaban a través de Francia e Italia, una vez finalizados sus estudios, en búsqueda de los vestigios del arte clásico y el Renacimiento, perteneciesen a órdenes religiosas.

Aunque las rutas de este viaje iniciático fueron cambiando en función a la procedencia de los viajeros, las principales ciudades italianas siempre estuvieron incluidas en el recorrido (Venecia, Florencia, Roma o Nápoles e, inexorablemente, las ruinas de Pompeya y Herculano). Este viaje, que completaba la educación de los jóvenes adinerados de la época, permitía estudiar *in situ* la arquitectura clásica y ampliar no solo los conocimientos culturales y artísticos, sino también los políticos y sociales.

A lo largo de la Historia, las grandes obras de arquitectura o de ingeniería han sido y son puntos obligados de visita para el viajero. Además de la función original para la que fueran proyectadas, estas obras definen a la

sociedad que las construye, transforman el paisaje y cohesionan la comunidad a la que representan.

En la última década, hemos asistido en España al auge de estas disciplinas, que han llegado a convertirse en pilares de nuestro modelo de desarrollo. Aunque los factores que han contribuido a su florecimiento fueron múltiples, cabe destacar una serie de momentos concretos que impulsaron su expansión.

En primer lugar, los Juegos Olímpicos de Barcelona del año 1992. Entonces, del más de un billón de pesetas procedentes de fondos públicos invertido en su preparación, un 85,5% se dedicó a la construcción de infraestructuras (reutilizables tras su fin), mientras que el resto se usó para los gastos de organización (no reutilizables)<sup>1</sup>. Tanto los sistemas de transporte y telecomunicaciones, como la vivienda y los equipamientos hoteleros y deportivos, fueron mejorados, lo cual contribuyó enormemente a la modernización y dinamización de la ciudad. Christopher Kennett, responsable de proyectos de investigación del Centre d'Estudis Olímpics de la Universitat Autònoma de Barcelona escribe: "El impacto fue tal que los organizadores describieron la experiencia como el equivalente a lograr 50 años de desarrollo en los seis años en que se prepararon los Juegos, definiéndose un punto de inflexión en la historia barcelonesa: existe un 'pre' y un 'post' Barcelona'<sup>2</sup>".

El segundo caso de éxito es Bilbao, donde la apertura del museo Guggenheim sirvió no solo para devolver la ría y sus márgenes a la ciudad, sino también para reconvertir la economía local, basada tradicionalmente en la producción industrial, en una economía de servicios apoyada en el turismo cultural. A partir de aquel momento, comenzó a recorrer el país una fiebre por coleccionar edificios, firmados por arquitectos *estrella*, que fueran capaces de hacer más atractivas las ciudades donde se construían.

La enorme facilidad que tiene la arquitectura para convertirse en icono no

---

1 BRUNET, F. (1996). "Análisis económico de los juegos olímpicos de Barcelona'92: recursos, financiación e impactos". En M. de Moragas y M. Botella (Ed.). *Las Claves del Éxito. Impactos sociales, deportivos, económicos y comunicativos de Barcelona'92*. Centre d'Estudis Olímpics. Universidad Autónoma de Barcelona.

2 KENNETT, Ch. (2006). *Barcelona'92 post-olímpica: deporte y multiculturalismo* [PDF]. Centre d'Estudis Olímpics. Universidad Autónoma de Barcelona & Editora Gama Filho. [Fecha de consulta: 22/04/12]. <<http://olympicstudies.uab.es/brasil/pdf/53.pdf>>. Pág. 469.

es algo nuevo. A menudo, tanto edificios como grandes obras de ingeniería simbolizan la ciudad. Estas obras proporcionan identidad y sirven como reclamo a ciudades que confían parte de su economía al turismo. Es fácil relacionar París con la Torre Eiffel, Segovia con su acueducto, o Pisa con su torre inclinada. Frank Gehry, arquitecto responsable del proyecto bilbaíno, afirmaba en una entrevista concedida al diario *La Vanguardia*: “cuando me encargaron el Guggenheim de Bilbao (...) me dijeron: queremos un edificio que haga por Bilbao lo que hizo el de la ópera por Sydney”<sup>3</sup>.

Junto a estos dos ejemplos de inversión pública creció paralelamente el sector inmobiliario, impulsado fundamentalmente por los intereses privados. El progresivo descenso de los tipos de interés (con el consiguiente abaratamiento de la financiación de hipotecas), la nueva Ley del Suelo de 1998, las ayudas fiscales a la compra de vivienda y un prolongado periodo de bonanza económica entre otros factores, fomentaron el auge del sector dedicado a la construcción de vivienda. Así, las licencias de construcción municipales otorgadas para edificación de nueva planta pasaron de 92.729 (82.952 para uso residencial y 9.767 para uso no residencial) en el año 1996, a 230.044 (208.631 para uso residencial y 21.413 para uso no residencial) en el año 2006<sup>4</sup>. Esto es, se produjo un incremento del 148 % en el número de licencias concedidas en una década.

De modo que podemos decir que el éxito del modelo puesto en marcha en Barcelona y Bilbao, la llegada de los Fondos de Cohesión para la mejora de infraestructuras obtenidos tras el ingreso en la Unión Europea (cifrados en 90.000 millones de euros<sup>5</sup>), y el empuje del sector de la construcción de vivienda, hicieron que las grandes obras gozaran de buena salud y reputación en España. Toda esta producción atravesó nuestras fronteras y obtuvo

---

3 MOIX, LL. (2008). “Entrevista a Frank Gehry” [en línea]. *La Vanguardia*. [Fecha de consulta: 22/04/12]. <<http://www.lavanguardia.com/cultura/noticias/20081206/53594076604/ha-habido-una-ola-ridicula-de-proyectos-desmesurados-guggenheim-bilbao-andorra-frank-gehry-carlemany.html>>

4 Instituto Nacional de Estadística. [Fecha de consulta: 22/04/12]. <<http://www.ine.es/jaxi/tabla.do?path=/t07/a081/a1998/10/&file=lm60001.px&ctype=pcaxis&L=0>>

5 McLEAN, R. (2005). “Financial History Lessons for Europe’s New Members”. [en línea]. *The New York Times*. [Fecha de consulta: 22/04/12]. <<http://www.nytimes.com/2005/07/26/business/26subsidy.html>>



La exposición *ON-Site: New architecture in Spain* del MoMA en 2005 fue una constatación de la importancia que adquirió la arquitectura española. En la imagen, estudiantes de la École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes visitan un edificio de vivienda colectiva del Ensanche de Carabanchel (Madrid) en octubre de 2009. Imagen: Ricardo Espinosa

el reconocimiento internacional. Buena muestra de ello es la exposición *On-Site: New Architecture in Spain* celebrada en el MoMA de Nueva York en 2006, y organizada posteriormente en el edificio Villanueva del Real Jardín Botánico de Madrid. En ella se mostraron 35 proyectos (construidos o en curso) realizados por arquitectos nacionales y extranjeros en territorio español. En el prólogo de la edición española del catálogo (que corresponde a la exposición del Botánico) José Manuel Reyero, en aquel momento Consejero Delegado de PromoMadrid, afirma que “sin necesidad de acudir a detalles, análisis estadísticos o de inversión, la arquitectura nos da el relato sintético, la realidad directa del éxito o fracaso de una sociedad: la realidad de lo que es y de lo que es capaz de hacer<sup>6</sup>”.

La arquitectura se convierte en reclamo del incipiente turismo cultural. Aparecen empresas dedicadas exclusivamente a guiar al visitante por rutas

6 REYERO, J.M (2006). “Presentación”. En T. Riley (ed.). *ON-SITE: arquitectura en España, hoy*. Madrid: PromoMadrid. Desarrollo Internacional de Madrid. Pág. 13.

arquitectónicas. La cantidad de obra construida y su singularidad, así como la voluntad de convertir en icono muchas de estas nuevas edificaciones, propician que numerosas universidades europeas y americanas organicen viajes para visitar el auge de la arquitectura española.

En septiembre de 2008, Lehman Brothers, el banco estadounidense que ocupaba el cuarto lugar entre los bancos de inversión de ese país, se declaraba en bancarrota al no poder asumir las enormes pérdidas debidas a las hipotecas *subprime*. Esta quiebra, junto con otros factores como el elevado precio del petróleo, dieron inicio a una crisis global. Como consecuencia, muchos de los proyectos comenzados se paralizaron. Otros se finalizaron, pero no pudieron llegar a utilizarse por diferentes motivos: no había dinero para dotarlos de contenido, su explotación ya no era rentable en un contexto de recesión, o no había financiación disponible para su compra.

Estos lugares azotados por la crisis no dejan sin embargo de recibir visitas de estudiantes o académicos de diferentes países que buscan encontrar las claves para entender qué sucedió y qué se puede hacer para intentar salir de ella. Se trata de ruinas para un nuevo *Grand Tour* del siglo XXI, de testigos de la historia que nos ayuden a comprender el pasado para actuar en el presente. Este viaje debe servirnos, igual que a los viajeros de los siglos XVII y XVIII, para entender las claves de una sociedad y su modo de hacer política.

## 2. LA RUINA, EL LUGAR Y EL TIEMPO

La acepción de ruina tiene un claro significado en nuestro imaginario: una arquitectura derruida, degradada, que pertenece a un pasado remoto. Su definición en el diccionario es la siguiente<sup>7</sup>:

RUINA.

(Del lat. *ruina*, de *ruere*, caer).

1. f. Acción de caer o destruirse algo.
2. f. Pérdida grande de los bienes de fortuna.
3. f. Destrozo, perdición, decadencia y caimiento de una persona, familia, comunidad o Estado.

---

7 Diccionario de la Real Academia Española, vigésimo segunda edición.

4. f. Causa de esta caída, decadencia o perdición, así en lo físico como en lo moral.
5. f. pl. Restos de uno o más edificios arruinados.

ARRUINADO, DA.

(Del part. de arruinar).

1. adj. Am. Mer. y Hond. Enclenque, enfermizo.

Por lo tanto, ¿tiene sentido denominar ruinas a estas construcciones? Es cierto que los espacios retratados no son edificaciones arruinadas, sino más bien obras recientes – algunas, de hecho, no han sido finalizadas – pero pese a su solidez, se trata de ruinas.

A menudo, las construcciones que con el paso del tiempo acabaron en ruina, nacieron con vocación de ser un lugar representativo. Además, los templos griegos, las pirámides mayas o los teatros romanos fueron concebidos en origen para albergar usos concretos. Hoy, sin embargo, los usos originales se han borrado: muchas de aquellas edificaciones se han convertido en atracciones mil veces retratadas donde vagabundean los turistas.

Esta abundancia de representaciones de ruinas ha contribuido a la construcción de un imaginario bien definido y generalizado. Desde mediados del siglo XVI, la pintura se ha encargado además de mostrar los diferentes usos que las ruinas han ido acogiendo. A sus pies vemos a jugadores de cartas, pastores con rebaños o estudiosos de lo antiguo. Esto es, las ruinas son ocupadas de forma espontánea con usos insospechados.

De modo que podemos establecer un primer paralelismo entre las fotografías que componen la serie *Ruinas del presente* y la representación de la ruina a lo largo de la historia. En su origen, los proyectos mostrados en la serie nacieron también para ser lugares representativos, pero tras la crisis de 2008 su función original se antoja innecesaria. Y así, encontramos en estos lugares usos alternativos que comienzan a aparecer: paseantes o deportistas, por ejemplo, aprovechan los espacios inutilizados.

Otorgar un nuevo uso a un lugar es negar la existencia del primero: un aeropuerto que se emplea para que la gente pueda pasear por sus pistas, pero donde los aviones ya no se posan, no es un aeropuerto. De aquí la importancia de la reutilización de la ruina. El nuevo usuario lo señala claramente: ya no eres lo que dices ser.



En los espacios abandonados o infrautilizados, surgen rápidamente otros usos que no eran los planificados en el proyecto inicial. En la imagen vemos a un esquiador de fondo por las calles de Valdebebas (Madrid). Imagen: Javier Arpa

Sobre esta reapropiación del espacio nos habla Michel de Certeau en *Andar en la ciudad*. Frente a la estrategia de instituciones y estructuras de poder se despliega la táctica del individuo: “El caminante transforma cada significantes espacial en otra cosa. Y si, por un lado, sólo hace efectivas algunas posibilidades fijadas por el orden construido (va por aquí, pero no por allá), por otro aumenta el número de posibilidades (por ejemplo, al crear atajos o rodeos) y el de prohibiciones (por ejemplo, se prohíbe seguir caminos considerados lícitos u obligatorios)”<sup>8</sup>.

