



La pasarela de luz veneciana

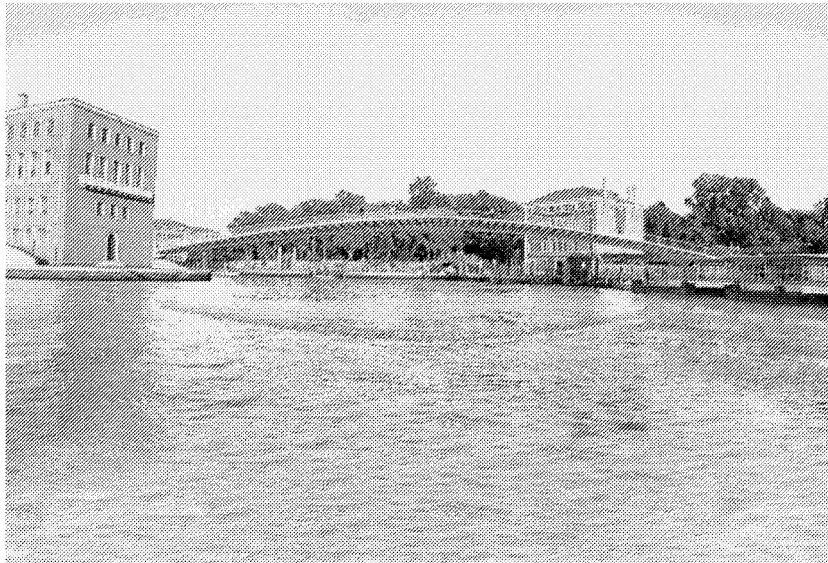
Cuando los venecianos despierten la madrugada del primer fin de semana de marzo encontrarán un nuevo puente sobre el Gran Canal, el cuarto, obra del arquitecto e ingeniero Santiago Calatrava. Se convertirá en el primer guiño importante de arquitectura contemporánea en Venecia, dejando atrás diez años de polémica. Algunos lo consideran inútil y demasiado costoso; otros, una obra de arte fundamental que conectará la estación del tren con la de autobuses.

MILENA FERNÁNDEZ

El puente de Santiago Calatrava (Benimamet, Valencia, 1951) es una estructura en acero de 470 toneladas y 94 metros de largo, que a primera vista recuerda el esqueleto de un dinosaurio. No deja de ser una criatura anómala, pues por lo general debido a una cuestión estática los puentes nacen anchos y se acortan en el centro. Pero en este caso funciona otra lógica: parte con una estrechez de tres metros y luego se ensancha hasta llegar a los nueve metros. "Ha sido creado para el deleite de los usuarios que pueden detenerse en el centro a admirar el panorama sin obstaculizar el tráfico humano. Es el puente placer, ideado con mucha lógica. La forma es estupenda. Es una simbiosis entre arquitectura y escultura. Es un puente extraordinario, una obra de arte genial con un mensaje universal. Detrás de él se esconde el genio humano que va más allá de la funcionalidad". Palabras del ingeniero Salvatore Vento, responsable de la ejecución del proyecto.

En Venecia el agua se convierte en luz. Una luz que cambia conforme pasan las horas: la neblina mañanera, el cielo azul límpido del mediodía, el *tramonto* o la oscuridad nocturna cambian la percepción de los colores, de las fachadas de iglesias y palacios. La luz es un elemento clave en la nueva obra de Calatrava. De noche el puente resaltará toda su belleza e ingenio, gracias a unas potentes luces fluorescentes que partirán del pasamanos en bronce y, en cascada cortarán el pretil de cristal hasta llegar a la parte baja. Otras luces, desde abajo, iluminarán las gradas, de vidrio y piedra natural de Istria, creando un sendero luminoso. "Será una pasarela de luz". Así ha resumido el arquitecto valenciano la obra. "De noche será espectacular. El sistema de iluminación evidencia las articulaciones de este enorme esqueleto. La luz resalta sus formas y evidencia la vida de la estructura y arquitectura del puente. La luz es un vehículo de vida que resalta elementos que son parte de Venecia: el hierro, la piedra y el vidrio. Seguramente el juego de la luz y los materiales reflejados en el agua será bellísimo", pronostica Vento.

Calatrava ha levantado puentes en el Guadalquivir y en el Támesis, pero en una urbe tan particular ad-



Composición fotográfica del puente de Calatrava en Venecia.

quiere especial relevancia y quizá por ello desde sus orígenes ha despertado tantas críticas. Es sin duda el primer guiño de arquitectura contemporánea en la antigua Venecia, que compartirá escenario con el puente de Rialto, creado en el *Cinquecento* y símbolo de la ciudad, el de la Academia, en 1933, y el de la estación del ferrocarril, en 1846.

