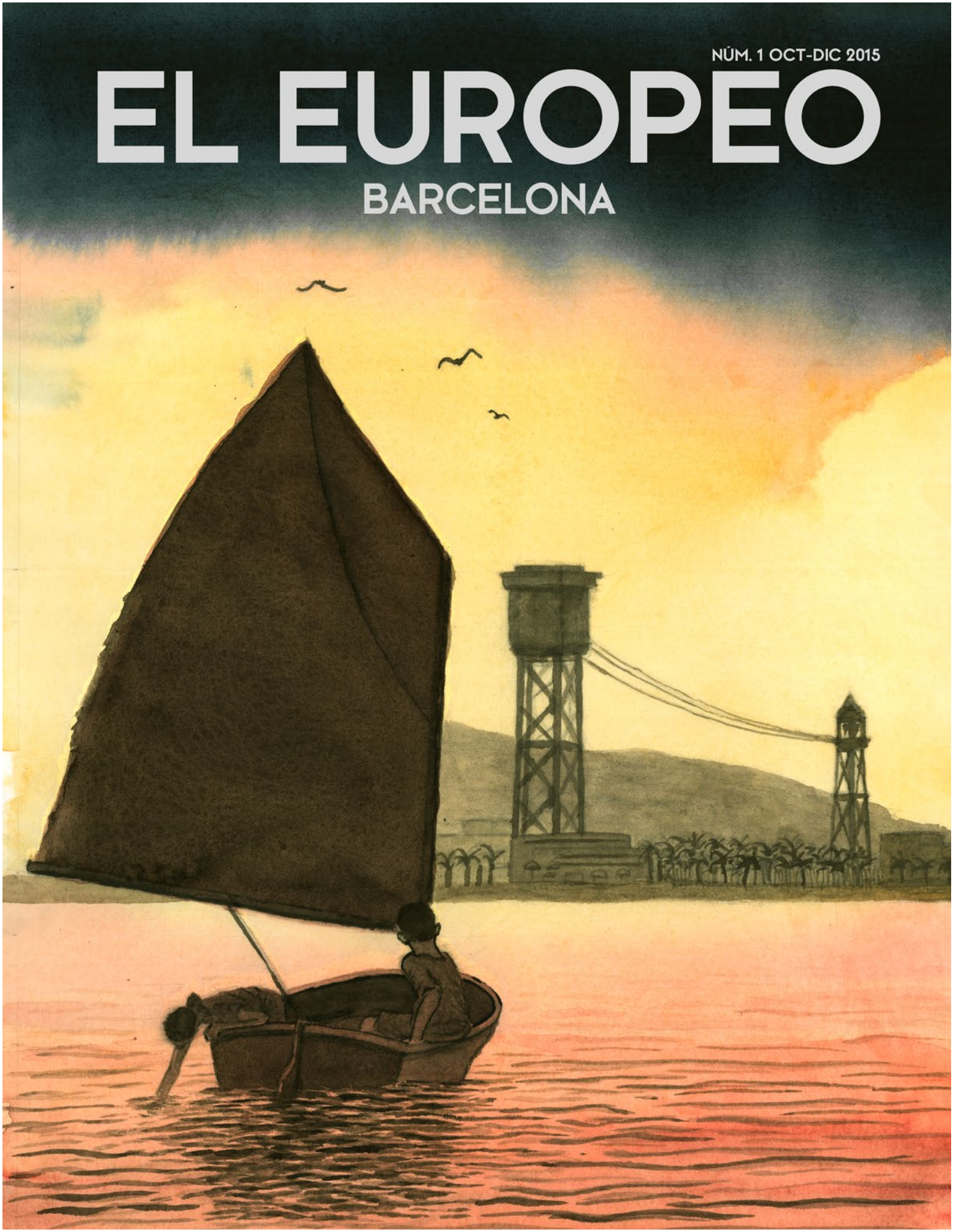
NÚM. 1 OCT-DIC 2015

EL EUROPEO

BARCELONA



EL EUROPEO
BARCELONA

NÚM. 1 OCT-DIC 2015

Editor
Alexis Rodríguez-Rata

Secretario de redacción
Imanol Merino Malillos

Consejero de redacción
Roberto Herrscher

Colaboradores en este número
Alberto Barbieri, Izara Batres, Victoria Camps, Daniel Innerarity, Álvaro Maíllo, Manuel Pérez Browne, Eduardo Portas, Javier de Prado, Pedro Pujante, Guido Sender

Directoras de arte
Begoña M. Goitia, Sònia Poch Masfarré

Maquetación
Álvaro Maíllo

Redacción y administración
Roger de Flor, 229
08025 Barcelona
hola@eleuropeo.es

Suscripciones
www.eleuropeo.es

sumario



Alexis Rodríguez-Rata **3** **EDITORIAL**
A los europeos

4 **VENTANA**

5 **MUNDO**

Victoria Camps **6** **ESCALERA INTERIOR**
Todo a la carta

Daniel Innerarity **8** **ESCALERA EXTERIOR**
Autodeterminación transnacional

Izara Batres **10** **VERSALIA**
Recordad los días de luz

Eduardo Portas **12** **CRÓNICA**
Uber en México D.F., o eso que algunos llaman 'capitalismo salvaje'

Manuel Pérez Browne **20** **BIBLIOTECA**
Entre religiones

Pedro Pujante **22** **CUENTACUENTOS**
Casa azul en el desierto

Imanol Merino Malillos **26** **VIAJEROS**
Berlín es sexy

Alberto Barbieri **32** **BAR.CEL.ONA**
Sant Antoni...

Álvaro Maíllo **34** **MEMORIA**
Carmen Balcells

Javier de Prado **36** **10 PREGUNTAS**
Olga Felip Ordis

Guido Sender **PORTADA**

A LOS EUROPEOS

Quienes damos vida a *El Europeo Barcelona* intentamos mirar más allá del presente sin distinguir entre ciudadanos iguales, ni por nacionalidad, ni por religión, ni por origen o condición social. Compartimos un mismo objetivo: dejar atrás una óptica que muchos dicen enfrentar, pero de la que muy pocos derivan sus consecuencias.

Somos y nos decimos europeos porque, al contrario de lo que diría Giuseppe Mazzini, tras crear Europa no debemos hacer a los europeos; ya lo éramos. Una ciudadanía plural basada en principios cívicos que supera las reticencias nacionales para dar con un proyecto común a los problemas comunes.

Ahora es momento de ir más allá. Atender al porvenir aprendiendo del pasado y del presente, que nos enriquecen a la vez que transmiten la oportunidad del momento.

Como europeos, la revista tiene una determinación: dejar de lado el inmóvil y gris relato que nos hace de contexto. Somos conscientes de la inestable cotidianeidad que nos circunda. De que en un mundo global como el actual, falta Europa y falta unión; faltan nuevos retos y conceptos que sólo pueden superarse por medio de nuevas ilusiones e innovaciones. Hacen faltan propuestas; iniciativas que interpreten la actualidad con ideas del mañana; el punto de inicio de un cambio necesario.

Cuando lo viejo es conocido, y lo nuevo está por descubrir, es el momento de dar un nuevo paso.

El Europeo busca contribuir desde Barcelona con un proyecto que haga de la necesidad una virtud. Sabiendo cuáles son los fines –la libertad, el bienestar y la paz–, huimos de la uniformidad como de toda adhesión absoluta a una idea, excusa para la diferenciación, la ruptura y la hostilidad.

Ser europeo en el actual contexto global en el que los recelos vuelven a aflorar implica una obligación democrática por la que se luchó durante siglos y que se logró tanto en el ámbito nacional como, paulatinamente, a lo largo de ámbitos más amplios. Ahora estancada como ritual vacío de contenido, toca, creemos, escuchar a la ciudadanía; dar con un trabajo genuinamente europeo a partir de los conceptos históricos de libertad, igualdad y fraternidad adaptados a los tiempos actuales.

> **En un mundo global como el actual, faltan nuevos retos**

Ante estas limitaciones *El Europeo Barcelona* lucha por culminar un proyecto que nosotros llamamos "federal". Y en esta labor pretendemos actuar como generador de ideas y de debates, como transmisor de realidades. Porque si la anterior generación puso los cimientos, corresponde a la nuestra desarrollar la casa común con ideas de aquí y de allí; realidades que se influyen siempre y cada vez más entre sí; conocidas o por descubrir, pero en todo caso necesarias.

Creemos que esta es nuestra responsabilidad: hacer del anterior planteamiento una realidad y no simple retórica. ●

Alexis Rodríguez-Rata, EDITOR



ventana



‘Las cosas pueden cambiar y van a cambiar’

JEREMY CORBYN, el recién elegido líder del Partido Laborista del Reino Unido, reivindica una nueva-vieja izquierda contra la pobreza, la desigualdad y la injusticia

‘EL FIN DEL EMBARGO A CUBA ES INEVITABLE’

BARACK OBAMA, presidente de EE.UU., ante la Asamblea General de la ONU en Nueva York al considerar que “ya no tiene más sentido”

‘Lo que importa es trabajar juntos para dar con una solución’

LA COMISIÓN EUROPEA, tras la falta de un acuerdo en Bruselas para afrontar la crisis de los refugiados

‘LA HEMOS CAGADO DEL TODO’

MICHAEL HORN, director en EE.UU. de Volkswagen, tras hacerse público el escándalo de las emisiones contaminantes en los motores trucados por la compañía alemana

‘Estoy dispuesto a escuchar y a hablar pero no a discutir la unidad de España’

MARIANO RAJOY, presidente del Gobierno español, tras las elecciones catalanas que dieron la victoria por escaños pero no por votos a los independentistas

FOTOGRAFÍAS DE TWITTER



Merkel y Hollande, en Estrasburgo: “El nacionalismo es la guerra. Necesitamos más Europa, no menos”. –FOTO: *Parlamento Europeo*

TODO A LA CARTA



Victoria Camps

Ser libre presupone poder escoger entre un abanico de posibilidades con las que uno espera satisfacer sus deseos y sus necesidades. Gracias a las nuevas tecnologías, el abanico de opciones tiene unas dimensiones inusitadas. Las técnicas de reproducción asistida permiten programar la natalidad de los hijos y adaptarla a las conveniencias de los padres. Nos vaticinan que las impresoras 3D podrán reproducir cualquier cosa inencontrable en el mundo real, desde una cafetera descatalogada a un riñón para ser trasplantado. Todo son ventajas, no cabe duda, terapias inesperadas que añaden años a la vida, salen al paso de las frustraciones o contribuyen a aumentar el bienestar. Gracias a la técnica, lo imposible reduce sus contornos y las limitaciones de la condición humana se difuminan en un mar de elecciones ante las que uno se pregunta: ¿por qué no?

