

ENMASCARANDO LA POBREZA DEL PAISAJE URBANO: ROTONDAS Y ARTE PÚBLICO¹

Elia Canosa Zamora y Ángela García Carballo

Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Madrid

RESUMEN

En la periferia de las ciudades contemporáneas, en zonas de promoción reciente, el arte público se ha instalado en las rotondas como un espacio de calidad paisajística, pretendiendo convertir su islote en el nuevo referente urbano. La confluencia de intereses de políticos, constructores, medios de comunicación y artistas, han convertido a este binomio en panacea de un paisaje urbano que se estandariza y empobrece.

Palabras clave: paisaje urbano, rotonda, arte público, espacio público, Madrid.

ABSTRACT

Disguising the poverty of urban space: roundabouts and public art.- In the peripheries of contemporary cities, in areas of recent development, public art has been installed in the roundabouts under the idea or principle to turn them into a space of landscape quality, with the intention of them becoming an urban reference. The convergence of political interests, constructors, media and artists have turned this binomial into a panacea of an urban landscape that repeats itself and becomes poorer.

Key words: urban landscape, roundabout, public art, public space, Madrid.

Fecha de recepción: junio 2009.

Fecha de aceptación: octubre 2009.

¹ Este trabajo se ha realizado dentro del Proyecto de Investigación CSO2008-03877, financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia y el FEDER.

En intersecciones de todo tipo de viales, sobre todo en las establecidas en la periferia de las ciudades y pueblos españoles, aparece de manera reiterada, desde hace poco más de dos décadas, una singular combinación constituida por la rotonda y el conjunto monumental que se ha convertido en auténtica metáfora de los nuevos tiempos, de la nueva cultura y de las nuevas formas. En la difícil lectura de estos espacios urbanos difusos se ha llegado a atribuir un sentido relevante a estas creaciones inicialmente sólo funcionales pero pronto cargadas de imperativos hedonistas, muy propios de la cultura actual.

No se trata de una cuestión marginal. Las rotondas son muy numerosas: la Comunidad de Madrid contaba con 2.700 en el 2008, distribuidas en vías urbanas e interurbanas, siendo la provincia con mayor número, casi 1.000 más que Barcelona. En España la cifra ascendía a 24.000 en esas fechas². Se trata de un fenómeno reciente e invasivo que parece no tener límites. Además ocupan mucho suelo, frente al espacio reducido de las encrucijadas convencionales. Mueven, por otra parte, más cantidad de dinero en su construcción, en su ornamentación y en su mantenimiento. Sobre todo, afectan directamente a una población muy numerosa, obligada a usarlas y contemplarlas fugazmente mientras transitan.

Frente a su aceptación generalizada, especialistas de campos diversos están ya denunciando su carácter banal y, por ello mismo, el peligro de su despliegue disparatado e imprecendente. Si se analiza críticamente su propagación, se manifiestan entonces como auténticas cortinas de humo que ocultan un paisaje urbano que en la actualidad se empobrece y se estandariza. Intereses económicos, políticos y mediáticos confluyen en encumbrar estos espacios dándoles una trascendencia que no deberían tener: es un producto nuevo, que pueden vender bien y convertirlo fácilmente en exaltación de la cultura o hito simbólico de los lugares.

Resulta curioso además que se trate de un fenómeno europeo que sólo en fechas muy recientes ha cruzado el océano para comenzar a desplegarse en Estados Unidos. De allí sin embargo proceden las nuevas piezas urbanas que pueden asignarse a la posmodernidad. Están allí los paisajes canónicos, en las nuevas exópolis, en los espacios difusos, fragmentados y segregados de las periferias, donde persisten vacíos junto a superficies urbanas especializadas, homogéneas socialmente y estandarizadas. En esos territorios es donde aparece por ejemplo el centro comercial, en la confluencia de viales rápidos, auténtico emblema de la época, referencia de sus formas arquitectónicas, de las nuevas actitudes y de la prosperidad urbana. En los márgenes de la ciudad española destaca sin embargo, en el nuevo paisaje, en el *sprawl*scape, la rotonda ornamentada con una enorme escultura.

La primera que se construye en Estados Unidos data de 1990 y aún hoy existen menos de 2.000 en todo el país (RoundaboutsUSA, 2009). En contraste, en 2008, había cerca de 30.000 rotondas en Francia (*carrefour giratoire* o *giratoire*) y más de 10.000 en Gran Bretaña (*roundabout*). La dinámica de expansión de estos dos productos ha sido pues inversa, lo cual puede considerarse como una alegoría de las peculiaridades de una y otra cultura. El centro comercial y la rotonda ornamentada son distintivos de los nuevos tiempos, a los dos se les pueden asociar además los valores que las sociedades que los construyen están adoptando: ambas son reverso de la cultura ciudadana y negación del espacio público. Parece que por fin Europa es capaz de crear sus propios *espacios basura*, un producto vulgar cargado

2 Informe de TeleAtlas 2008, recogido por la agencia EFE, http://motor.terra.es/ultimas-noticias-actualidad/articulo/rotondas_solucion_anti-atasco_42067.htm

sin embargo de grandilocuencia que podría añadirse a los otros símbolos de los territorios urbanos contemporáneos evidenciados por López de Lucio (2006) certeramente.

La clave de la crítica es la parafernalia que envuelve esta pieza y su tratamiento. Más allá de su estricta función, se ha llegado a asimilar la combinación de escultura y rotonda al binomio arte público y espacio público que, sin embargo, constituye una de las mejores incorporaciones a las políticas locales y ha demostrado tener importantes repercusiones tanto en el diseño de nuevas áreas urbanas como en la regeneración de ámbitos marginales.

A partir del marco general que se traza como base del análisis, la investigación se ha centrado en la expansión de esta sorprendente pareja en nueve municipios de la corona metropolitana madrileña. Ello permitirá establecer referencias territoriales concretas en las que apoyar los razonamientos.

I. INVENTO Y DIFUSIÓN DE LA ROTONDA

La rotonda se concibe como una mejora viaria que soluciona los problemas de congestión de tráfico en los puntos de convergencia entre varios itinerarios, limitando conflictos entre trayectorias. Su composición actual y su funcionamiento son fruto de avances muy recientes. De hecho, en España, no se incorpora la acepción de plaza circular para rotonda, en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, hasta 1984.

En la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento (1999) se define como glorieta, utilizando la denominación más tradicional, aunque equívoca, una intersección dispuesta en forma de anillo con un único sentido de circulación. Darder (2005:16) afina el concepto puntualizando que, para que pueda considerarse como tal, los tramos deben confluir en la intersección mediante una calzada anular *en la que se establece una circulación giratoria alrededor de una isleta central*. La clave de su éxito y de su conversión en panacea es la generalización de la regla que da prioridad al tráfico en el anillo central evitando el autobloqueo. En España, como en los restantes países de circulación por la derecha, la trayectoria en la calzada anular se realiza en sentido antihorario, con preferencia entonces, desde las entradas, para los vehículos que circulan por la izquierda.

Sin embargo, la historia de la invención de la rotonda es larga y sus antecedentes son, en buena medida, clave para entender el peso de los elementos decorativos en la composición de un dispositivo viario. Alonzo (2005), en su interesante libro sobre la expansión de la rotonda, señala como origen las plazas estrelladas (*rond-point*), desarrolladas desde finales del siglo XVII para concentrar las miradas y también como punto de fuga de la perspectiva. Primero fueron diseñadas para ordenar los bosques reales franceses utilizados en las grandes monterías, pronto fueron trasladadas a los jardines y, ya en el siglo XVIII, se introducirán en los paseos inmediatos a las áreas urbanas, concentrando la llegada de grandes vías antes de redistribuirlas a la ciudad. En un avance ya imparable serán empleadas también como cierre de cruces en los nuevos trazados urbanos en Inglaterra (*circus*), en Francia y en España (Capel, 2002: 258). Los argumentos estéticos y formales mantuvieron entonces tanto peso como los referidos a ordenar una circulación que era aún lenta y sobre todo muy heterogénea. En el centro, para encuadrar las miradas, aunque también para obligar a los vehículos a contornearlo, sin establecer ningún sentido obligatorio, se solían colocar fuentes, obeliscos o incluso arcos de triunfo.

A medida que el tráfico se convierte en un problema cada vez más relevante en las ciudades y los viales pasan a concebirse como una red que debe garantizar el movimiento, el diseño de las intersecciones de calles pasa a ser un objetivo prioritario de ingenieros y técnicos. Los debates y aportaciones diversas están exhaustivamente recogidos por Alonzo (2005) y Darder (2005). De todo ello interesa destacar dos aspectos: por un lado las teorías de Cerdá al respecto, poco conocidas por sus contemporáneos europeos y por lo tanto quizá sin las repercusiones que hubieran merecido tener y, por otro, la doble identidad, plaza moderna³ y dispositivo viario, que va conformando a la rotonda y dificulta su estricta utilización ajustada al territorio y a las necesidades de seguridad y fluidez del tráfico.