En el pasado otros arquitectos de fama intentaron sin éxito alguno edificar en Venecia. Le Corbusier presentó una propuesta para un nuevo hospital, pero se hundió en la polémica. La misma suerte corrió el proyecto del Palacio de Congresos en el Arsenal proyectado por Kahn. "En Venecia es difícilísimo superar todos los obstáculos políticos y culturales necesarios para realizar una obra de arquitectura contemporánea", comenta el primer defensor de Calatrava, el alcalde de la ciudad, Massimo Cacciari, filósofo de centro izquierda. Hace 10 años, bajo una anterior Administración de Cacciari, se comenzó a barajar la posibilidad de crear un cuarto puente sobre la principal vía de tráfico veneciana. El proyecto fue aprobado en 1988, las obras arrancaron en 2001 y deberían haber concluido en 2004, pero en el camino han surgido una serie de imprevistos. "El

puente lo han desarrollado empresas que no estaban a la altura de un proyecto tan delicado y han trabajado con gran lentitud", lamenta Cacciari.

Las críticas de ayer son las mismas de hoy. El puente nace para conectar la estación de autobuses, conocida como Piazzale Roma, con la del tren, pues en ambas el tráfico humano es numeroso. Cada día llegan a Venecia, en tren o en autobús, 65.000 personas, de ellas 35.000 son estudiantes y trabajadores, el resto son turistas. Sin embargo, existen ya dos líneas de *vaporetto* (lanchas para el transporte público) que comunican Piazzale Roma con la *ferrovia*. El trayecto en *vaporetto* puede significar 15 minutos de viaje, mientras que cruzando el nuevo puente se necesitarán seis. Entonces, ¿qué sentido tiene destinar 6,5 millones de euros en una obra que no es prioritaria? Tal pregunta la ha sostenido siempre la oposición política, que en primer plano focaliza la urgencia de frenar la hemorragia de residentes que no pueden darse el lujo de comprar una casa y por ello abandonan la ciudad. El futuro es poco halagador: en 2010, el centro histórico de Venecia tendrá menos de 60.000 habitantes, con una media de edad muy alta. En 1951, los residentes eran 175.000.

La discusión se ha centrado en la

Calatrava ha levantado puentes en otras ciudades, pero en una urbe como Venecia tiene especial relevancia

utilidad del puente, nadie ha rebatido su solidez arquitectónica y estructural, pero Carlo Magnani, rector de la Universidad de Arquitectura de Venecia, tiene una queja. "Calatrava ha diseñado una estructura elegante y limpia. El puente de Calatrava es sólo un puente, mientras los ya existentes en el Gran Canal han desempeñado un cometido urbano muy importante, pues nacieron en un momento clave en la historia de la ciudad. El de Calatrava debería formar parte de un diseño general completo de transformación urbana entre la estación de autobuses y la del tren, que aún nadie conoce".

Una década de debate alrededor del nuevo puente sobre el Gran Canal podría no significar mucho tiempo si se piensa que para construir el de Rialto la discusión abarcó 30 años. "El proyecto de Santiago fue aprobado hace 10 años, es inútil continuar con la polémica. Es una obra cultural, bellísima y coherente con el ambiente veneciano. La arquitectura de la ciudad es absolutamente contrastante, no se puede imaginar una arquitectura más diversa, pero la gente es ignorante y no se entera, no entiende lo que ve porque la atmósfera, los canales, el agua y otros sentimentalismos que no tienen nada que ver con la arquitectura unen muy bien todo. La gran arquitectura se adapta en Venecia, las porquerías, no", enfatiza Cacciari.

Como un dinosaurio adormecido, la enorme estructura de acero espera el anochecer del primer fin de marzo para su lento y delicado viaje por el Gran Canal. Las vértebras del gigantesco animal han sido ensambladas en Puerto Marghera, a pocos kilómetros de su destino final. Pero el transporte se efectuará en dos etapas. En la primera, los dos extremos del puente, cuyo peso es de 200 toneladas, viajarán sobre una embarcación que pasará sólo un metro por debajo del puente de Rialto. Dos semanas más tarde tocará el turno de la parte central, que pesa 270 toneladas y mide 60 metros. El delicado viaje ha sido calculado milímetro a milímetro. No vaya a ser que, como dicen los más pesimistas, Venecia amanezca con un puente menor. Una vez en su sitio, toda la estructura será soldada. El próximo otoño, cuando las gradas en vidrio y el sistema de iluminación hayan sido completados, la nueva pasarela de luz se reflejará en el agua de la vieja urbe.