Dichos espacios creados por las instituciones de poder ¿son un reflejo de la sociedad a la que pertenecen? Las ruinas, y especialmente su representación a lo largo de la historia, son en este sentido un lugar de estudio. En el cuadro *Paisaje con ruinas antiguas (Tempus Edax Rerum)* de Herman Posthumus, podemos observar en primer término un personaje que, compás en mano, hace mediciones de la base de una gran columna, uno de los muchos objetos diseminados por la pintura. En un segundo plano, colocado entre dos esculturas, otro hombre toma notas o dibuja. No se trata de las

---

8 DE CERTEAU, M. (2008). “Andar la ciudad” [en línea]. En *Bifurcaciones*. [Fecha de consulta 22/04/12] <[www.bifurcaciones.cl/007/reserva.htm](http://www.bifurcaciones.cl/007/reserva.htm)>



En la pintura de Herman Posthumus *Paisaje con ruinas antiguas (Tempus Edax Rerum)*, de 1536, podemos ver la diferencia de escala de los pequeños personajes del cuadro en comparación con la grandeza de la arquitectura.

figuras principales de este cuadro, pero estos personajes que estudian con detenimiento los restos del pasado representan una constante dentro de la pintura de ruinas.

Aún cuando un cuadro de este tipo esté sin personajes, o que estos no estén dedicados al estudio de restos de edificaciones, la ruina puede proporcionarnos información sobre el pasado con el fin de sacar conclusiones aplicables al futuro. Se trata de “una referencia inequívoca a la formación del artista, así como al nuevo espíritu que resultará de la meditación y análisis de estos fragmentos<sup>9</sup>”, escribe Mar Borobia acerca del cuadro descrito anteriormente.

Otra de las características de la representación de la ruina es la inmensidad de la arquitectura dibujada frente a los minúsculos personajes que aparecen en ella. El pintor explota esta desproporción entre el tamaño de la ruina y sus visitantes para resaltar, por un lado, la monumentalidad de

9 RODRIGUEZ, D y BOROBIA, M. (2011). *Arquitecturas Pintadas. Del Renacimiento al siglo XVIII*. Madrid: Museo Thyssen-Bornemisza. Pág. 161.

los vestigios y, por otro, nuestra inmensa fragilidad.

Por su parte, la vegetación que a menudo muestran los retratos de ruinas simboliza el paso del tiempo. Esta naturaleza se asemeja a la que el paisajista Gilles Clément describe en su *Manifiesto del Tercer Paisaje*: nos encontramos ante una abundante vegetación nacida de las semillas transportadas por el viento o los animales, que no fue plantada expresamente por el hombre. Clément nos aconseja sustituir el término *malas hierbas* por el de *plantas no procedentes* para este tipo de plantación no planificada. Además, propone intervenir sobre el territorio de la misma manera, con métodos pocos agresivos, dedicando más tiempo a la observación que a la actuación. La visión de Clément introduce una nueva manera de enfocar el análisis de las ruinas que estamos generando, y es una pista a seguir a la hora de planificar el futuro.

Por último, otro elemento a destacar en esta serie fotográfica es el incalculable valor de la ruina en cuanto que transmisor de información sobre el pasado. Las obras retratadas en la serie *Ruinas del presente*, si bien se iniciaron hace muy poco tiempo y en muchos casos ni siquiera fueron terminadas, pertenecen ya al pasado, a un momento desaparecido e irrecuperable. Son restos de un modelo caduco, de un sistema económico, político y social que parece agotado.

En este sentido, la contemplación de los lugares recorridos en la serie nos permite entender el modelo de sociedad que estamos construyendo y el legado que estamos dejando a las próximas generaciones.

### 3. EL VIAJE

A la hora de delimitar una zona geográfica de trabajo, la ciudad de Madrid y su área de influencia (que como veremos se extiende hasta la provincia de Ciudad Real) es un buen ejemplo de crecimiento especulativo. Podemos clasificar las localizaciones fotografiadas como: equipamientos de ocio (Estadio Olímpico de Madrid, Parque Warner y CREA), desarrollos urbanísticos residenciales (Ciudad Valdeluz y Residencial Francisco Hernando) e infraestructuras (Autopista M-203, Aeropuerto de Ciudad Real y Ciudad de la Justicia).

Siguiendo la estela del éxito conseguido por los JJOO de Barcelona 92, y con la idea de servir como pieza central de otros posibles Juegos Olímpicos, la Comunidad de Madrid decidió construir el estadio de la Peineta en el barrio de Canillejas, al noreste de la ciudad. En septiembre de 1994 nace el primer estadio de atletismo de Madrid. El proyecto del estadio contemplaba una amplia variedad de usos, y de hecho fue utilizado puntualmente como campo de fútbol americano, escenario de conciertos musicales, huelgas, celebraciones de carácter político, representaciones teatrales, sala de exposiciones, sede de los Juegos Populares o como estadio para el equipo de fútbol Rayo Vallecano. Su nombre también fue modificándose a medida que lo hacía su programación: del original *Estadio de Canillejas*, pasa a *Estadio Olímpico de Madrid*, hasta ser llamado *Estadio de Madrid*. Con el tiempo, su titularidad cambió, pasando de la Comunidad al Ayuntamiento de Madrid, que se convertiría posteriormente en el mayor valedor de la candidatura olímpica de la ciudad.

Debido a la falta de un uso determinado y al elevado coste de mantenimiento de las instalaciones, a finales del 2008 el Ayuntamiento firmó un convenio con el Atlético de Madrid para construir en este lugar su estadio de fútbol. Este acuerdo establecía la permuta de los terrenos del actual estadio Vicente Calderón (situados junto al parque Madrid Río) por el Estadio de la Peineta, que pasaría a ser propiedad del equipo de fútbol una vez concluyeran las obras de remodelación. En ese momento el estadio es abandonado, hasta que en 2011 comienzan las obras de demolición de parte de la grada para poder proceder a la ampliación prevista en el nuevo proyecto.



ESTADIO OLÍMPICO DE MADRID

Este parque de atracciones, denominado inicialmente Warner Bros. Movie World Madrid, está situado a unos 30 kilómetros al sur de Madrid, en la localidad de San Martín de la Vega. El parque comenzó a construirse en 1999, impulsado por el entonces presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, que lo inauguró en el año 2002. El proyecto, que pretendía revitalizar la zona sur de Madrid, fue financiado principalmente con dinero público. Los principales accionistas fueron la propia Comunidad de Madrid (40%) y Caja Madrid (20%). El resto de accionistas minoritarios fueron constructoras (25%), empresas relacionadas con el turismo (10%), y la propia Warner, que con tan solo un 5% de las acciones debía proyectar el parque y gestionarlo. Además del propio parque, la Comunidad de Madrid construyó una autovía (M-506) que daba acceso al recinto desde la A4 (autovía de Andalucía) y una línea de cercanías (C3A) que, con parada en el Parque, unía Pinto con San Martín de la Vega. Alrededor del mismo debían construirse tres hoteles, centros comerciales y campos de golf, aunque nunca han llegado a concretarse. El Parque, que en un principio debía abrir todos los días, con horario ampliado hasta la medianoche entre junio y septiembre, fue proyectado para recibir 30.000 visitantes diarios.

En el año 2006, tras haber realizado una inversión tasada en 368 millones de euros, la Comunidad de Madrid vendió por 40 millones de euros su participación a la constructora Fadesa, quien a su vez cedió la gestión a Parques Reunidos. En 2013 el Parque Warner abre al público menos de la mitad de días al año, concentrando su actividad principalmente en los meses de verano. Frente a los 10 millones de visitantes anuales para los que fue planificado, recibe tan solo alrededor de 1 millón. En el año 2012, la línea de cercanías construida ex profeso para dotar al parque de una conexión mediante transporte público fue clausurada, al no transportar más que unos 190 pasajeros al día.



PARQUE WARNER MADRID

## CENTRO DE CREACIÓN DE LAS ARTES DE ALCORCÓN (CREAA)

CREAA está ubicado en el centro urbano de Alcorcón, ocupando una superficie de 66.000 metros cuadrados en la zona sureste del Parque de los Castillos. La ya extinta página web institucional del centro lo definía como “un espacio dedicado al arte y la cultura, destinado a producir inquietudes y propiciar la creación artística, la reflexión y el pensamiento sobre el mundo en el que vivimos<sup>10</sup>”. En el año 2010, el proyecto fue calificado por su impulsor, el alcalde de la ciudad, Enrique Cascallana (PSOE), como el *Guggenheim de Alcorcón*. Consta de nueve edificios, de los que sobre la superficie destacan el Circo y el Auditorio. Dos salas de exposiciones, una sala de congresos y otra sala configurable están soterradas bajo una cubierta peatonal. La idea de crear un centro de referencia para las artes escénicas, con cabida para todo tipo de producciones artísticas, contaba con el atractivo adicional de estar situado en una área urbana a menos de 15 kilómetros de Madrid que, junto a Móstoles, Leganés, Fuenlabrada y Getafe, suma cerca de un millón de habitantes.

Las obras, iniciadas en 2007 con un presupuesto de 120 millones de euros, debían ser financiadas por la Empresa Municipal de Gestión Inmobiliaria de Alcorcón (EMGIASA), a partir de los beneficios obtenidos de la construcción de vivienda del Ensanche Sur de la ciudad. El inicio de la crisis en 2008, con el frenazo que esta supuso a la construcción de viviendas, se tradujo en una merma considerable de ingresos para EMGIASA. El nuevo equipo de gobierno municipal (PP) declara en febrero de 2012 a EMGIASA en concurso de acreedores, con una deuda contraída de 333 millones de euros. Como consecuencia, el CREAA, a falta de una inversión de 40 millones de euros para poder ser finalizado, permanece cerrado en la actualidad.

Sin dotación presupuestaria para su finalización en el ejercicio 2012, el alcalde actual, David Pérez (PP), propuso convertirlo en la sede permanente de la Feria Regional de Artesanía, así como destinar parte de las instalaciones a ferias y congresos.

---

10 CREAA. (2011). “Qué es CREAA” [en línea]. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.creaa.es/que-es-creaa>>



CENTRO DE CREACIÓN DE LAS ARTES DE ALCORCÓN

## CIUDAD VALDELUZ

Ciudad Valdeluz está situada a 70 km. de Madrid y a 10 km. de Guadalajara. El proyecto de construir una ciudad en este paraje aislado tiene su origen en el trazado del AVE que une Madrid con Barcelona. En principio, dada su cercanía a Madrid, Guadalajara no iba a contar con una estación, pero el trazado se modificó para incluirla. Ante la imposibilidad de construir la estación en la propia ciudad de Guadalajara, se decidió ubicar la nueva estación en el término municipal de Yebes, un pueblo que en aquel momento tenía 300 habitantes. Elegida la ubicación de la estación, la constructora Reyal Urbis adquirió los terrenos de los alrededores para levantar Ciudad Valdeluz, con la aspiración de construir una ciudad para 35.000 habitantes.

En 2008, tras el estallido de la burbuja inmobiliaria, el proyecto se paralizó, y actualmente solo hay completada una cuarta parte de las viviendas que contemplaba el proyecto original. Por su parte, la totalidad de infraestructuras previstas en el plan urbano sí que fue realizada (viario, parques, iluminación, cableado eléctrico y de telecomunicaciones). Según los datos publicados en el padrón de 2012, el municipio de Yebes cuenta con 2.177 habitantes.



CIUDAD VALDELUZ

Más conocido por el nombre del municipio en que se encuentra, Seseña, el Residencial Francisco Hernando está situado en la provincia de Toledo, junto al límite con la Comunidad de Madrid, encajado entre la autopista A4 y la radial R4, a 30 kilómetros al sur de Madrid. Construido en pleno *boom* inmobiliario, el proyecto inicial preveía la construcción de 13.000 viviendas. En 2012 solo se habían construido unas 5.000, de las que se han vendido en torno 2.500. Mientras, unas 2.000 permanecen en manos de las distintas entidades bancarias que las tomaron como compensación por la falta de pago de los créditos concedidos y el resto pertenecían a la empresa constructora Onde 2000. En 2012, Altamira Real Estate (inmobiliaria filial del Banco de Santander) había reducido el precio de las viviendas un tercio con respecto a los precios del año 2007.

El macroyecto, cuyas infraestructuras se revelaron deficitarias desde el primer momento, ha estado siempre envuelto en diferentes polémicas: el acceso desde la autopista A4, la falta de recursos hídricos para suministro de las viviendas y el lago artificial, o la escasez de transporte público que conecte la urbanización con Madrid. Además, la dudosa recalificación de los terrenos llevó en 2006 a IU a presentar una denuncia ante la Fiscalía Anticorrupción por supuestos delitos de prevaricación, falsificación documental y malversación de caudales públicos contra el antiguo Alcalde y la Junta de Castilla la Mancha.



