



# Luis Vidal

# "Las ciudades tienen que competir, convivir, compartir y conectar"

Texto: Laura García-Barrios  
Fotografías: Javier Salas

No cabe duda de que el arquitecto Luis Vidal se ha convertido en la última década en toda una eminencia en el terreno aeroportuario. Buena cuenta de ello dan proyectos como la multipremiada Terminal 2 del aeropuerto de Heathrow (Londres) o la T4 de Madrid Barajas, donde fue director de proyecto junto con Richard Rogers y Estudio Lamela. En el ámbito de la salud tampoco se queda atrás, destacando obras como el hospital Álvaro Cunqueiro, el primer edificio sanitario en España BREEAM construido siguiendo los parámetros de dicha certificación internacional de sostenibilidad. Visitemos el estudio Luis Vidal + arquitectos para indagar en los desafíos futuros de la arquitectura y aproximarnos al análisis de los proyectos económica, social y medioambientalmente responsables.

**Hablemos de futuro. Sois el primer estudio español en diseñar un puerto espacial, un proyecto que nos hace plantearnos cómo viajaremos de aquí a unos años.**

Hace 45 años, en 1970, en el mundo viajaron 330.000 pasajeros y la población mundial era de 3.600 millones. En 2016, viajaron 3.600 millones de pasajeros, es decir, el mismo número de habitantes de 1970 teniendo en cuenta que la población casi se había duplicado, ascendiendo a 7.400 millones. En esta línea, dentro de quince años van a viajar 5.500 millones de pasajeros, lo que representará proporcionalmente el 65% de la población mundial. Viendo estas cifras, es evidente que la aviación comercial va a seguir creciendo a un ritmo vertiginoso. Además, aunque al principio será utilizado por un porcentaje muy reducido de la población debido a su elevado coste, también se van a imponer los vuelos suborbitales vinculados al puerto espacial.

Por otra parte, estimo que en cinco años tendremos vehículos autónomos, de manera que el transporte público y la movilidad en las ciudades, también cambiarán radicalmente. Si podemos pensar en esa tecnología con una integración, por ejemplo de un sistema tipo Uber, estaremos asistiendo al nacimiento de un nuevo modelo de transporte público que, hasta ahora, se había concentrado en vagones o en vehículos de gran capacidad para ir de

un lugar A, a un destino B. El transporte público del futuro será mucho más individual y mucho más selectivo origen-destino.

**Dentro de las propias ciudades, ¿cómo será la transformación urbana en relación con la sociedad?**

En este aspecto asistimos también a otro fenómeno vinculado al crecimiento de la población mundial. Hoy habitan en el mundo 7.400 millones de personas, de las cuales más del 50% ya están en ciudades. En 2050, se espera que hayamos superado los 9.000 millones de habitantes y que el 80% de esa población viva en ciudades. Es decir, más de la población que habita hoy en el planeta vivirá en ciudades dentro de 35 años. Eso supondrá que las ciudades necesitarán mejorar sustancialmente sus capacidades de distribución, de logística, de energía, de movilidad, de espacios verdes... En definitiva, tendrán que adaptarse a mucha más movilidad.

**¿Qué papel juega y jugará la eficiencia energética en todo este panorama?**

Más que de sostenibilidad, yo prefiero hablar de responsabilidad. Todos tenemos que utilizar el planeta de la manera más responsable posible, y para ello los proyectos tienen que serlo en lo económico, social y medioambiental.

En primer lugar, deben ser económicamente responsables ya que un proyecto tiene que ser viable por sí mismo, no puede depender eternamente de becas o de financiación externa. Asimismo, tienen que ser socialmente responsables, ya que tienen que servir para que la propia sociedad los utilice. Finalmente, en relación al medioambiente, los proyectos tienen que controlar el uso de energía, el impacto que generan, la huella que motivan, etc. En ese sentido, hace unos años prolifera-

"Los edificios acabarán siendo capaces de emular la piel humana"



ron una serie de certificados medioambientales que venían a darle un sello a un edificio o a un promotor. Pero el "qué bueno soy, qué responsable he sido que he tenido todo en cuenta" es pasado. El promotor o el arquitecto que esté pensando hacer un edificio pensando conseguir una certificación BREEAM o LEED pertenece ya al pasado. Nos encontramos ahora mismo en el momento de empezar a hacer edificios con impacto de huella cero, con un nivel muchísimo más elevado con el compromiso medioambiental.

