

Biblio3W

REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES
Universidad de Barcelona.
ISSN: 1138-9796.
Depósito Legal: B. 21.742-98
Vol. XXII, núm. 1.216
5 de noviembre de 2017



Arquitectura global y urbanismo espectáculo: una apuesta alejada del ciudadano

MOIX, Llätzer. *Queríamos un Calatrava. Viajes arquitectónicos por la seducción y el repudio*. Barcelona: Editorial Anagrama, 2016. 309 páginas. [ISBN: 978-84-339-2614-2].

Daniel Paül i Agustí
Universitat de Lleida
dpaul@geosoc.udl.cat

Palabras clave: Transformación urbana, elefantes blancos, urbanismo espectáculo, arquitectos estrella, Santiago Calatrava

Key words: Urban transformation, white elephants, «show-urbanism», arquitectos estrella, Santiago Calatrava

El título del libro, *Queríamos un Calatrava*, es un acertado resumen del contenido, el enfoque y las reflexiones que plantea la obra reseñada. Se trata de un enunciado derivado de unas declaraciones de Jaume Matas, presidente del Govern Balear en dos períodos (1996-1999 y 2003-2007) y posteriormente encarcelado por tráfico de influencias. Matas, fue impulsor de un proyecto encargado a Calatrava, finalmente no realizado: la ópera de Palma. Un proyecto que la Fiscalía Anticorrupción consideraba que “obedecía a intereses personales, partidistas y electoralistas” (p. 188). Tras asistir al juicio, y en declaraciones a la prensa, Matas justificó su actuación señalando con orgullo: “Decidimos adquirir un Calatrava” (p. 188). De ello se desprende que el objetivo de la construcción era tener un edificio de Calatrava. No se aspiraba a responder a ninguna necesidad social, económica o urbanística. Un patrón que observaremos en varias de las construcciones presentadas en el libro que reseñamos¹.

¹ El trabajo se integra dentro de los proyecto CSO2015-64643-R) y 2014 SGR 973. Se agradecen los comentarios y aportaciones recibidas de Aaron Gutiérrez.

Se enlaza así con un tema que ha alcanzado relevancia en los últimos años. Los esfuerzos de los distintos gobiernos municipales para posicionar sus ciudades en escalas de categorías y competiciones globales a partir de actuaciones basadas especialmente en el marketing urbano. Una competición derivada de ciertas políticas públicas en las que a menudo la prioridad se ha dado a iniciativas basadas en actuaciones emblemáticas y eventos espectaculares, que han contado con importantes recursos humanos, económicos y materiales. No obstante, pese a los esfuerzos realizados, el uso que se da a estas actuaciones tiende a ser meramente formal. Se transforman en elefantes blancos. Unos espacios, de costoso mantenimiento, creados únicamente por razones de prestigio, sin ninguna utilidad práctica para los ciudadanos.

Lo importante del edificio viene de su espectacularidad e imagen, llegándose a generar espacios sin uso directo para la ciudadanía. Se trata de nuevos modelos de ciudad, impulsados en buena medida con fondos públicos a través de distintas políticas municipales. Unas actuaciones que han contado tanto con el apoyo como con críticas importantes de un buen número de ciudadanos. Aspectos, todos ellos, que como recopila el libro, se dieron de forma especialmente visible en la España de principios del siglo XXI, en un contexto de fuerte crecimiento que contribuyó a la posterior crisis inmobiliaria. Se trata, en definitiva, de una obra que reseña una forma concreta de entender la función pública a partir de las actuaciones de uno de los arquitectos paradigmáticos de este proceso: Santiago Calatrava.

Un arquitecto reseñado por un periodista cultural

Así, *Queríamos un Calatrava* se focaliza en el estudio cronológico de un buen número de obras de Santiago Calatrava, desde la estación de Stadelhofen, en Zurich, iniciada en 1983, a proyectos en ejecución en 2016, como el intercambiador de transportes del World Trade Center de Nueva York. Para cada obra se analizan los procesos que culminaron con el encargo, los motivos, las expectativas y los objetivos de los distintos clientes. Una información que se contrapone con la evolución de las distintas obras, a menudo afectadas por modificaciones, incumplimientos y sobrecostes. En este sentido, la lectura de la evolución que experimentan cada uno de los clientes que encargaron las obras resulta especialmente significativa; un paso habitual de la ilusión por un proyecto emblemático a la voluntad de finalizar la obra cuanto antes y evitar más sobrecostes, demoras y problemas.