RESIDENCIAL FRANCISCO HERNANDO

La autopista de peaje MP-203 fue proyectada para unir Alcalá de Henares con Mejorada del Campo. En el año 2005 fue adjudicada a través de un concurso para su construcción y explotación a la empresa Cintra, filial de la constructora Ferrovial, y debería haber comenzado a dar servicio en el año 2008. En la actualidad, la autopista, asfaltada pero sin pintar, aún no ha entrado en funcionamiento. La Comunidad de Madrid mantiene un litigio con la empresa constructora, a la que exige una serie de modificaciones que incrementarían el presupuesto en un 20% (previsto inicialmente en unos 80 millones de euros).

En principio, la MP-203 debía ser una alternativa a la R-2, autopista de peaje que conecta la M-40 con la A2. La realidad ha demostrado que tanto la R-2 como el resto de autopistas radiales en torno a Madrid no han resultado ser rentables. Estas autopistas fueron concebidas para descongestionar las vías de entrada y salida de la ciudad, a la vez que debían ayudar a conectar las nuevas áreas residenciales que iban a atravesar. Sin embargo, muchos de estos desarrollos inmobiliarios no se completaron, de manera que nunca aportaron el tráfico previsto. Además, la ejecución de las obras implicó importantes sobrecostes, debido al alto precio que las constructoras debieron pagar por la expropiación de los terrenos.

Ante el panorama de infrautilización de las autopistas radiales, el Estado tuvo que compensar a las compañías explotadoras en el año 2010. La periodista Lara Otero explica esta situación de la siguiente manera: “En los Presupuestos de 2010 se introdujeron mecanismos de ayuda a las autopistas radiales, fruto de una visión expansionista —cuando no especulativa— de las infraestructuras. Pero en forma de créditos participativos (200 millones) y por los sobrepagos que hubo que pagar por las expropiaciones de terrenos que, con la ley del Suelo del PP, pasaron de eventuales trigales a virtuales chalés adosados (al convertirse en urbanizables)”<sup>11</sup>.

---

11 OTERO, L. (2010). “Los partidos salvarán de la quiebra a las concesionarias de autopistas”. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2010/11/08/economia/1289170801\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2010/11/08/economia/1289170801_850215.html)>



AUTOPISTA MP-203

La Ciudad de la Justicia de Madrid está ubicada en la zona noreste de la capital, junto al PAU de Valdebebas y la terminal T4 del aeropuerto de Barajas. A principios del año 2005, la presidenta de la Comunidad, Esperanza Aguirre, anunció un concurso de ideas para una parcela de 202.000 m<sup>2</sup>, que contaba con una edificabilidad de 300.000 m<sup>2</sup>. El proyecto se presentó como la mayor sede judicial de España, cuatro veces más grande que la Ciudad de la Justicia de Barcelona, y ocho veces mayor que la Ciudad de la Justicia de Valencia.

El entonces consejero de Justicia e Interior, Alfredo Prada, anunció que el complejo se realizaría “sin coste alguno para los ciudadanos, puesto que la venta de los seis edificios que acogen sedes judiciales en la actualidad garantizará la autofinanciación de la obra<sup>12</sup>”.

El campus debía estar compuesto por 15 edificios, algunos de ellos proyectados por arquitectos galardonados con el Premio Pritzker, como Richard Rogers, Norman Foster, o Zaha Hadid. Las obras del primer y único edificio construido, destinado a ser el Instituto de Medicina Legal, comenzaron en el año 2007. Al año siguiente, el arquitecto del edificio, Alejandro Zaera-Polo, escribió una carta a la Consejería de Justicia, renunciando a la dirección de obra y a su autoría, alegando que los recursos asignados eran insuficientes, lo que mermaría la calidad del edificio. En el año 2009 el proyecto se abandonó por falta de fondos. En febrero de 2012 la Comunidad de Madrid anunció que retomaría el proyecto, abriendo la posibilidad de ceder la construcción del campus a algunos fondos de inversión para posteriormente alquilar los edificios. Por ahora, el proyecto continúa parado.

---

12 CUÉLLAR, M. (2005). “Aguirre convoca un concurso internacional de ideas para la Ciudad de la Justicia”. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2005/01/17/madrid/1105964663\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2005/01/17/madrid/1105964663_850215.html)>



CIUDAD DE LA JUSTICIA

Se encuentra a 20 kilómetros al sur de Ciudad Real, y a pesar de estar situado a 220 kilómetros de Madrid, los promotores del aeropuerto registraron el nombre de Madrid Sur para promocionarlo internacionalmente. Ante la oposición de la Comunidad de Madrid, se bautizó posteriormente como Aeropuerto Don Quijote, nombre que sería modificado antes de su apertura por el definitivo de Ciudad Real.

La obra comienza a gestarse en 1998 (cuando el aeropuerto de Barajas estaba colapsado) con la intención de enlazarlo con Madrid en 45 minutos mediante una línea de AVE. En diciembre del año 2002 el Ministerio de Fomento autoriza la construcción del aeropuerto de Ciudad Real, promovido por la Cámara de Comercio de Ciudad Real. Para ello se formó una sociedad de la que el 35% corresponde a la propia Cámara y a la Diputación de Ciudad Real, y en la que Caja Castilla-La Mancha tiene un 25%. La operadora que lo gestionaba previó un tráfico de 200.000 pasajeros el primer año, que debían ir incrementándose hasta alcanzar el millón anual.

Las instalaciones del primer aeropuerto privado de España se inauguraron a finales de 2008, y las compañías que operaban en él, Air Nostrum y Air Berlín, ofrecían vuelos directos a Barcelona, Gran Canaria y Palma de Mallorca. Los vuelos internacionales y la terminal de carga debían comenzar sus operaciones al año siguiente.

En octubre de 2011 aterrizó el último vuelo comercial, y el aeropuerto quedó abierto tan solo para vuelos privados. La empresa, en concurso de acreedores, y con uno de sus mayores socios, Caja Castilla La Mancha, intervenido por el Estado, cerró definitivamente en abril de 2012.



AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

#### 4. EL PAISAJE ENTRÓPICO

El diccionario de la RAE define en su tercera acepción el término *ruina* como: “Destrozo, pérdida, decadencia y caimiento de una persona, familia, comunidad o Estado”. Parece evidente que los lugares recorridos en la serie fotográfica son el fruto de un modelo caduco de desarrollo económico y deben ser considerados como ruinas.

Más allá de la estricta definición del diccionario, una de las principales características de la ruina, aplicable a todos los lugares documentados, es la desproporción de su tamaño. Todos los proyectos estaban sobredimensionados respecto al uso que hoy por hoy pueden asumir. El Estadio de la Peineta (así como otros recintos construidos para futuras olimpiadas, como el Centro Acuático o la Caja Mágica) pretendió dotar al barrio de mejores servicios, pero su tamaño dispara los costes de mantenimiento, haciendo inviable cualquier proyecto de equipamiento barrial.

Por otro lado, la dispersión de los proyectos sobre el territorio —como también veremos en el caso de la vivienda— no favorece el éxito de iniciativas para el ocio como el Parque Warner Madrid, que apenas consigue atraer un 10% del público para el que fue planificado. Como es sabido, esta baja afluencia obligó a cerrar la línea de Cercanías que unía la capital con el parque. El caso del Centro CREA es similar, ya que su tamaño hizo que finalizar el proyecto fuera demasiado costoso.

En todo caso, esta desproporción de escala es más patente en los desarrollos residenciales incompletos. Las proyecciones demográficas apuntan a una disminución de la población, y a que ésta tienda a concentrarse en las grandes ciudades. De ser así, la ocupación de parte de las viviendas actualmente vacías puede ayudar a la expansión de las zonas más cercanas a los grandes núcleos, pero no de las más alejadas como Ciudad Valdeluz o el Residencial Francisco Hernando, con unas tasas de ocupación claramente inferiores a las proyectadas en principio. Según el informe “Censos de Población y Viviendas 2011”, publicado por el INE en 2013, “Entre los municipios de más de 2.000 habitantes con mayor porcentaje de viviendas vacías destaca Yebe (Guadalajara), con un 60%”. Por su parte, para el municipio de Seseña, este mismo estudio censa como vacías 4.543 de un total

de 11.860 viviendas<sup>13</sup>. Además, hay que tener en cuenta que este censo tan solo contabiliza las viviendas ya construidas, siendo éstas apenas una parte de lo que se llegó a proyectar.

En cuanto a las infraestructuras, también podemos observar características similares. Tanto el aeropuerto de Ciudad Real como las autopistas radiales de Madrid están claramente infrautilizadas. Se trata de obras planificadas sobre un supuesto tráfico que nunca se dio y que ha provocado el cierre del primero y la paralización de las obras de la MP-203. Por último, el proyecto de la Ciudad de la Justicia fue abordado en base a un plan tan ambicioso que finalmente tuvo que ser paralizado.

La desproporción de los proyectos implica la disolución de sus objetivos iniciales. En los casos estudiados, la intensidad final de uso es o bien mucho menor de la esperada, o bien los usos previstos no llegaron siquiera a darse.

¿Qué aspectos nos permiten pensar en ruinas a la vista del estado actual de estos proyectos? Sin duda en estos lugares podemos apreciar esa pérdida de la función original para la que fueron concebidos en principio. El estadio olímpico, como hemos visto, ha tenido múltiples usos, pero la construcción original de 1994 nunca llegó a desempeñar la función para la que fue concebido. En su lugar, y utilizando una parte de la grada del proyecto original, se está construyendo un nuevo estadio que pierde la pista de atletismo existente para dar cabida a un terreno de fútbol. El Parque Warner mantiene su función original, pero infrautilizado. Teniendo en cuenta la inversión de capital realizada, no parece que su uso final satisfaga las intenciones iniciales. El CREA, cuando sea terminado, será rentabilizado como sede de congresos y convenciones, alejándose de la idea original de convertirse en un centro de referencia de las artes escénicas.

En Valdeluz, más que a una reutilización asistimos a una apropiación del viario por parte de automovilistas noveles, que utilizan el trazado de las calles ya existentes para practicar. Como hemos visto, gran parte de las viviendas ya construidas están desocupadas (al igual que en el residencial Francisco Hernando), pero éstas, especialmente en Valdeluz, son tan solo una

---

13 Instituto Nacional de Estadística. "Censos de Población y Viviendas 2011". [En línea]. [Fecha de consulta: 21/08/13]. <<http://www.ine.es/prensa/np775.pdf>>

parte del proyecto original, por lo que podemos decir que dicho territorio, previsto para uso residencial, está obviamente infrautilizado.

La autopista MP-203 también es ocupada por ciclistas, patinadores y paseantes, que aprovechan la infraestructura para darle un uso bien distinto del original. El cierre del Aeropuerto de Ciudad Real a vuelos comerciales y privados abre una incógnita sobre su uso futuro, pero, al igual que otros aeropuertos sin uso, ya está siendo utilizado como pista de pruebas para automóviles o como recinto de rodaje. Por último, el destino de la Ciudad de la Justicia es incierto, y aunque en 2012 se habló de revitalizarla modificando sustancialmente el proyecto original, su uso actual dista del inicialmente planteado.

Por último, y respecto a la acepción de ruina como vestigio del pasado, parece que los proyectos retratados, aunque cercanos en el tiempo, sean de una envergadura poco asumible en un contexto de crisis que paralizó las obras a partir de 2008. Se puede argumentar que algunos de ellos solo se han ralentizado, y que podrían ser retomados en el futuro. En cualquier caso, sus objetivos iniciales deberían cambiar sustancialmente para poder ser viables.

Como se puede apreciar en las fotografías de la serie *Ruinas del presente*, el paisaje que rodea estos lugares produce cierta desolación: restos de materiales de construcción abandonados, vallas desvencijadas, alcantarillados incompletos y flora que crece espontáneamente en los intersticios. Los lugares abandonados tienden a ser reconquistados por la naturaleza, pero la huella de las edificaciones compone un nuevo paisaje resultado de la intervención del hombre y la naturaleza. Comienza de este modo a hacerse visible el paisaje entrópico, que definió Robert Smithson en referencia a las leyes de la Termodinámica.

