

[www.elboomeran.com](http://www.elboomeran.com)

Llàtzer Moix

Queríamos  
un Calatrava

Viajes arquitectónicos  
por la seducción y el repudio



EDITORIAL ANAGRAMA  
BARCELONA

*Il·lustración:* foto © Mario Rojas

*Primera edició:* octubre 2016

Diseño de la colección: Julio Vivas y Estudio A

© Llàtzer Moix, 2016

© EDITORIAL ANAGRAMA, S. A., 2016

Pedró de la Creu, 58  
08034 Barcelona

ISBN: 978-84-339-2614-2

Depósito Legal: B. 16674-2016

Printed in Spain

Reinbook serveis gràfics, sl, Passeig Sanllehy, 23  
08213 Polinyà

*Para Alicia*

## I. PRÓLOGO

Cuando asomó el siglo XXI, Santiago Calatrava Valls era una celebridad global. Su nombre solía aparecer en la prensa seguido de oraciones del tipo «prestigioso arquitecto español que triunfa en el mundo». Es verdad que el único profesional de nacionalidad española en el palmarés del premio Pritzker era –y sigue siendo– Rafael Moneo, laureado en 1996. También es verdad que el añorado Enric Miralles, muerto a los cuarenta y cinco años, en julio de 2000, era por entonces el arquitecto español más estimulante, cuya evolución seguían con interés figuras rompedoras como Frank Gehry o Zaha Hadid. Pero, en los albores de la actual centuria, Calatrava tenía en proyecto o construcción decenas de obras en ciudades tan dispares y distantes entre sí como Milwaukee o Atenas, y había protagonizado ya numerosísimas publicaciones y exposiciones, además de acumular con avidez de coleccionista doctorados honoris causa y una larga lista de galardones. Entre ellos, el Premio Príncipe de Asturias de las Artes de 1999, en cuya argumentación leemos: «Antes de cumplir los cincuenta años, [Calatrava] ha alcanzado un merecido prestigio internacional y aporta a la construcción de puentes y edificios un original entendimiento del volumen y el empleo de nuevos materiales y tecnologías en la búsqueda de una estética innovadora.»

La única preocupación de Calatrava era entonces exprimir hasta el último segundo las horas del día y multiplicarse para atender la gran cantidad de compromisos que asumía, acaso más llevado por la ambición que por la sensatez, entendiendo aquí esta última como la posibilidad de dedicar a cada uno de ellos toda la

reflexión y medida que precisaba. Una cantidad de compromisos, en suma, que casi desbordaba las capacidades de su equipo, el cual nunca llegó a las 200 personas, pese a haber contado con sedes en Zúrich, París, Valencia y Nueva York.

Aun así, la vida siguió sonriendo a Calatrava durante los primeros años del siglo en curso. Grandes ciudades que todavía no tenían una obra suya habían empezado a sentirse incompletas sin ella, como si de repente les hubiera sido descubierta una insufrible carencia. Alberto Ruiz Gallardón, entonces alcalde de Madrid, manifestó en 2004, al presentar el proyecto de Calatrava para la columna de la plaza de Castilla, que la ausencia de obras del autor en la capital «era una herida que nos dolía».

Un año después, en Nueva York, Calatrava y su hija Ana Sofía escenificaron el arranque de su obra para el intercambiador de transportes de la Zona Cero. Lo hicieron liberando un par de palomas que querían simbolizar ni más ni menos que el ánimo de una ciudad dispuesta a remontar el vuelo tras ser atrozmente golpeada por el terrorismo. Ese mismo año ondearían en la fachada del Metropolitan Museum neoyorquino, una junto a otra, banderolas que anunciaban exposiciones de Fra Angelico, Van Gogh y... Calatrava. Y el American Institute of Architects, al entregarle su medalla de oro, proclamaba que el arquitecto español lograba «elevar el espíritu cautivando con formas esculturales y estructuras dinámicas».

