

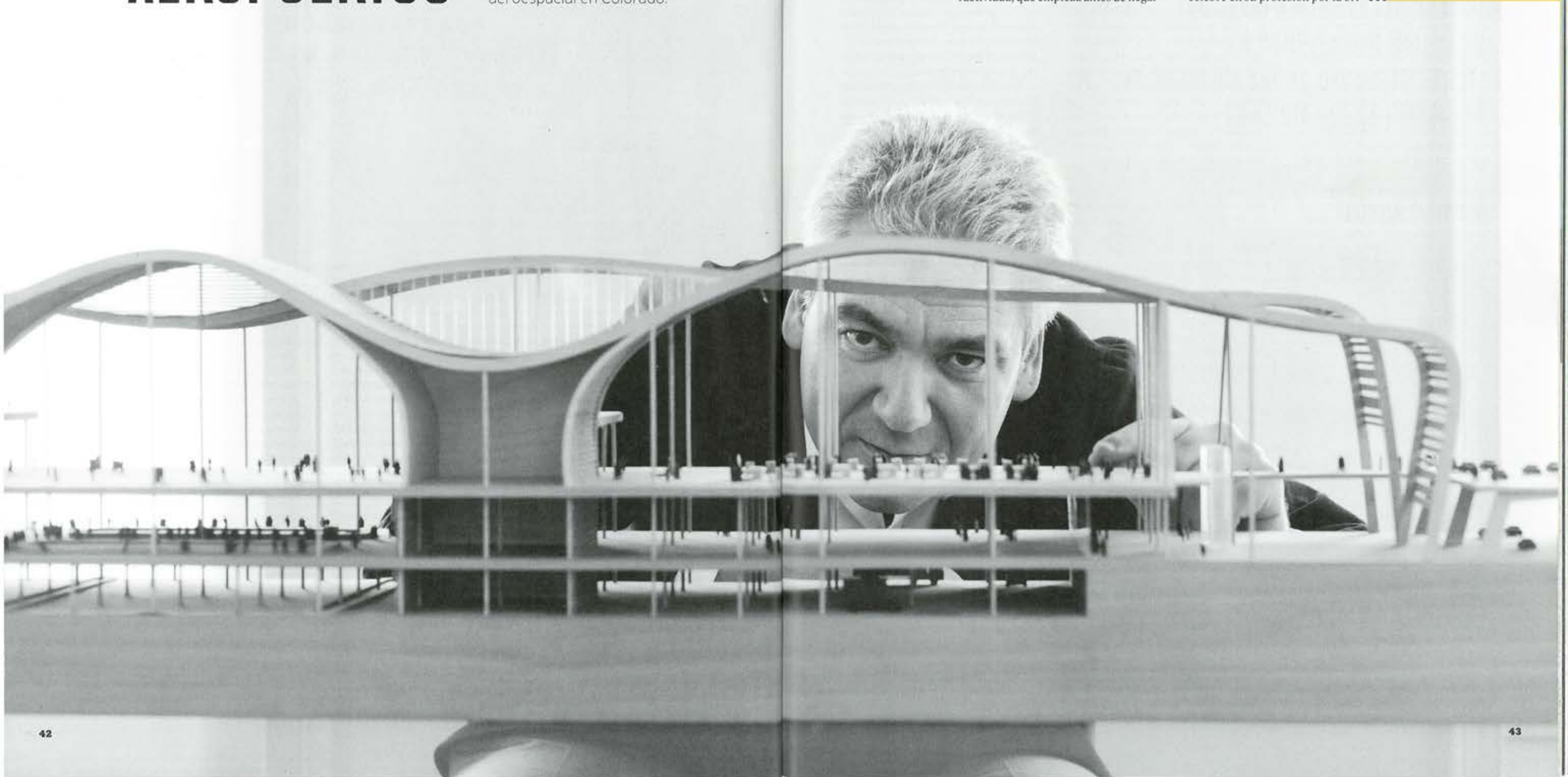
EL SEÑOR DE LOS AEROPUERTOS

Tan perfeccionista como discreto, Luis Vidal dirige uno de los mayores estudios de arquitectura de España. Allí se diseñan los aeródromos más avanzados del mundo, incluida la T2 de Heathrow. Ahora nos detalla su nuevo desafío: una terminal aeroespacial en Colorado.

TIEMPO ESTIMADO DE LECTURA

A UN CINÉFILO EL PRIMER encuentro con Luis Vidal le traerá recuerdos de *El hombre tranquilo*, aquella película de John Ford sobre un boxeador que vuelve a su casa y que parece inalterable ante cualquier conflicto. Es un tipo pausado, observador y extremadamente articulado. Sin embargo, tampoco es difícil intuir que la procesión va por dentro, algo que confirman miembros de su equipo al hablar de su perfeccionismo y su hipersensibilidad, que empieza antes de llegar

a la oficina y acaba horas después de apagar la luz para irse a casa. Vidal es el fundador y cabeza pensante de uno de los mayores estudios de arquitectos de España y —probablemente— el más poderoso. Curiosamente, este catalán instalado en Madrid no suele aparecer en los medios de comunicación, abrazando un perfil bajo del que es plenamente consciente: «Somos un estudio joven, no nos publicitamos, a lo mejor deberíamos ser más proactivos en esa línea pero no es lo que nos mueve», dice Vidal, un hombre que es célebre en su profesión por la bri- ●●●



llantez de sus proyectos y lo riguroso de su ejecución: «Jamás en la historia del estudio nos hemos pasado ni un euro de ningún presupuesto», afirma el arquitecto, algo extraordinario teniendo en cuenta los desvarios a los que estamos acostumbrados.