¿Por qué no?, efectivamente. Pero también, ¿por qué sí? Repetimos de forma casi rutinaria que no todo lo técnicamente posible tiene que ser legítimo desde un punto de vista ético o simplemente humano. Forma parte de la misma libertad de elegir el poner límites a las propias elecciones. Límites que en ningún caso fijará la técnica que no juzga el alcance moral de las posibilidades que ofrece. Si es posible programar la natalidad, ¿por qué no elegir el sexo de los hijos? Cuando la mujer no puede biológicamente gestar a su propio hijo, ¿por qué no contratar a otra mujer para que lo haga? Si es posible diseñar riñones o hígados que funcionan, ¿qué impedirá abrir tiendas que los proporcionen a medida? Hay cosas que el dinero no debe comprar, ha dicho el filósofo Michael Sandel, en un sucinto y suculento libro. Pero aún cuando no hay dinero por medio, ¿quién fija los límites? ¿De dónde saldrá el criterio que determine que ciertas elecciones nos cosifican en lugar de humanizarnos?

> **El reto es aprender a ejercer la libertad responsablemente**

Contrasta esa laxitud de los criterios con ciertas posiciones rígidas que se obstinan en decir no ante elecciones que, en muchos casos, ni siquiera son consecuencia de los avances tecnológicos, y que tienen como objetivo, igual que los anteriores, una vida mejor.

Uno de los retos a los que no tenemos más remedio que enfrentarnos en nuestra época es el de cómo vivir la ancianidad. Cómo vivirla, precisamente, cuando contiene el compendio de todas las limitaciones intrínsecas a la condición humana. La vuelta a la dependencia con la que nacimos, pero con el agravante de un futuro cada vez más estrecho y poco esperanzador. Aún así, la decisión de morir cuando uno crea que ha llegado el momento está lejos de ser un derecho anejo a la libertad individual. Es una decisión que, a diferencia de las anteriores, no hace daño ni perjudica a nadie más que a quien la toma. Sin embargo, una decisión que no se permite que entre en el menú de nuestra vida. No está en la carta.

No habría que ver la libertad de hacer esto o aquello como algo que nos conceden desde fuera. El ejercicio positivo de la libertad es el autogobierno consciente y responsable, lo que los filósofos han llamado autonomía moral. Siempre he pensado que ese es el auténtico reto de nuestro tiempo, el reto ante los problemas de corrupción, mal gobierno, incivismo, vulneración de derechos, inequidad. El reto de nuestro tiempo no es conseguir más libertades sino aprender a ejercer la libertad responsablemente. ●

Victoria Camps es catedrática emérita de filosofía moral y política de la Universitat Autònoma de Barcelona

FOTOGRAFÍA DE CREATIVE COMMONS



AUTODETERMINACIÓN TRANSNACIONAL



Daniel Innerarity

Durante la gira europea del exministro griego de Economía, este y su colega germano dieron una rueda de prensa que certificaba las dificultades actuales de los europeos a la hora de pensarse como un sujeto más allá del propio electorado, lo que probablemente exprese muy bien dónde reside actualmente la gran dificultad del proyecto europeo. En aquella rueda de prensa Yanis Varoufakis aludió a los compromisos que el nuevo gobierno griego había adquirido con su electorado, mientras que Wolfgang Schäuble le recordó que él también tenía compromisos con su propio electorado y que, en cualquier caso, no tiene sentido adquirir compromisos a costa de terceros. Uno y otro se piensan a sí mismos desde un horizonte de autodeterminación que no incluye a otros y este es precisamente el problema, un problema que sólo resolveremos cuando seamos capaces de reconstruir la idea de autodeterminación democrática en el actual horizonte de complejidad, especialmente en un espacio de interdependencias tan densas como la Unión Europea.

Los conceptos tradicionales de soberanía y autogobierno presuponían un concepto homogéneo de pueblo y una idea cerrada de espacio político. Pero estos conceptos deben ser pensados de otra manera cuando los efectos extraterritoriales de las políticas llevadas a cabo por los estados comprometen la capacidad de autogobierno de unos y otros. Bajo condiciones de interdependencia no hay justicia nacional sin algún género de justicia transnacional, ni democracia sin una cierta inclusión de los no electores. El principio republicano de la no dominación sólo puede ser respetado si se refiere también a quienes, no formando parte del *demos* nacional, son afectados por nuestras decisiones.

> **Hacer más democrático el autogobierno es hoy hacerlo más complejo**

Autodeterminación significa hoy, bajo las actuales condiciones, aceptar los efectos que tienen sobre nosotros las decisiones de otros estados nacionales en la medida en que hemos tenido la oportunidad de hacer que nuestros intereses fueran oídos en "sus" procesos de decisión e, inversamente, estar dispuestos a convertir a otras ciudadanías en sujeto de nuestras decisiones.

Una sociedad no está suficientemenete autodeterminada cuando sólo está nacionalmemente autodeterminada. Cuanto más determinada está la vida de los ciudadanos por las interdependencias, tantos menos están limitadas sus exigencias de autodeterminación al ámbito del estado nacional. Esto es así hasta el punto de que podemos hablar sin exageración de un déficit de legitimidad democrática cuando una sociedad no puede intervenir en decisiones de otros que le condicionan, pero también cuando impide a esos otros intervenir en las decisiones propias que les condicionan.

Hacer más democrático el autogobierno equivale hoy a hacerlo más complejo de manera que pueda incluir intereses de lugares lejanos y tiempos distantes con los que mantenemos relaciones de condicionamiento y, por lo tanto, ciertos deberes de justicia. La autodeterminación sigue siendo un principio básico y sin él sería inconcebible la democracia; el problema es que en un mundo de solapamientos y condicionamientos requiere ser pensada con mayor sutileza que cuando los sujetos de tales derechos (pueblos, generaciones, culturas) eran unidades más o menos delimitables y podían ejercer su soberanía de manera aislada.

Podríamos sintetizar esta digresión teórica en una advertencia: cuidado con el propio electorado porque, efectivamente, es la única instancia de rendición de cuentas democrática pero no es el único horizonte que define nuestros deberes humanos. ●

Daniel Innerarity es catedrático de filosofía política y social e investigador Ikerbasque en la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

FOTOGRAFÍA DE CREATIVE COMMONS



Recordad los días de luz

Recordad los días de luz,
mientras el mar conserve su latido
y las aves vuelen contra la brisa,
hacia el origen de las mareas.

Cuando el cosmos deje de filtrarse por el agujero
del sueño,
el bramido de la nada
ensordecerá la tierra.

Pintad los nuevos alfabetos centenarios
en el rigor de la pausa de un zumbido
de abeja.

Escribid, en la fusión del cielo y el suelo,
la tempestad cristalizada,
donde una coma es mañana, el libro y la hoguera,
y las tres de la tarde, y un tacto de anís sin tregua,
y la caricia de la piel
escondida en la otra piel.

Recordad el relámpago que hizo temblar la teoría,
elevándose por encima de otro vendaval de arena.

Y cómo, desde el tiempo abierto,
se escribió poesía,
accediendo, entre sílabas,
al suceso esponja.

Regresad la belleza desnuda de aquellos días.
Dibujad la imagen que nadie verá,
la pasión, la región infinita
de donde brotan la verdad y el dolor
que buscamos sin tregua.

Ya no queda ese amor, al final
de las avenidas.
No olvidéis.

No dejéis a la polilla entrar.
Recordad los días de luz,
cuando el soñador inventaba el tejido,
porque la fibra seca del hormigón
no tiene porosidad.

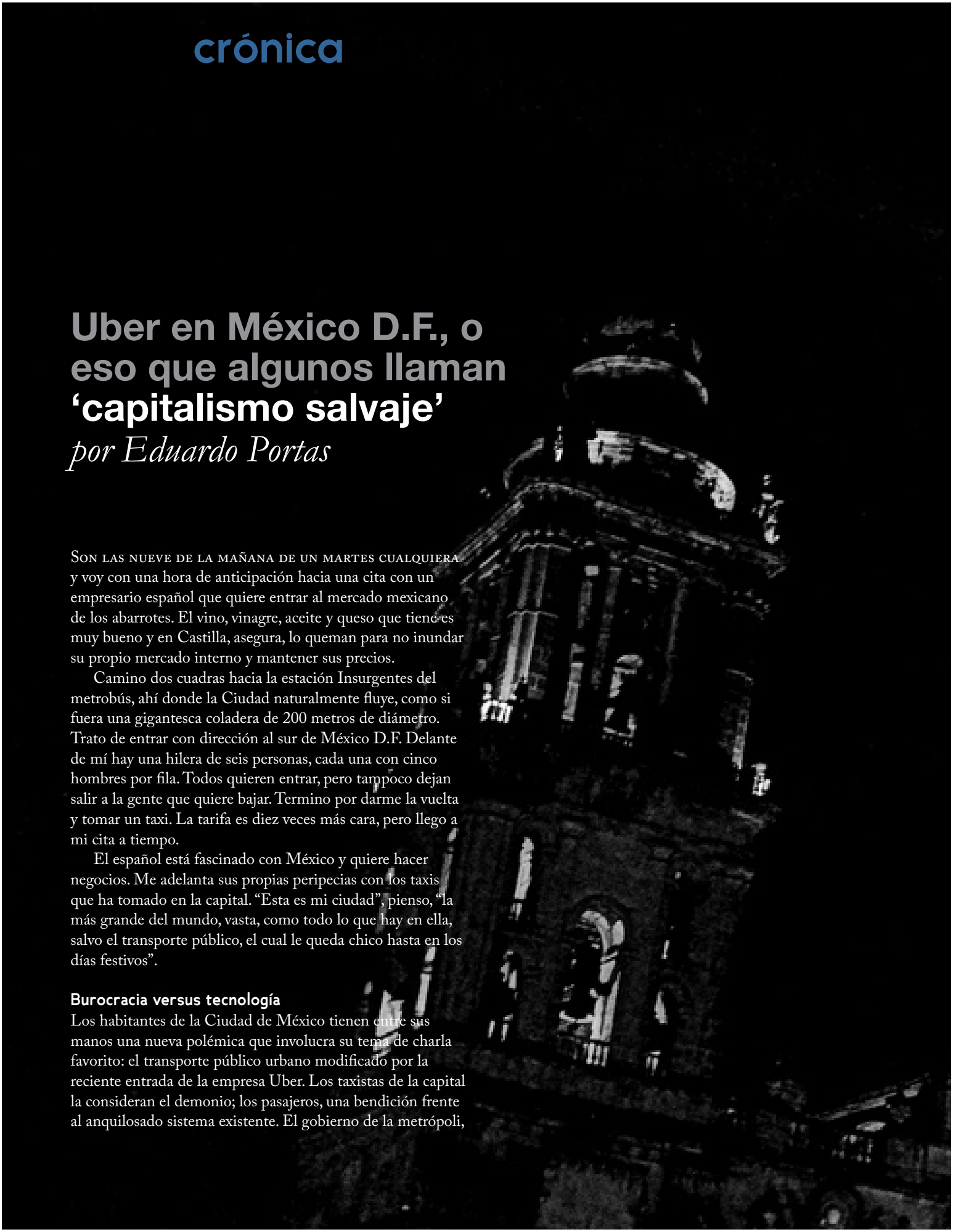
Poema de Izara Batres, recogido en el libro El fuego hacia la luz