La similitud de la estructura de los distintos capítulos del libro permite al lector observar ciertos patrones que se repiten en la mayoría de construcciones y extraer importantes paralelismos entre ellas. Al mismo tiempo, nos ofrece una visión de la evolución que han experimentado las obras de Calatrava y de su percepción por parte de clientes y ciudadanos a lo largo de tres décadas. Moix lo señala como un proceso de evolución de “mirlo blanco metamorfosearse en negro cuervo de mal agüero” (p. 11). Cambio que se reflejaría en la percepción que de él tienen los clientes, en la evolución de los presupuestos de las obras o en la valoración que los ciudadanos hacen de ellas.

En este sentido, el formato del libro se aleja del habitual en las obras puramente académicas para tomar un formato más próximo al de gran reportaje periodístico. Hay que señalar que el autor, Llàtzer Moix, procede del periodismo. Fue durante cerca de veinte años responsable de la información cultural de *La Vanguardia*. Posteriormente ha desarrollado, en el mismo periódico barcelonés, tareas de subdirector, editorialista o crítico de arquitectura. Moix es autor, asimismo, de varios libros sobre la temática tratada: *La Ciudad de los Arquitectos* (2002) y *Arquitectura milagrosa* (2010).

Los orígenes periodísticos del autor se observan claramente en la metodología utilizada. Se priorizan las entrevistas y las visitas sobre el terreno, con algunos comentarios personales pero sin apriorismos, dejando en un segundo plano el trabajo con fuentes primarias. Pese a ello, los resultados ofrecen un evidente interés para analizar los denominados elefantes blancos. Obtenemos un enfoque del cual tienden a carecer otros trabajos que han abordado la temática, generalmente más interesados en cuantificar las repercusiones que en analizar la génesis de las actuaciones. La apuesta de Moix por las entrevistas periodísticas nos permite obtener información complementaria que raramente aparecería en documentos impresos o en fuentes oficiales, pero que resultan fundamentales para entender los procesos descritos. No hay que olvidar que, como muestra el libro, a menudo los criterios para encargar una actuación a Calatrava no obedecían a razones técnicas, económicas o de viabilidad. Fueron generalmente criterios estéticos, personales o de prestigio los que guiaron estas elecciones.

Los casos de estudio elegidos por Moix pueden, no obstante, condicionar algunos de los aspectos del libro. En este sentido, no se apuntan los criterios que el autor ha seguido para centrarse en algunas ciudades y descartar otras. Pese al elevado número de obras descritas, algunas actuaciones quedan forzosamente fuera. Incluso obras ambiciosas como la estación Satolas de Lyon (actualmente Lyon Saint-Exupéry TGV) u otras más recientes, como el Museu do Amanhã de Rio de Janeiro. El resultado es una obra en la que la mayoría de construcciones descritas son españolas. Además, debemos señalar que las reseñas de las obras no españolas tienden a comentarse de forma menos detallada, sobre un número más limitado de entrevistas y fuentes consultadas.

La priorización de las entrevistas como fuente de información limita la interrelación de algunos datos. Muchas citas son anónimas; “un colaborador afirma...”; “una fuente insiste...”. Una mayor identificación de las fuentes permitiría al lector interrelacionar mejor las afirmaciones de los distintos entrevistados, guardando el anonimato. Tampoco se indica, en varias de ellas, la fecha de la entrevista.

Finalmente, otra de las posibles limitaciones de la obra que reseñamos es que Moix no consigue entrevistar a Calatrava. Esto la transforma, en palabras del autor, en un “libro no autorizado” (p. 12). Pese a ello, el esfuerzo por entrevistar a varios colaboradores del arquitecto debería aportar suficiente información para analizar la evolución de los distintos proyectos descritos. Del mismo modo, el texto incorpora distintas intervenciones de Calatrava recopiladas a través de entrevistas concedidas a otros autores, documentales, notas de prensa de su estudio, etc., lo que contribuye a incorporar su visión a la obra. No obstante, puede persistir en el lector la duda sobre la forma en que Calatrava matizaría algunas de las afirmaciones que aparecen en el libro.