Cerdá es señalado por Alonzo (2005: 52) como uno de los más certeros precursores del diseño moderno de las rotondas. Más allá de esto, es fundamental subrayar que sus reflexiones se centran en ámbitos urbanos y que, en esta medida, incorpora las necesidades del vecindario y la *circulación pedestre* a las de la circulación ecuestre y rodada de entonces. Sus encrucijadas compatibilizan exigencias que, en contraste, las rotondas en muchas piezas urbanas recientes ni siquiera contemplan. Estos espacios son para Cerdá (1861: 812) una fuente de peligro y ralentización del movimiento: *todo son atropellos, encontronazos, pisadas y sustos hasta que se ha salvado el crucero*. Establece entonces una tipología de cruces, en función del número de vías, a la que corresponde un repertorio de plazas adaptadas a cada situación, con una superficie proporcional a la suma de las corrientes de circulación que se cruzan. Los ángulos de las intersecciones se suprimen mediante chaflanes.

En sus diseños (Cerdá, 1863: láminas 20 y 21), en los que aparece recogida la trayectoria de los movimientos posibles, dibuja en el centro del cruce el espacio liberado para evitar al máximo las fricciones: bien cuatro zonas triangulares o una central, que denomina burladeros. Para ellos apunta la posibilidad de recibir edificios, como kioscos para música, instalaciones públicas como policía o bomberos o convertirse en asiento de oficios ambulantes⁴. Cuando es necesario por la intensidad de vehículos o peatones plantea la construcción de pasajes a diferentes niveles, inspirados en el ferrocarril. Aunque las similitudes de sus encrucijadas, en los razonamientos que las fundamentan, con las modernas rotondas sean muchas, aún no han aparecido las reglas viarias básicas para su funcionamiento: el sentido único y la prioridad del tráfico en el anillo.

El segundo aspecto sobre el que merece la pena hacer hincapié es la legitimación estética de la rotonda a partir de la ambigüedad de su desarrollo en las ciudades a modo de grandes plazas con fuerte contenido estético y monumental.

3 Denominación utilizada por Alberto Corazón (2001) para explicar su participación en las rotondas proyectadas para el municipio de Calviá, señalizadas mediante números diseñados por él. En 2007, su obra, Torso Ibérico, fue colocada en una rotonda de Murcia, sumándose así al *paisaje urbano* de la ciudad, dentro de una iniciativa municipal enmarcada en un plan de *urbanismo cultural* que instaló además obras de Canogar, Ibarrola o Valdés en diferentes rotondas (Ayuntamiento de Murcia. Oficina de Comunicaron. 3-05-2007).

4 En el texto original (1863:304) se incluye un apéndice con las *industrias de calle o portal*, antes relegadas a las esquinas y que pueden encontrar en sus burladeros un lugar adecuado. El interés de su permanencia en las calles era visto claramente por Cerdá por su utilidad para el vecindario. Como tales señala, en aseo y limpieza, a barberos ambulantes, basureros o colchoneros, en venta de prendas al zapatillero y a vendedores de mantas de Palencia, entre otros. También tienen cabida artesanos que componen utensilios como el afilador y el tinajero, industrias de comer y beber como barquilleros, aguadores, cafés ambulantes y toda clase de actividades ambulantes, como los pajareros, mozos de cordel, vendedores de romances, aleluyas, motetes etc., prestidigitadores, monos y perros sabios.

La primera rotonda moderna se debe a Eugène Hénard, autor en 1907 de la reordenación de la Place l'Étoile en París, donde Napoleón I había erigido un arco del triunfo a comienzos del siglo XIX (Alonzo, 2005:58). Para evitar la concentración de trayectorias en el centro de la intersección impone un sentido único y sitúa una isleta donde coloca el monumento, obligando a los vehículos a penetrar tangencialmente en el anillo que la circunda mediante raquetas. A pesar de tratar además en sus escritos toda clase de cualidades formales, como su iluminación o el uso para publicidad, su *carrefour à giration* se desprende de los objetivos puramente estéticos que habían primado hasta entonces para avanzar, mediante complejos cálculos matemáticos, en los componentes dinámicos ligados al movimiento (Darder, 2005:7).

La regla de la prioridad a la derecha impuesta en Francia en 1910 se generaliza también a la mayoría de los países donde se construyen rotondas, disminuyendo su eficacia si el diámetro del anillo no era suficientemente capaz para absorber, sin detenerse, el tráfico afluente. En competencia con los cruces a distinto nivel, cada vez más complejos, construidos sobre todo en viales americanos, su expansión se ralentiza. Como ya se ha señalado, la preferencia del anillo, utilizada por primera vez en Gran Bretaña en 1966, será la clave de una circulación más fluida y moderada y, por fin, de su difusión masiva (Alonzo, 2005:99). En Francia se incorpora al código de circulación en 1983 y en España en 1990. Pocos años antes, en 1976, se hizo en nuestro país la primera rotonda moderna en Palmanova, Mallorca (Darder, 2005:15). Doce años después se construyen las dos primeras rotondas en la Comunidad de Madrid, en la ronda sur de Pozuelo y en Aravaca, casualmente en la zona de mayor calidad del área metropolitana⁵.

De todos los elementos que integran la rotonda destaca por su relevancia la isleta central que obliga a reducir la velocidad y cambiar la trayectoria. La visibilidad, por lo tanto, es esencial para garantizar su labor. Combinar este factor con la amplitud de las localizadas en la intersección de grandes viales, ha suscitado unas posibilidades decorativas que desde los primeros trabajos han sido tenidas en cuenta por todos los especialistas y por la normativa que se ha ido aprobando desde 1989 (Pozueta, 1997).

La rotonda entonces sobrepasa sus funciones de control de tráfico para convertirse en un instrumento urbanístico que pretende mejorar la calidad del entorno, mediante la implantación de un *espacio de calidad paisajística* (Darder, 2005:128) y potenciar la identidad del lugar, aportando significados e iconos. La versatilidad del islote central permite incluso contemplarlo como *un atractivo lienzo en blanco para la expresión artística de gran formato* (Ibid: 129). Su potencial de acondicionamiento mediante composiciones vegetales, fuentes ornamentales, monumentos escultóricos, pavimento, iluminación, etc. ha trascendido a sus virtualidades como regulador de tráfico para pasar a convertirse en referencia simbólica, hito de identificación y posible lugar de memoria en las ciudades contemporáneas.

La frontera entre una intervención que enfatiza el propósito original de una rotonda, favoreciendo su percepción, frente a las actuaciones faraónicas que concentran en ellas el remedio para los espacios urbanos sin calidad, ha sido ampliamente cruzada en toda España. Las rotondas monumentales aparecen como la materialización más clara del poder de las solu-

5 Señalado en una nota publicada por El País el 31-07-1989: «La Comunidad crea una normativa para reducir la peligrosidad de las rotondas».

ciones banales a problemas urbanos graves. Toda ciudad puede dotarse de estos artefactos y con ello, congratularse de haber contribuido, como señala Maderuelo (2007) a solucionar *la insatisfacción existencial* de sus ciudadanos y a paliar los defectos de su periferia.

Las críticas insuficientes no han podido evitar que se generalicen en el tratamiento de las rotondas algunas falsas apreciaciones de importantes consecuencias. Por un lado, la identificación del islote con espacio público y por otro el de su ornamentación con arte público.

En textos técnicos o en discursos políticos se identifica el islote inaccesible, sin posibilidad de contemplación sosegada o encuentro fortuito con espacio público en sentido pleno. Algunos municipios han llegado a contabilizar su superficie como zona verde, como Parla, Toledo, donde la gran rotonda de acceso al polígono se ha convertido en un *nuevo ecosistema en el que habitan ocas blancas, gansos y ánades reales*⁶ o Castellón, que incluye 50 de sus más de 600 como espacio verde⁷. No son excentricidades sino argucias para alcanzar la superficie mínima de superficie verde por habitante recomendada.

El sentido del islote se ha pervertido. Por definición es inaccesible, afectado por la circulación continua y además especialmente peligroso para peatones y ciclistas. De hecho, en áreas urbanas con espacios construidos, las rotondas deben restringirse a zonas de poco tráfico ya que, en las restantes intersecciones, funcionan mejor otros sistemas de regulación como por ejemplo los semáforos que evitan aumentar sensiblemente el recorrido a los peatones. No son plazas con zonas estanciales, ni glorietas clásicas, que tienen zonas centrales pero además pasos de peatones o semáforos. A pesar de la titularidad pública carece de las cualidades estéticas, sociales o funcionales propias del espacio público. No es un espacio de sociabilidad y de convivencia colectiva, tampoco puede asumir sus funciones de centralidad y cualificación urbana ni de referencia identitaria⁸.