El trabajo más emblemático de Vidal es la impresionante terminal nueva de Heathrow (la conocida como Terminal 2), inaugurada por la mismísima Reina Isabel II y que en 2014 ganó más de 20 premios de todos los tamaños y colores gracias a una excelencia indiscutible: premios de los viajeros, de las compañías o de los trabajadores dan fe del talento del español para implementar una de sus obsesiones más reconocidas, de esas que hacen que al arquitecto le asome la sonrisa por la montura de las gafas.

«No diría que estoy obsesionado», dice con una sonrisa. «Y tampoco es algo freudiano. En realidad es algo más sencillo: viajo, siempre he viajado mucho y me he fijado en lo que me rodea, buscando formulas para optimizar cual-

quier proceso. Es un tópico pero es cierto, viajar te enriquece, y esa riqueza se traduce de diversos modos. Si echas la vista atrás recordarás cuando los aeropuertos eran oscuros, poco amigables: llegas cansado y te tratan fatal. Así que siempre me divertí pensar qué se podía hacer para cambiar todo eso. ¿Alguna vez has oído esa frase que describe los aeropuertos modernos? Son centros comerciales donde de vez en cuando despegan algún avión (risas)».

GEOGRAFÍA FASCINANTE. Hospitales, edificios públicos, tiendas, grifos, muebles... el estudio de Vidal ha tocado todos los palos pero ha acabado volviendo a lo que podríamos llamar la *especialidad* de la casa: «Me lo paso bien trabajando, diseñando proyectos con mi equipo, revisándolos, pero es cierto que los aeropuertos son grandísimos retos y la geometría que se esconde tras ellos es fascinante», explica. «Siempre digo que el único día que no hay obras en un aeropuerto es el día en que se inaugura».

Luego, con la ayuda de un papel y un bolígrafo, desgrana lo que pocos mortales podrían esquematizar: ¿cómo demonios se construye un aeropuerto?

«Lo primero: empiezas por entender el tipo de pasajero que tiene que atender esa terminal. De dónde vienen y dónde van. Pasajeros que procesa: por ejemplo, se atiende a unos 30.000 por hora en Heathrow. Cuántas maletas llevan, si van acompañados, cuál es el perfil...», desgrana el arquitecto. «¿Matemáticas? Por supuesto, hay una parte muy matemática y es —más allá de lo que ya te he contado— la prognosis de tráfico de previsión de las compañías aéreas. Esos son números que el cliente te facilita y si no los tiene somos nosotros los que implementamos nuestra propia investigación».

Más factores a tener en cuenta: «Hay que pensar en el número de mostradores, el número de máquinas de controles de seguridad (que es algo extremadamente costoso), metros lineales de recogida de equipajes que marcan el número de cintas que pondrás, la longitud de dársena de los coches para que el pasajero pueda acceder a la terminal con comodidad. Número y mezcla de tipo de aviones, a lo que calificamos para entendernos como A, B, C, D, etc. Cómo van mezclados, todo esto condiciona la estructura y la geometría del edificio. Es una gigantesca ecuación», explica Vidal, quien ni siquiera ha necesitado coger aire o refrescarse la memoria, recitando la lista de requisitos de una *terminal G4* («las an-

teriores eran G3») como el que cuenta lo que ha cenado la noche anterior.

El arquitecto especifica además que en la citada terminal londinense (escogida como la mejor del mundo en 2015) los condicionantes fueron aún mayores: «Imagina el metro, que va pegado por debajo del edificio, y la altura que depende de la torre de control, ya que tienen que poder ver la cola de los aviones. Resultado: el edificio es un sándwich. Si además tienes en cuenta el control de la luz natural o la carga solar. La regulación de la iluminación artificial para que no provoque deslumbramiento, el uso del color o la acústica».

El arquitecto, quien para su tesis de final de carrera hizo un estudio sobre aeropuertos, se dispone ahora a dar un último paso: un aeropuerto aeroespacial en Colorado, uno de los primeros de su clase y un reto mayúsculo de proyección mundial. El anteproyecto, presentado junto a la empresa estadounidense de HDR, evalúa la viabilidad del puerto espacial para que sea autorizado, mientras que la segunda fase entraría en un desarrollo modular del proyecto. «Es un auténtico reto y somos el primer estudio español que opta a algo así. No tiene nada que ver con un aeropuerto porque para empezar, los aviones que saldrán desde Colorado tienen dos despegues, los pasajeros son completamente distintos y las necesidades de las terminales son radicalmente diferentes. Es un proyecto muy excitante», dice Vidal.