Smithson, realizó en el año 1967 su *Recorrido por los monumentos de Passaic*. Publicado en la revista *Artforum*, el artículo narra el viaje hasta su ciudad natal, durante el cual se detiene en determinados lugares de los suburbios y los fotografía, clasificándolos como monumentos. El paisaje que vemos en esta serie fotográfica recuerda al retratado por Smithson, para quien los desechos que encuentra en Passaic son los paisajes entrópicos resultantes

de un modelo de sociedad que cuanto más produce más residuos genera. Dice James Lingwood: “Lévi-Strauss elaboró las reglas básicas de la disciplina. Cuanto más compleja es la organización cultural de una sociedad, más entropía produce. Cuanto más desarrollada es la estructura, mayor es su desintegración<sup>14</sup>”. La complejidad de nuestra sociedad hace pues que produzcamos una gran cantidad de entropía en potencia, y de este modo podemos leer el nuevo orden introducido en el paisaje como el fruto de la gran cantidad de energía que se ha necesitado para engendrarlo.

Podemos decir que las ruinas visitadas en este *Grand Tour* son las ruinas de un modelo de crecimiento que no funcionó, y que cabría preguntarse si es el tipo de modelo que queremos seguir en el futuro. La ruina ha sido ampliamente retratada como lugar de estudio de los hechos acaecidos para entender las claves del pasado. Dice Marc Augé: “En un momento en el que todo conspira para hacernos creer que la historia ha terminado y que el mundo es un espectáculo en el que se escenifica dicho fin, debemos volver a disponer de tiempo para creer en la historia. Ésa sería hoy la vocación pedagógica de las ruinas<sup>15</sup>”.

Hay por lo tanto una serie de conclusiones que podemos extraer de este *Grand Tour* a través de estas ruinas del presente. En primer lugar, la serie recoge el paso del tiempo, que habla de la extrañeza que sugiere que desde el año 1994, en el que se inaugura el Estadio Olímpico de Madrid, pueden haber sucedido tal cantidad de acontecimientos que lo hayan convertido en algo obsoleto. Son edificios jóvenes, y ya han caducado. Algunos de ellos antes de ser estrenados ya son ruinas. Además, demuestran que la ruina no es solamente un sujeto romántico, sino que nos rodea y es parte de nuestro presente. De hecho, como bien define Smithson, son las *ruins in reverse*, aquellas que antes de estar terminadas ya alcanzan el estado de ruinas, y que al carecer de un pasado glorioso nada tienen que ver con la ruina romántica.

---

14 LINGWOOD, J y GILCHRIST, M. (1993). *Robert Smithson: El paisaje entrópico. Una retrospectiva 1960-1973*. Valencia: IVAM Centre Julio González. Pág. 18.

15 AUGÉ, M. (2003). *El tiempo en ruinas*. Barcelona: Ed. Gedisa. Pág. 53.

Este tipo de ruina sigue siendo objeto de investigación. Históricamente, el arte nos ayuda a comprender, no solo los puntos de vista de los autores, sino cuáles son las preocupaciones de una sociedad en un determinado momento. *Castillos en el Aire*, la obra que el alemán Hans Haake expuso en el año 2012 en el Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, es una muestra de ello. En una primera sala, de forma precaria, expuso una serie de fotografías tomadas en uno de los ensanches inacabados en el extrarradio de Madrid: el Plan de Actuación Urbanística (PAU) de Vallecas. Una vista aérea de la zona mostraba el trazado del proyecto original, acompañada de imágenes desoladoras de estructuras de edificios incompletos, supuestos parques entre los edificios terminados, pero que parecían estar abandonados. En la misma sala, acompañaban a estas fotografías unos proyectores que repetían en bucle el mismo vídeo, con un pequeño retraso de la imagen, y que nos mostraban el abandono del ensanche, presentándolo como un lugar prácticamente deshabitado.

En una segunda sala, una serie de fotografías en las que mostraba los nombres de las calles del ensanche, otorgadas a artistas y movimientos del pasado siglo, y que Haacke acompañaba con obras originales de los mismos. En el centro de esta segunda sala se podía ver, suspendida en el aire con hilos de nylon, una construcción realizada con las notas de propiedad, planos de los edificios de la zona, y otra serie de documentos que aunque de acceso público rara vez son consultados. Haacke, crítico con la relación entre capitalismo y arte, se valía de esta instalación para mostrar un paralelismo entre el mercado del arte y el mercado inmobiliario, dándonos a entender que ambos han crecido artificialmente de la mano de operaciones especulativas, con riesgo para el primero de sucumbir a otra burbuja como la que ya hundió al segundo.

Las ruinas van asociadas al declive de un imperio. Se dice que Edward Gibbon se inspiró paseando entre las ruinas romanas a la hora de escribir su obra *The history of the decline and fall of the Roman Empire*. En el caso que nos ocupa, hablar de imperio es una desmesura, pero sí que podemos hablar de modelo socio-económico. La serie *Ruinas del presente* nos muestra el colapso de un modelo basado en un crecimiento expansivo especulativo y supuestamente infinito.

La serie *Ruinas del presente* encaja dentro de la lectura de la estética de la resistencia planteada por Hito Steyerl. De hecho, el estudio de las diferentes localizaciones y la investigación de los hechos que han convertido a éstas en ruinas, hace que podamos ver los lugares retratados como la huella de un conflicto oculto. Lo que propone la serie es una nueva lectura de estos lugares a la vista de los resultados obtenidos.

La denominación de ruina, obviamente, no es casual. Es en cierta medida la radiografía de una realidad hiriente, que intenta comprender aspectos dolorosos de nuestro entorno. Etiquetar de esta manera los lugares seleccionados es admitir que son parte del pasado, de un periodo que debemos dar por terminado. Solo de este modo podremos aceptar su fracaso y considerarlas el punto de partida para generar nuevos modelos.



## BIBLIOGRAFÍA

- AUGÈ, M. [2003]. *El tiempo en ruinas*. Barcelona: Ed. Gedisa.
- AUGÈ, M. [1992]. *Los "no lugares". Espacios del anonimato*. Barcelona: Ed. Gedisa.
- AGUILERA, J. [1994]. "Bajo el resplandor Olímpico. El deporte como bien de consumo" *Diseño Interior*. N.º 40.
- BENJAMIN, W. [2011]. *Breve historia de la fotografía*. Madrid: Casimiro.
- BENJAMIN, W. [2008]. "La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica". En BENJAMIN, W. *Obras (libro 1/volumen 2)*. Madrid: Abada Editores.
- BLEDA, M y ROSA, J. [2012]. Campos de batalla [PDF]. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://bledayrosa.com/files/batallas.pdf>>
- BORJA-VILLEL, M.J., ALBERRO, A., ALTER, N. M., BUSKIRK, M., NAVARRO, V. y HERRERO, S. [2012]. *Hans Haacke. Castillos en el aire*. Madrid: Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía.
- BRUNET, F. [1996]. "Análisis económico de los juegos olímpicos de Barcelona'92: recursos, financiación e impactos". En M. de Moragas y M. Botella (Ed.). *Las Claves del Éxito. Impactos sociales, deportivos, económicos y comunicativos de*

- Barcelona'92*. Centre d'Estudis Olímpics. Universidad Autónoma de Barcelona.
- CLEMENT, G. [2007]. *Manifiesto del tercer paisaje*. Barcelona: Gustsavo Gili.
- DE CASTRO, C. [1997]. *La geografía en la vida cotidiana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- DE CASTRO, C. [1999]. "Mapas cognitivos. Qué son y cómo explorarlos" [en línea]. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. N° 33. Universidad de Barcelona. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-33.htm>>
- DE CERTEAU, M. [2008]. "Andar la ciudad" [en línea]. En *Bifurcaciones*. [Fecha de consulta 22/04/12] <[www.bifurcaciones.cl/007/reserva.htm](http://www.bifurcaciones.cl/007/reserva.htm)>
- HERNÁNDEZ, P. [2012]. "The Party is Over". [en línea]. *Mas Context*. N° 12. [Fecha de consulta 22/04/12] <<http://www.mascontext.com/issues/13-ownership-spring-12/the-party-is-over/>>
- KENNETT, Ch. [2006]. *Barcelona'92 post-olímpica: deporte y multiculturalismo* [PDF]. Centre d'Estudis Olímpics. Universidad Autónoma de Barcelona & Editora Gama Filho. [Fecha de consulta: 22/04/12]. <<http://olympicstudies.uab.es/brasil/pdf/53.pdf>>
- LINGWOOD, J y GILCHRIST, M. [1993]. *Robert Smithson : El paisaje entrópico. Una retrospectiva 1960-1973*. Valencia: IVAM Centre Julio González.
- LYNCH, K. [1960]. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustsavo Gili. 2ª Ed.
- MARCINKOSKI, CH. [2010]. "The city that never was". *Strategy Space*. Vitoria: A+T architecture publishers.
- MARÍ, A. [2005]. *El esplendor de la ruina*. Barcelona: Fundació Caixa Catalunya.
- MARTÍN, A y PÉREZ RUBIO, A. [2012]. "Colapso. Un ensayo sobre el fracaso y la ruptura". *Guía MUSAC*. N° 19.
- MAROT, S. [2006]. *Suburbanismo y el arte de la memoria*. Barcelona: Gustavo Gili.
- McLEAN, R. [2005]. "Financial History Lessons for Europe's New Members". [en línea]. *The New York Times*. [Fecha de consulta: 22/04/12]. <<http://www.nytimes.com/2005/07/26/business/26subsidy.html>>
- MHA, S. [2008]. *Lugares comprometidos. Topografía y actualidad*. Madrid: Fundación ICO.
- MOIX, Llàtzer. *Arquitectura milagrosa. Hazañas de los arquitectos estrella en la España de Guggenheim*. Ed. Anagrama.

RAQUEJO, T. [1998] *Land Art*. Madrid: Nerea.

RILEY, T [2006]. *ON-SITE: arquitectura en España, hoy*. Madrid: Promomadrid. Desarrollo Internacional de Madrid.

RODRIGUEZ, D y BOROBIA, M. [2011]. *Arquitecturas Pintadas. Del Renacimiento al siglo XVIII*. Madrid: Museo Thyssen-Bornemisza.

SCHULZ-DORNBURG, J. [2010]. “Ruinas modernas, una topografía de lucro”. *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*. Nº 262.

STEYERL, H. [2010]. *¿Una estética de la resistencia?. La investigación artística como disciplina y conflicto*. [Fecha de consulta: 22/04/12]. <<http://eipcp.net/transversal/0311/steyerl/es>>

Entrevistas:

MOIX, LL. [2008]. “Entrevista a Frank Gehry” [en línea]. *La Vanguardia*. [Fecha de consulta: 22/04/12]. <<http://www.lavanguardia.com/cultura/noticias/20081206/53594076604/ha-habido-una-ola-ridicula-de-proyectos-desmesurados-guggenheim-bilbao-andorra-frank-gehry-carlemany.html>>

SKY, A. [1973]. “Entropy Made Visible”. [en línea]. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.robertsmithson.com/essays/entropy.htm>>



## ANEXO

En este anexo se detalla la información consultada para confeccionar las fichas de las localizaciones

### ESTADIO OLÍMPICO DE MADRID

CASQUEIRO BARREIRO, J. (1993). “El olímpico de Canillejas” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/1993/11/19/madrid/753711896\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1993/11/19/madrid/753711896_850215.html)>

CASQUEIRO, J. y ROMERO, J.M. (1994). “Los cerebros de Barcelona 92 preparan ya el sueño olímpico de Madrid” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/1994/07/24/madrid/775049069\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1994/07/24/madrid/775049069_850215.html)>

SANZ, O. (1994). “Más invitados que público en el estreno de *La peineta*”. [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/1994/09/06/madrid/778850683\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1994/09/06/madrid/778850683_850215.html)>

E., J. (1995). “La Peineta rescata juegos populares de los años cincuenta” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/1995/04/19/madrid/798290671\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1995/04/19/madrid/798290671_850215.html)>

DURÁN, L.F. (1995). “*La Peineta*, escenario de la final de Liga nacional” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/1995/05/13/madrid/800364272\\_850215.html](http://elpais.com/diario/1995/05/13/madrid/800364272_850215.html)>

AYUNTAMIENTO DE MADRID. (2008). “Hoja de Ruta para el traslado del Calderón al nuevo Estadio de Madrid” [en línea]. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.madrid.es/portal/site/munimadrid/menuitem.650ba10afbb0b0aa-7d245f019fc08a0c/?vgnnextoid=246bd63ca9a2e110VgnVCM1000000b205a0aR-CRD&vgnnextchannel=6091317d3d2a7010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD>>

#### PARQUE WARNER MADRID

HIDALGO, S. (2002). “Madrid pone en marcha el parque temático de la Warner” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2002/04/06/espana/1018044016\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2002/04/06/espana/1018044016_850215.html)>

ALCAIDE, S. (2006). “Aguirre se deshace del parque Warner” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2006/11/03/madrid/1162556660\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2006/11/03/madrid/1162556660_850215.html)>