Su carácter claramente funcional, vaciado de contenidos sociales, nos muestra, tal como señala López de Lucio (2000:10), las dimensiones de la crisis del verdadero espacio público frente a *las perspectivas del espacio público posmoderno*. No debemos permitir esta suplantación, es un espacio público irrelevante frente al espacio público tradicional que debe valorarse, como señala Borja (2003:47) *por la intensidad y calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de mezclar grupos y comportamientos, de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural*.

Tampoco la intervención en la isleta podemos considerarla como arte público por las connotaciones que éste posee. En todo caso de se trata de un tipo de *drive-in art* a semejanza del auto-cine o de la comida rápida accesible desde el coche que, en la vorágine del consumismo actual podría derivar en una suerte de *turismo drive-around*, destinado a los conductores y no a los peatones (Alonzo, 2005:111). Es un arte para ser consumido desde el coche con las limitaciones que esto implica: se observa con rapidez y desde cierta distancia, además no debe constituir ni motivo de distracción ni obstáculo frente a la perspectiva.

6 Recogido en «la rotonda de los patos, 2 septiembre de 2008». <http://tasioeldetoleado.wordpress.com/2008/02/09/la-rotonda-de-los-patos/>

7 Pascual, Carlos: «Rotondas: lo último en zonas verdes», 11/01/2009, <http://www.levante-emv.com>

8 En algunos casos aislados, como la Plaza de Les Glòries Catalanes, en Barcelona, se ha intentado, haciendo accesible su isleta central mediante complejos mecanismos de ingeniería, convertir este ámbito en verdadero espacio público, sin ningún éxito (Darder, 2005:68).

Estas limitaciones se han obviado por la oportunidad que ofrecen estos nuevos y profusos emplazamientos para acoger manifestaciones artísticas en pleno enaltecimiento del arte público o de la identidad local. La ocasión de desarrollar rotondas identitarias, marcadas por símbolos del mundo rural o artesano en desaparición o por grandiosas obras de arte, ha sido una tentación demasiado poderosa como para desaprovecharla.

La bondad del considerado arte público es su capacidad para articular respuestas urbanas, conferir significados estéticos al contexto local y cargarlo de especificidad e incluso expresar discursos sociales y políticos. Estas cualidades debieran reservarse para espacios más relevantes. Esto no significa que, ocasionalmente, en razón de la importancia de la función urbana que ejercen, en alguna rotonda sea adecuado instalar una obra de arte contemporáneo inscrita en un proyecto global que contemple el entorno. Sólo implica que, en su práctica totalidad, las rotondas deben compartir el tratamiento más común del espacio viario.

El debate sobre el arte público ha llegado a incorporar críticas auténticamente agrias. Maderuelo (2007) destaca pocas excepciones en las intervenciones recientes y ridiculiza la mayor parte de las realizaciones diferenciando entre el *monigote patricorto*, el *objeto absurdamente agigantado*, la *figura kitsch* y el *bodrio irreferencial*. Son sólo *fantasmas inexpressivos, carentes de significados y emotividad, de presencia visual y materialidad física, de buena forma, que ocupan espacios inoportunos de manera inadecuada*.

II. LA ROTONDITIS

El auge de las rotondas monumentales provocado por la *fiebre rotondista*⁹ que afecta a tantos municipios españoles es producto de una próspera confluencia de intereses.

En primer lugar, los artistas claramente han aprovechado la oportunidad de amojonar rotondas, mientras la ciudad desaparece a sus ojos. Generalmente son conscientes de que sus obras son *puro maquillaje destinado al enaltecimiento de los poderes que le han hecho el encargo* (Delgado, 2002), pero aun así lo consideran una importante fuente de trabajo. Pocos artistas se niegan a cumplir un encargo, y en todo caso las protestas se centran en la aleatoriedad de la concesión de los trabajos.

Algunas voces disidentes se han alzado contra esta dinámica. En la editorial del monográfico sobre el arte y el espacio público de la revista especializada ExitBook, Rosa Olivares (2007:1) muestra su perplejidad ante el fenómeno: *Por qué las ciudades se empeñan en decorar las rotondas de entrada con esculturas inapropiadas que a nadie interesan y que nadie puede ver mientras conduce, preocupado por otras cosas, sigue siendo un misterio solamente aclarado parcialmente por los espléndidos presupuestos que se destinan a ello y de los que viven no solamente los artistas, los talleres de producción y los comisarios sino, al parecer, bastante más gente. Pero esa función no es la del arte público, al menos, en su origen. De hecho, esas aberraciones del gusto, esos hijos bastardos del arte, no se pueden considerar arte público, sino arte privado pues privado es el beneficio que generan*.

En Valencia, el Consell Valencià de Cultura sugiere, en el apartado de recomendaciones de su memoria anual de 2007 que *se retiren todas aquellas obras de arte que cubren roton-*

9 Presentación de la exposición realizada en 2007 en Olot: Rotondisme. Donant voltes a l'art públic, Institut de Cultura de la Ciutat d'Olot, <http://www.catpaisatge.net/docs/rotondisme.pdf>

das o espacios públicos cuyo valor carezca de importancia significativa¹⁰. Apunta además, como una de las razones del *despropósito* que inunda la Comunidad, la *falta de criterios estéticos en los elementos monumentales de las rotondas y autovías*, carentes de un proyecto cultural que las sustente.

Joaquim Nadal, responsable de las carreteras catalanas a través de la Consellería de Política Territorial i Obres Públiques, ha presentado recientemente un *libro de estilo* que busca dar coherencia a la estética de la red vial. Contra las *colosales tartas artísticas* de difícil catalogación que se alzan en las rotondas, plantea la obligación de decorar en el futuro sólo mediante vegetación, *a poder ser autóctona y bien cuidada, que impida los deslumbramientos entre vehículos*¹¹. Esta nueva norma deberá ser de obligado cumplimiento en todas las reformas de las carreteras o cuando se hagan nuevas.

En Baleares, a raíz de las protestas de la Associació d'Artistes Visuals de les Illes Balears, centradas en la arbitraria actuación de las administraciones públicas en las adjudicaciones de esculturas en las rotondas¹², distintos artistas y galeristas insulares fueron preguntados acerca de la oportunidad de instalar obras de arte en infraestructuras. Entre las opiniones vertidas, bastante unánimes, acerca de la adecuación de tales lugares, se singulariza la de Susy Gómez, artista local que se ha negado en varias ocasiones a situar esculturas propias en rotondas, por las que no siente aprecio como *espacio de contemplación* ni acepta los *mecanismos irregulares* que rodean los encargos (Durán, 2006).

El incremento, sin embargo de obras de arte en los islotes de las rotondas ha sido tan llamativo que un humorista crítico como Miguel Brieva le ha dedicado un chiste a esa curiosa asociación bajo el título «De cómo la invención de la rotonda salvó la escultura moderna», publicado en 2007¹³.

Los políticos, los gestores y los representantes públicos en la administración son los que mejor han entendido las oportunidades brindadas por ese vacío tangible con una enorme visibilidad potencial. Bajo su control, pueden combinar sus afanes de promocionar la ciudad correspondiente en el mercado mundial con la promoción personal o de su partido, además de enviar mensajes a la ciudadanía. No siempre estas aspiraciones pueden materializarse con tan poco esfuerzo en los espacios públicos tradicionales. Las rotondas brindan una oportunidad inmediata que también se ha denunciado junto con la arbitrariedad en las concesiones.

Los enfrentamientos entre miembros de corporaciones salientes y los nuevos políticos salidos de las elecciones son la muestra más palmaria de la utilización espuria de estos lugares. Los ejemplos se multiplican en nuestro país. En Alcorcón, los cambios políticos tras las

10 Levante-EMV, J.R.S., Valencia, «El CVC propone retirar las esculturas públicas que no tengan valor estético», 29-04-2008, <http://e-valencia.org>

11 Aroca, J.V. (2009): «Tratado de estética de las rotondas». La Vanguardia, 23-01-2009.

12 La Asociación, en su queja ante la Conselleria de Obres Públiques, Habitatge i Transports, destacaba sobre todo la inexistencia de un plan de actuación específico y de concursos públicos que establecieran las bases de la adjudicación de las piezas (Durán, 2006).

