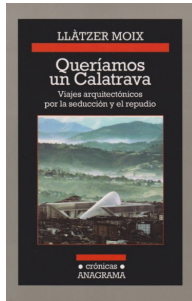


More is more / Calatrava te la clava

Elena Peñalta Catalán



Título: *Queríamos un Calatrava: Viajes arquitectónicos por la seducción y el repudio*

Autor: Llàtzer Moix

Editorial: Anagrama

Ciudad: Barcelona

Año: 2016

Número de páginas: 309

Tras publicar *Arquitectura Milagrosa: Hazañas de los arquitectos estrella en la España del Guggenheim* en 2010, Llàtzer Moix, conocido periodista cultural de *La Vanguardia* y crítico de arquitectura, dedicó cinco años a investigar minuciosamente la figura del arquitecto español Santiago Calatrava con el resultado de la publicación, en 2016, de *Queríamos un Calatrava: Viajes arquitectónicos por la seducción y el repudio*.

Ya en su anterior libro, dedicaba un interesante capítulo a la figura del arquitecto, “Valencia y el monocultivo Calatrava”: “Valencia ha pasado del monocultivo de cítricos, que antaño fue pilar de su economía, al monocultivo Calatrava” (*Arquitectura milagrosa*, 37). Este segundo libro sigue la línea divertida y accesible del anterior pero, a diferencia del primero, es monográfico de la obra del arquitecto valenciano. Se trata de un texto lleno de datos y documentado con testimonios reales de personas cercanas al arquitecto, pero siempre entretenido.

Santiago Calatrava ha labrado su fama arquitectónica mediante una colección de edificios y puentes muy llamativos, con unas formas muy características. Si bien fue admirado en sus comienzos, hoy es una figura antipática, como queda patente y documentado en el libro, que queda fuera de los temarios de las distintas escuelas de arquitectura del país a pesar de su amplia y espectacular obra.

No se puede entender la evolución de la obra de Calatrava, y su escalada social, que le permite conseguir más y más proyectos, sin conocer su biografía y personalidad. Desde los comienzos de su carrera, Calatrava tuvo el apoyo de su mujer que ha demostrado una extraordinaria habilidad para rentabilizar el universo creativo de su marido. El primer capítulo del libro se entretiene en explicarnos los inicios del estudio del arquitecto con algunos testimonios de las personas que formaron parte de esta etapa. Se puede leer, por ejemplo, “Raffanier fue el único colaborador que Calatrava llegó a valorar como imprescindible –dice uno de sus asistentes–, el único al que mencionó en los créditos de algunas obras. Uno de los problemas de Santiago es que nunca ha querido reconocer las aportaciones de las personas de su equipo. Algunas se lo pedimos. Pero no hubo manera. ‘Vosotros sois sustituibles’, nos replicaba. ‘Por qué voy a mencionarlos?’” (29).

El proyecto crucial que hace despegar la carrera del arquitecto es la estación de ferrocarril de Stadelhofen (1983-1990), en Zúrich. En 1983, con solo treinta y dos años, Calatrava gana el concurso para la construcción de esta estación. A pesar de las dificultades de partida: conservar un edificio existente sin apenas interés arquitectónico, contar con un espacio disponible escaso y emplazarse sobre una topografía accidentada que se echa encima de las vías existentes y dificulta la requerida inserción

de una tercera, Calatrava logra salvarlas creando un edificio amable que contendrá algunos gestos que en posteriores obras se repetirán con menos acierto, pero conformando su marca personal. En Stadelhofen, perfiló su línea de trabajo y consiguió la proyección internacional y la atención que desde muy temprano buscaba ansiosamente.

La desinhibición del arquitecto, ligada al gran concepto que tiene de sí mismo, tal y como explica Llàtzer Moix en el segundo capítulo del libro, le lleva a pensar en sus obras como una especie de servicio social y a hacer declaraciones como la siguiente: “Uno llega a la conclusión –declaró en Valencia en 2004– de que un modo de dignificar el tedio, la decadencia, la ordinariez de la periferia de nuestras ciudades, construidas hace treinta o cuarenta años, es introducir edificios de calidad, que recalifican el lugar, le dan identidad y hacen soñar a la gente que vive en sitios mejores” (35).

En los años 80, la democracia española aspiraba a dar una imagen nueva y buscaba en Calatrava, que por aquel entonces ya despuntaba, al arquitecto que diera forma a esta etapa. La circunstancia histórica, con un posmodernismo de retirada y un resurgimiento de los postulados del Movimiento Moderno, abandonado durante la guerra civil y el franquismo, da visibilidad al lenguaje arquitectónico de Calatrava. La doble titulación, algo todavía infrecuente en aquella época, obtenida en el extranjero y su dominio de idiomas, le proporciona, además, un aire cosmopolita que hace que llame la atención de los gobernantes de la época.