Santiago Calatrava y su forma de trabajar

Santiago Calatrava nació en 1951 en Benimàmet (València). En 1975 se trasladó a Zúrich, donde instaló su estudio y donde ha residido de forma casi ininterrumpida desde entonces. Calatrava no duda en presentarse como arquitecto, ingeniero y artista. En palabras de Moix, “una mezcla proclive al desequilibrio” (p. 95). Sus construcciones tienden a presentar ciertas características en común. Gran visibilidad, predominio del color blanco, construcción de estructuras que buscan asemejarse a esculturas o apuesta por la espectacularidad son comunes. Asimismo, ha desarrollado una carrera artística, con la instalación de varias obras en espacios públicos. Significativamente, Moix reduce la obra de Calatrava al lema “todo por la forma”,

para añadir posteriormente “lo cual no significa que este catálogo de formas sea inagotable” (p. 128). Moix considera que el autor llegó al máximo período de innovación “en la década de los ochenta y noventa del pasado siglo, para ceder terreno, en las sucesivas, a las series y la autocita” (p. 133). Un aspecto que se refleja en el libro y que serían unas características que podrían resumir lo que han representado algunas de las obras reseñadas.

Otra de las características de Calatrava, apuntadas por Moix, es la tendencia a focalizarse en los grandes clientes públicos. Estos serían los únicos capacitados económicamente para desarrollar los proyectos propuestos. Pero como muestra el libro, también los únicos dispuestos a firmar encargos de exclusividad en las obras, sin fijar límites económicos y con elementos de control suficientemente laxos para permitir un proceso creativo cambiante, de elevados costes, como el que Calatrava tiende a asociar a la creación de sus obras.

Pese a focalizarse en Santiago Calatrava, el libro también da cierto peso a Robertina Marangoni, su mujer y responsable de los aspectos financieros del estudio arquitectónico. Marangoni es la responsable de aspectos fundamentales como fijar los contratos, los honorarios o gestionar los pagos de los clientes. Tareas que han resultado fundamentales para el éxito del estudio arquitectónico.

Más allá de Marangoni, el libro únicamente destaca otra persona del estudio, el maquetista Dumeng Raffainer. Esta situación puede resultar sorprendente en un libro que analiza la construcción de un buen número de obras, en varios países, a lo largo de más de tres décadas. Ahora bien, es una de las claves para comprender el funcionamiento del estudio y, en consecuencia, algunas de sus limitaciones. Calatrava ha considerado sus construcciones como creaciones personales, negándose, por ejemplo, a que otros colaboradores de su taller firmasen los distintos trabajos. Los otros miembros del taller serían, como señalan varios ex colaboradores, “sustituibles” (p. 28). De hecho, Moix apunta esta situación como una de las posibles causas de los retrasos, errores y sobrecostes de las distintas obras. La limitación del equipo conllevaría una dedicación limitada a las múltiples obras en desarrollo.

Cambios en la escala de las obras y persistencias en las formas

El libro se articula en una serie de dieciséis capítulos ordenados cronológicamente y focalizados en otras tantas actuaciones. Además, dentro de varios de ellos se incluyen breves comentarios que describen otras actuaciones que el arquitecto estuviera desarrollando en aquella época, lo que contribuye a ampliar el número de construcciones tratadas y enriquecer la obra. En la mayoría de casos estos comentarios tratan sobre obras menos ambiciosas. A modo de ejemplo, podemos señalar los pórticos de acceso a la Diagonal de Barcelona o bien la pasarela de la Devesa de Ripoll. Incluye también referencias a varios proyectos descartados, como un precedente del puente del Alamillo, no realizada, en el actual emplazamiento de la pasarela del Liceu Escolar, en Lleida.

La primera obra reseñada es la estación ferroviaria de Stadelhofen (Zúrich), construida entre 1983 y 1990. Esta obra, junto con el almacén Ernsting (Coesfeld, Alemania), son las primeras actuaciones de cierta envergadura y serán las que darán a conocer al arquitecto. El capítulo se centra en el proceso que sigue Calatrava para organizar un taller propio y darse a conocer. Moix alaba ambas obras, apuntando lo acertado de las soluciones propuestas y la belleza y funcionalidad de los resultados. Ahora bien, señala, como aspectos clave de buena parte del éxito de la obra, la dedicación intensiva por parte de Calatrava. Una dedicación que no pudo

mantener en actuaciones posteriores debido a la asunción simultánea de grandes obras en varios países.