13 El comentario es terminante: *¡Efectivamente, hacia 1973 la escultura contemporánea se hallaba en franco declive: a los galeristas les iba lo conceptual, los museos y coleccionistas preferían lo clásico, y al público en general, como siempre, le importaba un pimiento y en ese momento, cuando todo apuntaba a lo peor, apareció la rotonda...!.* Una figura, que es presentada como presidente de la asociación americana de escultores contemporáneos, dice: *¡Eran años difíciles!... la poderosa industria de los gnomos de jardín quería hacerse con todo el negocio y actuaba sin ningún tipo de escrúpulos...pero entonces la rotonda puso las cosas en su sitio y bla, bla, bla...*

elecciones modifican las instalaciones planeadas por el grupo derrotado¹⁴. En Ibiza, también tras un cambio de signo político, la nueva Consellería anunció que no se haría cargo del coste de las tres esculturas que debían colocarse en otras tantas rotondas ya construidas en la nueva autovía al aeropuerto¹⁵. En este caso también se pone de manifiesto el interés de las constructoras implicadas, que habían incrementado el coste del proyecto un 35%. Una vez revisado, el Govern decidió no hacerse cargo del coste comprometido en la anterior legislatura porque no se habían solicitado tales esculturas, además de considerarlas *inútiles*. Más cándido, aunque no menos expresivo, fue el enfrentamiento ocurrido en 2004 en Arganda del Rey a raíz de la plantación de cipreses en la gran rotonda de entrada, que convirtieron la escultura de Fernando Capa colocada en su interior en una suerte de *portal de belén*, según el mismo lo denominó. La obra fue promovida por la anterior corporación, de PSOE, y la nueva, del PP, mantuvo con la obra un curioso desafecto que permitió incluso el abandono de la jardinería que la circunda¹⁶.

La inauguración de estas piezas en las rotondas se realiza con la solemnidad de la debida a una casa de cultura o a un pantano. La Alcaldesa de Vall d'Uixó, en Castellón, en el acto inaugural junto al Subdelegado del Gobierno, del *conjunto monumental* levantado en la nueva rotonda de acceso al núcleo, dedicado a la Comunitat Valenciana y formado por un gran escudo de la Generalitat de 13 metros de alto sobre una fuente, se refería a la rotonda como *símbolo de la ciudad y homenaje al pueblo valenciano*¹⁷. En Murcia, en la ceremonia de presentación de una enorme rotonda de más de 60 metros de diámetro, en la Ronda Sur, presidida por una escultura de Rafael Canogar, el alcalde enlazaba el acto con uno de los objetivos prioritarios del equipo de gobierno del PP: *seguir promocionando Murcia en el ámbito cultural y hacer una ciudad pensada para las personas, contribuyendo, a su vez, a su embellecimiento*. La obra deberá también convertirse, como no, en *un nuevo referente para los murcianos*¹⁸. En la misma comunidad autónoma, la colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y la alcaldía de Ceutí crea un sainete en la inauguración de tres rotondas en la variante del núcleo, donde el consistorio financió la colocación de esculturas de José Noja, José Luis Sánchez y Fernando Bellver, mientras la Consejería hacía lo propio con las obras de infraestructura. En el lugar y para la prensa, el consejero destacó la iluminación y la decoración complementarias como una cooperación *con un municipio que apuesta por la cultura*¹⁹. Mayor carga simbólica y política tuvo la inauguración de la escultura de 8 metros del *Guerrillero heroico*, reproduciendo el famoso rostro del Che Guevara, situada en una de las rotondas de la localidad coruñesa de Oleiros. Al acto acudieron, además del alcalde, cuyo discurso estuvo colmado de mensajes *revolucionarios*, y miembros de su partido, los cónsules generales de Cuba y Venezuela y uno de los hijos del guerrillero, mientras se mantenían ausentes los representantes del partido popular que habían denunciado además del

14 «El PP no cumple los contratos sobre esculturas al aire libre firmados en 1999. El PSOE de Alcorcón denuncia el desprecio del PP al arte y a la ciudad», en <http://www.alcorcon.org/Ayto/Oposicion/Info2002.html>

15 «El Govern se niega a asumir el coste de las tres esculturas de las autovías». Diario de Ibiza, 15-05-2008.

16 «El Ayuntamiento de Arganda 'tapa' con dos cipreses una escultura inaugurada por el anterior alcalde». El Mundo, 20-01-2004.

17 La Plana al Día, periódico digital, 15-05-2009.

18 Laverdad. es, 23-03-2007.

19 Vegamediapress. 14-09-2005.

carácter *innecesario* del homenaje, irregularidades en su tramitación y un coste excesivo²⁰. Un último ejemplo permite completar el panorama del disparatado montaje de estos actos. En Mérida, el PSOE, en la oposición, acusó al grupo en el gobierno de no haber avisado a tiempo para asistir al acto inaugural de la rotonda ornamentada con la estatua ecuestre del emperador Augusto realizada por el escultor Eduardo Zancada²¹. En una divertida crítica de las inauguraciones de las rotondas, el periodista Miguel Olarte compara su estupor ante ellas al experimentado frente a los bautizos civiles²².

Las empresas concesionarias de la construcción de viales también están interesadas en la oportunidad que les brindan las rotondas para aumentar su negocio y su conexión con los poderes públicos. A Tomás Martín Morales, conocido como *el alcalde en la sombra*, uno de los imputados en la trama de corrupción urbanística descubierta recientemente en Boadilla, a quien se le acusaba de intervenir de manera incriminada en el ayuntamiento a favor de empresas, se le conocía también como *Tomás Rotondas*, por su *propensión* a colocar este tipo de dispositivos²³.

Para las constructoras, hacer rotondas y ocuparse de su ornamentación es un negocio adicional que les permite aumentar la factura. Algunas autonomías ya cuentan con dinero específico para la decoración de las rotondas utilizando el 1% cultural que grava todos los proyectos de obra pública (Durán, 2006). La promoción del arte y la cultura se convierte para estas empresas, entonces, en un objetivo común con el resto de agentes.

En San Sebastián de los Reyes se acusó al consistorio gobernante de adjudicar directamente la ejecución de una rotonda con su correspondiente grupo escultórico, en este caso del artista burgalés Miguel Ángel Ruiz, a la empresa IDL. La respuesta oficial se centraba en la financiación íntegra de ambos componentes por parte de la empresa como fórmula novedosa de colaboración. En última instancia, esa relación es una muestra clara de la nueva vía que se ha abierto para estrechar lazos con el poder político que obviamente debe tener correspondencia²⁴.

Por otra parte y dado que son los primeros afectados, también es necesario plantearse la percepción que tienen los ciudadanos de la profusión de las que podríamos denominar *rotondas monumentales*. Las opiniones más críticas pueden ser ahora fácilmente accesibles a través de blogs particulares en Internet: las rotondas son demasiado numerosas y las grandes esculturas que las adornan son muy caras, feas, seleccionadas sin criterio y controladas férreamente por los alcaldes. Sobre todo, muchas personas se preguntan si tal gasto es necesario sobre todo ante la penuria de los presupuestos y las grandes insuficiencias de los municipios²⁵.

20 El alcalde había hecho hincapié en que consideraba el coste, de 180.000 euros sólo para la construcción, bajo *comparado con el resto de los monumentos de España*. (31-05-2008, laopinioncoruña.es)

21 Extremadura al día. 25-04-2007.

22 «Ritos y rotondas», Miguel Olarte, elprogreso.galiciae.com, 21-06-2009.

23 «Tomás Martín Morales. Vicepresidente de la Empresa Municipal del Suelo y la Vivienda de Boadilla. El «alcalde en la sombra que decidía el urbanismo». El País, 7-03-2007.

24 Gentedigital.es, 27-07-2008.

25 Algunos blogs resultan especialmente sorprendentes y provechosos, como losdesbarresdeotis «Perplejidad en las rotondas», cienladrillos «Rotondas de pesadilla, unhombresentadoenunasilla «el papel de la rotonda en el arte contemporáneo», elbastióndealcorcón «arte contemporáneo: coge la pasta y corre», perezcarballo.com «Boadilla del monte: donde las rotondas son protagonistas», alboraida, con 36 comentarios a la escultura de la rotonda en Atarfe (Granada) o pumkielgrande «rotondas en Leganés».

Frente a este descontento que podría considerarse como mayoritario en España, Alonzo (2005:112) destaca en Francia una empatía de los habitantes con las formas menores que decoran otras rotondas, sobre todo ya en el interior de los núcleos que él caracteriza como *arte popular*. Se refiere a las muestras que podemos observar de aperos de labranza, especialidades artesanales u otras muestras de una cultura presuntamente local: *tentativas de resumir la imagen de un territorio a través de la asociación de algunos emblemas de la cultura, de la actividad o de la historia local*. Tal aprecio choca, sin embargo, con el desagrado de las *élites*. En la medida en que son poco costosas y no se pretende monumentalizar la rotonda ni crear falsos espacios de identidad ciudadana, no resultan tan perversas ni peligrosas como la pretendida escultura de culto. El rechazo mostrado por los intelectuales es una muestra más de la escasa reflexión que se ha realizado hasta el momento sobre la rotonda y su ornamentación.

III. BALANCE EN ALGUNOS MUNICIPIOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

La extensión de las rotondas en toda la Comunidad ha sido espectacular. Hay que destacar que en 1998 sólo había 30 en funcionamiento²⁶. Durante los siguientes veinte años se han multiplicado a un ritmo de casi 140 anuales. Su instalación en intersecciones de vías suburbanas e interurbanas supone sin duda una proporción importante, enmarcadas en planes sucesivos de mejora de la seguridad vial y de creación de nuevas infraestructuras en los municipios.