Para el arquitecto, su disciplina tiene una gran responsabilidad, de la que pocas veces se habla: «Hicimos un hospital hace no mucho tiempo y la gente que trabajaba allí nos dijo que era el mejor lugar donde habían trabajado, que era muy agradable estar en ese lugar. Creo que esa es una de nuestras grandes responsabilidades: hacer edificios a los que la gente quiera volver, edificios mejores, más interesantes».

EL DOBLE FILTRO. El estudio de Vidal tiene más de 100 trabajadores, llega a emplear 150 en proyectos de gran calado y cuenta también con oficinas en Houston y Santiago de Chile. «¿Qué si sé delegar? Depende a quién le preguntes», se ríe. «Mira, no necesito meter la nariz en todas partes, no me interesa. Lo que sí necesito es confiar en la gente que trabaja conmigo. Si tengo que corregirle algo a la misma persona dos veces me va a costar delegar en esa persona. Pero cuando alguien pasa dos filtros sin que yo le tenga que decir nada,

puedes estar seguro de que confiaré plenamente en esa persona».

Vidal es consciente de que la arquitectura ha pasado de ser una disciplina pragmática y elitista a una especie de rock'n'roll donde los nombres propios pa-

ton (la Jones Plaza del Distric Theatre y la torre de control del aeropuerto), otro en Santiago de Chile (el aeropuerto, por supuesto) y un tercero en Madrid (el emblemático Castellana 77). Pero es en Tokio donde se encuentra la

SU MAYOR ORGULLO ES QUE NUNCA SE HA PASADO NI UN EURO DEL PRESUPUESTO. LOS AEROPUERTOS LE FASCINAN POR SU COMPLEJIDAD MATEMÁTICA. «EL ÚNICO DÍA QUE NO HAY OBRAS EN ELLOS ES EL DÍA QUE SE INAUGURAN».

recen ser más importantes que las obras de las que son responsables: «Ha habido una mutación de la percepción de la profesión. Hace 50 años el arquitecto era una autoridad incuestionable y ahora nuestra profesión está mucho más cuestionada pero ha habido un gran acercamiento al público, y creo que eso es muy interesante».

Y, tras una pausa, añade: «Bueno, cuando tuve que dirigir mi primer gran proyecto tenía 28 años y el pelo negro. Mis canas las achaco a la arquitectura (risas) y considero importante la experiencia que supone estar integrado en un gran equipo. Cuando empezamos éramos 10 y ahora somos 10 veces más, hemos crecido con calma pero con solvencia. Lo que he aprendido en todos estos años de profesión, y que es algo aplicable a la propia vida es a tener una responsabilidad medioambiental, económica y social, y tienes que responder a esa necesidad, porque cuando un arquitecto se equivoca, esa equivocación la va a sufrir la sociedad durante décadas. Y otra cosa, vital, que jamás se me va de la cabeza: no hay atajos. Ni en el trabajo, ni en la vida».

El estudio del español acaba de ganar dos grandes proyectos en Hous-

que probablemente sea la criatura más delicada y deseada por el arquitecto: «Una vivienda del año 2050 sin tecnología», explica. «La reflexión, es si hace 10 años no había wifi y no teníamos ni idea de cómo iba a afectar a nuestras vidas ¿qué pasará dentro de 35 años? Así que nos sentamos a pensar sobre ello y decidimos eliminar la tecnología de la ecuación y concentrarnos en la vivienda. Al final hemos diseñado una casa tres por uno, pensado en el volumen que ocupas y en el hábitat: es decir, cuando duermes no necesitas la cocina, cuando cocinas no necesitas dormitorio, cuando no estás cocinando ni durmiendo solo necesitas el comedor. De manera que todo está integrado en grandes cajones: cuando no necesitas un espacio simplemente lo guardas, y puedes tener hasta una piscina. Solo nos falta la confirmación del presupuesto y ejecutaremos el primer prototipo», concluye con una

sonrisa de oreja a oreja, demostración inequívoca del carácter de un tipo al que no le gusta la publicidad pero que ama su profesión.

Piénselo la próxima vez que pise un aeropuerto. @tgarciamon

CINCO OBRAS MAESTRAS



T2 DE HEATHROW

Su obra más emblemática (2014) atiende 20 millones de pasajeros al año con un 40% menos de emisiones.



AEROPUERTO ESPACIAL COLORADO

Es el primer estudio español que afronta un proyecto tan ambicioso como este, aún en examen.



HOSPITAL CAN MISES

Este centro de salud de Ibiza, estrenado en 2014, se funde con la arquitectura de la zona pese a su gran tamaño.



AEROPUERTO ZARAGOZA

Inaugurado en 2008 para atender a los visitantes de la Expo, maximiza la luz solar para ahorrar energía.



HOSPITAL INFANTA LEONOR

Una espina central y seis edificios satélite estructuran este hospital madrileño.