FOTOGRAFÍA DE CREATIVE COMMONS



Uber en México D.F., o eso que algunos llaman ‘capitalismo salvaje’

por Eduardo Portas



Son las nueve de la mañana de un martes cualquiera y voy con una hora de anticipación hacia una cita con un empresario español que quiere entrar al mercado mexicano de los abarrotes. El vino, vinagre, aceite y queso que tiene es muy bueno y en Castilla, asegura, lo queman para no inundar su propio mercado interno y mantener sus precios.

Camino dos cuadras hacia la estación Insurgentes del metrobús, ahí donde la Ciudad naturalmente fluye, como si fuera una gigantesca coladera de 200 metros de diámetro. Trato de entrar con dirección al sur de México D.F. Delante de mí hay una hilera de seis personas, cada una con cinco hombres por fila. Todos quieren entrar, pero tampoco dejan salir a la gente que quiere bajar. Termino por darme la vuelta y tomar un taxi. La tarifa es diez veces más cara, pero llego a mi cita a tiempo.

El español está fascinado con México y quiere hacer negocios. Me adelanta sus propias peripecias con los taxis que ha tomado en la capital. “Esta es mi ciudad”, pienso, “la más grande del mundo, vasta, como todo lo que hay en ella, salvo el transporte público, el cual le queda chico hasta en los días festivos”.

Burocracia versus tecnología

Los habitantes de la Ciudad de México tienen entre sus manos una nueva polémica que involucra su tema de charla favorito: el transporte público urbano modificado por la reciente entrada de la empresa Uber. Los taxistas de la capital la consideran el demonio; los pasajeros, una bendición frente al anquilosado sistema existente. El gobierno de la metrópoli,



mientras tanto, apenas comienza a tomar cartas en el asunto.

En la Ciudad circulan unas 140.000 unidades de taxis. Es la suma de las unidades denominadas de "sitio", en donde se llama a una base para pedir su servicio, o aquellos que circulan libremente por la calle y cualquier paseante detiene con un chiflido a brazo alzado. Pero Uber ha trastornado el mercado tradicional que este gremio ha guardado desde hace décadas. Los viajes que producen sus 30.000 clientes en la urbe más poblada del mundo han sido suficientes como para levantar la ira de los taxistas, los cuales presionan al gobierno para regular el naciente mercado. Hasta hoy, el debate ha quedado en el limbo.

Uber ha creado los mismos problemas en otras ciudades del mundo. Su estrategia consiste en presentarse, mediante artilugios legales, como un grupo que da de alta a sus chóferes como proveedores bajo el esquema de *personas morales*, en palabras de su director de operaciones. En México, dicho esquema permite a personas con automóvil transitar para dejar un "cargamento" en un destino predeterminado. Al ser una persona moral (no un ciudadano físico), se evaden los requisitos para operar como taxi. En pocas palabras, este es un acuerdo de transporte entre particulares, tal y como haría un café al solicitar la entrega de 20 kilos de azúcar para operar su negocio, previo acuerdo tarifario. La diferencia, claro, es que los usuarios de Uber son personas y no objetos. Tal distinción parece obvia, pero es el hueco legal que ha permitido a la empresa operar, hasta ahora, como un servicio de transporte urbano para personas.

La ira de los taxistas

¿De dónde proviene el enojo de los taxistas hacia Uber? Las razones son puramente económicas. Cualquier individuo no puede operar un taxi en el Distrito Federal. Para conseguir la matrícula de la unidad se necesita esperar a que el Gobierno publique una "declaratoria de necesidad", en donde justifique la concesión de unidades para este servicio. La última vez que se realizó este proceso fue en 2008 (aunque antes de esa fecha ya existían "placas vitalicias"). La vigencia de las matrículas es de 10 años. Pero al ser un proceso sumamente complejo y lento, las autoridades han tardado meses, incluso años, en entregar los permisos necesarios a los agentes privados que han pagado, al menos, 60.000 pesos (unos 3.500 euros) para comenzar a usar un automóvil de forma legal para este fin. Si sumamos el costo del vehículo y los gastos que requiere éste para circular de forma adecuada, la cifra se eleva a al menos 15.000 euros. Las personas que se inscriben como chóferes en Uber no pagan ninguno de estos requisitos, salvo el costo de su vehículo, que muchas veces es rentado.

"Desde hace décadas los taxistas son un botín político

Desde hace décadas, el gremio de transportistas de la capital del país ha sido un botín político para obtener votos a cambio de prebendas dirigidas a grupos de taxistas irregulares. Aquellos afortunados en conseguir las placas, por cierto, también las traspasan a particulares en transacciones que rondan los 80.000 pesos (unos 2.500 euros). Y fuera de la capital del país, el gremio de taxistas generalmente es aún más fuerte: en muchas ciudades de México solamente existe un grupo de taxistas, todos ellos agremiados bajo el mismo sindicato que promete votos –de facto– a los candidatos del PRI (esta fue mi reciente experiencia en Chetumal y Bacalar, ambas en el extremo sur de la península yucateca, en donde la matrícula para operar una de estas

FOTOGRAFÍA ANTERIOR DE CREATIVE COMMONS

unidades cuesta alrededor de ¡300.000 pesos!, unos 18.000 euros, a causa de las jugosas tarifas que cobran a los turistas). Y el encadenamiento entre taxistas y partidos políticos tiene ya décadas como parte del armado entre corporaciones que realizó el Estado para asegurar su poder.

¿Una competencia desleal?

Nueve de cada diez taxis que tomo acusan a Uber de competencia desleal. Lo mismo da si son radio taxis o de "sitio". Unos echan la culpa del éxito de la empresa al gobierno, otros a los políticos, algunos más osados hasta a los propios clientes. Todos tienen una opinión reduccionista que propone limitar, en lugar de activar su propio ingenio para hacerle frente a la amenaza, cuando llevan la delantera: nadie conoce la Ciudad mejor que ellos y nadie tiene tarifas tan baratas. Pero se resisten.

En un lapso de 10 días, por necesidad, tomo dos carros de Uber. En los dos casos, sus chóferes no tienen la menor idea del sitio a donde me dirijo, a pesar de que la colonia Roma es el lugar más céntrico de la megalópolis. Se les nota lo verde. Están ahí para sacarle provecho al auto que seguramente compraron cuando tenían trabajo y ahora deben pagar de alguna forma. "Mejor salir de chófer que estar en casa echado frente al televisor". Mejor aún sería coger un mapa para glosar hacia dónde desembocan las avenidas.

El problema del gobierno

Las autoridades locales se encuentran entonces ante un problema al que nunca antes se habían enfrentado. Cuando una tecnología disruptiva modifica costumbres añejas de grupos de poder, el ambiente se rarifica. Aquellos que son más rápidos que los demás acumulan las mayores ganancias. Todas las tecnologías del hombre provocan estos cambios: la rueda, el arnés, el motor de combustión, el teléfono, internet, la tarjeta de crédito. En todos los casos, la sociedad ha sido la primera en acoplarse a los nuevos usos de estas tecnologías. El gobierno, más bien tarde, ha reaccionado para regularlas.

> **Uber ha levantado la cloaca de los servicios ejecutivos**

En este caso, la situación no es tan fácil de resolver. El mismo gobierno ha sido el causante de su propio problema al regular con exceso la obtención de las matrículas para operar un taxi. En el fondo, esto ha significado trámites y dinero para la Tesorería local, aunque la retórica oficial ha sido la de mantener la más alta seguridad de los pasajeros que toman un taxi en la vía pública. El control del gobierno ha sido eminentemente económico. Ahora, si decide otorgar placas a los dueños de unidades de Uber, se ganará un tremendo problema con los taxistas legalmente establecidos que han pagado fuertes cantidades económicas para tener su unidad en regla. La cantidad de horas perdidas solamente para poder solicitar los papeles de dichas matrículas legalmente es incalculable.

Los taxistas han demandado públicamente que el gobierno regule a las unidades de Uber. Han hecho manifestaciones, han copado los medios, han agredido a los chóferes de esa empresa particular. El gobierno, mientras tanto, se ha cruzado de brazos. Los taxistas, cabe mencionarlo, llevan la razón legal. La ley prohíbe expresamente que particulares operen unidades como taxis. Además, los chóferes de Uber no cuentan con el seguro contra accidentes de la misma amplitud que forzosamente requieren los taxis regulares, los cuales tienen un número específico y público que visibiliza al conductor, su domicilio, su

número de unidad y, en su caso, la empresa para la cual trabaja.

En transparencia, el gobierno lleva las de ganar. La puntilla para los chóferes de Uber queda a expensas de sus usuarios: si bien cada unidad afiliada a Uber requiere de un seguro para ser operada, las casas aseguradoras expiden sus documentos para autos particulares. Si el conductor de Uber llega a accidentarse, el seguro no pagará los daños provocados si sabe que dicho automóvil era usado como un servicio de transporte. La lógica subyacente es que un auto particular tiene una probabilidad mucho menor de accidentarse que uno dedicado al transporte en la vía pública (un chófer de Uber realiza al menos unos 10 viajes al día). Otra clara razón en contra: los autos que circulan por la vía pública no pueden usarse para hacer transacciones económicas por un servicio específico, a menos que obtengan el permiso del gobierno para hacerlo. En este inciso, los astutos de Uber han ligado el pago de su servicio a un sistema digital, en donde ninguna de las partes –usuarios o chófer– intercambian dinero en efectivo. Dicho eso, lo mismo se podría hacer que un autobús montase un casino rodante en donde los apostadores juegan con dinero a través de internet circulando por toda la ciudad. En estricto sentido, la operación es la misma.