Su proliferación ha sido tan excesiva y, en ocasiones, tan poco meditada que, el vigente Plan de Carreteras 2007-2011 de la Comunidad de Madrid, incluye, en el apartado de ampliación y mejora de la red de carreteras, junto al aumento de carriles o la duplicaciones de calzadas, la sustitución de rotondas por intersecciones a distinto nivel cuando así lo exija la alta densidad de tráfico: *en estos casos las rotondas resultan inadecuadas para la regulación del tráfico ya que entorpecen la circulación y causan múltiples atascos*. Para mejorar entonces la seguridad y la fluidez se han eliminado, entre otras, dos rotondas en el acceso a Pozuelo de Alarcón (cruce de las carreteras M-503 y M-502) y se tiene proyectada la supresión de otras tres, una de ellas en la confluencia con la M-508, con el objetivo de convertir la M-503 en *auténtica autovía*, desde la Carretera de Castilla a Villanueva de la Cañada. Por otro lado, se van a eliminar tres rotondas de la M-407 a su paso por Fuenlabrada y Leganés, una en la M-108, en Ajalvir. También se van a suprimir dos intersecciones en la carretera M-601, en el término municipal de Navacerrada²⁷.

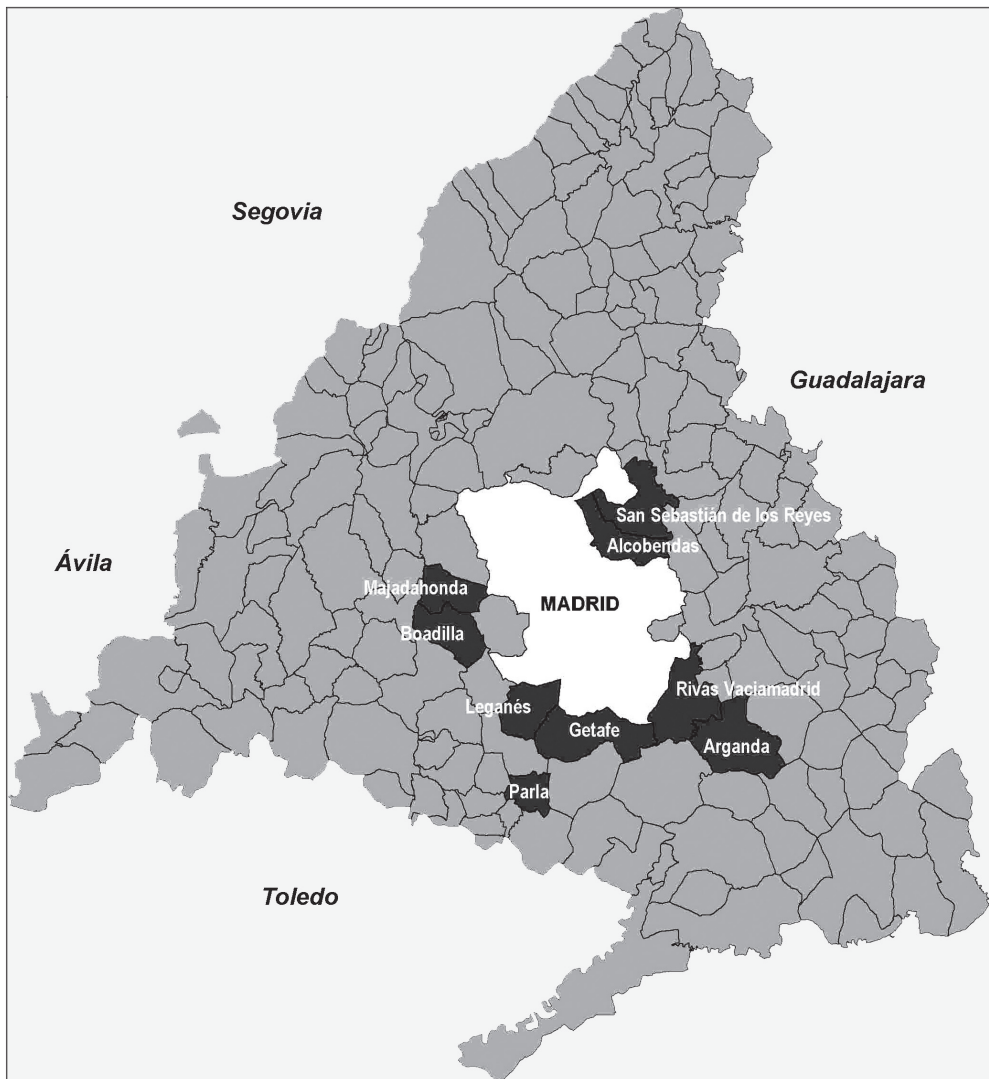
En cualquier caso, resulta prácticamente imposible realizar un inventario real de las rotondas construidas, ni tan siquiera recoger la totalidad de los planes que han dirigido su ejecución, dispersos en instancias del gobierno central, autonómico y local con competencias en viales e infraestructuras. En la actualidad, tanto el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento como el Plan de Carreteras de la Comunidad

26 «La Comunidad crea una normativa para reducir la peligrosidad de las rotondas», El País, 31-07-1989.

27 Comunidad de Madrid. Medios de Comunicación. 13-02-2009, <http://www.madrid.org/prensa> y «La Comunidad incrementa en un 50% la inversión en carreteras en 2009», <http://www.pisodemadrid.com/2009/07/07/la-comunidad-incrementa-en-un-50-la-inversion-en-carreteras-en-2009/>

de Madrid, ya mencionado, contemplan su realización como mejora de las condiciones de seguridad en travesías, variantes de población y accesos. Los sucesivos Planes Regionales de Inversión y Servicios de Madrid (PRISMA) también han aumentado su presencia, colaborando en la construcción de rotondas en muchos municipios. Incluso planes específicos de seguridad vial, como el de la Sierra Noroeste incluyeron la eliminación de encrucijadas peligrosas por medio de rotondas. Como hipótesis, se puede suponer que, en los proyectos concretos, se contemplaría la necesidad de ornamentar estos nuevos espacios. No obstante, de

Figura 1
MUNICIPIOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID SELECCIONADOS



Cuadro 1
LAS ROTONDAS DE NUEVE MUNICIPIOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Municipio	Nº total de ROTONDAS	Número total	ROTONDAS DE ACCESO				
			Esculturas y fuentes monumentales	Fuentes	Composi-ciones vegetales	Otras composiciones ornamentales	Sin tratamiento
Alcobendas	136	18	2	0	9	4	3
Arganda	33	16	1	0	7	1	7
Boadilla	71	19	3	1	11	2	2
Getafe	139	24	7	2	7	2	6
Leganés	81	49	15	4	13	5	12
Majadahonda	57	36	2	4	16	5	9
Parla	34	13	3	2	4	4	0
Rivas	56	19	4	3	3	1	8
San Sebastián de los Reyes	32	9	1	2	4	1	1
TOTAL	639	203	38	18	74	25	48

Fuente: Trabajo de campo; Google Earth, Tele Atlas, 2009 y Nomenclator oficial y callejero de Madrid (NOMEALLES, Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).

forma expresa, algunos municipios, como Navacerrada, a través de su Plan de dinamización turística, San Martín de Valdeiglesias, con el Plan de mejora y embellecimiento de rotondas o Humanes, con un Plan similar de embellecimiento y acondicionamiento de rotondas, han prestado atención expresa a su decoración.

En esta medida, las dificultades para precisar costes, autorías e instancias públicas y privadas implicadas en el proceso de ejecución han sido muchas. Se optó finalmente por seleccionar nueve municipios (figura 1). El inventario de sus rotondas fue realizado a partir del trabajo de campo, junto al análisis de cartografía y fotografía aérea. Documentación muy variada, incluyendo sobre todo noticias publicadas en la prensa o en Internet por particulares, permitió encajar algunas de las piezas que componen el escenario actual.

En total se han contabilizado 639 rotondas (cuadro 1). Su distribución en los municipios es muy irregular en función de factores diversos: el diseño dominante de las piezas urbanas, la cronología de la construcción, los usos del suelo, el tamaño de los nuevos desarrollos, la continuidad de los espacios urbanos y la presencia de grandes viales.

La valoración se centrará exclusivamente en las rotondas de acceso a las áreas urbanas, desde autopistas, autovías y carreteras. Estas rotondas, un total de 203, permiten la transición entre la circulación continua y discontinua, entre la velocidad elevada y reducida. Funcionan también como puerta de entrada a las poblaciones y distribuyen itinerarios hacia el interior de la ciudad. En este sentido constituyen el ámbito preferido para las intervenciones formales que pretenden añadir ornato y simbolismo a este elemento de las infraestructuras viales respondiendo, como se ha señalado, a pretensiones institucionales, económicas y culturales, además de viales, no siempre claras.