**En el ámbito constructivo, ¿cuáles son los materiales que van a predominar en un futuro?**

La tecnología va a ir buscando materiales cada vez más resistentes, más ligeros y que respondan mejor al medioambiente. Se sigue apostando por materiales que sean permeables como la piel, la cual es capaz de dilatarse y cerrarse en función de si hace calor o frío. En este sentido, las pieles de los edificios acabarán siendo capaces de emular la humana.

**En el caso concreto, por ejemplo, de la torre Castellana 77, ¿cómo actúa su fachada?**

La fachada es una respuesta a una protección solar, ya que nos preocupaba mucho preservar la piel del edificio de la radiación del sol. De esta manera, las lamas perimetrales

**"El transporte público del futuro será mucho más individual y mucho más selectivo origen-destino"**

están estudiadas con un software de diseño paramétrico, desarrollado por nuestro equipo durante más de tres años, que simula diferentes posiciones utilizando el movimiento del sol a lo largo del año. Gracias a él, las lamas protegen la fachada hasta un 99% de la incidencia solar directa en los meses más duros de verano, mientras que en los más fríos de invierno permiten que entre un poco de sol.

**En relación a otros sistemas internos en esta reforma que hayan mejorado su eficiencia, ¿cuáles destacarías?**

En lo que se refiere al clima, hemos utilizado un sistema de viga fría. Se trata del sistema más confortable que existe para climatizar un espacio u oficina, además de ser uno de los más eficientes al consumir menos energía. Por otra parte, destaca toda la implementación de sistemas de luminarias de última generación y motores eficientes que permiten reducir al máximo el ruido.



Hospital Álvaro Cunqueiro © Cortizo

**¿Qué otros proyectos tiene el estudio en cartera en este momento?**

En el terreno aeroportuario estamos realizando el nuevo Aeropuerto Internacional de Boston, además de estar haciendo la transformación completa del aeropuerto de Denver y tener casi acabado el aeropuerto de Santiago de Chile. En lo que se refiere a hospitales, cabe resaltar el hospital Marga Marga en Valparaíso (Chile), mientras que en Madrid estamos llevando a cabo la transformación completa e integral de dos torres de oficinas. Por su parte, estamos con el proyecto de Castellana Norte con Richard Rogers. En definitiva, tenemos en cartera un amplio abanico de proyectos diferentes, tanto de ordenación urbana como de planteamiento y planificación, a los que se suman el diseño interior del hotel B&B Puerta del Sol y un edificio de oficinas para Bouygues en Madrid.



Castellana 77 © Luis Vidal + arquitectos

**Hay proyectos que por su especial naturaleza conllevan un tratamiento muy específico, ¿cómo es proyectar un hospital?**

Tanto los hospitales como los aeropuertos, prisiones o juzgados son tipologías bastante complejas, debido a que existe un abundante tránsito de personas y unas circunstancias muy comprometidas. En este tipo de proyectos nosotros aportamos valor, ya que los afrontamos añadiéndoles unos ingredientes concretos, aunque no existen fórmulas fijas. La magia de la arquitectura reside, en definitiva, en la correcta mezcla y proporción de los ingredientes que utilizamos en todos nuestros proyectos junto con unos aderezos específicos.

**¿En qué medida una buena arquitectura puede mejorar el bienestar de un paciente?**

El material de construcción que utilizamos más a menudo en todos nuestros proyectos es la luz natural. Hay que estudiar por dónde entra, si quieres que te traiga el sol o si pretendes protegerte del calor; analizar si viene del norte o del sur, del este o del oeste; fijarse cómo varía a lo largo del año y en función de la latitud, etc. Si eso lo combinas con el uso del color, con la calidad acústica o con un espacio que facilite la orientación intuitiva, conseguirás generar en el usuario una mayor serenidad y, por tanto, restar ansiedad. Asimismo, podremos añadir el uso de la vegetación, de la humedad relativa o de la ventilación natural cruzada. Combinarlos y utilizarlos adecuadamente es lo que realmente producirá que un edificio tenga esa magia tan especial.



