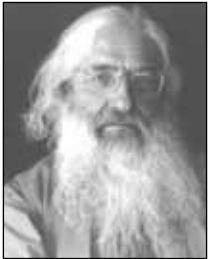


## Cómo aprovechar los restos del naufragio



**Ricardo Aroca Hernández-Ros**  
Arquitecto

### Resumen

Los pasados años de euforia pública y privada han dejado una complicada herencia de suelo urbano o urbanizable, edificios construidos o en estructura e infraestructuras sin uso o sin rentabilidad.

Se apuntan posibilidades de utilización de los “restos del naufragio” que ofrezcan, al menos, una expectativa de utilidad social como retorno del dinero público invertido en el saneamiento de las instituciones de crédito que los financiaron.

### Palabras clave

Vivienda en propiedad, vivienda en alquiler, suelo, urbanización

### Abstract

*The not so distant years of public and private euphoria have left an awkward legacy of urban land or land ready for development, empty or semi-completed buildings and unused or unprofitable infrastructures.*

*The article suggests a number of ways this “flotsam and jetsam” could be used for some type of social purpose in return for all the public money invested in cleaning up the banks and loan companies that financed the same.*

### Keywords

*Owned property, rented property, land, development*

La crisis, como explicó muy gráficamente en una mesa redonda Bernardo Ynzenga, “ha dejado nuestras playas llenas de restos del naufragio y los supervivientes, para asegurar nuestra subsistencia, tendremos que ingeniárnoslas para sacar partido de los pecios arrojados a la orilla por el oleaje”.

Los restos del naufragio, continuando con la metáfora, son de muy variada índole y dificultad de aprovechamiento:

1. Los de más sencilla disposición son los millones de metros cuadrados de suelo calificado como urbanizable, o con expectativas de serlo.

Se trata de suelo en el que no ha tenido lugar ninguna transformación física, únicamente ha sido objeto de acaparamiento con fines especulativos.

Actualmente su valor es prácticamente nulo, pero el diferencial entre el precio anterior a la crisis y el actual ha sido ya pagado con dinero público a través del rescate y las ayudas a las entidades de crédito.

Sería un mal negocio vender el suelo a “fondos buitres” por el valor residual cuando puede y debe servir para constituir un patrimonio público de suelo que permita en el futuro regular el mercado, cuando se inicie la próxima burbuja que inevitablemente se generará cuando se olvide la presente.

Mientras tanto, lo razonable será mantener el uso agrícola o ganadero el que lo tuviera y plantar de árboles el que actualmente no tenga uso. De esta forma nuestras ciudades podrán disfrutar de grandes superficies arboladas que servirían para solaz de los ciudadanos mientras se reconsideran las necesidades reales de nuevo suelo urbano, lo que puede llevar bastante tiempo. Si fuera el suelo de titularidad pública, las decisiones relativas a su uso no deberían estar condicionadas por la presión especulativa.

2. Suelo total o parcialmente urbanizado.

Debería tener el mismo destino de patrimonio público de suelo. La urbanización ha añadido un valor real al suelo que no se ve reflejado por el precio de mercado actual, por

lo que la diferencia con el suelo sin urbanizar es que las pérdidas asumidas por la sociedad son aún mayores y existe el problema añadido de que serán necesarias inversiones regulares de policía y mantenimiento para que la urbanización no se arruine.

En algunos casos la accesibilidad y la existencia de servicios permitirá la implantación de “huertos familiares” con una cierta tolerancia de instalación de edificaciones desmontables y con cesión de uso por tiempo limitado mediante contratos que aseguren el retorno del suelo a posesión pública cuando en el futuro se decida construir sobre él.

No es probable que la demanda de huertos familiares sea suficiente para todo el suelo total o parcialmente urbanizado que el mar ha arrojado a nuestras costas, la plantación de árboles en las parcelas no cedidas puede dar lugar a una novedosa variedad de “bosque urbanizado” de indudable atractivo.