No obstante, no podemos dejar de señalar la mayor proliferación de rotondas en el interior de los núcleos, sobre todo vinculadas a los nuevos desarrollos multiplicados por todo el territorio madrileño. Con la finalidad de regular el tráfico, sin necesidad de semáforos y, en general, obligar a reducir la velocidad, el callejero de estos encaves o extensiones de la ciudad muestra una cantidad, para muchos excesiva, de rotondas de tamaños muy diversos. En las nuevas circunvalaciones, sobre todo, constituyen un espacio intermedio también muy aprovechado para difundir el binomio rotonda-escultura pública, con distinta suerte. En la ciudad de Madrid, el proyecto de 1990 de dotar de cuatro conjuntos monumentales la gran avenida de la Ilustración fracasaría por razones técnicas, aunque para muchos ciudadanos constituyó una ventaja que finalmente no se pudiera levantar *El Caminante*, de Antonio López, popularmente conocido como *el coloso en bolas*. Sorprendentemente, estas esculturas llegan a convertirse, sin embargo, en símbolos para algunos barrios, como ha ocurrido con *El astronauta*, en El Restón, en Valdemoro, una escultura de cuatro metros creada por Francisco Leiro²⁸.

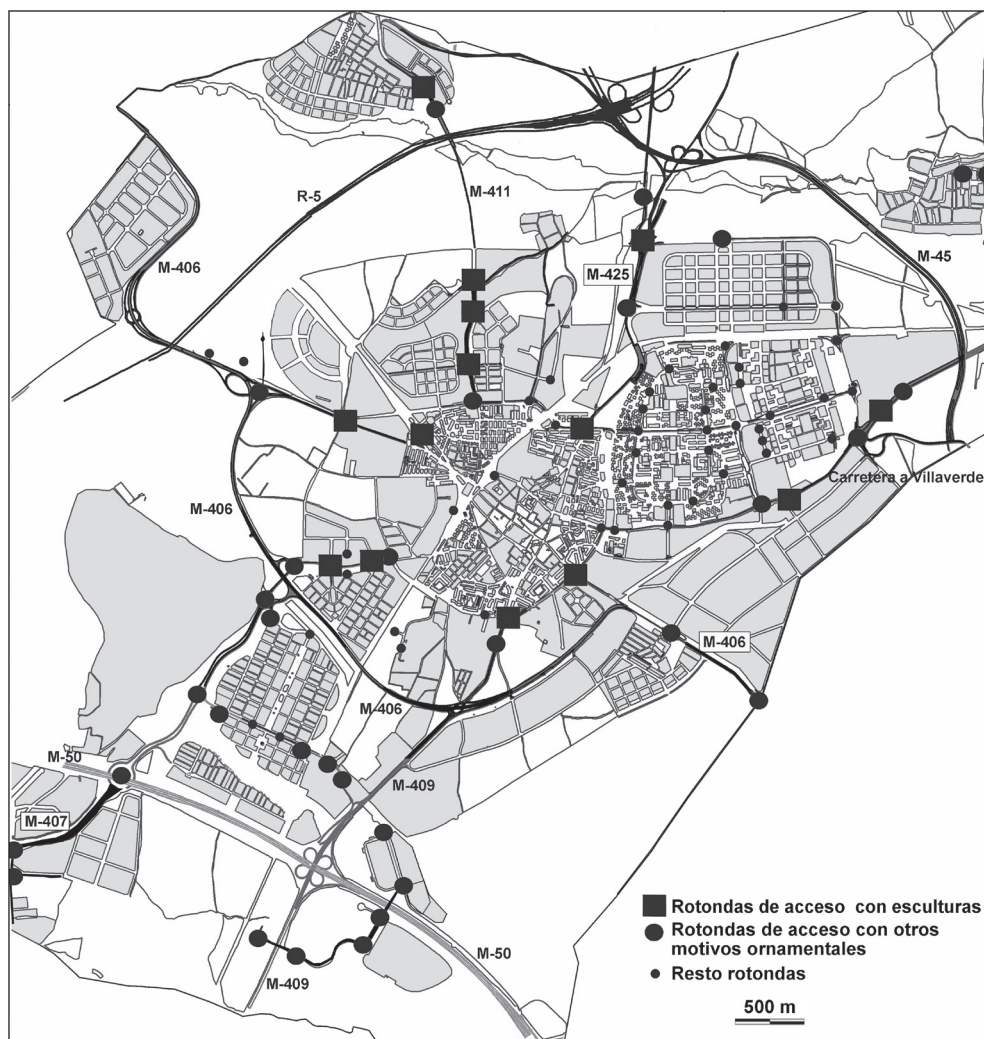
En los municipios de referencia, donde se han desarrollado nuevos ámbitos durante la última década, como Leganés, Alcobendas o Getafe, la cifra de rotondas aumenta como consecuencia de su mayor presencia en estos sectores. Pero también interviene el predominio de una trama urbana irregular, asociada a la vivienda unifamiliar como es el caso de Alcobendas, donde casi el 50% de las rotondas está en la urbanización La Moraleja, cuyo plano es de

28 Barroso, F.J. «La obra de Francisco Leiro representa la llegada a la luna», *El País*, 17-05-2001.

mediados de los años cincuenta del siglo pasado. Las cifras más reducidas de otros términos también parecen responder a motivos diversos: en Arganda del Rey, casi la mitad del suelo está ocupado por antiguos polígonos industriales, donde no aparece este dispositivo o en Parla, la rotonda no es empleada en la gran ampliación reciente, con una trama en retícula de grandes manzanas.

Las rotondas de acceso a las ciudades, por su parte, están claramente vinculadas a la cantidad de grandes viales que dan acceso a cada núcleo urbano. Leganés (figura 2), auténti-

Figura 2
ROTONDAS EN LEGANÉS



Fuente: Trabajo de campo; Google Earth, Tele Atlas, 2009 y Nomenclator oficial y callejero de Madrid (NOMECA-LLES, Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).

Figura 3
ROTONDAS EN RIVAS-VACIAMADRID



Fuente: Trabajo de campo; Google Earth, Tele Atlas, 2009 y Nomenclator oficial y callejero de Madrid (NOMECA-LLES, Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).

camente rodeado por autovías, autopistas y carreteras nacionales, posee una cuarta parte de todas las inventariadas. En el extremo opuesto, Rivas-Vaciamadrid (figura 3), con una cifra moderada de estas rotondas, sólo está conectada por una gran arteria de circulación rápida.

Más de un 20% de estas rotondas de acceso no tienen ningún acondicionamiento pero una proporción similar dispone de un tratamiento más propio de espacios públicos tradicionales: fuentes y conjuntos monumentales.

No obstante, las composiciones vegetales, a priori más adecuadas para estos espacios, son las dominantes. Palmeras, pinos u olivos abundan en Getafe, Parla y Leganés. Sin embargo, los diseños en muchos casos no son acertados, al mostrar un complicado trazado con especies de gran colorido casi a modo de jardín japonés. Resultan entonces costosos cuadros, difíciles de mantener, que debieran ser contemplados sentados, incluso desde cierta altura. Desde la mirada rápida del conductor son inapreciables (Cano, 2006: 200).

Parla constituye un caso curioso de dominio proporcional de las rotondas con ajardinamientos muy cuidados, incluyendo una rotonda en la entrada Este con el escudo municipal dibujado en boj. Como ya se ha señalado, su corporación contabiliza la superficie de las rotondas como zona verde²⁹.

Sólo se insistirá en dos cuestiones esenciales: la identificación de la rotonda como un espacio más para exhibir el arte contemporáneo y la cacofonía semántica que genera el análisis conjunto de las obras, carentes de valores comunes.

En los dos municipios donde las rotondas de acceso son más numerosas, Leganés y Getafe, la difusión de esculturas en rotondas se puede considerar integrada en la política de promoción de arte público que desarrollan ambos. Leganés, desde hace veinte años pretende convertir la ciudad en *centro cultural del Sur*, con el Museo de Escultura al Aire Libre como estrella de su proyecto³⁰. Lo más curioso es que consagra la rotonda como lugar equiparable a los otros emplazamientos, jardines, plazas y el mismo Museo, en cuanto a calidad para la instalación de esculturas. En mayo de 2009, se ha inaugurado la última de estas obras: *el monstruo de Leganés*, obra del artista dEmo, junto al parque comercial Plaza Nueva, también abierto entonces, con una parafernalia propia de los grandes acontecimientos municipales, que incluso ha merecido un breve espacio en el telediario de la cadena pública madrileña³¹.