Josep Acebillo, arquitecto que ocupa durante tres decenios cargos directivos en el urbanismo barcelonés, hace algunas declaraciones muy ilustrativas recogidas en el libro:

Con aquel primer diseño [el puente de Bac de Roda, en la zona de Sagrera, en Barcelona], Calatrava me descubrió alguno de sus rasgos más preocupantes. Lo suyo no cuadra con el *less is more* propugnado por Mies van der Rohe. Le gusta moverse en un régimen de abundancia, que organiza él sin dar mucha opción al cliente. Voy a intentar explicarlo con una imagen doméstica. Si ahora le invitásemos a almorzar a casa, es muy posible que echara un vistazo a este comedor y nos dijera: “Deberíamos mover la mesa, cambiarla de posición y ponerla

donde está la pared; así nos sentiríamos más cómodos”. “Seguro que sí” le responderíamos, pero para eso habría que desplazar la pared”. “Pues se tira”, explicaría Calatrava. “No podemos, es de carga”, contraatacaríamos. “¿Cómo que no? Yo te hago, gratis, un proyecto para tirar el muro, aunque sea de carga”, respondería él. Y si le hiciéramos caso, lo más probable sería que, al final, para realizar el proyecto hubiera que comprarle medio piso al vecino, con lo que la operación no saldría ni gratis ni barata. (44)

A menudo, la faceta de ingeniero de Calatrava se ha puesto en entredicho por su búsqueda de la estética anteponiéndola a cualquier cuestión pragmática que, por definición, debe ser el fundamento de cualquier buen diseño. Sobre la obra del puente de Bac de Roda, por ejemplo, Moix dice que ha sido calificada por numerosos ingenieros “como un paradigma de estructura redundante; es decir, de estructura que incorpora más elementos de los necesarios para que el puente se sostenga en cualquier circunstancia y cumpla todos los requisitos funcionales. Fue una de sus primeras obras en recibir este tipo de crítica. Pero no la última” (45).

La Administración Pública, en el caso de las obras realizadas en nuestro país, tiene una gran responsabilidad en los excesos de la obra de Calatrava. La ambición de este se une, en la mayor parte de los casos expuestos en el libro, a la obsesión por dejar la impronta del mandato de los diferentes políticos, que olvidan a menudo que la gestión del proyecto es igual de importante que el resultado y dejan deudas inabarcables. Si, además, se une a todo lo anterior la tendencia de Calatrava a no dar nunca por acabada su obra y a obviar cualquier corrección, incluso las razonables, se producen situaciones catastróficas, como las descritas en el libro.

Si la desviación presupuestaria en las obras públicas de Italia es del 30 %, en el puente de la Constitución (1996-2008) de Venecia, es del 300 %, a lo que habría que sumar otros 50.000 euros anuales para la manutención del servicio de la *ovovia* (el sistema salvaescaleras que ideó Calatrava para dar solución al problema de accesibilidad).

En Madrid, quisieron también un Calatrava. En este caso, fue Caja Madrid en 2002, celebrando el tricentenario de su ancestro, el

Monte de Piedad de Madrid, la promotora del ornato público que querían regalar a la ciudad: el obelisco de Plaza de Castilla enmarcado por las torres Kio. María José Rodríguez Relaño, jefa del departamento de patrimonio histórico de la Dirección General de Patrimonio Cultural y responsable del parque monumental de Madrid explica que “el mantenimiento de los dos mil monumentos que tenemos en Madrid cuesta a los ciudadanos unos 600.000 euros anuales; concretamente, en las previsiones del año 2012, cuesta 580.000. Estamos hablando del dinero necesario para conservarlos, limpiarlos y repararlos. Pues bien, la columna de Calatrava, que es sólo uno de esos dos mil monumentos, requería para su funcionamiento y mantenimiento, ella sola, 143.000 euros anuales, alrededor del 25 % de todo el dinero disponible” (220). El obelisco, envuelto en lamas metálicas, estaba equipado con un mecanismo que daba a su piel un movimiento ondulante que generaba la sensación de que el monumento se elevaba hacia el cielo; este movimiento, tal y como han reconocido los ingenieros responsables de su construcción, era la “auténtica esencia del proyecto”. Sin embargo, año y medio después de su inauguración y cuando el Ayuntamiento formalizó el alta del monumento en su registro de bienes inmuebles, asumiendo la propiedad, se decidió dejar la obra estática ya que el mantenerlo dinámico estaba fuera de las posibilidades económicas del Ayuntamiento.

La obra del aeropuerto de Bilbao tampoco se libró de las desviaciones presupuestarias ya típicas del arquitecto:

Hubo, por otra parte, decisiones cambiantes del arquitecto que generaron sobrecostes. Por ejemplo, las relativas a materiales como el granito del pavimento o la madera de los bancos. Para el pavimento del aeropuerto, Calatrava pidió un granito con un punto de azul. “Localizamos una cantera en Trujillo

que satisfacía esa predilección –recuerda Grijelmo–. Contratamos el granito, lo trasladamos, lo habíamos cortado y habíamos montado ya buena parte de las piezas, cuando un arquitecto del equipo de Calatrava me comunicó: ‘He hablado con Santiago y dice que quiere cambiar el granito por una arenisca de tono más apagado’. Nos quedamos helados. El contratista, que estaba presente en la conversación, fue el primero en reaccionar. Lo hizo con estas palabras: ‘Eso son dos sondikones más’. El sondikón era una unidad monetaria (cien millones de pesetas) que nos habíamos inventado para medir los frecuentes incrementos presupuestarios de la obra. Al final se impuso la cordura sobre el capricho y pudimos evitar el cambio”. (115)

Si bien las primeras obras de Calatrava tienen interés arquitectónico por el empleo de ciertas formas orgánicas, a medida que avanza su carrera, se puede comprobar que su repertorio es limitado y que estas formas se vuelven progresivamente previsibles, aunque no dejen de ser espectaculares y distintivas, y que el ego del arquitecto se impone sobre cualquier aspecto funcional, racional o económico:

Alberto Estévez (director, entonces, de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Internacional de Cataluña) todavía recuerda dolido su ruptura con Calatrava. Ocurrió después de que le propusiera ser profesor en la escuela de arquitectura que dirigía en Barcelona. La negativa, que podía haber sido cortés, estuvo teñida de desprecio: “¿Qué te parecería si yo te propusiera a ti que vinieras a barrer mi despacho?”. (74)

Para más información, visiten: <http://www.calatravatelavla.com/>