El mundo amaba a Calatrava. Era el admirado, el aclamado, el deseado e incluso el envidiado. Sus frecuentes apariciones en los medios de comunicación se contaban por parabienes y aplausos. Calatrava parecía estar a un paso de la canonización en vida.

Fue entonces cuando su carrera empezó a torcerse. «Nada permanece, a excepción del cambio», nos advirtió Heráclito. En los últimos años, esa saturación positiva ha ido dando paso a otra de signo contrario. Calatrava y su obra siguen ocupando a menudo páginas y páginas en los diarios. Pero ahora es con frecuencia por razones distintas. Por ejemplo, porque sus edificios acumulan demoras durante la fase de construcción y generan cuantiosos sobrecostos. O porque no satisfacen las expectativas creadas y sus promotores se ven forzados a renunciar a algunos de los rasgos que en su día se anunciaron como definitorios del proyecto. O porque exi-

gen pronto reparaciones y costoso mantenimiento. O porque habiendo sido concebidos como emblema del progreso de una comunidad se convierten en estandartes de su ruinosa gestión...

Este goteo ha sido constante en los últimos años. Y es tan notorio el giro registrado desde aquellos tiempos de loas entusiastas, hiperbólicas o patrioteras hasta los actuales, dominados por el reproche y el repudio, también por la consideración de Calatrava como un riesgo para las arcas públicas, que cabe hacerse las siguientes preguntas: ¿qué ha cambiado? ¿Qué ha hecho Calatrava para suscitar, primero, tanto encomio y, luego, tanto oprobio? ¿Cómo ha logrado el mirlo blanco metamorfosearse en negro cuervo de mal agüero? ¿Por qué el artículo que dedica Wikipedia a Calatrava ha llegado a conceder más espacio a sus problemas que a sus soluciones? ¿Por qué no pocos clientes que le adularon le dedican hoy en *petit comité* epítetos impublicables y añaden, para disolver cualquier duda, que no volverán a contratarle nunca jamás?

Dar respuesta a las cuestiones del párrafo anterior es el propósito de este libro. Y, de paso, arrojar alguna luz sobre el modus operandi de Calatrava. El método de trabajo que he seguido para ello ha consistido en seleccionar una serie, necesariamente limitada, pero representativa, de sus obras. En visitarlas armado con bloc de notas y bolígrafo. Y en hablar con algunos de los clientes que las encargaron, de los colaboradores de Calatrava que desarrollaron sus proyectos, de los promotores y técnicos que las ejecutaron, de los periodistas que siguieron de cerca su construcción, de los encargados de su mantenimiento y de las personas que las usan o habitan, además de con otros arquitectos, ingenieros, urbanistas o activistas sociales directa o indirectamente relacionados con ellas. Por último, he intentado ordenar la información acopiada en un relato que espero sea ameno. He recurrido para ello al formato del gran reportaje, como ya hice en *Arquitectura milagrosa* (Anagrama, 2010) –un título que puede considerarse como un antecedente de éste– y en anteriores libros de periodismo cultural.

Quiero aprovechar la mención a las fuentes para agradecerles su indispensable colaboración, sin la cual no hubiera podido armar este libro. Tanto a las que aparecen con su nombre y apellido como a las que solicitaron el anonimato, y que en reiteradas oca-

siones se identifican, discretamente, como «un colaborador de Calatrava». Bajo este crédito se protegen numerosas personas que han trabajado en su entorno más inmediato, saben por tanto que su ex jefe es de gatillo judicial muy sensible, y prefieren alejarse de su punto de mira.

Naturalmente, en el grupo de fuentes consultadas no debía faltar el propio Santiago Calatrava. Pero cuando expuse mi propósito y solicité audiencia para conversar sobre su trayectoria, obtuve una respuesta negativa. El arquitecto –me dijeron sus representantes– estaba muy ocupado y poco dispuesto a responder a críticas. En consecuencia, éste es un libro al que podría aplicarse el marchamo de «no autorizado», puesto que ha sido elaborado sin la participación de su protagonista y sin su beneplácito. No lo subrayo aquí como un mérito o un demérito, sino como un dato objetivo. También para marcar distancias con buena parte de la bibliografía sobre el autor valenciano, que ha sido impulsada o controlada de cerca por su estudio.