La adquisición de las obras se ha realizado mediante diferentes vías. El depósito es la dominante, aunque también ha empleado otros mecanismos, como los convenios firmados con empresas que realizan obras de acondicionamiento en el municipio. Arencibia, el director del Museo señalaba que debían dedicar una parte del dinero de la adjudicación de obras a ornamentación *con la obligación de colocar una escultura que es elegida por el ayuntamiento*³². La escultura *Nensi*, como ya se conoce popularmente al *Monstruo de Leganés*, fue sufragada, siguiendo esta política, íntegramente por la Junta de Propietarios del Plan Parcial

29 «Parla en verde». <http://www.ayuntamientoparla.es>

30 En 1984 inicia su andadura mediante la colaboración del Ayuntamiento con un grupo de escultores de vanguardia. Una parte importante de su patrimonio procede de la cesión que el Museo Reina Sofía hizo de 50 esculturas de gran formato que hasta entonces estaban en el antiguo Museo de Arte Contemporáneo en Ciudad Universitaria. La inauguración oficial no se realizó hasta 2005. Dispone de una página Web muy completa (<http://www.museoes-culturadeleganes.org/index.asp>) y, sobre las obras, se han realizado varias publicaciones.

31 «Leganés estrena su mayor escultura urbana», ecoleganes.org, 25-05-2009.

32 «Leganés, arte en la calle», madridiario.es 08-05-2007.

3 Puerta de Carabanchel, en el que se integra el centro comercial al que da entrada la rotonda que le sirve de base.

Getafe, años después, también ha iniciado una andadura similar, multiplicando las esculturas sobre todo en el centro histórico que dispone de una amplia zona peatonal. De la desmesura de esta propuesta cultural, realizada mediante compras masivas de esculturas representando oficios o personas en diferentes posiciones, constituye una buena prueba la adquisición, en poco más de cuatro meses de 33 obras que debían contribuir a *hacer las calles más tranquilas*³³. En la actualidad, sólo siete grandes rotondas disponen de estos elementos en el municipio. El más antiguo de ellos, instalado en 1999, representa un gran lazo azul, símbolo de la paz en el País Vasco (figura 4). El más moderno se trata de un avión, seguramente cedido por el Ejército del Aire, que se localiza en la rotonda junto al Corte Inglés. El reciente acuerdo firmado para trasladar el Museo de la Aviación desde Cuatro Vientos a la ciudad podría estar en la base de la reivindicación aeronáutica que introduce el nuevo *monumento*. Las autoridades de este municipio, a diferencia del anterior, no han considerado necesario inventariar correctamente las esculturas ni realizar una difusión documentada del conjunto.

Figura 4
PUERTAS DE ENTRADA A LA CIUDAD



33 Un lote de 11 fue adquirido íntegramente a la empresa Alfa por medio millón de euros. (Madridpress.com, 11-09-2006).

En los restantes términos, la escultura sobre rotonda es una política exclusiva, sin contacto con otros proyectos culturales. Debemos entender esta asociación como producto de decisiones puntuales y es donde mejor se percibe que responde a complejos intereses que afectan a todos los agentes implicados.

Rivas, controlado por sucesivos gobiernos de izquierdas, no dispone de mucho arte público, sin embargo se ha permitido el lujo de gastar más de un millón de euros en una colosal escultura a modo de gran monolito de 52 metros de altura en la rotonda que da el acceso principal a la población³⁴. Su mayor atractivo es la iluminación variable según las horas, encargada a la empresa Philips, que permite distinguirla, desde varios kilómetros de distancia. Como en tantos otros casos, la administración local pretende convertirla en la puerta de entrada y símbolo de la ciudad.

Los responsables sucesivos del ayuntamiento de Boadilla tampoco parecen haber tenido una política clara, sino funcionar a impulsos, no siempre comprendidos por sus administrados. La prensa se hizo eco, en su momento, del desembolso de más de dos millones de euros en ornamentar tres glorietas e instalar esculturas en otras tres. Se trata de piezas de dEmo, de las que sólo una de ellas se ha contabilizado por estar localizada en el acceso al municipio (figura 5). Este conocido autor toledano se ha convertido en uno de los *artistas urbanos* más solicitados, con numerosas obras distribuidas por la Comunidad de Madrid. La crítica se centraba en la desmesura del coste para un ayuntamiento que negaba al tiempo la solicitud para *ampliar el horario de la biblioteca municipal* por falta de fondos³⁵.

El segundo aspecto apuntado, la escasa adecuación de las esculturas a las exigencias de visibilidad rápida y desde distintos ángulos de la rotonda, determina la dificultad en la interpretación y por ello en la apreciación de los significados de estos elementos. Se incorporan además demasiados contenidos y muy diversos como para poder abarcarlos desde el vehículo rápidamente (cuadro 2).

La lectura de la obra de Fernando Capa en Arganda del Rey (figura 5) resulta ejemplar en este sentido. La aparente sencillez de los cubos dispuestos sobre la isleta, que no se diseñaron inicialmente para este emplazamiento, contrasta con la complejidad interpretativa que puso de manifiesto el propio autor en su inauguración. Capa identificó su obra con *las diferentes etapas y elementos de la evolución y progreso de los pueblos y los puentes que son necesarios tender hacia otra serie de desarrollos intelectuales, culturales y fundamentalmente interculturales*. La presión a la que se ven sometidas las secciones simboliza *la doble tensión ejercida por los ancestros hacia sus descendientes y viceversa. El desequilibrio de un pro-*

34 El alcalde respondió a las preguntas de la oposición sobre el gasto indicando que el dinero no procedía de los impuestos de los ciudadanos sino de *las plusvalías que genera para las arcas públicas la gestión del patrimonio. Este de Madrid. Revista de información local y comercial*, 04-01-2006.

35 Pérez Carballo, A. «Arte y despilfarro en Boadilla del Monte», *Boadilla digital*, 08-02-07. Eladio Mora ha colocado en Boadilla uno de sus famosos osos de siete metros, coches de siete metros y flores de cuatro metros de altura. La valoración fue aún más negativa porque entonces se acababan de suprimir varias rotondas, recién construidas por un precio cercano al medio millón de euros, para permitir el trazado del tren ligero. También en este caso el ayuntamiento pudo vanagloriarse de mantener objetivos estéticos ya que, los muros pantalla realizados en algunas secciones, fueron revestidos con lonas impresas digitalmente mediante serigrafías siguiendo un novedoso sistema («El arte llega a la carretera», *madridiario.es*, 18-05-2007).

Cuadro 2
 ESCULTURA SOBRE ROTONDAS

MUNICIPIO	OBRA	AUTOR	FECHA
Alcobendas	Menina	Manuel Valdés	1999
	Locomotora	RENFE	
Arganda	Progreso	Fernando Capa	2000-2003
Boadilla	Oso	Eladio de Mora (dEmo)	2006
	Monolito	-	-
	Panel de bienvenida	-	-
Getafe	Avión	-	-
	Avión	-	-
	Lazo Azul	Varios autores	1999
	Composición	-	
	Solidaridad	Pepe Noja	2007
	Toro bravo	-	-
	Monolito	-	-
Leganés	Puerta del Aire	José Hernández	1995
	Fuente de Le-ga-nes	Juan Bordes	1997
	Millennium	José Noja	1999
	África	Miguel Piñar	1999
	Marqués de Leganés	Fernando Bellver	1999
	Ventura Rodríguez	Fernando Bellver	1999
	De la Luz y de los Árboles	E. Pujana y M. Rodríguez	2000
	Dragón alado	Miguel Piñar	2002
	Oasis	Máximo Riol	2003
	Rocinante	Wenceslao Jiménez	2005
	Menina y Menino	Máximo Riol	2007
	Caminante	Juan Diego Miguel	2007
	Alianza	José Luis Cañizares	2007
	«El Hidrófobo»	Luis Arencibia Betancort	2007
El monstruo de Leganés	Eladio de Mora (dEmo)	2009	
Majadahonda	El Majariego	-	2002
	Composición abstracta	-	-
Parla	Monumento conmemorativo del 11-M	-	2005
	Puerta de la Tolerancia	Carlos Albert	2006
	Maternidad	Paco Lara	-
Rivas	Sol de Rivas	SENDEKIA y PROYECO S.A.	2004
	La Espiral	Philips	2006
	Rivas Futura	-	-
	Composición abstracta	-	-
San Sebastián de los Reyes	Fuente monumental	Miguel Ángel Ruiz	2008

Figura 5
OSO (2006) DE E. MORA, EN BOADILLA Y PROGRESO (2003) DE F. CAPA, EN ARGANDA



Figura 6
EL MAJARIEGO (2002) EN MAJADAHONDA



greso desmesurado desencadena la tensión de la pieza que siempre da la sensación de estar a punto de precipitarse³⁶.

Todo tipo de esculturas puede encontrarse en las rotondas. El arte figurativo tradicional se utiliza, no obstante, en menor medida y cuando se emplea, en general, no posee las dimensiones o la policromía adecuadas para ser visto a distancia o en movimiento. El Majariego, instalado en 2002 en una rotonda de Majadahonda, es una buena prueba (figura 6). La escala de los personajes y, sobre todo, la del mensaje, el homenaje a los ganaderos majariegos donde hubo un abrevadero, se pierden en la extensión de la isleta central.