**¿Cómo surgió el concepto de “hospital aeroportuario” como es el caso de Álvaro Cunqueiro o Can Misses?**

Los hospitales aeroportuarios nacen producto de un ejercicio académico que realicé cuando era profesor de la escuela de arquitectura, a lo que se une el hecho de que durante una temporada de mi vida, por motivos personales, me tocó pisar bastantes hospitales. Esto me llevó a idear un diseño que permitiera hacer hospitales amables, próximos al paciente y al acompañante. Normalmente en los hospitales convencionales, los pacientes, los acompañantes y los médicos se mezclan siempre. Para solventar esta situación, al igual que en un aeropuerto, decidimos separar los flujos, llevando al personal sanitario a una única planta, como en un aeropuerto las salidas van por una planta, y a todos los pacientes por otra, como si se tratase de las llegadas. De esta manera, todo ellos viajan en vertical hacia arriba o hacia abajo en función de si se va a una consulta, a un quirófano... Además, este planteamiento consigue reducir mucho la superficie de circulación, con la ventaja adicional de que al eliminar muchos pasillos se libera bastante fachada, con lo cual podemos aproximar espacios sanitarios.

**En lo que se refiere a la aviación y el transporte, los aeropuertos son un instrumento indispensable para que las ciudades se abran al mundo, ¿cómo lográis potenciar esta conexión?**

En esta reflexión cabe hacer hincapié en dos aspectos diferentes. En primer lugar, es evidente que cuanto más próximos estén los aeropuertos a las ciudades, más fácil y útil será su conexión. Por otro lado, las ciudades tienen que cumplir con las cuatro “Cs”: competir, convivir, compartir y conectar. En este sentido, la competencia es necesaria, es la que provoca la imaginación, el crecimiento y la superación. En segunda posición, estamos en un momento y en una sociedad en la que tenemos que ser conscientes de que somos de diferentes orígenes, culturas y formación y, por consiguiente, tenemos que apartar ciertos prejuicios y aprender a convivir todos con todos. La tercera C es la de compartir, por ejemplo, recursos energéticos o hídricos, la información,

la seguridad, la educación... Finalmente, además de los medios tecnológicos que tengamos con respecto a la imagen y el sonido en lo que se refiere a la conexión de las ciudades, a corto plazo veremos, incluso, la transportación del gusto, olfato y tacto. El contacto humano es y será también imprescindible, por lo que las comunicaciones, la conexión entre las urbes, va a ser siempre prioritaria y esencial.

**¿Qué avances tecnológicos mejoran la eficacia y eficiencia de estos espacios?**

En los aeropuertos existen dos tecnologías: los rayos X de toda la vida y los sistemas envolventes que analizan una imagen en remoto. Actualmente está en marcha el estudio e implementación de una nueva tecnología israelita que es 300.000 veces más eficaz que el más eficaz de los sistemas que pueda existir a día de hoy. Su funcionamiento consiste en que mientras el pasajero va andando, el programa le monitoriza, permitiendo que pueda andar sin detenerse salvo que se observe algo sospechoso. Este sistema agilizará mucho los controles de seguridad.

**Desde que se fundara el estudio en 2004, se han abierto oficinas en Reino Unido, EEUU y Chile. Se trata de países muy diferentes entre sí, sobre todo culturalmente, ¿cómo influye eso a la hora de trabajar?**

Nosotros siempre buscamos proyectos o clientes que tengan una visión, y cuando hay un mismo enfoque al final el proyecto tiene muchas posibilidades de convertirse ya no sólo en una realidad, sino en un éxito. No existen grandes diferencias trabajemos donde trabajemos porque realmente lo que motivan, lo que mueven esos proyectos, son clientes con mucha visión.

**¿Con qué te quedas de todos estos años al servicio de la arquitectura?**

La arquitectura es una pasión y una forma de vida. Si no la vives, no la sientes, no la experimentas, no la viajas, no la pulsas, no la tocas, no la hueles, no la saboreas, entonces te estarás perdiendo lo más importante.