El segundo capítulo se focaliza en el puente de Bac de Roda y la torre de comunicaciones de Montjuïc en Barcelona. Moix considera que las dos obras fueron desarrolladas en el contexto de preparación de los Juegos Olímpicos de 1992. Ambas construcciones cumplieron con sus objetivos. Pese a ello empiezan a aparecer lo que Moix califica de estructuras redundantes, elementos que se incorporan sin que contribuyan a mejorar el objetivo de la obra. Igualmente, son los años de la primera derrota de Calatrava en un gran concurso, el de la construcción de la torre de comunicaciones de Collserola. Obra finalmente adjudicada a Norman Foster. Una derrota mal asumida, y que empeorará con el tiempo, cuando llegará a acusar a Foster de copiar su idea, no aceptada, para la renovación del Reichstag de Berlín (proceso al que el libro dedica un capítulo entero). En Barcelona Moix se focaliza en mostrar como intenta ganar aliados en la ciudad que le ayuden a darse a conocer y a construir más obras en España. También es el primer momento en el que se apunta una característica más personal de Calatrava. Su capacidad para encandilar a las personas, especialmente cuando quiere conseguir la firma de un contrato o bien para que le proporcionen contactos para conseguir sus objetivos. En ambos casos, cuando el contrato está firmado, Calatrava tiende a exigir nuevas condiciones para desarrollar la obra o bien desentenderse de la persona que le proporcionó el contacto.

Las múltiples obras desarrolladas en la ciudad de València ocupan un buen espacio en el libro. Significativamente, València, es la única ciudad de las analizadas que merece dos capítulos, con unos títulos significativos: el primero de ellos se sitúa en el inicio del libro y lleva por nombre “Sembrar vientos”. El segundo, ya al final de la obra, se titula “Recoger tempestades”. En este primer capítulo se presenta la primera obra realizada en la ciudad, el puente Nou d’Octubre (1991-1995) y se hace una aproximación a la etapa constructiva de la Ciudad de las Artes y las Ciencias (1991-2009).

El proceso de construcción del puente Nou d’Octubre muestra algunas de las situaciones observadas posteriormente, a una escala mucho mayor, en la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Una obra presupuestada en 200 millones de pesetas, que acabó costando 370 millones y donde, en palabras de un directivo de la empresa constructora: “todos perdimos bastante dinero en aquella obra inaugural, donde Calatrava se salió con la suya, de principio a fin” (p. 58). Se demostraba así la capacidad de Calatrava para desarrollar sus propuestas, sin excesiva atención a los presupuestos o necesidades concretas de la obra. Como señala una cita del que fue arquitecto jefe de Barcelona Josep Acebillo: “Calatrava ha logrado conculcar y destruir en Valencia el sistema convencional de relaciones entre el arquitecto y el cliente, obteniendo enorme autonomía (...) Todos [los arquitectos] estamos sujetos a las indicaciones del cliente, en cualquier parte. Salvo él en Valencia” (p. 55). En definitiva, Calatrava muestra su capacidad en la Ciudad de las Artes y las Ciencias (Valencia), de ser un “mago de la seducción capaz de anular la voluntad del cliente” (p. 12). Dado que en este caso el cliente era un ente público, queda claro que los sobrecostes tenían una influencia directa sobre el interés público. El capítulo también pone de manifiesto el escaso control público de una obra en la que los criterios estéticos primaron sobre los más elementales aspectos económicos y de gestión.

También se analiza el puente del Alamillo de Sevilla (1987-1992). Se insiste en mostrar algunas cuestiones del método constructivo, que no estarían al nivel de la propuesta formal. En el caso de Sevilla el escaso sentido, desde un punto de vista constructivo, de elevar un

puente atirantado mediante la creación de un terraplén sobre el río. En este sentido es significativo que los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas desaconsejaron construir un puente sobre el Guadalquivir, que debía ser el reflejo del puente del Alamillo. Las razones esgrimidas en aquel entonces, alrededor del año 1990, fue que el proyecto presentaba riesgos importantes de generar sobrecostes y retrasos. Dos aspectos que se constataran en la mayoría de obras posteriores que sí que fueron realizadas.

