

Camino a la perdición es una errónea traducción del título de la película *Road to Perdition*, dirigida por Sam Mendes. La expresión en español sugiere el declive de una vida, sin embargo la inglesa recoge con precisión el periplo que un padre y un hijo emprenden, entablando en ese tiempo una intensa relación, impen-sable en un contexto previo. Se dirigen a la costa, a un lugar de nombre Perdición, para estar a salvo de su anterior vida. Y así, Perdición, palabra sombría, se identifica con el paraíso imaginado.

Podría asociarse el término perdición con la nada, con ningún sitio: *nin-gures*. Caminar hacia el vacío o sin moverse del sitio en el que se está. Como cuando se corre en la cinta o en la bicicleta estática. Aunque con el ejercicio se recorran unos cuantos kilómetros, el destino es *nin-gures*, porque los objetivos del remedo de movimiento son otros.

Pero los recorridos también son mentales. Si retrocediésemos a la segunda mitad del siglo XIX veríamos emprender caminos de radical renovación urbana por razones tanto de orden público como higienistas: la ampliación de las calles para facilitar el control de las revueltas populares, los trazados de alineaciones para mejorar la ventilación de las viviendas y evitar el hacinamiento, el tendido de las instalaciones de saneamiento y agua corriente o la incorporación de arbolado y flora para conectar con la naturaleza. E incluso en algunos países del centro y norte de Europa, generar bolsos de huertos urbanos para las clases populares, con los que aliviar la alienación de la fábrica, procurándoles a las familias un mínimo sustento.

En estas primeras décadas del siglo XXI, esas grandes operaciones resultan difíciles de acometer. Por

Camino a ningures

María Carreiro y Cándido López
Profesores e investigadores en la Escuela de Arquitectura de la Universidade da Coruña



Recreación virtual del proyecto de ampliación del Hospital de A Coruña. // LOC

sus costes económicos y sociales, pero también por el cambio en el modelo de gobernanza. Las mejoras urbanas responden a operaciones puntuales y/o a la ejecución de sectores de desarrollo, cada vez menos necesarios por el estancamiento demográfico.

Si nos fijamos en A Coruña, observamos numerosos planteamientos de mejora en las últimas décadas. Entre otros, el traslado del puerto pesquero de la dársena interior, la apertura a la ciudad de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, la construcción de la estación intermodal, la ampliación del Chuac, la rehabilitación de la Fábrica de Armas para alojar la Ciudad de las TIC, la transformación de Elviña en un ecobarrio, la reurbanización de los polígonos industriales —A Grela Bens y Pocomaco—, la ampliación de la avenida de Lavedra y el puente de A Pasaxe, la disposición de la sede de la Aesia, junto con otros de “menor” calado, como la pasarela As Xubias-Santa Cristina para mejorar de la comunicación vial, la playa

“Nos preguntamos hacia dónde se dirige nuestra ciudad. Hacia dónde queremos, o quieren, que camine. No a Perdición, desde luego. Parece que a ningures. Ya lo decía una de nuestras abuelas, Filomena, para explicarnos la pasividad: nin malas palabras nin boas accións”

de plataformas de madera de O Parrote, la *publicación* de los terrenos de la Solana o la dotación de verde en el Agra del Orzán con el parque del Observatorio.

Repasando brevemente el estado en que se encuentran, vemos que el citado en primera instancia ha sido ejecutado, transformando

el frente marítimo de la dársena en un área peatonal, de paseo. Entre tanto, no se encuentra la fórmula ni el modo de tratar los muelles interiores de Batería y Calvo Sotelo.

A la par, se está construyendo la estación intermodal, una propuesta surgida en el año 2009. El trazado de los viales previstos inicialmente ha resultado insuficiente, lo que ha provocado sucesivas revisiones del mismo. Curioso. En la actuali-

dad las estaciones de tren y autobuses están separadas alrededor de medio kilómetro. Un trayecto de quince minutos a pie para quienes sufren limitaciones de movilidad, por edad o enfermedad. Tal vez una infraestructura física y tecnológica que las uniese peatonalmente resolvería el problema, sin necesidad de cambiar la ubicación de la estación de autobuses, dotada de unas apropiadas conexiones de entrada y salida de la ciudad. Desde luego sería otro proyecto. Seguramente no más económico, pero sí más interesante como propuesta urbana. No solo conectaría funcionalmente las estaciones, mejorando la relación entre dos ámbitos urbanos desgajados por una vía rápida, sino que se configuraría simbólicamente como la puerta de la ciudad.

