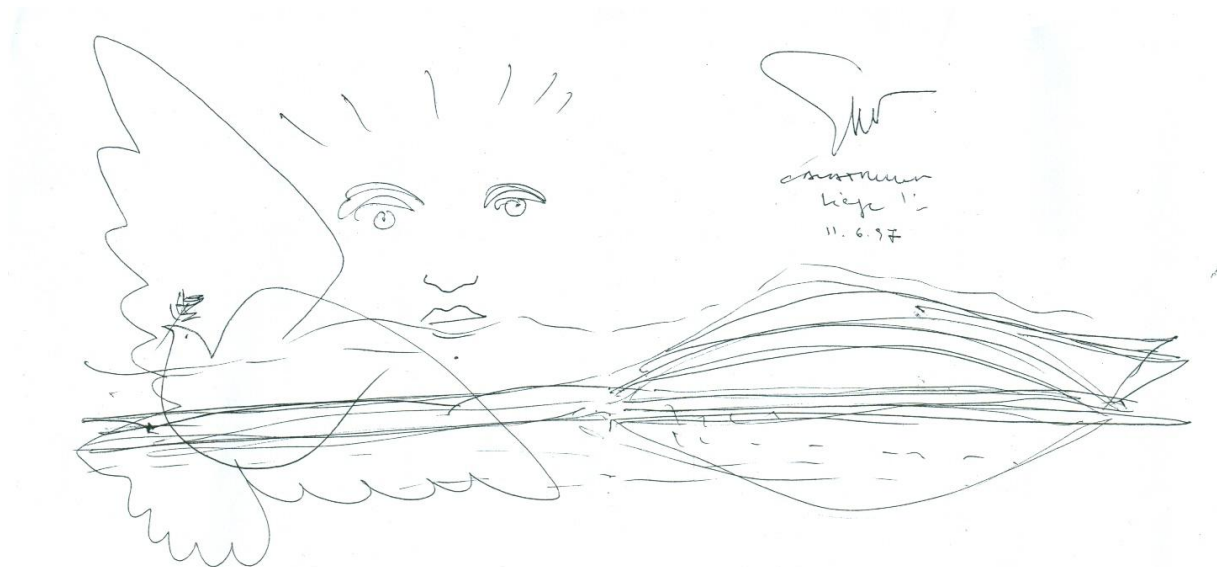


Valencia & Calatrava

Wat is een ereloon waard?

In De Standaard Weekblad van 11 mei 2013 stond achteraan in de rubriek "Altijd Ergens" van Michiel Hendryckx een foto uit Valencia: de *Ciudad de las Artes y las Ciencias* van architect Santiago Calatrava (°1951). Ik moet toegeven dat ik ook deze stad steeds heb ontweken, hoe meer Calatrava in Valencia, hoe minder zin ik krijg om deze stad te bezoeken. Dit is geen afkeer voor het werk van Calatrava. Reeds in 1990 bezocht ik zijn eerste werken in Zwitserland met onder andere het schitterend station Stadelhofen in Zürich.

Calatrava is een zeer intelligente man, hij spreekt minstens zes talen. Hij studeerde in zijn geboortestad Valencia en trok in 1975 naar Zwitserland om ingenieursstudies te volgen aan de befaamde ETH Zürich. Wat een uitzonderlijke samenkomst; iemand met Spaanse roots die gedrevenheid of furie weet te combineren met een drang naar precisie zoals een Zwitsers uurwerkmaker. Het maken van een groot gebaar weet hij te concretiseren met een perfecte uitvoering. In zijn schetsen legt hij er de nadruk op dat zijn ontwerpen ontstaan vanuit een intense observatie van organische aspecten uit de dieren- of plantenwereld. Toen hij in juni 1997 een boek signeerde tijdens een treinrit van Brussel naar Luik maakte hij een schets op twee pagina's, een tekening waarbij de basisvorm van het nieuw station wordt gecombineerd met een duif en een menselijk gelaat.



Dat hij zoveel kansen kreeg in Valencia heeft te maken met de ambitie van de overheid om met grote nieuwbouwprojecten de toeristen te lokken. De concurrentie met de andere Catalaanse stad Barcelona is steeds heftig geweest. Valencia haalde in 2007 de America's Cup binnen en op één jaar tijd werd een nieuwbouw opgetrokken ontworpen door David Chipperfield Architects. Ook de Formule 1 wedstrijden werden met veel budgetten naar Valencia getransfereerd.

Het kon niet op, in Valencia was de sky the limit!. Tot de crisis in 2008 kwam en men eindelijk ging beseffen dat men boven zijn stand leefde en dat te veel geld naar prestige projecten is gegaan. Valencia is vandaag failliet.

In zijn tekst verwijst Hendryckx naar Calatrava's ereloon van 94 miljoen euro en hij merkt hierbij op dat de advocaten van de architect de vergoeding omschreven als 'eerder bescheiden'. Het is wel een fors bedrag maar rekening houdend met de grote return op toeristisch gebied is het ereloon niet overdreven. Hoeveel mensen werden reeds naar Valencia gelokt met de gebouwen van Calatrava? Op elke folder of website staan zijn creaties. Bedenk even dat hij alles in de Spaanse stad Burgos had kunnen bouwen!

Wat heeft het Guggenheim project van Frank Gehry in Bilbao reeds niet opgebracht voor de plaatselijke economie? Als men weet wat top filmsterren voor één rol in een productie als mega ereloon krijgen, dan is de vergoeding van Calatrava te verdedigen. Architecten als Calatrava zijn "superstars" geworden omdat zij gebouwen afleveren die perfect passen in een strategie van citymarketing. Vaak spreekt men van het "Bilbao-effect", politici die befaamde architecten inhuren om hun stad op de toeristische kaart te zetten. De verschijning moet spectaculair zijn als uitdrukking van ambitie en dynamiek. Het moet opvallen, anders is de architectuur waardeloos!

De gebouwde omgeving kan men niet ontlopen. Men gaat op reis om een veelheid aan motieven, van natuur tot cultuur in de breedst mogelijk spectrum. De stad die zich in Europa het sterkst profileert als citytrip bestemming is Barcelona met als "de" attractie het werk van architect Antoni Gaudi. Hoeveel miljoenen toeristen bezochten reeds Park Guëll en de Sagrada Familia kerk? Het werk van de Catalaanse bouwmeester Gaudi is werkelijk een goudmijn voor de stad. Het verschil is wel dat het ereloon van de gelovige Gaudi wel bescheidener was dan dat van Calatrava. Gaudi werkte met passie aan de Sagrada Familia, in de eerste plaats om zijn plaats in de hemel te verdienen. Bij Calatrava zullen wel meer wereldse motieven bepalend zijn geweest.

Marc Dubois
Augustus 2013.

Tekening Calatrava

Getekend in boek "Santiago Calatrava – Ingenieur-Architektur / Birkhäuser / 1989" tijdens de treinrit Brussel – Luik voor de presentatie van zijn ontwerp voor Luik Guillemins 11 juni 1997 (27 x 49 cm)