La primera obra descrita desarrollada en los noventa es el puente Zubizuri de Bilbao (1990-1997), que coincidirá en el tiempo con la construcción del nuevo aeropuerto de la ciudad (1990-2000). Se muestra la clara priorización en el puente, y en menor medida en el aeropuerto, de la estética por encima de la utilidad: elección de losetas de vidrio para el suelo del puente, con evidentes problemas de mantenimiento y de seguridad para los peatones; o dejar a la intemperie la sala de esperas de la zona de llegadas del aeropuerto. Ahora bien, el grueso de la crítica se dedica a la judicialización de la decisión de añadir una nueva pasarela a la de Calatrava. Esta nueva pasarela permitía a los peatones evitar cruzar una calle y recorrer varios tramos de escaleras. No obstante, él defendía que se había alterado su obra en eliminar una barandilla para permitir la conexión de la nueva pasarela. Este primer juicio fue ganado por Calatrava, pero es una buena muestra de la priorización que el arquitecto da a criterios estéticos por encima de criterios funcionales.

En el posterior auditorio de Santa Cruz de Tenerife (1991-2003) se insiste en la indiferencia de Calatrava respecto de los sobrecostes. Ahora bien, muestra que, a menudo, el arquitecto es únicamente un responsable parcial de estos sobrecostes, siendo una parte de ellos debidos a indecisiones políticas (cambios de localización, de funciones del edificio, de mobiliario, etc.). Unos cambios que, se insinúa, la presencia de un arquitecto estrella ayudó a hacer aceptar por la población local.

Contrariamente a las críticas que reciben las obras reseñadas en España, la obra descrita en el siguiente capítulo, el norteamericano Milwaukee Art Museum (1994-2001), se salda con una valoración positiva. Un edificio sin problemas, que dejó satisfechos a propietarios, ciudadanos y visitantes del museo. Que se ha transformado en un icono de la ciudad y del cual Moix declara, no sin un punto de ironía, que “es tan raro que un edificio de Calatrava concebido para moverse acabe moviéndose de veras que me muero de ganas de verlo” (p. 153).

En cambio, en otra obra internacional, el sueco Turning Torso, construida en Malmö entre 1999 y 2005, vuelven a presentarse los problemas de obras anteriores. Pese a unos resultados a nivel visual muy logrados, la obra volvió a presentar sobrecostes, retrasos y limitaciones funcionales. Un problema más evidente si se tiene en cuenta que el promotor del edificio fue una cooperativa de vivienda social. El elevado coste de la construcción impidió venderlos, como estaba previsto, y se dedicaron al alquiler. Una solución que incomodó a los socios de la cooperativa, que criticaron un proyecto que se alejaba claramente de los objetivos fundacionales. En este sentido, valga destacar que la torre, pese a tener el aparcamiento en otro edificio para no encarecer excesivamente los cimientos del edificio, sí que dispone de una bodega donde cada inquilino puede guardar hasta 50 botellas. Ahora bien, nuevamente, la priorización de criterios formales condiciona la funcionalidad del edificio. La estructura necesaria para que el edificio dé la sensación de movimiento deja las plantas más bajas con una superficie útil muy limitada.

Otra obra internacional fue la renovación del complejo olímpico de Atenas (2001-2004). Esta obra es especialmente interesante porque buena parte de las estructuras realizadas obedecían a

criterios estéticos. Por ejemplo, la cubierta del estadio se pensó para dar espectacularidad a la ceremonia televisiva. Un aspecto cada vez más recurrente y que debería plantearnos los criterios hacia los que se dirigen estas iniciativas. En este sentido resultan especialmente interesantes las palabras citadas de Yannis Pyrgiotis, director ejecutivo del Comité Organizados de Atenas 2004: “No nos conformábamos con una obra del montón (...) Y sabíamos que Calatrava era la persona indicada para conseguirlo. Aun siendo conscientes de que constituía una opción arriesgada en lo relativo a retrasos, modificados y presupuesto” (p. 194).

La siguiente obra descrita corresponde a la actuación, no realizada, de la ópera de Palma (2007). Una obra que en la que Calatrava trabajó con políticos posteriormente acusados de corrupción. Resulta significativo que, como señala Moix, “se llegó a adjudicar el contrato a Calatrava un día antes (24 de abril) de que se le remitiera la propuesta de invitación (25 de abril)” (p. 182). Por este proyecto no realizado Calatrava llegó a cobrar 1’2 millones de euros, sin IVA. Hay que mencionar igualmente que la ópera se abstraía completamente del entorno y de realizarse hubiese hipotecado, entre otros, buena parte del puerto de la ciudad.