Quizás por ello domine el arte figurativo moderno, más adecuado por la simplicidad de sus estructuras (figura 7). Curiosamente muchas obras transmiten cierto sentido del humor o ironía en su concepción. La configuración de Oasis, de Riol, recuerda un jardín de palmeras. Más satírica es su visión del tradicional tema de las meninas que ni siquiera son exclusi-

³⁶ «Presentada la escultura Progreso, de Fernando Capa». *Este de Madrid. Revista de información local y comercial*, 20-06-2003.

Figura 7
ROTONDAS EN VÍAS DE ACCESO A LEGANÉS



vas, sino procedentes de una colección expuesta en 2003. Bellver, por su parte, realiza una reinención del personaje histórico del Marqués de Leganés, sintetizando sus formas. Esta escultura forma parte de una serie de ocho, *los gigantes de Bellver*, realizadas como homenaje a personajes vinculados con el municipio. En teoría, cada una de ellas, de gran parecido formal, muestra algún elemento que la identifica y, además, disponen de una pequeña placa colocada al pie de la obra, aunque solo sea visible con riesgo notable para los conductores. Junto a José de Churriguera, Juan de Austria, Francisco Sabatini o Inés la Aguadora, fueron inicialmente ubicadas en la plaza de España para ser distribuidas, un año después, en diferentes rotondas. Con un objetivo similar, de estimular la ternura y la provocación, dEmo montó su oso en una rotonda de entrada en Boadilla. Como puede apreciarse (figura 5), sin embargo, algunas opiniones sobre la obra pueden mostrarse ásperamente, a pesar del carácter casi inaccesible de su emplazamiento.

La aceptación de estas obras dista mucho de ser unánime. La Fuente Le-ga-nés, formada por tres cabezas sobre grandes pilotes que sujetan cada una de las sílabas del nombre del municipio, obra de Juan Bordes, fue elegida en el programa televisivo *El hormiguero*, en 2007, *con ayuda de los espectadores*, como la rotonda más horrible de España para ser

simbólicamente *deconstruida* mediante una falsa explosión³⁷. Las críticas no permitieron continuar la sección, que habría establecido un sugerente ranking. La composición posee, sepultado en la inmensidad de los bloques que también ocultan prácticamente la fuente situada en su interior, un mensaje sobre la construcción intergeneracional de la propia realidad del lugar que pasó desapercibida a sus crueles jueces.

La seducción que este binomio tiene para las corporaciones municipales se aprecia sobre todo en su incorporación como bienvenida o puerta de entrada a la ciudad (figura 4). En casi todos los municipios estudiados se ha instalado un elemento así en alguno de los accesos principales. No importa el entorno anodino, el tratamiento inacabado de los márgenes o su imagen desabrida. La escultura en la rotonda permite una suerte de expiación paisajística que dota al lugar de calidad y descarga a las administraciones públicas de otras obligaciones. En Getafe y Parla, sus puertas respectivas manifiestan el *espíritu abierto* de ambas ciudades. En Leganés, el autor tuvo en cuenta, para su ejecución, los restos de la iglesia de la Polvoranca, antigua aldea incorporada a Leganés de la que sólo permanecen las ruinas de su edificio principal, a modo de Arco del Triunfo. Es interesante destacar que, como muchas obras en rotondas, esta última, está concebida para ser vista desde la trayectoria principal de entrada, mientras que desde los laterales apenas se aprecia una imagen confusa semejante a un monolito.

Las formas abstractas también tienen una presencia destacada en las rotondas. José Noja ha aportado a Getafe *Solidaridad* y a Leganés *Millenium*. En ambos casos los tubos entrelazados no ofrecen pistas sobre su sentido: el homenaje a *las personas que menos tienen o la promesa del nuevo milenio* que emerge tras *las guerras y penurias del último siglo*³⁸.

La obra «De la luz y de los árboles», también en Leganés, creada expresamente por los arquitectos Enrique Pujana y Miguel Rodríguez para la rotonda sufragada por el Consorcio *Leganés Norte* como parte de sus trabajos de urbanización, compuesta por formas ondulantes y sinuosas, exige el desplazamiento en torno suyo para observar las ondulaciones cambiantes que son la clave de su diseño. Los cambios de color y el juego de brillos que manifiesta debieran recordar los de la luz en el agua. Así pues, es necesario dar un par de vueltas a la isleta, con la atención concentrada en la escultura, para poder apreciarla en su verdadero esplendor³⁹.

En definitiva, es necesario formalizar un planteamiento serio sobre este fenómeno en expansión. La rotonda monumental no puede llegar a convertirse en el nuevo espacio privilegiado de las ciudades, símbolo del triunfo del automóvil sobre la escena urbana, aislada, inaccesible, estandarizada, deshumanizada y excluyente de toda relación ciudadana. Es lógico y hay que considerar como una buena práctica la decoración de las isletas, pero no hay que otorgarle mayor protagonismo. Partiendo de su carácter repetitivo y vinculado al tráfico,

37 Recogido en su día en http://www.cuatro.com/microsites/el_hormiguero/rotonda.html

38 «Una obra de arte en cualquier rincón», *El País*, 30-08-2001. Noja también tiene varias obras en Alcalá de Henares, donde auspició en 1991 la creación *del mayor museo al aire libre de Europa*, con 113 obras de diferentes autores. Ya en 2007, las pintadas y los perros habían devastado la zona más vistosa, entre la puerta de Madrid y la plaza de la Cruz Verde (A. Campos «Donde se respira arte», *El País*, 3-03-2007).

39 Uno de los blogs más exhaustivos sobre rotondas recoge como denominación popular de este conjunto la *Rotonda del Coño*, porque todos al verla exclaman *¡Pero...¿qué coño es esto?!* (16-10-2007 <http://pumukielgrande.blogspot.com>)

habrá que tratarlo en consecuencia. Tenemos que ser capaces de analizar críticamente todos los discursos y actuaciones que se dan en estos espacios.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONZO, E. (2005): *Du rond-point au giratoire*. Parenthèses. Marseille.
- BORJA, J. / MUXI, Z. (2003): *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona. Electa.
- CANO, F. (2006): «Arte de rotonda», en *La actitud ante la naturaleza en el arte actual*, Memoria para optar al grado de doctor. Facultad de Bellas Artes, Universidad Complutense de Madrid, 200-205.
- CAPEL, H. (2002): *La morfología de las ciudades. I Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona. Ediciones Serbal.
- CERDÁ, I. (1861): *Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid*, reproducción facsimil de la edición en *Teoría de la viabilidad urbana: Cerdá y Madrid* (1991), volumen II. INA, Ayuntamientos de Barcelona y Madrid.
- CERDÁ, I. (1863): «Necesidades de la circulación y de los vecinos de las calles con respecto a la vía pública urbana y manera de satisfacerlas», *Revista de Obras Públicas* XI, nº 13-15, 149-155, 161-165 y 174-179.
- CORAZÓN, A. (2001): «La rotonda como plaza». *Diseño de la ciudad*, nº 31, 10-14.
- DARDER GALLARDO, V. (2005): *Funciones de las rotondas urbanas y requerimientos urbanísticos de organización*. Minor thesis, Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori, <http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/3375>
- DELGADO, M. (2002): «Arte y espacio público». *El País*, 28 de enero.
- DURÁN, L. (2006): «Las artes toman posición sobre la escultura viaria». *Diario de Mallorca*, 28 de marzo.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (2000): «El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y las iniciativas de recuperación. Implicaciones para Latinoamérica». *Revista de Occidente*, nº 230-231, 105-121.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (2006): «Tres advocaciones de la crisis urbana a comienzos del s.XXI: Tsunami Urbanizador, Ciudad-Basura y Arquitecturas de Prestigio». Disponible en http://www.basurama.org/txt_b06_lopez_de_lucio_tres_advocaciones_de_la_crisis_urbana_a_comienzos_del_s21.htm
- MADERUELO, J. (2007): «La ciudad y sus fantasmas de piedra». *El País* 21 de julio, Babelia, 2.
- OLIVARES, R. (2007): «La calle es mía». *Arte público, Exit Book, libros de arte y cultura visual* nº 7, 1.
- POZUETA ECHAVARRI, J. (1997): «Un nuevo diseño viario para una nueva movilidad», en *Investigación y práctica urbanística desde la escuela de arquitectura de Madrid. 20 años de actividad de la sección de urbanismo del instituto Juan de Herrera (SPyOT), 1977-1997*, (López de Lucio, R., coord.). Madrid, ETSAM, Cuadernos de Investigación Urbanística, 92-103
- ROUNABOUTSUSA (2009): «History of the Modern Roundabout». Disponible en <http://www.roundaboutsusa.com/history.html>