Uber y el servicio ejecutivo

Los taxistas regulares opinan que los servicios de Uber no compiten directamente contra ellos. En su gran mayoría piensan que la compañía pone en desventaja a aquellos taxis que operan como "servicios ejecutivos", una rama de las unidades matriculadas que permite el cobro de servicios más caros por llevar y traer a particulares en mejores autos en las zonas más adineradas de la ciudad, como la de los hoteles del elegante barrio de Polanco. La concesión es legal. Los precios que cobran, mucho más altos en relación a la tarifa de un taxi común que circula por la calle. "Han levantado la cloaca que son los servicios ejecutivos", me comentó un transportista. Estos servicios especiales pueden cobrar hasta tres veces más por sus operaciones porque, en su gran mayoría, facturan para empresas.

> **El esquema de cobro del servicio es altamente especulativo**

Pero en algunas zonas de la ciudad son los únicos autos disponibles, lo que los convierten en un monopolio en donde el usuario sale perdiendo.

Uber ha "cazado" estas zonas adineradas y alejadas con frecuencia del centro de la ciudad para hacer su negocio. Aquí se pueden contar: Polanco, Santa Fe, La Condesa, Las Lomas y algunas zonas al extremo poniente de la ciudad, como Cuajimalpa, en donde los usuarios son con frecuencia jóvenes que bajan al centro citadino para tomar unas copas y regresar a altas horas de la noche a sus lejanos domicilios. Ahí, sin duda, los de Uber han taladrado un nicho que resulta en tarifas tres veces menor a lo que cobraría un servicio ejecutivo o un taxista que se quiera pasar de listo ante la necesidad de los usuarios.

La mayoría de las veces, los conductores de Uber están sobre demandados. Los taxis ejecutivos quedan parados, esperando a que un servicio les haga la noche. De nuevo, el gobierno lleva parte de la culpa en este embrollo, pues es el que decide el lugar donde se colocan las "bases" desde donde saldrán las unidades de taxi para realizar estos cobros más altos. Esto no quiere decir que no existan bases para sitios más económicos, simplemente que las autoridades estimaron, en algún pasado remoto, que los usuarios de esas zonas serían bien satisfechos con los

FOTOGRAFÍA DE CREATIVE COMMONS


LATINOAMERICANA

precios de taxis más caros en caso de satisfacerse la demanda de los autos más económicos. Jamás pensaron que un auto podría llegar vía internet a recoger, en tiempo real, a un usuario con una necesidad de movilización inmediata y segura.

¿Vale la pena ser de Uber?

"Sé tu propio jefe". Bajo ese lema, Uber ha enganchado a miles de taxistas en todo el mundo. Es el sueño de toda persona: trabajar a tus propias horas bajo tus propias condiciones, mejor aún si es con tus propios instrumentos. Pero la compañía mantiene un poco conocido secreto: hasta un tercio del costo del trayecto de cada viaje se queda en Uber. Además, el pago para los taxistas es quincenal y siempre vía traspaso bancario digital.

Varios de los taxistas entrevistados para este reportaje comentaron que el esquema de pago les parece injusto. En general, reniegan que la compañía "jinetea" su dinero mientras ellos trabajan para conseguir réditos que nunca verán. "Así no vale la pena", comentó uno, quien necesita efectivo constante y sonante todos los días para operar su unidad.

Aunque el secreto menos conocido tal vez sea la forma en que Uber determina las tarifas a cobrar. En casos de mayor oferta, generalmente a las horas pico de tráfico, las tarifas de Uber disminuyen para poder competir contra las otras formas de transporte público. Esto significa más trabajo para el chófer y, proporcionalmente, menor paga. Las tarifas también disminuyen a medida que un mayor número de conductores se unen a la aplicación. Esto lo hace la compañía para que la aplicación gane más adeptos, al principio. Después realiza un ajuste en relación al número de chóferes afiliados. Los que ganan son los usuarios.

> **Poseer un coche particular en 'La Bestia' es una pésima decisión**

El esquema de cobro es altamente especulativo. En Estados Unidos, al menos un grupo de taxistas está tratando de formar su propio sindicato vía foros digitales para evitar la explotación de sus servicios.

Conducir en el D.F.

Mi propia experiencia con los taxistas de Uber ha sido poco memorable. Desde hace décadas soy un asiduo usuario de los servicios de transporte de la Ciudad de México. Conozco las mejores rutas del metro, metrobús y vías secundarias para llegar rápido de un lugar a otro. He conducido lo suficiente como para darme cuenta de que la posesión de un auto particular es una pésima proposición para cualquier habitante de "La Bestia" (el nombre que le doy a la urbe). Además del costo del auto hay que pagar tenencia, verificaciones anti-polución, servicios de taller y gasolina. A partir de los dos años de uso, sin importar el modelo o uso que se le dé al auto, debe comenzar a pasar filtros del gobierno para revisar que los índices de contaminación que emite el motor sean los permitidos. Esto implica tiempo perdido y una buena cantidad de dinero dedicada expresamente a este propósito. La penalidad por no cumplir dichos trámites en tiempo y forma es una cuantiosa multa. Después de ocho años de uso el auto dejará de circular un día de la semana. Después de otros tantos, dos días. Eso sin contar los días en donde la contaminación es tan alta que el gobierno debe emitir alertas en donde se prohíbe circular a los dueños de estos autos no tan nuevos. La multa por circular uno de esos días es bastante alta y, en el peor de los casos, implica que el auto sea enviado a un resguardo gubernamental hasta que el dueño la pague.

Hasta el momento, la única forma

de evitar esta sangría ha sido la de adquirir un auto híbrido o uno eléctrico, los cuales no pasan por la mayoría de los trámites que describí. Desafortunadamente su costo es altísimo, muy por encima de las posibilidades salariales de un trabajador medio que ve en coches más económicos la salvación al sobre saturado sistema de transporte público citadino.

Pero regresando a los chóferes de Uber, si bien han sido cordiales, no cuentan con la experiencia de los taxistas tradicionales. Esto puede ser algo bueno y malo a la vez: si bien no están *maleados* como los taxistas que operan unidades desde hace tiempo, hay una falta de conocimiento claro de las principales vías de la ciudad.

Un buen taxista de México D. F. conoce los principales atajos para llevar al cliente en el menor tiempo posible. Nueve de cada diez veces ese ha sido mi caso. Con Uber, en los tres servicios que he usado siempre he tenido que decirle al chófer exactamente por dónde debe circular. A falta de una mejor palabra, han sido bastante despistados. Rara vez me sucede eso con un taxista tradicional. Basta decir la zona a la que vamos para que tome la mejor ruta. Yo únicamente intervengo en la parte final del trayecto para decirle la calle y número que busco.

Y otra desventaja de usar Uber: los precios no son tan atractivos como pareciera. No he notado mayor diferencia entre los precios que ofrece un taxi de la calle y un servicio Uber. En la mayoría de los casos, el de Uber es más caro. Con un sitio que ofrece tarifa fija, el precio es frecuentemente menor, pues el tráfico no afecta a la tarifa final del servicio. Con Uber sí, tal y como sucede cuando se toma un taxi de la calle. Son los cálculos mentales que debe hacer todo usuario de transporte público de la Ciudad de México, sólo que ahora es más fácil presionar un botón desde el celular y esperar a que el auto llegue, en lugar de andar unas calles o llamar a un sitio.

Un cambio de vida

La otra posibilidad, claro, es simplemente caminar.

Desde hace poco menos de un año he decidido dejar de usar el automóvil y caminar a todas las partes de la ciudad, con el ocasional uso del taxi o sitio cuando llevo mucha prisa. Y puedo afirmar que mi vida ha mejorado. He bajado de peso, duermo mucho mejor, mi estrés ha disminuido y considero que mi mente se ha vuelto más clara. Ha implicado un cambio de vida completo. Cambiar de domicilio a las zonas más planas de la ciudad y salir siempre con mucha anticipación para disfrutar de la caminata. En mi mochila siempre van unos zapatos de recambio, calcetines, una camisa y una barra desodorante. Eso, más la laptop, un termo de un litro de agua y demás objetos, ha convertido la caminata en el ejercicio del día. Un cambio de vida radical y para bien. Recientemente caducó mi permiso de conducir y no me percaté de ello sino muchos días después.

Mi propuesta no ha sido bien recibida. En particular por mujeres y personas adineradas. Para el primer grupo, el automóvil es sinónimo de seguridad ante asaltos, hostigamientos de baja ralea y cosas peores. Para el segundo, sigue siendo un símbolo de estatus. Para la mayoría, el auto es una necesidad y un objeto de culto en la Ciudad de México. A pesar de los altos costos que implica su uso y mantenimiento, el grueso de los capitalinos lo busca como una bizarra relación amor-odio que deja más momentos malos que buenos. Pero esos espacios memorables, cuando los hay, logran sobrepasar los negativos. Es una relación bipolar y sin balance, como la mayoría de las relaciones humanas.

La Ciudad no es de automovilistas ni de taxistas ni de ciclistas. Los caminantes siempre la han hecho suya. Así lo fue desde antes de la llegada de Cortés, en la colonia y hasta hace unos 30 años, cuando se comenzaron a construir más kilómetros de carreteras que de arcenes. Ese cambio trajo consecuencias funestas: a mayor aumento de vías, mayor aumento de actividad automovilística en ellas. Eso no le importa a Uber. Tampoco a un gobierno que quiere resolver el tema tratando de quedar bien con los taxistas de vieja guardia y los chóferes advenedizos.