MUÑOZ, R. y DEL ARCO, S. (2008). “Piolín y Mickey, contra los números rojos” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2008/08/10/sociedad/1218319201\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2008/08/10/sociedad/1218319201_850215.html)>

CALLEJA, A. (2012). “Aguirre pone fin a la aventura pública en el Parque Warner cerrando su línea de tren” [en línea]. *20 Minutos*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.20minutos.es/noticia/1337940/0/tren-cercanias/pinto-san-martin-vega/fracaso-parque-warner/>>

ANDREU, J. (2012). “¿Esto es todo, amigos?” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/04/06/madrid/1333667523\\_928097.html](http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/04/06/madrid/1333667523_928097.html)>

#### CIUDAD VALDELUZ

CAÑAS, G. (2005). “Valdeluz, una nueva urbe al calor del AVE” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2005/12/04/domingo/1133671293\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2005/12/04/domingo/1133671293_850215.html)>

ORTÍN, A. [2008]. “Valdeluz, una ciudad nacida bajo el fantasma de la crisis” [en línea]. *Cinco Días*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://www.cincodias.com/articulo/empresas/valdeluz-ciudad-nacida-fantasma-crisis/20080922cdsc-diemp\\_5/](http://www.cincodias.com/articulo/empresas/valdeluz-ciudad-nacida-fantasma-crisis/20080922cdsc-diemp_5/)>

LÓPEZ-FONSECA, Ó. [2011]. “Las estaciones fantasma del AVE” [en línea]. *Público*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.publico.es/espana/363473/las-estaciones-fantasma-del-ave>>

INE. [www.ine.es](http://www.ine.es)

ADIF. [http://www.adif.es/AdifWeb/estacion\\_mostrar.jsp?pes=horarios&i=es\\_ES&e=e94bgb5774df&t=E](http://www.adif.es/AdifWeb/estacion_mostrar.jsp?pes=horarios&i=es_ES&e=e94bgb5774df&t=E)

#### RESIDENCIAL FRANCISCO HERNANDO

VARIOS. (2006-2009). “Caso Seseña” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/tag/caso\\_sesena/a/](http://elpais.com/tag/caso_sesena/a/)>

AGENCIAS. (2009). “El Pocero vende 2.000 pisos a los bancos” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2009/01/16/economia/1232060405\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2009/01/16/economia/1232060405_850215.html)>

FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO. (2010). “La Fiscalía Anticorrupción informa del caso Seseña” [en línea]. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://www.fiscal.es/cs/Satellite?c=FG\\_Actualidad\\_FA&cid=1247140066700&language=es&pageid=1240559967365&pagename=PFiscal%2FFG\\_Actualidad\\_FA%2FFGE\\_pintarActualidad&site=PFiscal](http://www.fiscal.es/cs/Satellite?c=FG_Actualidad_FA&cid=1247140066700&language=es&pageid=1240559967365&pagename=PFiscal%2FFG_Actualidad_FA%2FFGE_pintarActualidad&site=PFiscal)>

SALIDO COBO, J. (2012). “Banco Santander ‘regala’ sus viviendas de Seseña” [en línea]. *El Mundo*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.elmundo.es/elmundo/2012/02/09/suvivienda/1328775020.html>>

#### CENTRO DE CREACIÓN DE LAS ARTES DE ALCORCÓN

CREAA. (2011). El CREAA seleccionado como ejemplo de arquitectura sostenible. [en línea]. *CREAA*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.creaa.es/noticias/2011/el-creaa-seleccionado-como-ejemplo-de-arquitectura-sostenible>>

SÉRVULO GONZÁLEZ, J. y ALCAIDE, S. (2011). El CREAA va a ser el Guggenheim de Alcorcón. [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2011/05/08/madrid/1304853858\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2011/05/08/madrid/1304853858_850215.html)>

ORTEGA DOLZ, P. (2011). El sur crea su macrocentro cultural. [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2011/04/03/madrid/1301829855\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2011/04/03/madrid/1301829855_850215.html)>

BARROSO, F.J. (2012). El alcalde de Alcorcón deja a medio terminar el macrocentro cultural. [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/03/18/madrid/1332102267\\_234623.html](http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/03/18/madrid/1332102267_234623.html)>

AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN. (2012). “Alcorcón, la deuda socialista de 333 millones de euros, lleva a EMGIASA a concurso de acreedores” [en línea]. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://www.ayto-alcorcon.es/portal/noticias?-detalle=35483&utm\\_medium=twitter&utm\\_source=twitterfeed](http://www.ayto-alcorcon.es/portal/noticias?-detalle=35483&utm_medium=twitter&utm_source=twitterfeed)>

AGENCIA EFE (2012). “El PP quiere que el CREEA de Alcorcón sea la sede de la Feria de la Artesanía” [en línea]. *EL Correo*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://www.elcorreo.com/agencias/20110509/mas-actualidad/mundo/quiere-creaa-alcorcon-sede-feria\\_201105091523.html](http://www.elcorreo.com/agencias/20110509/mas-actualidad/mundo/quiere-creaa-alcorcon-sede-feria_201105091523.html)>

#### AUTOPISTA M-203

CINTRA. (2005). “Cintra construirá y explotará la Autopista M-203 por un período de concesión de 30 años” [en línea]. *Cintra*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.cintra.es/index.asp?MP=4&MS=245&MN=1&MV=0&id=22>>

MORÁN, C. (2009). “Ferroviario y el Gobierno de Madrid, enfrentados por la autopista M-203” [en línea]. *Expansión*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.expansion.com/2009/08/20/empresas/construccion/1250799806.html?a=f1a73b33c04e3d1c3e8eab6d1cc5273c&t=1335965435>>

OTERO, L. (2010). “Los partidos salvarán de la quiebra a las concesionarias de autopistas” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2010/11/08/economia/1289170801\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2010/11/08/economia/1289170801_850215.html)>

#### CIUDAD DE LA JUSTICIA

CUÉLLAR, M. (2005). “Aguirre convoca un concurso internacional de ideas para la Ciudad de la Justicia” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2005/01/17/madrid/1105964663\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2005/01/17/madrid/1105964663_850215.html)>

ORTEGA DOLZ, P. (2008). “Deserción en la Ciudad de la Justicia” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2008/12/02/madrid/1228220655\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2008/12/02/madrid/1228220655_850215.html)>

ÁLVAREZ, P. (2010). “El cambio de la Ley de Suelo permite a Aguirre vender la Ciudad de la Justicia” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2010/12/30/madrid/1293711854\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2010/12/30/madrid/1293711854_850215.html)>

MARCOS, J. (2012). “Aguirre asegura que ya hay ofertas para construir la Ciudad de la Justicia” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/02/29/madrid/1330520467\\_273581.html](http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/02/29/madrid/1330520467_273581.html)>

SALVADOR, I. (2002). “Ciudad Real tendrá el primer aeropuerto privado de España” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2002/12/12/economia/1039647604\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2002/12/12/economia/1039647604_850215.html)>

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. (2002). “ORDEN FOM/3237/2002, de 18 de diciembre, por la que se autoriza la construcción del aeropuerto de Ciudad Real, se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios” [PDF]. Editorial. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <<http://www.boe.es/boe/dias/2002/12/19/pdfs/A44732-44732.pdf>>

A.A, S. (2007). “El aeropuerto de Ciudad Real ya no se llama Madrid Sur” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2007/10/02/madrid/1191324262\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2007/10/02/madrid/1191324262_850215.html)>

ÁLVAREZ, P. (2007). “El hermanito de Barajas” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2007/08/18/madrid/1187436255\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2007/08/18/madrid/1187436255_850215.html)>

AGENCIAS. (2008). “Aterriza el primer avión en el aeropuerto de Ciudad Real” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/elpais/2008/12/19/actualidad/1229678230\\_850215.html](http://elpais.com/elpais/2008/12/19/actualidad/1229678230_850215.html)>

OTERO, L. (2009). “Daños colaterales” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://elpais.com/diario/2009/04/05/negocio/1238937267\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2009/04/05/negocio/1238937267_850215.html)>

EL PAÍS. (2011). “El aeropuerto de Ciudad Real cerrará un año por orden judicial” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. <[http://politica.elpais.com/politica/2011/12/13/actualidad/1323780489\\_253851.html](http://politica.elpais.com/politica/2011/12/13/actualidad/1323780489_253851.html)>

EL PAÍS / AGENCIAS. (2012). “El aeropuerto de Ciudad Real echa el cierre” [en línea]. *El País*. [Fecha de consulta: 17/05/12]. [http://politica.elpais.com/politica/2012/04/13/actualidad/1334306481\\_394570.html](http://politica.elpais.com/politica/2012/04/13/actualidad/1334306481_394570.html)>



## RESEARCH AND METAPHOR

The photographs of the series *Ruins of the present* disturbingly link together the future and the past. Sleek design architecture is cruelly set against abandoned sites, invaded by unwanted vegetation. It is a moral landscape that has to do with the blindness of ambition and the reality of collapse; and it is a portrait of today's Madrid. It is painful: we recognize in it the society in which we live, although works like these series confront us with the urgent need for a profound change.

Ricardo Espinosa picks up from the History of Art the XVIII Century *Grand Tour*. But the grandeur of the ruins shown in the photographs is timeless, none of them was ever used for their initial purpose. As viewers of these pictures, we feel a strange dizziness, which leads us to reflect on the experience of time.

*Beatriz Fernández Ruiz*

---

## A GRAND TOUR (OF THE CITY THAT NEVER WAS)

*"...those that were addicted to building would undo themselves soon enough without the help of other enemies...!"*

Marcus Licinius Crassus  
Roman general, politician and speculator<sup>2</sup>

Viewing Ricardo Espinosa's photographs of the artifacts of the Spanish real estate crisis prompts a curious reflection: at what point does considering the failures

- 
- 1 Plutarch's *Lives of the Noble Greeks and Romans*, p 651; cited in William C. Baer, "Is speculative building underappreciated in urban history?" in *Urban History*, Volume 34, Issue 02, pages 296-316, August 2007.
  - 2 Though better known as a politician and one-third of the First Triumvirate, Crassus was also a businessman who amassed a great fortune by buying up threatened multifamily housing structures (fires, collapse, etc.) on the cheap, having his legion of slaves renovate and rebuild them, and then quickly selling them for an enormous profit.

of a once grand enterprise shift in a viewer's psyche from an impression of pure catastrophe, to a cautious appreciation of the scale and significance of what was actually accomplished?

Less than a decade ago (2006), I stood in the Museum of Modern Art in New York contemplating what at the time seemed like the epicenter of architectural design in the 21<sup>st</sup> century. Today, as I lead groups of international design students researching and surveying white elephant projects like the Aeropuerto Ciudad Real, or drive along the empty super-highways crisscrossing Madrid's windswept plateau, or sit in an otherwise unoccupied café in Ciudad Valdeluz, one cannot escape a sense of being simultaneously awe-struck and appalled. Thoughts rapidly oscillate back and forth: How could this happen? How were they able to accomplish all of this? This is amazing! This is insane!

Ultimately though, rational logic takes over. The reality behind Espinosa's images represents one of history's great economic and urbanistic crises. Yet like the ruins of ancient Greece and Rome, perhaps there is something valuable that can be drawn from these ruins of the present, something more than a footnote in urban design and planning history, or an image in a gallery.

If the aristocratic Grand Tours of the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> century led to a period of neo-classical ideals, perhaps studying and reflecting upon the ghost urbanisms of Spain will lead to a reconsideration of the intelligence of relying on relentless urbanization as the primary driver of an economy. Or perhaps it will lead to reimagining contemporary urbanization

from the point of view of contingency rather than the ideal; multiplicitous potential rather than singular preferred; agile rather than instant cities.

Like all empires, Rome eventually fell. However, there is little doubt as to the significance of its contributions in the arc of history. In considering the events that Espinosa's images represent, we must ask ourselves what then will be the contribution of Spain's pursuit of *The City that Never Was*?

*Christopher Marcinkoski*

---

## SCENE OF A CRIME

The winter of 2012 was one of the driest in living memory. The scarce precipitation during the autumn months was followed by an exceptional drought that would exacerbate the summer scorching of the *Meseta*. That winter, I accompanied Ricardo Espinosa on a fascinating journey around Madrid where, surrounded by a landscape of dry, barren plains, we discovered a vast territory of incomplete urbanization – abandoned residential developments, incomplete cultural facilities and underused infrastructures – brought on by the global economic crisis that emerged in 2008. This crisis – which is neither the first nor the last speculative bubble to burst in History<sup>3</sup> – has wrought havoc on the social landscape of Spain and continues to disrupt our lives.