De la ampliación del Chuac, la prensa continúa dando cuenta de los avances. Incluso de los escollos judiciales. Aunque estos últimos no amilanan a los gestores públicos. Vemos día a día las infografías con los viales flotando en el frente ma-

rítimo y con los espacios absolutamente horizontales del acceso al hospital. Su irrealidad y feísmo no hacen mella en la ciudadanía. No se expresa disgusto ni desacuerdo. Ni por la imágenes en sí, ni por los retrasos en su materialización. O al menos no se perciben en las periódicas citas con las urnas, que recogen el sentir general. O eso dice la clase política. De igual manera, la Ciudad de las TIC sigue su camino, desconectada de la ciudad y de los campus universitarios. Una isla tecnológica en la que, inaugurado un edificio hace escasos días, la urbanización de su entorno semeja un erial. Nos ha valido para contar con la Aesia, aunque esta no se ha ubicado en este lugar especializado, sino que ha elegido el tradicional centro urbano.

Por su parte, el ecobarrio de Elviña y las reurbanizaciones de los polígonos industriales de A Grela Bens y Pocomaco esperan mejor ocasión, escuchándose murmullos sobre la ampliación de la avenida de Lavedra y del puente de A Pasaxe. En todo caso, y aunque se dupliquen los carriles de ambas direcciones en todo el recorrido, no se mejorará la fluidez del tráfico. Simplemente se incrementará el número de coches circulando, eso sí, lentos y con las colas habituales. Las secciones de las vías son las que son: véase la carretera de la costa a Santa Cruz en Oleiros, hoy una calle urbana.

Mientras los otros asuntos “menores” como la pasarela As Xubias-Santa Cristina y las plataformas de madera para el baño en la dársena urbana que ocuparon conversaciones y páginas de periódico se encuentran olvidados, o al menos permanecen agazapados en los cajones de los despachos por si conviene desempolvarlos. Y qué decir de la peripeia de los terrenos de la Solana, que cambio tras cambio, y a pesar de las sentencias judiciales, se desconoce qué sucederá con ellos. En cuanto al parque del Observatorio... silencio.

Y todo surge al preguntarnos hacia dónde se dirige nuestra ciudad. Hacia dónde queremos, o quieren, que camine. No a Perdición, desde luego. Parece que a ningures. Ya lo decía una de nuestras abuelas, Filomena, para explicarnos la pasividad: nin malas palabras nin boas accións.

La pandemia y la crisis inflacionaria del último bienio han puesto a la desigualdad de rentas en el centro de debates y actuaciones públicas. También nos han ayudado a detectar carencias y déficits en nuestro sistema de bienestar y a ensayar fórmulas diversas. Todo lo anterior debería servirnos para reformular decisiones en todos los niveles de la administración en los próximos años, teniendo en cuenta tres cosas. La primera es que vamos a tener que ajustar el déficit. Vienen años de más austeridad que los pasados y eso nos va a exigir mayor inteligencia en el uso de los recursos públicos. La segunda, es que no debemos engañarnos. España no se ha comportado de forma manirrota ni ha hecho cosas muy diferentes a otros países, con la excepción quizá de la muy oportuna “excepción ibérica”. Hay muchos países europeos que han gastado y

Avanzar en el frente de la desigualdad de rentas

Santiago Lago Peñas



han aplicado rebajas impositivas más intensas que las nuestras. La tercera es que en España la desigualdad de rentas supera la media europea y, en su conjunto, gastos e ingresos públicos se hallan entre los menos redistributivos por euro invertido.

Por tanto, es el momento de evaluar y reformar, de hacer muchas cosas de manera diferente; teniendo presentes todas las di-

mensiones relevantes de los problemas y sin dejarse engañar por el sentido común. Dos ejemplos bastarán para entender a qué me refiero.

Hacer que los individuos paguen en función de la renta por el acceso a sanidad o educación puede provocar que las familias de ingresos medios y altos acaben optando por llevar a sus hijos a universidades privadas u optar por la atención sanitaria privada. Y ese abandono es el camino hacia la degradación de servicios públicos que pueden acabar siendo percibidos y prestados para ciudadanos pobres. Si queremos que los que más tienen paguen más, utilizemos los impuestos.

Las desgravaciones fiscales en el IRPF por la compra de vivienda eran, supuestamente, una fórmula para ayudar a las familias a acceder a una vivienda. En la práctica lo que se consiguió fue inflar los precios y que esos recursos acabasen en manos de propietarios de los solares y promotores inmobiliarios. Con el dinero que invertimos en esta mala medida podíamos haber construido, literalmente, millones (en plural) de viviendas de promoción pública para alquilar. Eso hubiese sido mucho más inteligente y positivo.

Toca ser ambiciosos e inteligentes, dejarse asesorar por quienes estudian los efectos no intencionados de las políticas y optimizar los recursos públicos.