Y es que un viernes a las seis de la tarde tomo un transporte público para bajar de la zona de Santa Fe hacia el centro de la Ciudad. Después de 90 minutos apenas me acerco a mi destino. En ese lapso he escuchado un partido de fútbol, despejado mi mente, enviado cuatro e-mails y hecho dos llamadas telefónicas. Me siento extrañamente productivo, a pesar del encierro metálico. Al lado de mí hay muchos taxis y algún que otro pasajero de Uber. ¿Cómo vivirán ellos su ordalía de cemento cotidiana? ●

ENTRE RELIGIONES

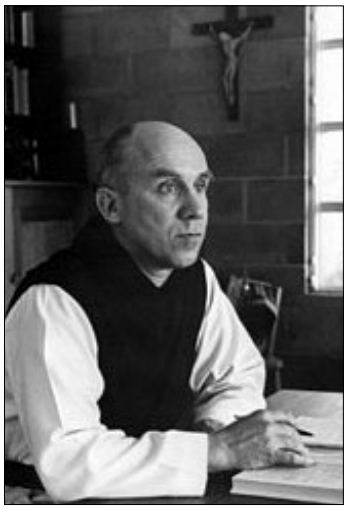
Manuel Pérez Browne

Como director de una revista sobre las diferentes convicciones religiosas y sensibilidades espirituales y el diálogo entre ellas, que tiene una versión en catalán y en papel (*Dialogal*) y en otra en castellano y en la Red (*Dialogales*), y como profesor de religión e historia en el colegio Santa Teresa-Ganduxer de Barcelona, no puedo más que seleccionar a continuación los autores y los libros que considero que más han contribuido a forjar en mí una sensibilidad para el diálogo interreligioso, en su sentido más amplio: como el contacto con otras visiones profundas de la vida y que pueden tener un origen cultural más lejano o más cercano.

No he incluido ningún manual, porque aunque los hay, los considero de menor importancia que el testimonio de aquellos que han explorado y se han situado en las fronteras religiosas.

Manuel Pérez Browne es director de la revista de diálogo interreligioso Dialogal

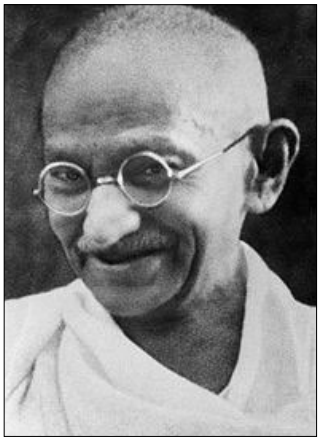
THOMAS MERTON



Convertido a la fe tras experimentar a fondo los sinsabores y el nihilismo de la juventud, Thomas Merton, cuyo centenario se celebra este 2015 y que fue un revolucionario del diálogo interreligioso, dedicó la primera parte de su vida monástica a arraigar sólidamente su identidad religiosa para, en un segundo momento, darle volada a través del contacto con otras tradiciones contemplativas. Para ello conoció personalmente y se carteó con los maestros espirituales de su tiempo: Martin Luther King (sobre todo a través de su viuda), Abraham J. Heschel, Thich Nhat Hanh o el actual Dalai Lama.

De vocación también literaria y de talante pedagógico, Merton nos ha dejado su *Diario de Asia* (Trotta), que relata los días previos a su muerte accidental en Bangkok (1968) y los pormenores de su encuentro personal con las fuentes de la espiritualidad oriental, o *El zen y los pájaros del deseo* (Kairós), ensayo en colaboración con el sabio D. T. Suzuki donde da cuenta del hermanamiento profundo de esta rama del budismo con los orígenes del monacato cristiano. Todavía no traducidas al castellano, también disponemos de algunas de sus cartas interreligiosas más importantes: *Signs of peace. The Interfaith letters of Thomas Merton* (William Apel).

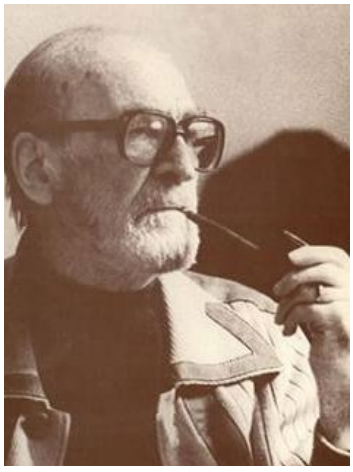
GANDHI



Mohandas K. Gandhi (1869-1948) se reconcilió consigo mismo y con la cultura espiritual india a través del cristianismo, en un primer momento a través de la lectura de *El Reino de Dios está en vosotros* (Kairós) y de la correspondencia con su autor, Lev Tolstói.

Captó la esencia del mensaje evangélico, la identificó dentro del hinduismo y trató de serle fiel, empeñándose en ello mucho más que tantos cristianos. En su *Historia de mis experiencias con la verdad* (Gaia), que es la autobiografía de su conversión a una vida religiosa, nos da las pistas de cómo ésta puede llegar a concretarse en infinidad de aspectos cotidianos. Es, pues, en una sensibilidad interreligiosa, en una fe en un Dios común, donde reposa su "compromiso absoluto con la búsqueda de la Verdad", el llamado voto de *satyagraha*, que es el fundamento de otro principio gandhiano más conocido pero no por ello menos misterioso, el de *ahimsa* o "no-violencia". Una buena introducción a Gandhi nos la proporciona precisamente Thomas Merton en *Gandhi y la no violencia* (Oniro).

MIRCEA ELIADE



Si lo que se busca es un acercamiento científico a la diversidad del hecho religioso, entonces hay que acudir al historiador de las religiones Mircea Eliade (1907-1986).

De origen rumano, diplomático en Londres y en Lisboa y profesor en París y en Chicago, el viaje que más le marcó fue uno temprano a la India. Allí, además de entrar en contacto directo con la espiritualidad hindú, vivió un romance tan apasionado como imposible con una joven local, la hija de su anfitrión, luego plasmado en la novela *Maitreyi: la noche bengalí* (Kairós) y que puede leerse como metáfora de las serias dificultades de un diálogo intercultural pleno y auténtico.

Superdotado para el trabajo intelectual, Eliade fue capaz de trazar la historia completa de las grandes manifestaciones religiosas humanas, desde las prehistóricas hasta las más modernas, seculares y camufladas. Es su monumental *Historia de las ideas y creencias religiosas*, accesible en una versión reducida a cuatro volúmenes (Paidós y Herder). En clave de diálogo interreligioso, sobre todo es necesario porque supo descifrar una serie de constantes, de elementos característicos de la religiosidad humana, dimensión fundamental, siempre presente más allá de determinaciones o evoluciones culturales y sociales. Es en este sentido como puede leerse, por ejemplo, *Lo sagrado y lo profano* (Paidós).

HERMANN HESSE Y STEFAN ZWEIG



A través de la literatura y del arte en general también se puede cultivar una aptitud al diálogo con otras visiones religiosas. En este caso se trata de dos escritores de cultura germánica, de origen religioso cristiano el primero y judío el segundo, pero ambos convertidos a una espiritualidad laica, integradora y sintetizadora de diferentes tradiciones y de allí, en tiempos de guerras mundiales, a un pacifismo activo. Testimonio de su preocupación común por los trágicos acontecimientos de su tiempo es su *Correspondencia* (Acantilado) y también la que ambos mantuvieron con figuras como Romain Rolland o Thomas Mann.

De Hermann Hesse (1877-1924) proponemos *Siddharta* (Edhasa), suerte de versión personal de la vida del Buda y preciosa introducción a las religiones indias que también es fruto de un viaje a oriente; y *Narciso y Goldmundo* (Edhasa), ambientada en la Edad Media y que narra la vida de dos amigos de la infancia con vocaciones espirituales aparentemente opuestas –el primero monástica y el segundo artística– que sin embargo están destinados a reencontrarse y a completarse el uno al otro.

De Stefan Zweig (1881-1942), cuyo proyecto vital y artístico fue ayudar a identificar y a difundir los pilares de una espiritualidad europea, recomendamos algunas de sus biografías, por ejemplo la de *Erasmo de Rotterdam* (Paidós), en cuyo talante conciliador se reconoció y que es un canto a la tolerancia, o las de los espíritus contemporáneos más vigorosos, como Freud, en *La Curación por el espíritu* (Acantilado), Tolstói, en *Tres poetas de sus vidas* (Planeta), y Dostoievsky, en *Tres Maestros* (Acantilado).

La obra de estos dos autores es una invitación a construir una identidad dialogal: arraigada en lo esencial, comprensiva con lo particular y dirigida a lo universal. ●

Casa azul en el desierto

por Pedro Pujante

Siempre le pareció estúpida la idea de construir una casa en mitad de aquella llanura de tierra estéril. Pero ella se empeñó. Y él quería que ella fuese feliz. Hacía tanto tiempo de aquello. "El infierno es mucho más hermoso", le recriminaba ahora, ya sin el respeto que regía sus vidas en otro tiempo. "Y, ¿por qué azul? Aquí todo es gris pálido, sin vida. El azul aquí no va bien… Es una idea que refleja tu superficialidad y falta de imaginación". Ella no pudo soportar la humillación y rompió a llorar. Los dos, de pie frente a la casa, se miraban como dos estatuas de sal. Él no la abrazó a pesar de que algo en el fondo de su corazón le instaba a ello. Pero su alma se había vuelto dura y baldía como aquella tierra en la que moraban.

En mitad de una llanura desolada, a veinte kilómetros del pueblo más cercano. Todo lo que alcanzaba su vista era piedra, monte desnudo y caminos de tierra que no conducían a ninguna parte. "Aquí nos encontraremos a nosotros mismos", había esgrimido ella como razón irrevocable para adquirir el terreno y construir la casa de madera. La casa azul. "Sí, la haremos poco a poco, será para siempre, con nuestras propias manos, nuestro proyecto, la pintaremos de azul, del color del cielo, del color del mar". Pero el mar, como la propia felicidad, era una pradera ilusoria y muy lejana que se extendía más allá de aquel infierno solitario.

Esa noche, por primera vez en muchos años, durmieron en camas separadas. Ella en el dormitorio y él en la habitación de esos hijos que nunca llegaron a existir. Ella no quiso cenar y se fue directamente a la cama. Ya casi no lloraba. Tristeza.

La casa era cada vez más estrecha. Él se asfixiaba en ella. Y sabía que ella sentía algo parecido aunque no se atreviese a reconocerlo. Pero estaba seguro de ello. Ella era cobarde para afrontar un cambio. Aquella casa azul en mitad del páramo inhabitado emulaba la situación precisa de su ser. Se sentía perdido en una maraña incomprensible, en un mundo indescifrable. Absurdo e infinito. Y en mitad de aquel ignoto e inabarcable universo había un punto. Un punto azulado y excesivamente contrariado: su alma.