### 3. Viviendas terminadas o en avanzado estado de construcción.

Hay cientos de miles de nuevas viviendas vacías al tiempo que cientos de miles de nuevas familias no se forman por falta de vivienda asequible; en ningún otro país civilizado permanecen los jóvenes en la vivienda paterna (o materna) hasta tan avanzada edad. La solución en otros países es la existencia de un parque de viviendas en alquiler a precios subvencionados, según los ingresos, de manera que por un lado los edificios puedan conservarse e incluso aumentarse el parque al tiempo que se proporciona alojamiento a un precio adecuado a la capacidad económica de cada inquilino.

En España la experiencia de los años 50 y 60 de las viviendas sociales en régimen de alquiler resultó un fracaso que se atribuyó rápidamente a defectos raciales sin tratar de profundizar en las insuficiencias del sistema de gestión.

Tal vez diseñando un protocolo para el funcionamiento de sociedades dedicadas a ofrecer viviendas con alquiler subvencionado y propiciando la adjudicación a bajo precio para este fin de paquetes de viviendas susceptibles de ser alquiladas, podría atraerse capital con la expectativa de un rendimiento razonable al que se uniría la expectativa de la segura revalorización de un parque inmobiliario

obtenido a bajo precio. Una solución de este tipo permitiría además terminar promociones de vivienda actualmente en construcción.

Si es posible cambiar el dogma de la vivienda en propiedad cultivado durante tres generaciones, es precisamente ahora que las expectativas económicas de gran parte de la población están bajo mínimos y aún si se produce una explícita y decidida apuesta del gobierno para “vender” el alquiler tardaremos otras tres generaciones en aproximarnos a los estándares europeos en la proporción de viviendas alquiladas.

### 4. Apartamentos en la costa

Mientras que las viviendas vacías tienen una clientela potencial que simplemente no puede ni pensar en comprarlas pero sí podría alquilarlas con un régimen adecuado de incentivos y ayudas, los apartamentos playeros tal vez tengan otro tipo de potenciales usuarios una vez identificadas y demolidas las construcciones, cuya desaparición tenga ventajas medioambientales y paisajísticas; aquí entraría en juego incentivar la movilidad de los jubilados.

En Estados Unidos una considerable proporción de la gente que se jubila se va a vivir a Florida donde hay playas y buen clima. No hay ninguna razón para que aquí los jubilados no hagan lo mismo y ocupen los apartamentos vacíos, al menos los del litoral mediterráneo y del atlántico andaluz.

El principal obstáculo no sería de tipo económico. Los jubilados han terminado hace años de pagar sus hipotecas y generalmente disponen de viviendas en propiedad que se han devaluado bastante menos que los apartamentos de la costa donde podrían seguir cobrando su pensión, gastarían menos en calefacción y disfrutarían de un clima mucho más agradable.

El mayor problema es psicológico. En términos estadísticos, un europeo a lo largo de su vida se cambia de casa la mitad de veces que un norteamericano y un español la cuarta parte.

Si se pudiera convencer a algunos cientos de miles de jubilados españoles de que hagan lo mismo que ya están haciendo jubilados ingleses y alemanes desde hace años y se fueran a vivir a la costa, podría rentabilizarse al menos una parte de la ahora inútil inversión hecha en ella.

5. No se me ocurre ningún uso alternativo para los “centros culturales”, auditorios y otros edificios “emblemáticos” construidos por todas partes sin tener en cuenta que dotarlos de actividad implica un presupuesto anual del orden del 20% de lo que costó construirlos, que no sea el de usarlos con parsimonia y gastando lo menos posible para mantenerlos en condiciones de uso en espera de tiempos mejores, aunque en algunos casos el simple mantenimiento es tan costoso que no cabe otra solución que la demolición ya que, por dolorosa que sea la pérdida de la inversión, un edificio ruinoso genera más problemas que un solar.

#### 6. Edificaciones en estructura

La práctica de la reutilización de edificios “protegidos” nos ha enseñado que siempre es posible cambiar el uso de un edificio si su sistema estructural es seguro, los problemas son: el destino y el coste de la adecuación.