Aun sin su colaboración, me atrevo a afirmar que esta obra reúne pinceladas suficientes para esbozar un retrato de Calatrava más verista, o al menos más contrastado, que el que nos brindan sus hagiógrafos. Ciudad a ciudad, proyecto a proyecto, reto a reto, los rasgos de su personalidad van aflorando. Así, descubrimos en la temprana estación de Stadelhofen, en Zúrich, a un arquitecto cultivado, sorprendente y muy prometedor. En la obra del puente de Bac de Roda, en Barcelona, a un Calatrava zalamero, dado al agasajo, que se desvive por ganar aliados y allanarse el camino en su país natal. En la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia, a un mago de la seducción capaz de anular la voluntad del cliente. En el puente del Alamillo de Sevilla, a un profesional que se arroja con la bandera de la audacia y la innovación, pero consiente que su obra se materialice siguiendo métodos constructivos indignos de tal enseña. En el Zubi Zuri de Bilbao, en cambio, nos topamos con un tipo pugnaz, más celoso de la estética y la integridad de su puente que de su funcionalidad, que no duda en llevar a juicio a su cliente por un desencuentro menor. En el auditorio de Santa Cruz de Tenerife, se manifiesta ya plenamente el proveedor de formas arquitectónicas exuberantes, diríase que indiferente a los sobrecostes constructivos o económicos que de tal exuberancia se

derivan. En su descartado proyecto para la remodelación del Reichstag de Berlín, descubrimos a un mal perdedor, que no olvida las afrentas sufridas. En el Milwaukee Art Museum, encontramos al profeta –tantas veces desmentido, pero no aquí– de los edificios dotados de movimiento. En el Turning Torso de Malmö, al aprendiz de brujo que cree poder usar a los medios de comunicación en su beneficio y acaba sufriendo sus revelaciones. En la novata ópera de Palma de Mallorca, a alguien que se arrima a políticos sin escrúpulos. En las instalaciones olímpicas de la luego depauperada Atenas, al suministrador de lujosas escenografías televisivas. En la columna de Madrid, al artista elegido para regalar al pueblo, que acaba endosándole una onerosa carga de por vida. En el puente de la Constitución de Venecia, a la estrella que contribuye significativamente a que el privilegiado encargo para construir la cuarta pasarela sobre el Gran Canal se convierta en un escándalo de eco internacional. En el Palacio de Congresos de Oviedo, al arquitecto de un fiasco que compendia excesos anteriores –colisión de intereses públicos y privados, proyecto fuera de escala y subdesarrollado, desvíos presupuestarios, elementos suntuarios e inútiles, juicios...– con otros más novedosos, como un derrumbe parcial de la obra durante la fase de construcción. Y, en el intercambiador de transportes de Nueva York, que cierra la relación de obras revisadas con algún detalle, a alguien dispuesto a trocar la egolatría por una aparente humildad, a aceptar lesivos recortes con tal de conservar un encargo de enorme repercusión mundial, para luego –es de justicia reconocérselo– volver por donde solía y contribuir a engrosar los presupuestos.

Éstos son algunos de los rasgos de Calatrava que han ido perfilándose según avanzaba en mi pesquisa. Quiero subrayar que no se basan en un apriorismo, sino en la aproximación a las obras analizadas y el conocimiento de sus vicisitudes. Lo cual no significa que todos los edificios de Calatrava carezcan, a mis ojos, de interés. Ni a los míos ni a los de distinguidos especialistas que en horas tempranas de su carrera cayeron rendidos ante tanta singularidad. Ni tampoco a los de muchas de las personas consultadas para elaborar este trabajo, tan prestas a alabar la plasticidad de la obra del arquitecto valenciano, sus habilidades ingenieriles o sus recursos para seducir, comunicar o vender, como a lamentar sus mé-