En una línea igualmente polémica encontramos el obelisco de Caja Madrid (Madrid). La escultura se planteó como un regalo de la posteriormente rescatada Caja Madrid (integrada en Bankia) a la ciudad de Madrid con motivo de los trescientos años de la entidad. Pese a que la celebración fue en 2002, la construcción no se entregó hasta 2009. También conllevó importantes costes de construcción (presupuestado en seis millones de euros, construido por trece). Además, el “regalo” a la ciudad de Madrid tenía unos costes de mantenimiento de 143.000 € anuales (datos de 2012), lo que llevó a dejarlo inmóvil.

De vuelta al ámbito internacional, encontramos el puente de la Constitución de Venecia (1996-2008). Esta obra vuelve a presentar aspectos ya comentados, como sobrecostes o problemas relacionados con el mantenimiento. A ellos se deben añadir algunos problemas funcionales, como los relacionados con la accesibilidad de las personas minusválidas, no contemplada en el proyecto inicial. Todo ello transformó el proyecto de un encargo de prestigio a un escándalo internacional, que empezó a proyectar una imagen negativa de Calatrava. Una buena muestra de esta imagen negativa es que debido al descontento popular el puente no fue jamás inaugurado; únicamente se abrió al paso.

Otra obra valorada negativamente es el palacio de Congresos de Oviedo (2001-2011). A problemas múltiples de escala, retrasos, sobrecostes, inmovilidad de la visera supuestamente móvil, etc., debemos añadir dos problemáticas nuevas. En primer lugar, el derrumbe de parte de la losa del auditorio durante la construcción, afortunadamente con únicamente unos pocos heridos sin gravedad. El segundo es la intensa actividad judicial alrededor del proyecto, que llevó a Calatrava a tener que abonar unos 3’2 millones de euros a la promotora. Debemos señalar que pese a los distintos litigios que reseña el libro (Bilbao, Malmö, València o Palma), el celebrado en Oviedo en 2013 es el único en el que se había condenado al arquitecto.

Finalmente, la última obra reseñada es el intercambiador de transportes del World Trade Center de Nueva York (2003-2016). Una construcción que presenta retrasos y sobrecostes asociados a cambios de proyectos y a la gestión, pasando de un presupuesto de 2.000 millones de dólares a cerca de los 4.000 millones. Todo ello llevó al descontento ciudadano. Si en un principio la obra se vio como una muestra del renacer de la zona y la ciudad, finalmente se vio como un gasto excesivo para un intercambiador de transportes. Una evolución similar a la que han experimentado ciudadanos, contratistas o políticos de otras ciudades y que genera una

duda importante en el lector. ¿Cómo es posible que se repitan durante casi veinte años los mismos procesos? Dado que la mayoría de obras analizadas son españolas, estas reflexiones pueden ser una radiografía interesante de los procesos que ha vivido el país en este período.

Reflexiones finales

La obra señala el importante peso en las decisiones de los políticos que encargaron las distintas obras. En este sentido sorprende declaraciones como las de Joan Lerma, presidente de la Generalitat valenciana entre 1982-1995, quien afirma “comprender que en las obras públicas haya desvíos de, digamos, hasta un 20 por ciento. Pero lo que ha ocurrido aquí [en la Ciudad de las Artes y las Ciencias] es otra cosa”. Pero Moix va más allá. Apunta que, en términos generales, empresarios, ciudadanía y profesionales han tenido parte de responsabilidad desentendiéndose de los proyectos presentados hasta que los costes ya eran inasumibles. El escaso interés por conocer las repercusiones de los proyectos, unido a la satisfacción por tener un edificio emblemático, han sido claves en esta situación.

Tras leer el libro, el lector asume algunos de los problemas que han tendido a presentar la obra de Calatrava, pero que podría ser ampliable a otras tantas construcciones que aspiraban a mostrar el dinamismo y la vitalidad de distintas ciudades. Los primeros elementos son comunes a varias edificaciones, proyectos y estrategias desarrolladas por múltiples ciudades.

En primer lugar, la escasa atención al espacio en el que se va a construir. Ya sea por problemas de magnitud del edificio previsto en un determinado contexto urbano (caso de Oviedo), bien sea por las necesidades funcionales que debe cubrir la obra (por ejemplo, tránsito de personas y equipajes en el puente de Venecia, con 104 escalones). La priorización de la estética por encima de la funcionalidad ha generado un buen número de sobrecostes.