The parched fields we traversed during those winter months are a fitting

---

3 MARCINKOSKI, Ch. (2013). "A Brief History of Urban Speculation". *MONU* n° 19.

backdrop to the objects at the center of the photographic series *Ruins of the present*. The series captures these empty landscapes at a time when they have been taken over by an emergent nature that was not part of the original plans. *Ruins of the present* documents the sites of urbanization that emerged thanks to cheap credit and the firm belief that this urbanization's corresponding economic growth was endless.

One cannot forget the fascination we felt when first approaching these sites that Ricardo has captured, and how that captivation would quickly turn to deep sorrow. Our thoughts quickly passed from silent contemplation to an enraged gaze punctuated by a jumble of unanswered questions: who, why, how...

Yet this photographic series captures just a small fraction of the thousands of hectares of these landscapes present within Spain. In recent years I have studied, traveled and flown over incomplete developments, dismantled quarries and barren buildings; remains of a relentless plunder that raped our territory and plagued it with scars, both on our coasts and at the peripheries of our cities. Now, the more I dig in search of answers, the more appalling I find these excesses.

Each empty site is the result of a decision. And if the history of each site is the history of those who made these decisions, then each site portrays the scene of a crime. A crime perpetrated by a multitude of actors involved in the construction of this *city that never was*. Walter Benjamin, in reference to the deserted views of Paris taken by Eugène Atget, stated that the author

“photographed them like scenes of crime. The scene of a crime, too, is deserted; it is photographed for the purpose of establishing evidence”<sup>4</sup>. Each image in the series *Ruins of the present*, beyond the poetic contemplation of a tragedy, thus becomes the snapshot of the corpus delicti. If we want to avoid repeating history again, we must begin by analyzing this first evidence in order to respond to that jumble of *who's*, *why's* and *how's*.

Javier Arpa

---

---

## **RUINS OF THE PRESENT** **A Grand Tour of the 21st century**

### **A GRAND TOUR OF THE 21st CENTURY**

The term Grand Tour was first used by the Jesuit traveler Richard Lassels in his book *The Voyage of Italy*, published in Paris in 1670. It is no coincidence that a priest would coin the term. Frequently, the tutors of young Englishmen who traveled through France and Italy, at the end of their studies, in search of the remains from the Classical and the Renaissance belonged to religious orders.

Although the itineraries of this journey of initiation varied throughout time depending on the travelers' origin, the main Italian cities were always part of

---

4 BENJAMIN, W. (2008). “La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica”. At Benjamin, W. *Obras (libro 1/volumen 2)*. Madrid: Abada Editores. Page 62.

the trip (Venice, Florence, Rome, Naples and, inexorably, the ruins of Pompeii and Herculaneum). This journey, which completed the education of the wealthy youth of the time, gave students the opportunity to study classical architecture in situ and broadened not only the pupils' cultural and artistic knowledge, but also their awareness of the local political and social context.

Throughout history, great works of architecture or engineering have been, and continue to be, must-see sights for travelers. In addition to the original purpose for which they were designed, these works define the societies that build them, transform the territory and strengthen the communities they represent.

During the last decade, Spain has been very fertile ground for the architecture and engineering disciplines, and in turn their work became the driver of our economic growth. Although the factors at the origin of this development are manifold, some concrete moments propelled this expansion.

Firstly, the 1992 Barcelona Olympics. Back then, more than one trillion pesetas from public funds were spent in the preparation of the Games. Of the total investment, 85.5% was devoted to building infrastructure (reusable after its end), while the rest was used for organizational expenses (not reusable)<sup>5</sup>. Transportation

networks, telecommunications systems, housing and sports facilities were upgraded, resulting in a profound modernization and revitalization of the city. Christopher Kennett, responsible for research projects at the Olympic Studies Centre of the Atònoma University of Barcelona writes: "The impact of the Games was so deep that the organizers described the experience as the equivalent of 50 years of development achieved in the six years spent in the preparation of the event, defining a turning point in the history of Barcelona: there is a 'pre' and 'post' Barcelona '92"<sup>6</sup>.

The second case of success is Bilbao, where the opening of the Guggenheim Museum served not only to return the river and its banks to the city. The Museum contributed to turn the local economy, traditionally based on industrial production, into a service economy supported by cultural tourism. From that moment on, a sort of fever began to envelop the country as municipalities throughout Spain started commissioning buildings by star-architects in order to make the host cities more attractive.

Architecture has a built-in capacity for producing icons. Buildings, as well as major engineering works, easily become the symbols of cities. They provide identity and serve as a magnet to cities that want to rely on tourism as their economic engine. It's easy to link Paris to the Eiffel

---

5 BRUNET, F. (1996). "Análisis económico de los juegos olímpicos de Barcelona'92: recursos, financiación e impactos". At M. de Moragas y M. Botella (Ed.). *Las Claves del Éxito. Impactos sociales, deportivos, económicos y comunicativos de Barcelona'92*. Centre d'Estudis Olímpics. Universidad Autónoma de Barcelona.

---

6 KENNETT, Ch. (2006). Barcelona'92 post-olímpica: deporte y multiculturalismo [PDF]. Centre d'Estudis Olímpics. Universidad Autónoma de Barcelona & Editora Gama Filho. [Cited 2012/04/22]. <<http://olympicstudies.uab.es/brasil/pdf/53.pdf>>. Page 469.

Tower, Segovia to the Aqueduct, or Pisa to the leaning tower. Frank Gehry, architect of the Guggenheim project, said in an interview published by the newspaper *La Vanguardia*: “when I received the commission to design the Guggenheim in Bilbao I was told: we want a building to do for Bilbao what the Opera House did for Sydney<sup>7</sup>”.

In parallel to these two models of public investment, the real estate sector experimented an exponential growth, driven primarily by private investment. The progressive drop of interest rates (which consequently facilitated access to cheaper credit), the new Land Act of 1998, the tax incentives that boosted housing ownership and a prolonged period of economic prosperity, encouraged the construction of millions of new housing units. In such context, the number of municipal building permits skyrocketed from 92,729 in 1996 (82,952 for residential projects and 9,767 for non-residential initiatives) to 230,044 in 2006 (208,631 residential and 21,413 non-residential). The number of permits had grown by 148% in a decade<sup>8</sup>.

Therefore, we can say that the successful experiences in Barcelona

and Bilbao, together with the arrival of the Cohesion Funds for infrastructural improvements granted after Spain’s accession to the European Union (90,000 million Euros circa<sup>9</sup>), and the thriving real estate sector, provided large construction works in Spain with good health and better reputation. This architectural production crossed our borders and gained international recognition. Proof of this is the exhibition “On-Site: New Architecture in Spain” held first at MoMA in New York in 2006, and later at the Villanueva Pavilion in the Royal Botanic Gardens in Madrid. The show compiled 35 projects (completed or in progress) designed by local and foreign architects in the Spanish territory. In the preface to the Spanish edition of the catalog (which corresponds to the exhibit held in Madrid) José Manuel Reyero, PromoMadrid’s CEO at the time, states that “without going into details or statistical and investment analysis, architecture tells us the synthetic story, and provides us with immediate information on the success or failure of a society: the reality of what it is and what it is capable of doing<sup>10</sup>”.

Architecture thus becomes the main device to generate cultural tourism. New businesses pop up in order to guide visitors through architecture-

---

7 MOIX, Ll. (2008). “Entrevista a Frank Gehry” [online]. *La Vanguardia*. [Cited 2012/04/22]. <<http://www.lavanguardia.com/cultura/noticias/20081206/53594076604/habido-una-ola-ridicula-de-proyectos-desmesurados-guggenheim-bilbao-andorra-frank-gehry-carlemany.html>>

8 Instituto Nacional de Estadística. [Cited 2012/04/22]. <<http://www.ine.es/jaxi/tabla.do?path=/t07/a081/a1998/10/&file=lm60001.px&type=pcaxis&L=0>>

---

9 McLEAN, R. (2005). “Financial History Lessons for Europe’s New Members”. [online]. *The New York Times*. [Cited 2012/04/22]. <<http://www.nytimes.com/2005/07/26/business/26subsidy.html>>

10 REYERO, J.M (2006). “Presentación”. At T. Riley (ed.). *ON-SITE: arquitectura en España, hoy*. PromoMadrid. Desarrollo Internacional de Madrid. Page 13.

related itineraries. The amount of built work and its uniqueness, as well as the iconic character of many of these new buildings attract European and American universities, who organized trips to witness the Spanish architecture boom.

In September 2008, Lehman Brothers, the fourth largest investment bank in the United States, collapsed as a result of the losses due to subprime mortgages. This bankruptcy, along with other factors, unleashes a global crisis. Many of the projects in progress were suddenly halted. Others were completed but could not be opened because of a lack of funds to fill them with content, high operational costs, or lack of credit.

These sites hit by the crisis are now increasingly visited by international students and scholars in search for the keys to understand what happened and what can be done to leave the crisis behind. The sites are now ruins for a new *Grand Tour* of the 21st century, witnesses of history capable of helping us understand the past and act in the present. This journey must serve, as it did to travelers of the 17th and 18th centuries, to demonstrate the keys of a society and its politics.

## RUINS, SPACE AND TIME

The term ruin has a clear meaning in the collective imagination: crumbling or degraded architecture that belongs to a distant past. The R.A.E.<sup>11</sup> dictionary of Spanish defines ruin as follows:

*ruina.*

(From latin *ruina, de ruere, to fall*).

1. f. To drop or destroy something.
2. f. Large loss of fortune.
3. f. Blight, destruction, decay and failing of an individual, family, community or state.
4. f. Cause of this decline, decay or destruction, both physically and morally.
5. f. pl. Remains of one or more ruined buildings.

*arruinado, da.*

(from the past participle of *arruinar*).

1. adj. Am. Mer. and Hond. Frail and sickly.

So, does it make sense to name these buildings *ruins*? Indeed, the sites depicted are not ruined buildings but recent constructions - many of them have not even been completed. But despite their young age, they certainly are *ruins*.

Very often, the constructions that ultimately ended in ruins were meant to play a representative role. Greek temples, Roman theaters and Mayan pyramids were originally conceived to house concrete uses. Nowadays, those original uses are gone: many of the sites, depicted again and again, have become attractions where tourists wander around.

This abundance of images has contributed to the formation of a defined and generalized imaginary of the ruin. Since the mid 16th century, paintings depict the new uses given to ruins. At their feet we see card players, shepherds or scholars of the Ancient World. That is, in those paintings, ruins are spontaneously occupied with unexpected uses.

As such, we can establish a first similarity between the photographs that make up the series *Ruins of the present* and the tradition of ruin painting. Originally, the projects shown were born

---

11 Diccionario de la Real Academia Española, 22th edition.

with representative role, but after the 2008 turmoil, the function for which they were designed has lost all meaning. Currently, new uses begin to appear: we encounter, for instance, walkers or joggers occupying the underused spaces.

Giving a new use to a site is to deny the existence of the original purpose: an airport with no airplanes, used by people to walk the runway, is no longer an airport. Hence the importance of the reutilization of the ruin. The new user points it out very clearly: you are no longer what you are.

Michel de Certeau, in *Walking in the city*, addresses the reappropriation of spaces, comparing the strategies deployed by institutions and structures of power to the mobilization of tactics by individuals. "Walkers transform each spatial signifier into something else. And if, on the one hand, only a few possibilities fixed by the built order are made effective (going here, but not there), on the other hand the walker increases the number of possibilities (for example, when creating shortcuts or detours) and prohibitions (for example, prohibits to follow paths considered lawful or mandatory)<sup>12</sup>".

Are those spaces created by the institutions of power truly a reflection of society? Ruins, and in particular depictions of ruins throughout History, are definitely a case to study. In the painting by Herman Posthumus *Landscape with ancient ruins (Edax Tempus Rerum)* we see a character in the foreground who takes measurements, by means of a

compass, of the base of a large column. This is one of many objects scattered in the painting. At the same time, in the background, another silhouette placed between two sculptures takes notes or draws. Both figures are not the main characters in the painting. However, the presence these characters carefully studying the remains of the past is a constant throughout the history of the representation of ruins.

And even if the representation of a ruin is absent human occupants, or when the characters depicted are not engaged in studying the remains, ruins can provide information about the past in order to draw conclusions applicable to the future. About the painting previously described, Mar Borobia writes: "it is an unambiguous reference to the formation of the artist as well as to the new spirit that results from the dissection and analysis of the fragments<sup>13</sup>".

Another feature of the representation of the ruin is the immensity of the architecture depicted in comparison with the small size of the characters that surround it. Painters exploited this disproportion between the scale of the debris and the size of the visitors in order to highlight, on the one hand, the monumentality of the remains, and on the other, the immense fragility of the individual.