todos o censurar abiertamente sus expansiones proyectuales o de conducta. El propósito de estas páginas no es derribar a Calatrava de su elevado pedestal —eso dependería, llegado el caso, de su obra, de cómo evolucionen su rendimiento y su percepción—, sino responder a las preguntas expuestas más arriba y, en el camino, presentarlo como le han visto quienes le han tratado de cerca en los últimos treinta años, sin afeites o verdades parciales servidas por gabinetes de imagen, por corifeos o por el propio artista, que es un portento en las labores de autobombo.

Aunque este libro tiene a Santiago Calatrava como protagonista central, es obligado señalar también a las personas que, en el ejercicio de sus responsabilidades públicas, encargaron obras al arquitecto y le permitieron actuar con más libertad personal que responsabilidad social. Es bien sabido que para la comisión de determinados excesos es necesaria la colaboración de dos o más cómplices. Los casos revisados en este libro lo confirman. Así ha sido cuando la desbordante vis propositiva de Calatrava se ha combinado con la ingenuidad o la megalomanía de determinados gestores políticos, incompetentes a la hora de velar por un uso irreprochable de los recursos colectivos. He aquí una alianza de terrible potencial. Porque, como nos recuerda un ingeniero citado en estas páginas, «el ego que domina al ser humano, sobre todo al ser humano español, es dramático. Y, cuando dispone de poder, puede llegar a actuar sin el menor pudor ni atisbo de autocrítica».

## II. ZÚRICH. LA FORMACIÓN DEL CARÁCTER Estación de Stadelhofen (1983-1990)

Santiago Calatrava ha labrado su fama arquitectónica mediante una colección de edificios y puentes muy llamativos. Pero más decisiva que ninguna de estas construcciones de hormigón, acero y vidrio ha sido probablemente otra, de naturaleza intangible: la construcción de su propio carácter.

La forja del carácter de Calatrava tuvo un primer escenario en Benimàmet, hoy una pedanía de la ciudad de Valencia, donde nació en pleno franquismo, en el seno de una familia vinculada al sector agrario. Y tuvo un escenario determinante en Zúrich, la ciudad suiza donde se afincó en 1975 para ampliar estudios y, después, instaló su cuartel general.

El carácter de Calatrava está marcado por la vocación de singularidad y el afán de excelencia. También por una ambición que a veces parece ilimitada. Es un carácter que ha buscado referentes en la versatilidad de los grandes del Renacimiento, en el genial organicismo de Antoni Gaudí o en la elegancia esencial de Robert Maillart. Y que se moldeó académicamente bajo el influjo, entre otros, de Aldo Rossi y la Tendenza, de gran predicamento en los años 70. Es un carácter que se vio potenciado, en lo personal, por su asociación con Robertina Marangoni, una estudiante de derecho criada en Suecia a la que conoció en Zúrich, con la que se emparejó, formó despacho, tuvo cuatro hijos y convive desde entonces. Y es un carácter que profesionalmente se apoya en ese trípode peculiar, de difícil equilibrio, que forman la arquitectura, la ingeniería y las bellas artes.

En febrero de 2013, cuando era ya evidente que la piel de

*trencadís* del Palacio de las Artes de Valencia, inaugurado ocho años antes, se arrugaba de modo lamentable, publiqué un artículo en el diario *La Vanguardia* donde abordaba esa triple condición –arquitecto, ingeniero, artista– que Calatrava reivindica para sí, y apuntaba los riesgos que entraña.