En segundo lugar, la mala gestión económica. En este sentido resulta sorprendente que las administraciones públicas firmen contratos en los que se paga en un porcentaje sobre el coste final de la obra. Si la obra se encarece, los honorarios suben. Pese a que los errores fuesen, como en algunos de los casos apuntados, debidos al propio Calatrava.

El tercer aspecto es la apuesta por la aparatosidad. La mayoría de los edificios descritos carecen de una ocupación fija. Su principal función es la representatividad. La voluntad de ser visibles y participar en una competición global en la que lo importante son las formas, más que su utilidad para la ciudadanía. De este modo se transforman en grandes contenedores, que se pretenden emplear en usos poco definidos: culturales, económicos, congresos, etc. La mala concepción del edificio para estos usos concretos ha sido la causa de muchos sobrecostes.

El cuarto aspecto han sido las escasas quejas que estos equipamientos han levantado, por lo menos en las etapas iniciales, entre los ciudadanos. El desinterés por la gestión de los bienes públicos, junto con la limitada transparencia de las cuentas de estos equipamientos, han generado que durante muchos años las obras aquí criticadas fuesen motivo de orgullo e incluso de envidia entre las ciudades que no las tenían.

A estos procesos más generales, Moix añade otras características propias de Calatrava que han contribuido a agravar algunos de los aspectos anteriores y que han transformado al arquitecto en un emblema.

En primer lugar, el libro reconoce la persistencia de Calatrava para conseguir desarrollar el proyecto que él considera oportuno, sin excesivo interés en el coste o utilidad de la obra construida. Cambios a veces meramente estéticos, aceptados por los gestores públicos, con costes importantes. Por ejemplo, en el obelisco de Caja Madrid, pidió que la estructura fuese de bronce para luego, cubrirla con pan de oro. O en los bancos del aeropuerto de Bilbao, exigió un tipo de madera muy específica para luego, pintarla de blanco. En ambos casos, la elección del material de base resultó ser intrascendente, ya que no se podría ver, pero no así su elevado coste.

El segundo punto es el escaso interés de Calatrava por desarrollar, detalladamente, los planos necesarios para la construcción de sus obras. Muchos de los responsables de obras se quejaban de los planos poco detallados que recibían. Un aspecto que llegaba al extremo de visitar de forma muy limitada las obras. Por ejemplo, en Malmö, las visitas se reducían a una vez al año. Esta indefinición contribuyó a encarecer ciertas obras.

Pese a ello, lo cierto es que los edificios de Calatrava tienden a transformarse en emblemas de las distintas ciudades en los que se implantan, incluso cuando la obra ha presentado problemas para el constructor o para el cliente. Ello también ha contribuido a incrementar el interés hacía él, quien actualmente, pese a los eventuales problemas comentados por la obra reseñada, sigue construyendo. En este sentido Moix apunta que en 2016 Calatrava tenía obras iniciadas en países como Estados Unidos, Suiza, Italia, Taiwán, Bélgica o China. En este punto debemos matizar un aspecto que se observa en la obra. Tras la lectura del libro todo parece indicar el gran descontento de la mayoría de personas que encargaron obras, salvo en el Milwaukee Art Museum. La mayoría de los entrevistados apunta que no volvería a trabajar con él. No obstante no se menciona el caso de los ferrocarriles belgas. Tras contratar a Calatrava para construir la nueva estación de Liège Guillemins (2000-2009), la misma sociedad le encargó la nueva estación de Mons. Las previsiones son inaugurar la estación en 2018, con tres años de retraso...

En resumen, Moix plantea una lectura de la gestión de varios proyectos emblemáticos de ciudad, presentando la evolución que pueden experimentar estos proyectos. Desde etapas de excitación y esperanza, a críticas y sobrecostes. En este sentido, es una buena fuente para identificar aspectos relacionados con la gestión de los proyectos analizados y para mostrar varias de sus debilidades. Se expone así que la percepción de los edificios emblemáticos puede experimentar cambios importantes con el tiempo y que el estudio de las posibles situaciones, la antelación y la previsión son importantes para la buena gestión de obras clave para las distintas ciudades.

© Copyright: Daniel Paül i Agustí, 2017

© Copyright *Biblio3W*, 2017

Ficha bibliográfica:

PAÛL i AGUSTÍ, Daniel. Arquitectura global y urbanismo espectáculo: una apuesta alejada del ciudadano. *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de noviembre de 2017, vol. XXII, n° 1.216. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1216.pdf>>. [ISSN 1138-9796].