In addition, the vegetation often shown in the representation of the ruin symbolizes the passing of time. Nature here is similar to that described by

---

12 DE CERTEAU, M. (2008). "Andar la ciudad" [online]. En *Bifurcaciones*. [Cited 2012/04/22]. <[www.bifurcaciones.cl/007/reserva.htm](http://www.bifurcaciones.cl/007/reserva.htm)>

---

13 RODRIGUEZ, D & BOROBIA, M. (2011). *Arquitecturas Pintadas. Del Renacimiento al siglo XVIII*. Madrid: Museo Thyssen-Bornemisza. Page 161.

landscape architect Gilles Clément in his *Third Landscape Manifesto*: abundant vegetation born from seeds carried by the wind or by animals, not expressly planted by men. Clément recommends, when referring to this type of unplanned vegetation, to replace the term “weed” by the term “inappropriate plant”. In addition, he proposes the application of non-aggressive intervention methods and urges one to spend more time observing than acting. Clément’s vision introduces a new type of approach to the analysis of the ruins we are generating as well as new leads to follow when planning the future.

Finally, another feature to be highlighted in this photographic series is the inestimable value of the ruin as facilitator of information on the past. The sites depicted in the series *Ruins of the present*, although initiated very recently and in many cases unfinished, already belong to the past, to a time gone and unrecoverable. They are remnants of an outdated economic, political and social model that seems to be exhausted.

As such, the contemplation of these sites allows us to understand the model of society we are building and the legacy we are leaving to future generations.

## THE VOYAGE

When defining a geographical area of work, the city of Madrid and its area of influence (which reaches the province of Ciudad Real) is a good example of speculative growth.

We can classify the photographed sites

as: Leisure facilities (Olympic Stadium in Madrid, Parque Warner and CREA), residential developments (Ciudad Valdeluz and Residencial Francisco Hernando) and infrastructures (MP-203 Toll Highway, Ciudad Real Airport and Madrid City of Justice).

## OLYMPIC STADIUM



In the wake of the success achieved by the Barcelona Olympics, and with the idea of serving as a central piece for possible future Olympic Games, the regional government of Madrid decided to build the Peineta stadium in Canillejas, north east of the city. In September 1994, the first athletics stadium in Madrid was born.

The stadium project provided for a wide variety of uses, and was occasionally used as soccer stadium for the Rayo Vallecano team, as exhibition hall, home of the Popular Games, and as venue for music concerts, theater plays or political celebrations. Its name was modified as the programming changed: the original *Estadio de Canillejas* was renamed

first as *Estadio Olímpico de Madrid* and later as *Estadio de Madrid*. In the meantime, ownership also passed from the Comunidad de Madrid to the City of Madrid, who later would become the promoter of the city's Olympic bid.

Due to the lack of a specific function and the high maintenance costs, in late 2008 the City signed an agreement with Atlético Madrid to build the soccer club's stadium on the site. The contract includes the exchange of the plot currently occupied by the club's stadium (located next to the Madrid-Rio park) for the Peineta Stadium, which will be finally owned by Atlético de Madrid once the refurbishment works are completed. The stadium was then abandoned until 2011 when demolition work began to remove part of the stands in order to accommodate the expansion project.

#### PARQUE WARNER MADRID



This amusement park, originally known as Warner Bros. Movie World Madrid, is located about 30 kilometers south of Madrid, in the village of San Martín de

la Vega. The project was encouraged by then president of the Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón. Construction work started in 1999 and the park opened in 2002. The project, which sought to revitalize the southern area of Madrid, was primarily financed with public funds. The main shareholders were the Comunidad de Madrid (40%) and Caja Madrid (20%). The remaining smaller shareholders were developers (25%), tourism-related businesses (10%), and the Warner Company who, with only 5% of the shares, was in charge of designing and managing the park. In addition to the park itself, the Comunidad de Madrid built a motorway (M-506) that gave access to the A4 freeway and a railway line (C3A), which stops at the Park and links the town of Pinto with San Martín de la Vega. Three hotels, shopping malls and golf courses were also planned, though they were never realized. The park, which originally was to open 7 days a week with extended opening hours until midnight between June and September, was expected to receive 30,000 daily visitors.

In 2006, after having invested about 368 million Euros, the Comunidad de Madrid sold its share to FADESA for 40 million Euros. This developer, in turn, handed the park management to the company Parques Reunidos. As of 2013, Parque Warner opens to the public less than 6 months a year, concentrating its activity mainly during the summer months. Planned for 10 million annual visitors, it receives about 1 million per year. In 2012, the railway line expressly built to provide public transportation to the park was closed down, as it carried only about 190 passengers a day.

## CENTRO DE CREACIÓN DE LAS ARTES DE ALCORCÓN (CREAA)



CREAA is located in the centre of Alcorcón, and occupies a built area of 66,000 square meters in the southeast corner of the Castillos Park. The former institutional website of the Centre defined it as “a space dedicated to art and culture, designed to nourish curiosity and encourage artistic creation, reflection and thinking about the world in which we live<sup>14</sup>”. In 2010, the project was defined by its promoter, former city mayor Enrique Cascallana (PSOE), as “Alcorcón’s Guggenheim “. It consists of nine buildings, of which an Auditorium and a Circus stand above a landscaped roof. Two exhibition halls, a conference room and another multipurpose room are covered under a garden. The idea of creating a reference centre for the performing arts, with room for all kinds of artistic productions, had the additional potential of being located in an urban area situated less than 15 kilometers from Madrid. This area (Alcorcón, Móstoles,

14 CREAA. (2011). “Qué es CREAA” [online]. [Cited 2012/04/22]. <<http://www.creaa.es/que-es-creaa>>

Leganés, Fuenlabrada and Getafe) totals nearly one million inhabitants.

Works began in 2007 with a budget of 120 million Euros, and was intended to be financed by the Alcorcón Municipal Development Company (EMGIASA) with the funds derived from housing construction in the new residential development Ensanche Sur. The crisis began in 2008 and precipitated a slowdown of the building activity, which resulted in a considerable loss of revenues for EMGIASA. The new municipal government (PP) declared EMGIASA bankrupt in February 2012, with a total debt of 333 million Euros. As a result, the CREAA Centre, short 40 million Euros to be completed, remains closed today.

With no budget available for the completion of the works, the current mayor, David Pérez, proposed in 2012 turning the centre into the headquarters of the Regional Craft Fair and to allocate part of the facilities to conventions.

## CIUDAD VALDELUZ



Ciudad Valdeluz is located 70 km from Madrid and 10 km from Guadalajara.

The initiative to build a residential development in this isolated site has its origin in the design of the AVE (high speed train) route between Madrid and Barcelona. At first, given its proximity to Madrid, the city of Guadalajara was not going to have a station, but the route was modified to include a stop. Given that building a new station within the city limits was impossible, the project was moved to Yebes, a village that was home to only 300 residents at that time. Once the station was built, the developer Reyal Urbis acquired the land around it to build Ciudad Valdeluz, a development intended for 35,000 inhabitants.

In 2008, following the burst of the housing bubble, the project was halted. Currently, only one quarter of the housing units envisaged by the original urban plan are built, whereas all infrastructure (roads, parks, lighting, electrical installations and telecommunications systems) is complete. According to data published in the 2012 Census, 2,177 inhabitants reside in the municipality of Yebes meaning Ciudad Valdeluz is home to only 1,800 of the 35,000 residents projected.

#### RESIDENCIAL FRANCISCO HERNANDO

The development Residencial Francisco Hernando is located in the province of Toledo, 30 km south of Madrid, and it is commonly referred to as *Seseña*, the municipality where it is situated. The site was chosen because of its proximity to the border with the region of Madrid, wedged between the A4 freeway and the R4 toll highway.



Built during the real estate boom, the initial project foresaw the construction of 13,000 dwellings. As of 2012 only 5,000 units were built, of which around 2,500 have been sold. Meanwhile, about 2,000 remain in the hands of the various banks who took them as compensation for non-reimbursement of loans, and the rest belongs to the construction company Onde 2000. By 2012, Altamira Real Estate (the real estate subsidiary of Banco Santander) had lowered the price of apartments to a third of 2007 prices.

The project, whose infrastructures proved to be insufficient from the beginning, has always been involved in various controversies: bad access from the A4 freeway, lack of water resources to supply homes and the artificial lake, and the dearth of public transportation to connect the development with the city of Madrid. In addition, the dubious reclassification of lands prior to construction led the IU party to file a complaint in 2006 before the Anti-Corruption Prosecutor against former mayor of Seseña and the Region of Castilla la Mancha for alleged breach of public duties, falsification and misappropriation of public funds.

## MP-203 TOLL HIGHWAY



The MP-203 toll highway was designed to connect the towns of Alcalá de Henares and Mejorada del Campo. Construction and operation was awarded in 2005 to the company Cintra, a Ferrovial subsidiary. The new highway should have opened to service in 2008. At present it is paved but unpainted, and not yet operational. The Comunidad de Madrid has a dispute with the builder, who has been required to make a series of modifications to the initial project that would increase the cost by 20% (works were initially budgeted at 80 million Euros).

The MP-203 was planned to alleviate the traffic in the R-2 toll road, which connects the M-40 ringroad with the A2 freeway. Unfortunately, neither the R-2 highway nor the entire network of toll highways deployed in the Madrid region has proven profitable. They were designed to relieve the freeways in and out of the city and connect the new surrounding residential areas to be built. However, many of these developments were not completed, and therefore the toll highways never reached the levels of traffic anticipated in the first technical reports. In addition,

their construction implied important cost overruns, due to the high price of the land that had to be expropriated.

The underuse of the toll highway network finally pushed the Federal Government to compensate the companies operating the highways in 2010. Journalist Lara Otero explains the situation as follows: "In the 2010 Federal Budget, several mechanisms were introduced in order to support the toll highways, which were the result of an expansionist -if not speculative- vision of infrastructure. Those mechanisms included a total of 200 million Euros in loans to face the expropriation of lands. These lands, as a result of the 1998 Land Act, were agricultural fields suddenly turned into developable land<sup>15</sup>".

## CIUDAD DE LA JUSTICIA



The Madrid Campus of Justice is located in the northeast of the city, next to the new

---

15 OTERO, L. (2010). "Los partidos salvarán de la quiebra a las concesionarias de autopistas". El País. [Cited 2012/05/17]. <[http://elpais.com/diario/2010/11/08/economia/1289170801\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2010/11/08/economia/1289170801_850215.html)>

Valdebebas residential development and the T4 terminal of the Barajas airport. In early 2005, the president of the Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, announced the launch of a design competition for a 202,000 m<sup>2</sup> site, where a floor area of 300,000 m<sup>2</sup> was to be built. The project was presented as the largest judicial complex in Spain, four times larger than the Campus of Justice in Barcelona, and eight times larger than the Campus of Justice of Valencia.

The then Regional Minister of Justice and Internal Affairs, Alfredo Prada, announced that the complex would be built "without charge to the public, since the sale of the six buildings that today house the regional courthouses ensure self-financing of the works<sup>16</sup>".

The campus was to be composed of 15 buildings, some of them designed by architects awarded the Pritzker Prize, including Richard Rogers, Norman Foster or Zaha Hadid. The works of the first and only structure built so far, the Institute of Legal Medicine, began in 2007. The following year, the building's architect, Alejandro Zaera-Polo, wrote a letter to the Regional Ministry of Justice, giving up the project authorship and on-site management, claiming that the insufficient resources allocated were undermining the quality of the building. In 2009 the campus project was abandoned due to the lack of funds. In February 2012, the Comunidad de Madrid announced works would resume, letting several investment funds finance

construction with the intention of renting the buildings once they will be built. As of today, building works remain halted.

#### CIUDAD REAL AIRPORT



It is 20 kilometers south of the city of Ciudad Real. Despite being located 220 kilometers from Madrid, the airport developers registered the name South Madrid Airport to promote it internationally. Given the opposition from the Comunidad de Madrid, the project was renamed as Don Quijote Airport, a name that would be modified right before the official opening to Ciudad Real Airport.

The project began to take shape in 1998 (when Madrid-Barajas airport was operating at its maximum capacity), and was intended to be connected to Madrid in 45 minutes by high speed train. In December 2002, the Ministry of Public Works authorized construction, under the sponsorship of the Chamber of Commerce of Ciudad Real. The Chamber established a partnership participated by the Provincial Government of Ciudad Real, the Chamber of Commerce itself (35%), and the Caja Castilla-La Mancha savings bank

---

16 CUÉLLAR, M. (2005). "Aguirre convoca un concurso internacional de ideas para la Ciudad de la Justicia". El País. [Cited 2012/05/17]. <[http://elpais.com/diario/2005/01/17/madrid/1105964663\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2005/01/17/madrid/1105964663_850215.html)>

(25%). The operator who managed the project anticipated air traffic of 200,000 passengers in the first year, an amount that was to increase progressively in the following years to one million annual passengers.