Muchos años atrás había conocido a la mujer de sus sueños. Sus vidas, como ellos mismos solían bromear, eran dos rayos de luz que habían circulado por la inmensidad de la galaxia a la deriva y, al fin, se habían encontrado. Y se habían fundido en uno solo. Y ya siempre avanzarían juntos rompiendo la oscuridad que los envolvía. Pero la luz acaba por extinguirse. Lenta pero inexorablemente. Y quizá, los últimos estertores de aquel relámpago llamado amor anunciaban el final de una era.

Ahora el recuerdo de los primeros días caminando juntos por la vida le llegaba de forma borrosa. Sí que era capaz de visualizar los lugares, de escuchar frases cargadas de juramentos secretos y planes de futuro. Era capaz de dibujar una línea perfecta que recorría todos los lugares a los que habían acudido juntos. Siempre lugares alegres, llenos de vida. Porque, lo sabía muy bien, los lugares no son lo realmente importante sino el tiempo que se vive en ellos. Y ese tiempo ya pasó. Y estaba siendo olvidado.

Recostado en la exigua cama de niño sentía que olvidaba muchas cosas. Los recuerdos se escurrían en círculos concéntricos por el sumidero de su vida. Como agua sucia. Y lo peor no era que no recordara. Era que no le importaba demasiado. Se preguntaba dónde estaba ese amor perfecto que se había erigido como un anillo solar en el horizonte de su soledad. Dónde se encontraba la mujer decidida y optimista que le convenció para construir una casa azul en mitad de la nada. Dónde… Todo eran fracturas en ese recordar infructuoso que de nada servía ya. Y llegaba a la conclusión de que esa mujer estaba muerta. Enterrada por el polvo del desierto. Que la que ahora dormía en la habitación de al lado era otra.

Él también era otro. Todo era distinto. La casa azul no era un hogar sino una extraña prisión cuyos barrotes eran tablones azules de madera. Una cárcel imaginaria que acababa en los confines de aquel yermo terreno, en los acantilados del oeste, en la planicie meridional y en el río que serpenteaba

FOTOGRAFÍAS DE CREATIVE COMMONS





hacia el norte. Una mazmorra que acababa en las lindes de aquella tierra hostil y empezaba en él mismo. Era una prisión que se vomitaba en el frío de la noche, que tenía la viscosidad de las pesadillas y que de un modo sutil era capaz de adquirir la forma de las cosas más triviales; una mujer desolada, una precaria existencia y una geografía inofensiva pero moldeada por sombras o fantasmas.

No podía dormir. Salió al porche a fumar. El humo del cigarro entraba en sus pulmones mezclado con el aire gélido de la noche. Se separó unos metros para contemplar la casa sin rejas en la que habitaba. Expulsó el humo gris y a través de él se dio cuenta de que la casa parecía un espejismo. "Si no fuese porque sé que toda mi vida es real," pensó casi en voz alta, "creería que esta casa no existe. Una casa azul en la estepa solitaria. Ni los lobos merodean por aquí".

Ella tampoco podía dormir. Había escuchado ruidos. Sabía que él estaba en el porche. Miró por la ventana y lo vio que fumaba sentado de espaldas a la casa. Con la mirada perdida en la llanura gris que se contorneaba bajo la luz de la luna llena. Parecía increíble a dónde habían llegado. Lo amaba. "Sigo amando a ese imbécil y daría mi vida por él. Pero no me aguanta y no aguanta esta maldita casa. Esta soledad nos está consumiendo". O quizá ya no comprendía el significado de la palabra amor y lo confundía con otros sentimientos más oscuros: miedo, tristeza, dependencia.

Al día siguiente, en el desayuno no intercambiaron ni una palabra. Ella le puso su café y una tostada con aceite. Como cada día. Pero él no la miró. Tan solo emitió un gruñido que igualmente podría significar "gracias" o "maldita seas". Ella se sentó frente a él. "Si quieres podemos vender la casa. Sé que no eres del todo feliz, que deseas huir de aquí". Él la miró. Bebió un sorbo de café. No se atrevió a contestar. Intuía que aquella declaración no era fortuita y que debía calibrar su respuesta. "No sé si es la casa. Sabes, a veces imagino que no estoy en el lugar adecuado. Algo no encaja aquí". La soledad, pensaron los dos al mismo tiempo, no es estar solo. Sino sentirse solo. Y ambos se sentían solos. Compartían una soledad más densa que sus propios espíritus.

> **Todo eran fracturas en ese recordar infructuoso**

"Si no me quieres dímelo. Sabré encajarlo. Me importa una mierda la casa. Era algo de dos. Y si tú no quieres volveremos a la ciudad". En un segundo, a él le vinieron fragmentos del pasado que creía ya borrados. Recordó a aquella chica optimista que le regalaba sonrisas en el atardecer de un lago. Que le escondía las llaves del coche para que no se marchase tan pronto y… al mirar a la mujer que tenía delante de él intuyó que era la misma. "Lo siento. Por lo de anoche. Me porté como un idiota". Alcanzó su mejilla y la acarició. Ella se inclinó y besó sus labios. El beso fue auténtico. "La amo, sé que la amo a pesar de toda esta herrumbre que nos carcome los corazones". "No es fácil", dijo ella como respondiendo a sus pensamientos. "Tienes razón", contestó él.

Una fina lámina de luz, como una lengua herida, se filtró en la casa y el mundo parecía resurgir de una pesadilla antigua. ●

Berlín es sexy

por Imanol Merino Malillos

El 9 de noviembre de hace un año tuvo lugar el 25 aniversario de un acontecimiento histórico de gran importancia simbólica. Tal día como aquel, pero en 1989, el mundo asistió, entre incrédulo y atónito, al hundimiento de un muro, prolegómeno de la caída de un Estado y con él de una concepción del mundo. Primero vino una rueda de prensa. En ella una pregunta postrera (una de las más trascendentes planteadas nunca por un periodista) dio pie a una respuesta titubeante y sorprendente. Y esta, a su vez, propició una marea humana que desembocó en algo impensable. Los dos Berlín volvían a estar comunicados. Aunque ni el muro comenzó a *caer* entonces (meses atrás ya se habían producido medidas aperturistas para el paso de ciudadanos a las zonas occidentales, aunque en otras regiones), ni supuso el fin inmediato de la República Democrática Alemana (RDA, o DDR en sus siglas en alemán), pese a que la memoria colectiva es selectiva y tiende a concentrar en un momento grandes procesos de media o larga duración.

(Un ejemplo de ello lo tenemos con otro acontecimiento que tuvo lugar dos siglos antes, en 1789. El 14 de julio de ese año los parisinos tomaban al asalto la Bastilla, símbolo de la opresión real. Una jornada que aparece como momento cúlmen de la Revolución Francesa).

Quien más o quien menos tiene nociones sobre la historia del muro de Berlín. Resumiendo mucho el relato, tras la derrota de los nazis en la segunda Guerra Mundial y el triunfo de los aliados, éstos decidieron dividirse Alemania. La parte occidental quedó bajo el mando de tres Estados capitalistas: Estados Unidos, Reino Unido y Francia, que acabaron constituyendo la República Federal Alemana (RFA) en mayo de 1949. La parte oriental de Alemania quedó bajo el manto de otro Estado y régimen: el comunista de la Unión Soviética (URSS), que tutelaba la RDA constituida pocos meses después que su homóloga occidental, en octubre de 1949. La ciudad de Berlín quedó en la parte oriental de Alemania, pero no bajo el mando de la URSS en su integridad. Las tropas soviéticas fueron las que ganaron la carrera por la capital, pero los acuerdos que alcanzaron los líderes implicaron un reparto semejante al que habían hecho con Alemania, esta vez a escala local. La ciudad sería dividida en cuatro sectores: tres formaban Berlín oeste, vinculado a la RFA, mientras que la parte oriental estaría integrada en la RDA. El Berlín occidental se convertía así en una "espina en el costado de la RDA", según dijo el entonces alcalde de la parte occidental Willy Brandt. A partir de ahí, en un mundo dividido maniqueamente entre comunistas y capitalistas, comenzaron unos hostigamientos velados que caracterizarían la Guerra Fría en los territorios europeos.

En los años posteriores hubo



FOTOGRAFÍA DE CREATIVE COMMONS



momentos de alta tensión, como cuando la URSS bloqueó el suministro a la zona de Berlín occidental en 1948, un aislamiento que duró once meses. Pero la idea ya estaba fraguada, y la división pasó de ser política a ser física el 13 de agosto de 1961, cuando las autoridades comunistas decidieron cercar *su* Berlín. En teoría estaban protegiendo la zona oriental de la ofensiva occidental. En la práctica estaban cercando y dividiendo a toda la población de la ciudad, separando a familias y vecinos.

El espectador berlinés

Uno estaba en Berlín en el 25 aniversario del *Mauerfall*. Como historiador es un lujo poder observar cómo los alemanes y en especial los berlineses conmemoraban un acontecimiento que ha quedado grabado en la retina de muchos, pero que sólo unos pocos vivieron y protagonizaron.

El 9 de noviembre del pasado año, Berlín y toda Alemania celebraban el comienzo de su reunificación. Unos actos que culminaron el 3 de octubre de este año, cuando se cumplía un cuarto de siglo de la unión de ambas Alemanias.

En torno a la actual capital alemana (recuérdese que sólo ha vuelto a serlo tras la unificación) se organizaron murales explicativos y guías, conciertos, etc., con muy diferentes escenarios a lo largo de toda la ciudad, y con un eje central: la *reconstrucción* del muro mediante la colocación de una serie de globos a lo largo de su recorrido que se iluminaban de noche. Un montaje tremendamente efectivo e ilustrativo, pues además de servir como atractivo para los más pequeños, a los mayores nos permitía observar la altura que alcanzaba aquella mole, y, también, traspasar una línea que hasta hace apenas un cuarto de siglo podría haberte costado la vida.

”En 1989 se asistió al hundimiento de un mundo

Lugares emblemáticos como Potsdammer Platz (cuya estampa actual poco tiene que ver con la de 1989) aparecían atravesados por una hilera lumínica. Y así múltiples calles, todas ellas seccionadas por una fila de esferas que parecía no tener fin. Hasta que el mismo día 9 de noviembre las autoridades presionaron un botón que soltó los cerca de 8.000 globos que configuraban la *Lichtgrenze*.