En cuanto al destino, hay una demanda insatisfecha (por poco solvente) de espacios para el desarrollo de actividades sociales. Cualquier pequeño pueblo de pocos cientos de vecinos dispone al menos de un espacio de relación donde se juegan partidas de dominó y cartas, se organizan bailes y alguna merienda, etc. En este sentido las poblaciones mayores están mucho menos dotadas de espacios donde desarrollar actividades sociales que requieren poco más que un recinto cerrado de cierta amplitud y un mínimo grado de confort.

Hay un amplio margen para propiciar la formación de asociaciones que podrían ocuparse de gestionar, e incluso, de acondicionar locales en estructuras sin expectativas de uso. Para ello sería preciso:

- Un estudio de las posibilidades de cada edificio de manera que fueran objeto de una actuación ordenada.

The advertisement features a background image of a large cable-stayed bridge over water. In the foreground, three 3D cutaway diagrams of elastomeric supports are shown, illustrating their internal structure and how they compress under load. The diagrams are labeled with '1', '2', and '3'.

**AENOR**  
**R**  
 Empresa  
 Registrada  
 ER-1890/2000

**CERTIFIED**  
**ISO 9001:2008**  
**Net**  
 QUALITY SYSTEM  
 NORMA EN-1337-3

**CE**  
 0370-CPD-1141

**verdu**  
 caucho industrial

**APOYOS ELASTOMÉRICOS**  
 Más info: [bit.ly/verdurop](http://bit.ly/verdurop)



- Articular sistemas de autoconstrucción a base de paneles ligeros (yeso cartón, tableros de fibras, lonas, etc.) que permitan acondicionar espacios con un coste bajo y utilizando como mano de obra a los futuros usuarios previamente instruidos en las técnicas que vayan a emplearse (en los años 60 con menos medios materiales y medios humanos menos instruidos se llevaron a cabo, con éxito, experiencias de autoconstrucción).

Cuidando los términos de las cesiones, tanto en el tiempo como en lo relativo a condiciones de uso, la utilización de estructuras ya construidas podría mantenerlas en mejores condiciones; fomentaría, de paso, la vida social y proporcionaría a mucha gente la oportunidad de sentirse activos y útiles.

7. Las autopistas de peaje sin tráfico pueden tener una utilidad inmediata, ya que están construidas. Si se suprime el peaje al menos se usarían (en algunas de las radiales de Madrid es dudoso que lo cobrado por los peajes compense siquiera el coste de cobrarlos). Si como parece las concesionarias van a ser rescatadas con dinero público, que el público que va a pagar las autopistas que no debieron construirse pueda al menos usarlas.

Las pistas de los aeropuertos sin aviones pueden convertirse en circuitos de carreras de automóviles y motos (algún circuito inglés ha aprovechado un aeródromo de la segunda guerra mundial y creo que ya en alguno de los aeródromos sin aviones se celebran carreras espontáneas de automóviles).

El criterio general es bastante sencillo, hemos construido cosas que no hubiéramos debido construir, pero ya que

están hechas, lo más razonable es intentar usarlas de manera que su uso genere una rentabilidad social que compense los gastos adicionales inherentes al uso y que en todo caso deben mantenerse en mínimos.

Es muy difícil saber si algo va a funcionar si no se prueba antes. La forma razonable de abordar el problema es hacer experiencias piloto en varias direcciones y evaluar luego los resultados de una forma objetiva, desde luego, por evaluadores que no hayan tenido nada que ver con la idea original ni con su gestión.

Como siempre el problema es de tiempo, conforme vayan transcurriendo los meses el sistema puesto en marcha a través del “banco malo” irá tomando decisiones irreversibles que complicarán el dar una utilidad social a unos restos del naufragio que en gran medida hemos pagado con dinero público a través de ayudas y rescates.

8. En cuanto a los kilómetros de vías de alta velocidad imposibles de rentabilizar con el transporte de viajeros, no parece fácil darles un uso alternativo, tal vez la solución sea simplemente reducir la velocidad de los trenes de manera que no sean precisas máquinas tan potentes, se gaste menos electricidad y no sea necesario un mantenimiento tan riguroso de las vías.

Cuando las expectativas de tráfico de viajeros lo aconsejen, si es que llegara a pasar alguna vez, podría siempre volverse a la alta velocidad. **ROP**