«Este cóctel profesional –escribí– aspira a producir una obra bella, deslumbrante incluso, fiable y duradera. Pero no siempre sucede así (...). Los artistas son libres para crear lo que quieran: lienzos abstractos sugerentes, excrementos enlatados o vídeos narcóticos. Los arquitectos, en cambio, están sujetos a las exigencias del cliente y a las del entorno donde erigen su obra, sin olvidarse de la excelencia formal. Los ingenieros, a su vez, se ufanan de hallar la línea recta entre el encargo y su solución, al precio más ajustado. El problema de Calatrava es que raramente concilia las finalidades de las tres profesiones. Sus edificios pueden ser formalmente espectaculares. Pero también arquitectónicamente caprichosos, ingenierilmente redundantes y, además, económicamente ruinosos. Cuando decide recubrir de *trencadís* la envolvente de acero del Palacio de las Artes actúa quizás como artista movido por la estética, para lograr brillos y atenuar a ojos vistas el volumen de su gran cascarón. Pero no se luce como profesional de formación técnica, que debería saber que el coeficiente de dilatación del metal no coincide con el del *trencadís* y que, por tanto, su matrimonio está condenado al divorcio. Ni se luce tampoco como administrador de recursos públicos: el coste de la obra roza ya los 500 millones de euros.»

Es difícil que esas tres profesiones, de fines a veces convergentes pero por lo general de protocolos divergentes, se fundan en una sola. Sin embargo, desde edad temprana, Calatrava ha ligado a esta triple vocación su destino. Y la ha alimentado estudiando en centros de prestigios dispares, desde la Escuela de Artes y Oficios de Burjassot hasta la Escuela Politécnica Federal de Zúrich –comúnmente conocido como ETH por sus siglas en alemán (Eidgenössische Technische Hochschule)–, pasando por una joven Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia.

Tras superar los estudios universitarios, Calatrava decidió pues trabajar como arquitecto integrando estas tres disciplinas. Es cierto que sigue utilizando el dibujo y la acuarela como medio de expresión predilecto; incluso por encima de la oral (que no consti-

tuye su mejor baza, habiendo llegado al prodigio de dar conferencias casi sin palabras, combinando fotos de sus obras, música de Bach y esbozos hechos en directo). Es cierto también que ha firmado esculturas. Y que en su currículum hay decenas de puentes. Pero, pese a todo ello, puede afirmarse que la arquitectura es el terreno que ha cultivado con mayor empeño, combinando, eso sí, objetivos y métodos de otras disciplinas. Así lo atestiguan sus museos, estaciones ferroviarias o auditorios repartidos por el mundo.

Parte de la crítica le ha recibido como a un intruso cuando ha expuesto sus esculturas en grandes museos. Algunos de los mejores ingenieros españoles consideran que las peculiaridades formales de sus obras violentan la esencia y los códigos de su profesión. Por el contrario, en el ámbito arquitectónico, Calatrava ha rivalizado con los grandes de su época y ha alumbrado construcciones que le han reportado reconocimiento global y, a veces, ruidosas polémicas, pero que, ahora mismo, forman ya parte de la historia arquitectónica. Por todo lo dicho, y más allá de la triple vocación, parece pues obvio que Calatrava se ha manifestado principalmente mediante sus edificios. Y, además, existen documentos que atestiguan su voluntad de ser a través de la arquitectura.

### *Declaración adolescente*

La carrera arquitectónica de Santiago Calatrava tiene incluso fecha fundacional. Lo sabemos gracias, entre otras fuentes, a Alberto Estévez, arquitecto, historiador y fundador de una escuela de arquitectura barcelonesa (la ESARQ), que mientras preparaba su tesis doctoral sobre el autor valenciano pudo hurgar a placer en el archivo de su estudio de Zúrich. Allí encontró un bloc datado en Valencia el 20 de noviembre de 1968, cuando Calatrava tenía diecisiete años, que contenía una declaración titulada «Por qué quiero ser arquitecto», dividida en cinco puntos. Eran éstos: «Primero: tengo una gran afición al dibujo. Segundo: siempre he sentido una gran inquietud por las cuestiones artísticas. Tercero: creo que tengo aptitudes para el estudio y desempeño de esta profesión, entre ellas una gran imaginación. Cuarto: poseo también una gran ilusión por esta carrera y espero que con mi trabajo y