Berlín transpiraba el carácter festivo del aniversario. Había un relato único a lo largo de todos los actos conmemorativos, la pérfida Alemania comunista frente al redentor capitalismo, algo que a un historiador siempre le levanta recelos. El recorrido no dejaba de señalar auténticas barbaridades que, bajo la égida de una ideología, fueron cometidos contra un pueblo al que se pretendía proteger. Casas y edificios destruidos para permitir la construcción del muro; vidas sesgadas por intentar simplemente cruzar la frontera, que estaba prohibido; familias y relaciones cortadas por mor de la protección de un pueblo frente otra concepción del mundo.

Bárbaros los ha habido en todas las épocas como defensores de muy distintas ideas.

Un mapa de la nada

Una de las rutas guiadas partía del East Side Gallery y afortunadamente contaba con la explicación de un guía de la Alemania oriental que relataba no sólo los actos, sino también recuerdos y experiencias personales. Por ejemplo sobre el río.

El Spree atraviesa la capital alemana, y en algunos puntos era el lugar de partición de los dos Berlín. East Side Gallery era uno de esos puntos. Y si alguien caía al río, comenzaba la tensión entre ambos conten-

dientes, pues las autoridades comunistas impedían que nadie saltara. Hubo quien pereció en las gélidas aguas del Spree.

Pero si un aspecto quedaba grabado en la memoria de los que realizaron aquel recorrido fue un documento que portaba el guía.

El refranero castellano está lleno de sabiduría. Una de las expresiones más utilizadas para exponer la animadversión, la enemistad, la voluntad de destruir al enemigo es "borrar del mapa". Cuando queremos acabar con alguien o algo, lo decimos. No aparecer en el mapa, lugar de referencia donde la gente consulta dónde está cada calle, puente, etc., significa simplemente no existir. En el ámbito de la cartografía y de los mapas no hay nada más expresivo que la nada. En el periodo moderno, cuando todavía se creía en una tierra plana, los límites los marcaba el abismo al que se dirigían los barcos de aquellos que decidían retar a Dios y su ley e intentar ir más allá de lo conocido. Más allá se hallaba la nada: una condenación eterna. No cabe duda de que una de las razones para esa *nada* era transmitir miedo a lo que habría ahí. Para mantener al rebaño en el redil no hay nada como rodearlo, simbólicamente, de la nada. Siempre y cuando, claro está, se tengan mecanismos para contener a las pobres ovejas o bien convencidas en su ignorancia, o bien atemorizadas.

Quién podía imaginar que siglos después el mismo concepto reaparecía ante mis ojos.

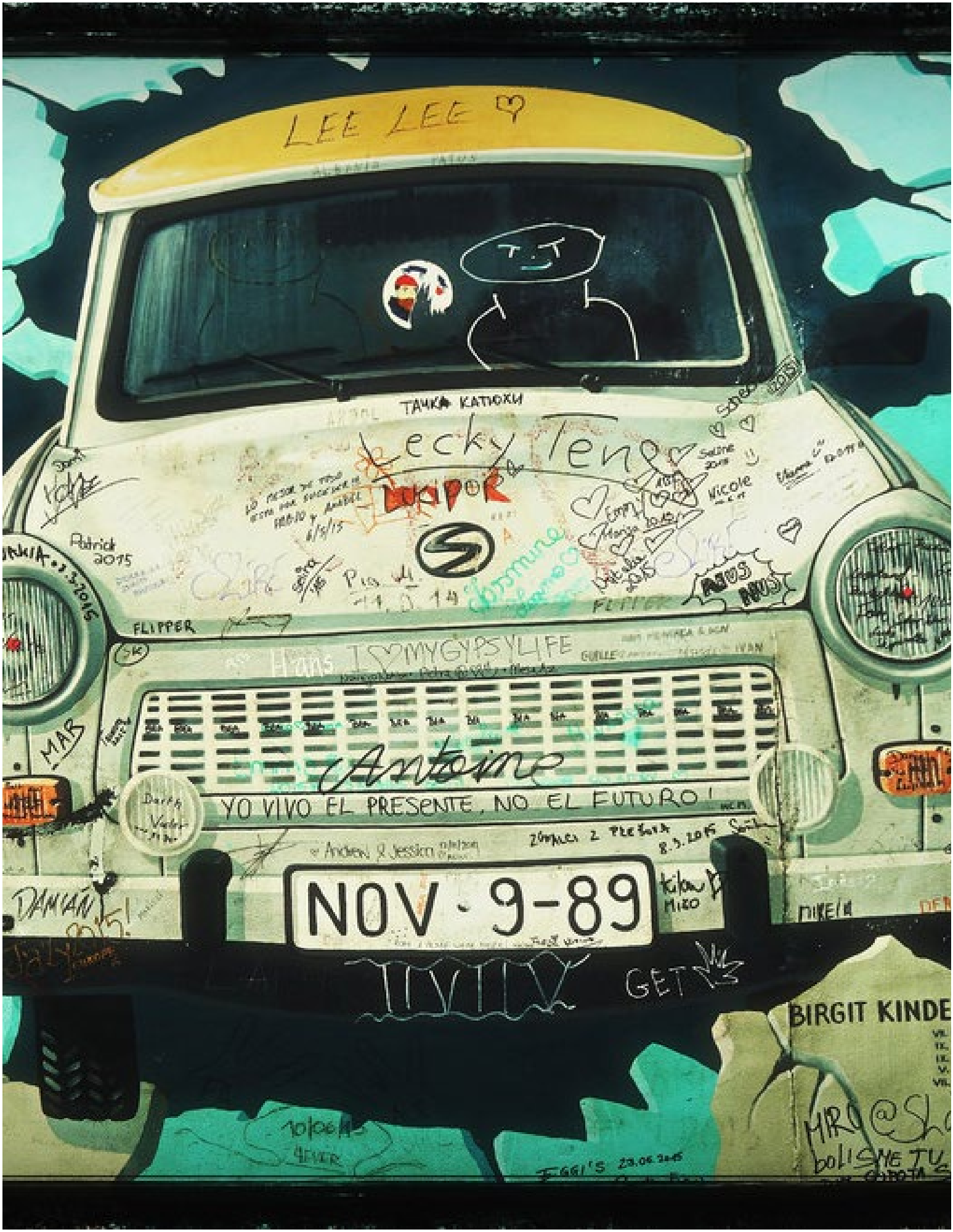
Un servidor estaba acostumbrado a ver esa idea de mapas en el siglo XIV y XV. Verlo en un plano del siglo XX era algo que no me esperaba. El guía nos mostró un plano de Berlín este en el que en la zona occidental, literalmente, no existía nada. No había calles, no había edificios, ni parques; una mancha monocromática se extendía más allá del contorno que delineaba el muro. Eso era lo que esperaba a aquel que se atreviese a desafiar las órdenes y cruzar la frontera.

"Bárbaros los ha habido en todas las épocas

Una expresión que me quedó clavada en mis tiempos de estudiante hacía referencia a las ciudades. Los siglos medievales estuvieron caracterizados por el feudalismo (me permitirán mis colegas medievalistas la generalización) y los vínculos feudovasalláticos, en donde un señor tenía derechos sobre las personas. Frente a ello fue surgiendo y desarrollándose un mundo distinto, sin tanta carga feudal: las ciudades. Clara muestra de ello fue una frase que se hizo célebre en los territorios de la actual Alemania, y que decía que "el aire de la ciudad hace libres a los hombres" (*Stadtluft macht frei*), más allá de las ingentes matizaciones que requiere la expresión y de que paradójicamente se hiciera en un periodo de ciudades amuralladas.

Quien acude hoy a Berlín se encuentra con una ciudad muy cambiada. En 1989 no sólo se derrumbó el muro, sino también toda una concepción de Alemania y del mundo. El paraíso socialista se deshizo. Poco queda ya de aquel Berlín comunista, sepultado por un mundo plenamente capitalista y liberal. Alexanderplatz, epicentro de aquella ciudad, es hoy en día un punto de encuentro rodeado de establecimientos que encontraríamos en cualquier urbe occidental. Su principal símbolo y uno de los principales orgullos del Berlín comunista, el *Fersehturm* (Torre de la Televisión) es, hoy, uno de los principales atractivos turísticos de la ciudad.

Aunque será complicado no encontrar huellas difíciles de borrar de la RDA, como en el caso de los múltiples vestigios arquitectónicos de Karl-Marx-Allee. También podemos


LEE LEE
TAЧКА KATIOXU
Lecky Teno
Patrick 2015
FLIPPER
I ♡ MYGYPSYLIFE
Antoine
YO VIVO EL PRESENTE, NO EL FUTURO!
NOV-9-89
DAMIAN
BIRGIT KINDE

observar una reconstrucción de uno de los lugares de paso entre las dos partes de la ciudad, el célebre Checkpoint Charlie.

Otros detalles curiosos que nos recuerdan que un día esta ciudad estuvo dividida en dos es el tranvía, que circunscribe su recorrido al área de la extinta RDA (salvo unos pocos tramos construidos tras la reunificación). También en algún caso encontraremos vestigios nostálgicos del Berlín oriental que se han convertido en auténticos símbolos de la actual ciudad unificada, caso de los célebres Ampelmann de los semáforos. Y qué decir de los souvenirs que podemos encontrar referentes a aquel periodo.

También se nota la impronta que el Berlín occidental tuvo en aquellos años, en donde las exenciones que a modo de incentivo tenían sus habitantes atrajeron a, entre otros, múltiples artistas y bohemios que imprimieron un fuerte carácter aún hoy perceptible en la capital alemana. Tampoco deja de ser irónico el que el principal símbolo del comunismo, el muro, se haya convertido en un atractivo turístico y artístico por sus murales. El turista que quiera puede adquirir a un módico precio un pedazo (certificado o no) de aquella mole. Un muro hecho para contener a unos alemanes dentro del comunismo es ahora despedazado como una pieza más del mercadeo capitalista. La historia y sus ironías.

Los muros siempre caen

En afortunada expresión de su anterior alcalde, Berlín es pobre pero sexy. O tal vez lo fue. Cada vez es menos de lo primero (aunque sólo sea en la zona centro, se observa una serie de elementos de lujo que impiden a estas alturas considerarla pobre), pero sigue manteniendo mucho de lo segundo.