The facility opened as the first private airport in Spain in late 2008. The companies operating from the airport, Air Nostrum and Air Berlin, offered direct flights to Barcelona, Gran Canaria and Palma de Mallorca. International flights and a cargo terminal were to begin operating the following year.

The last commercial flight landed in October 2011, and the airport remained open only to private aviation. The corporation went bankrupt and one of its major partners, Caja Castilla La Mancha, was placed under the control of the Federal Government. Facilities closed down completely in April 2012.

## ENTROPIC LANDSCAPE

One of the definitions given by the RAE dictionary of Spanish to the term ruin is "Blight, destruction, decay and failing of an individual, family, community or state." It seems very clear that these places exemplify an outdated model of economic development, and should be considered as ruins.

Beyond the strict dictionary definition, one of the main features of the ruin, applicable to all of the places documented, is the disproportion of scale. All projects are oversized in relation to the actual use they could have today. The Olympic Stadium, for instance, (as well as other venues built for future Olympics Games, such as the International Aquatic

Centre or the "Caja Mágica" Tennis Centre) was intended to service the needs of the surrounding neighborhood, but its size drastically increased maintenance costs and makes it unviable for use as local facility.

At the same time, the distance to urban centers, as we see in the residential developments, seems not to be a factor in favor of leisure facilities either. That is the case of Parque Warner Madrid, a project that barely attracts 10 % of the projected number of visitors. As was explained, this low turnout forced the closure of the train line linking the capital with the park. This case is similar to the CREA Centre, whose colossal size makes the project too expensive to be completed.

In any case, this disproportion of scale is more evident when it comes to the incomplete residential developments. Current demographic projections indicate a population decline, as well as a tendency towards population concentration in the larger cities. This means that the little forecasted growth will eventually lead to occupancy of developments closer to cities but, very unlikely, will ever help occupying more distant areas, such as Ciudad Valdeluz or Residencial Francisco Hernando.

According to the Population and Housing Census 2011 published by INE in 2013, "Yebes (Guadalajara) stands out among the municipalities with more than 2,000 inhabitants with the highest vacancy rate: 60%." Meanwhile, for the town of Seseña, this same report establishes that 4,543 of a total of 11,860 homes are not occupied. Furthermore, it should be noted that this census counted only the homes already built, these being part of much larger

proposal for development.

Regarding infrastructure, we can also observe similar features. Both the airport of Ciudad Real and the Madrid toll highways are clearly underused, as they were planned upon traffic projections that were never met. This situation has led to the closure of the former, and the suspension of the MP-203 works. Finally, the project of the Campus of Justice was initiated on the basis of an ambitious plan that finally had to be stopped.

The disproportion of the projects involves the disappearance of their initial objectives. In the cases studied, the final intensity of use is either much lower than expected, or the constructions were not even used.

Where, as in the ruins, do we see this loss of the function for which these projects were conceived in the first place? The Olympic Stadium, as we have seen, has had many uses, but the original 1994 building never performed the function for which it was designed. Instead, part of the original project is now being used as foundation for a new soccer stadium. Meanwhile Parque Warner keeps its original function, although it is clearly underused. Looking at the investment made, the facility does not seem to meet the initial intentions. CREA, if completed, will be transformed into a convention centre, a use that differs from the original idea of becoming a reference centre for the performing arts.

In Valdeluz, rather than a reuse of the vacant lots, we are witnessing the re-appropriation of the abandoned streets by novice drivers who use the existing roads as driving tracks. Just like in Residencial Francisco Hernando, most of the existing

homes in Ciudad Valdeluz are unoccupied. This housing is just a small part of the initial project, so we can conclude that the this territory meant to be inhabited is underutilized.

The MP-213 toll highway has also been taken over by cyclists, skaters and walkers, who enjoy the vacant infrastructure by giving it a very different use. The closing of Ciudad Real Airport to commercial and private aviation opens a door to total uncertainty about its future, but, like in other unused airports, the tarmac is already being used as a test track for racing cars or as a filming location. Finally, the outcome of the Campus of Justice is uncertain too, and even though the Regional Government launched a new modified project in 2012, its current use remains far away from the initially proposed.

Finally, with respect to the meaning of ruin as a vestige of the past, the projects portrayed, although recently initiated and abandoned shortly after, seem to be difficult to complete in the current context of the crisis that keeps works paralyzed since 2008. Theoretically, some of the works have just slowed down, and could be revisited in the future. In any case, their initial objectives should change substantially in order to be viable.

The landscapes portrayed in the photographs are devastating, characterized by building materials that remain abandoned, dilapidated construction fences and incomplete sewer systems. Nevertheless, these abandoned places are being reclaimed by nature: little by little wild flora starts growing in the interstices. However, the presence of the abandoned constructions

creates a new landscape that results from adding nature and man-made remains. The entropic landscape, a term coined by Robert Smithson referring to the laws of thermodynamics, starts becoming visible.

Smithson, in 1967, published his *Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey*. The article, included in *Artforum* magazine, describes the journey he made to his hometown, during which he stopped at certain locations of this suburban area to photograph them as monuments. The landscape depicted by the series *Ruins of the present* resembles that portrayed by Smithson. For the artist, the debris found in Passaic are entropic landscapes, generated by a model of society who produces more and more matter and generates more and more waste. James Lingwood states that "according to Lévi-Strauss, the more complex the organization of a society, the greater the amount of entropy produced. The more elaborate a particular structure is, the greater its disposition to disintegration"<sup>17</sup>. The complexity of our society generates a great deal of potential entropy, and so we can understand the new order introduced in the landscape as the result of the application of a large amount of energy.

The ruins visited in this *Grand Tour* are the remains of a seemingly failed model of economic development. One wonders if this is the model we want for the future. Ruins have been widely used as means to understand the past. Marc Augé says: "In

a time when everything conspires to make us believe that History is over, and that the world is a just a spectacle to stage such end, we must take the time to believe in History again. That would be today's pedagogical vocation of ruins"<sup>18</sup>.

Some conclusions can be drawn from this *Grand Tour* of the ruins of the present. Firstly, the series reflects the passing of time, and astonishes the viewer with a collection of recent constructions that have already become obsolete. Some of them, even before being inaugurated, are ruined. Secondly, the series also shows that the ruin is not only a fascinating romantic subject, but a topic that surrounds us and is part of our present. As defined by Robert Smithson, they are ruins in reverse: they have reached the state of ruin before being completed. Moreover, their lack of a glorious past has nothing to do with the romantic ruin.

This kind of ruins is still the object of various researches. Art helps us understand not only the views of the authors but what the concerns of a society are at a given time. *Castillos en el aire*, the work by Hans Haake exhibited in 2012 at the Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, is a good example of this. The first room of the exhibit shows a series of photographs taken in one of the incomplete peripheral neighborhoods of Madrid: *Vallecas Plan de Actuación Urbanística*. An aerial view of the area shows the layout of the original project, accompanied by devastating images of incomplete building structures, wind-swept between the completed buildings

---

17 LINGWOOD, J y GILCHRIST, M. (1993). Robert Smithson: El paisaje entrópico. Una retrospectiva 1960-1973. Valencia: IVAM Centre Julio González. Page 18.

---

18 AUGÈ, M. (2003). El tiempo en ruinas. Barcelona: Ed. Gedisa. Page 53.

meant to be parks. In the same room, some projectors accompanied these pictures, showing a video loop that showed the abandonment of the area, presenting it as an almost uninhabited city.

In the following room, a series of photographs shows the names of the streets of the Vallecas area (names of artists and artistic movements of the last century), shown together with original works by those artists. In the centre of the second room, suspended in the air with nylon threads, one could see an installation made of deeds of ownership, plans of buildings in the area and other sets of documents which, despite being public, are rarely consulted. Haacke, critical of the relationship between capitalism and art, uses this installation in order to show a parallel between the art market and the housing market, letting us understand that both have artificially grown thanks to speculation, at the risk for the first succumb to another bubble like the one that already sank the latter.

Historically, ruins are associated with

the decline of an empire. It is said that Edward Gibbon was inspired by the Roman ruins at the time of writing his book *The history of the decline and fall of the Roman Empire*. In this case, the term empire may be excessive, but we can talk about a socio-economic model being put into question. The series *Ruins of the present* shows the collapse of a model based on infinite and speculative growth.

The series *Ruins of the present* fits into a reading of the aesthetics of resistance posed by Hito Steyerl. The study of the different locations, and the research about the events that turned these sites into ruins, reveal the places portrayed as the trace of a hidden conflict.

The name ruin is obviously no coincidence. To some extent, the series intends to work as an X-Ray of a hurtful reality that tries to understand the painful aspects of the present. Only by labeling these sites as ruins can we admit that they are part of a past to be terminated. Only this way can we accept failure and start generating new futures ■



**Ricardo Espinosa** es profesor en la Universidad Alfonso X el Sabio. Graduado en Ingeniería en Diseño Industrial y Desarrollo de Producto, trabaja como fotógrafo y diseñador gráfico. El origen de este libro fue el trabajo final presentado en el Máster de Investigación en Arte y Creación de la Facultad de Bellas Artes (Universidad Complutense de Madrid), en junio de 2012.

**Beatriz Fernández Ruiz** es profesora de Historia del Arte en la Facultad de Bellas Artes de la Universidad Complutense de Madrid. Es doctora en Historia del Arte, licenciada en Bellas Artes y máster en Periodismo por *El País*. Ha colaborado en publicaciones como *El Europeo*, *Lápiz* y *RS*, la revista del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía; y ha sido guionista del Departamento de Educación del Museo Thyssen-Bornemisza (2004-2012).

**Christopher Marcinkoski** es profesor de Urbanismo y Paisajismo en la University of Pennsylvania (EEUU). Arquitecto y director fundador de PORT Architecture + Urbanism, oficina de investigación urbanística y diseño con base en Chicago. Anteriormente a su puesto en Penn, fue socio en James Corner Field Operations en Nueva York, donde estuvo a cargo de los proyectos de Urbanismo y Planeamiento.

**Javier Arpa** es profesor de Arquitectura y Urbanismo en la Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles (Francia). Es Arquitecto y centra su actividad profesional en la investigación, el comisariado y las publicaciones. Es coautor de numerosas publicaciones reconocidas internacionalmente sobre arquitectura contemporánea y urbanismo.

**Ricardo Espinosa** is Assistant Professor at the Universidad Alfonso X el Sabio, Madrid. A licensed Industrial Designer, he works as a Photographer and Graphic Designer. He holds a MA in *Investigación en Arte y Creación* at the Fine Arts School of the Universidad Complutense de Madrid. This book is a result of the research and analysis for its Final Project, submitted in June 2012.

**Beatriz Fernández Ruiz** is Associate Professor of Art History at Facultad de Bellas Artes at the Universidad Complutense de Madrid. PhD in Art history, BA in Fine Art, and MA in Journalism by *El País*. She's collaborated in publications such as *El Europeo*, *Lápiz* and *RS*, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía's magazine; and has worked as a writer at the Departamento de Educación del Museo Thyssen-Bornemisza (2004-2012).

**Christopher Marcinkoski** is Assistant Professor of Landscape Architecture and Urban Design at the University of Pennsylvania. He is a licensed architect and a founding director of PORT Architecture + Urbanism, an award-winning urban research and design consultancy based in Chicago. Prior to his appointment at Penn, Mr. Marcinkoski was a Senior Associate at James Corner Field Operations in New York City where he led the office's large-scale planning and urban design projects.

**Javier Arpa** is Assistant Professor of Architecture and Urban Design at the Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles (France). He is a licensed architect and focuses his professional activity on architectural research, curatorship and publishing. He is the co-author of numerous internationally renowned publications on contemporary architecture and urban planning.

Madrid 2014





COLECCIÓN PALABRAS DE IMÁGENES Nº 6  
Facultad de Bellas Artes (UCM)

El auge económico durante los años previos a la crisis (que llegó a atribuir un 20% del PIB a la construcción) partía de la creencia de que el crecimiento es infinito y de que la construcción de infraestructuras genera crecimiento a su vez. El estallido de la crisis financiera y el colapso de la demografía han dejado el territorio español sembrado de edificaciones inacabadas o sin utilizar, que han terminado por alcanzar la categoría de ruina. A pesar de su monumentalidad, carecen de pasado glorioso. Y sin embargo, su visita resulta tan aleccionadora como ese *Grand Tour* en que se formaron los artistas del pasado.