Berlín es una ciudad plagada de encantos e intercultural, que acoge como pocas a cualquier visitante. Una urbe que, como irónica respuesta a los que quisieron encerrar a una parte de ella tras un muro, se muestra abierta y acogedora a todo aquel que quiera visitarla y residir. Pero con una fisonomía que está cambiando a pasos agigantados. Unos cambios que en la última década se han acelerado por dos proyectos de gran envergadura que jalonan el presente y futuro de la capital: el aeropuerto Willy Brandt, cuyo elevado coste y fallos (entre otros motivos) han ocasionado la dimisión del alcalde, y el Humboldt-Forum, que pretende reconstruir el Palacio Real ubicado en la Isla de los Museos, demolido completamente por la RDA para dar lugar al Palacio de la República, y demolido a su vez tras la reunificación.

> **En un plano de Berlín este en la parte occidental no había nada**

Hace 25 años ya que el muro de Berlín cayó. Hace sólo 25 años que el muro de Berlín cayó. Las imágenes de entonces nos recuerdan (tanto a aquellos que lo vieron en directo como a los que no) que los muros siempre acaban por caer. ●

FOTOGRAFÍA DE CREATIVE COMMONS



Sant Antoni...

por Alberto Barbieri

Barcelona no es verde. Unas pocas líneas de árboles más parecidos a farolas con hojas que a una verdadera vegetación interrumpen ocasionalmente la telaraña de edificios y personas. Cachorros de hombre y de perro comparten islas de arena, donde los primeros cavan pequeños hoyos que los segundos aprovechan para enterrar pedacitos de mierda demasiado resbaladiza como para ser verdaderamente orgánica, según reza en su etiqueta. Niños y canes colaboran así en una etapa de la vida donde tienen más o menos los mismos derechos y deberes, unidos también por el inconfesable malestar que nos producen sus voces, ya que la joven edad y la diferencia de especie son excelentes excusas para agravar, impunes, nuestro terrible acúfeno.

Casi todos los hombres sufrimos, sin embargo, de un llamado ancestral prácticamente incontenible. Al acercarnos a un grupo de niños jugando a fútbol, todas nuestras fuerzas mentales se sintonizan automáticamente hacia la masa de la esfera, en un titánico esfuerzo telequinético por empujar el cuero a nuestros pies. No es suficiente devolver el objeto a sus jóvenes propietarios con una cínica y distraída patada. Con aquel pequeño gesto debemos demostrarnos a nosotros mismos, a los niños y a todos los presentes que, sí, actualmente nos encargamos del Facebook de una tienda de ambientadores, pero la realidad es que si el esguince de rodilla no nos hubiera golpeado en nuestro mejor momento, ahora estaríamos jugando a fútbol en la Luna.

Hace cosa de un mes paseaba por la avenida de Mistral, donde por la tarde se reúnen varios grupitos de indios futboleros. De repente, lo imponderable. Uno de los chicos falló un despeje y la bola salía alta cruzando los límites laterales de la zona peatonal de la vía. La trayectoria de la pelota pasaba justo por encima de mi cabeza y se dirigía hacia el techo de un inocente Audi A3 que me miraba suplicando ayuda. Mi cerebro tenía unas tres milésimas de segundo para elaborar una estrategia y decidió optar por la más impactante. Cuando la pelota iba a pasarme por alto, di un salto hacia atrás exhibiéndome en una sensacional chilena. Un gesto técnico de nivel europeo. Mi

FOTOGRAFÍA DE CREATIVE COMMONS

espalda se levantó casi un metro por encima del suelo, mientras mis piernas dibujaban el movimiento de las tijeras. En ese eterno instante en el que mis ojos miraron hacia el cielo, vi claramente cómo todo el barrio había salido al balcón para admirar un espectáculo de armonía y levedad. Algunas mujeres me tiraron sus sujetadores y un viejo militar rompió a llorar por la emoción; los niños me animaban con la voz grave y exquisita de Serge Gainsbourg y los perros ladraban el *Aire para la cuerda de Sol*. Volando como un Nuréyev golpeé la pelota para devolverla con precisión al pequeño guardameta. Me caí.

El dolor no vino de inmediato, antes tuve tiempo de escuchar el silencio escalofriante de toda la calle. No oí aplausos, sino incomodidad y pena. Los niños reanudaron el partido, mientras yo permanecía paralizado en el suelo boca arriba. Un hombre ciego que iba a la Once de la plaza de Espanya me pisoteó mientras su perro guía me miraba con cara de mal velado racismo. El sistema nervioso también se recuperó de la vergüenza ajena y comenzó a cumplir con su vengativa faena, enviando claros mensajes de dolor al cerebro. "Como mínimo me he roto el brazo", me dije. Y así fue. Acabé en la sala de Urgencias del ambulatorio de la calle de Manso.

Su estructura es acorde con el barrio que la alberga. Suelos de madera, vigas a la vista, paredes de ladrillo, sillas desparejadas, bombillas industriales, médicos con barba larga, tejanos cortos y ajustados con solapas. A mi lado, en la sala de espera, estaba sentado un chico en evidente estado de shock, con una vaporosa chupada de vaca por peinado, camisa de cuadros y gafas negras de pasta. Me dijo que su novio se encontraba muy grave tras la indigestión de varios dónuts a base de perlas de Black Ivory, el nuevo café obtenido de la defecación de los elefantes tailandeses. Los venden con éxito en una nueva tienda de la calle del Parlament. Además, entre los muchos miedos que atormentaban a mi vecino de silla también estaba el perturbador y comprensible pavor de echar por la borda toda una vida de *social networking*. Por eso, una vez informado de mis habilidades de trabajo, me preguntó sobre mi disponibilidad para mantener activas las cuentas del moribundo. "Para que siempre esté con nosotros", sollozó, cogiendo mis manos entre las suyas. Muy afectado e involucrado, respondí que mi lesión en el brazo me haría más difícil el trabajo y por lo tanto tendría que hacerle un presupuesto más alto. Me aseguró que no había problemas de dinero y que no escatimaría en gastos. Faltaría más. Sólo habría tenido que vestirme como el joven agonizante y dejarme barba para poder seguir publicando *selfies* en Instagram en su lugar. El palo ya me lo daría él, me aseguró. La causa me pareció noble y acepté.

> **"Era una gran fan del vermut y le había encantado la basura del Tickets**

Al regresar a casa, con el brazo escayolado, me encontré con una cucaracha que se había perdido. Le dije que en Sant Antoni no se pierde ni un niño. Era vecina del Raval y había venido a visitar a unos amigos cerca del mercado. Nunca había cucaracheado por aquí, pero me aseguró que el barrio le gustaba mucho y que tal vez se iba a mudar, ya que estaba un poco cansada del olor a comino por las mañanas, mientras que era una gran fan del vermut y le había encantado la basura del Tickets, "aunque un poco cara por la cantidad que te ponen", me dijo. Intercambiamos nuestros correos electrónicos.

Me fui a la cama dolorido pero feliz, había encontrado trabajo y a un amigo sin salir del barrio. ●

memoria

Carmen Balcells (1930-2015), editora barcelonesa, agente literaria e impulsora del *boom* latinoamericano de autores ya clásicos como Gabriel García Márquez. – ILUSTRACIÓN: *Álvaro Maíllo*



El sueño de mi vida
es poner una agencia
literaria y tener un
autor como yo

Carmen

1975



Olga Felip Ordis

“La máxima aspiración es un buen mecenas”

por Javier de Prado

¿Se hace buena arquitectura en España? ¿Puedes citarme algún ejemplo?
Desde mi punto de vista, sí. La arquitectura anónima, donde hay oficio y buen hacer.

En el caos del ladrillo se han construido verdaderas barbaridades estéticas. ¿De quién ha sido la culpa? ¿Del arquitecto, o más bien del promotor, del constructor, de la administración...?
No hay nunca un único culpable... todos –y ahora hablo como ciudadana– tenemos parte de culpa. La mayor barbaridad estética fue el crecimiento descontrolado de las ciudades sin pensar en el espacio público o los sistemas naturales con que deberían convivir las tramas urbanas. La cicatriz que hemos dejado en nuestro medio y nuestra sociedad es inmensa, más allá de un edificio en concreto. Todos soñaron con ser ricos y uno olvidó que el dinero que entra fácil y rápido, se desvanece con la misma rapidez.

Ahora que la construcción parece que vuelve a alzar el vuelo poco a poco, ¿qué podemos aprender del pasado reciente?
Que es momento de compatibilizar.

¿Cuál sería la diferencia entre un buen y un mal arquitecto?
La actitud.

Dicen que para un arquitecto es esencial entender el lugar que pretende modificar. ¿Crees que la arquitectura actual está ligada al lugar o ha abandonado toda intención de pertenencia?
A veces la intención de no pertenencia establece una relación muy intensa con el lugar...

¿Es la arquitectura de concursos nuestra máxima aspiración?
Hay un punto de perversidad en el sistema de concursos: es a la vez oportunidad y esclavitud. La máxima aspiración es un buen mecenas.

Parece que España ha vivido en la moda de la ‘marca’ del arquitecto renombrado e internacional. ¿Cuál crees que han sido sus consecuencias?
A lo largo de la historia ha habido arquitectos *marca* y hoy los sigue habiendo. En un sentido u otro, siempre ha habido y habrá un espacio para esa arquitectura. Lo único que cambia son los agentes que la hacen posible.



Existen arquitecturas escondidas, anodinas, grises, que nunca llamarán la atención de nadie pero que son necesarias para que las ciudades y los pueblos funcionen. ¿Por qué crees que no se enseñan ni reciben su reconocimiento?
Hay investigaciones muy interesantes sobre este tema, sobre arquitecturas anónimas o personajes olvidados: si salen a la luz en algún momento es porque conectan con alguna realidad o situación contemporánea.

Si te dijeran que hubieras podido firmar la autoría de cualquier edificio, de hoy o de ayer, ¿cuál elegirías, y por qué?
Más que firmar un edificio, me hubiera gustado conocer y trabajar para Marcel Breuer cuando estaba proyectando y construyendo el Whitney Museum en Nueva York, o también para Carlo Scarpa o para Palladio.

¿Puedes dar tres consejos a un joven que pretenda ser arquitecto?
Escucha mucho, comparte y traza tu camino sin prisas. ●

FOTOGRAFÍA DE CREATIVE COMMONS