



Por Luis Alemany (Madrid)

Gatwick, Fiumicino, Charles de Gaulle, JFK. Aquellos nombres que hace 50 años sonaban a escenarios de sofisticación y cosmopolitismo se han convertido en la medida de casi todo lo que está mal en el siglo XXI. Los grandes aeropuertos globales son hoy lugares en los que los pasajeros reciben el

trato de sospechosos de terrorismo hasta que cruzan el arco del detector de metales. Entonces, se convierten en los cautivos de un mundo hiperconsumista en el que el agua cuesta tres euros y los bancos públicos están hechos para que nadie se recueste en ellos. En medio, el trato hastiado, impersonal y basado en la desconfianza entre trabajadores y viajeros es el hilo que todo une.

Luis Vidal, arquitecto barcelonés, fundador y director de un estudio con oficinas en Madrid, Santiago de Chile, Miami, Dallas y Santo Domingo, cuenta que lleva dibujando aeropuertos desde que hizo su proyecto fin de carrera, en la primera mitad de la década de 1990. «Aquel trabajo era una ampliación del Aeropuerto de la City de Londres. Era un proyecto académico, muy libre, pero tenía ideas que luego he mantenido todos estos años». Desde entonces, Vidal ha participado en la construcción de aeropuertos en Madrid, Santiago de Chile, Dallas, Varsovia, y las Islas Vírgenes. En Londres proyectó y construyó la T-2 de Heathrow, considerado año tras año el mejor aeropuerto del mundo en las encuestas de usuarios.

Ahora, el Heathrow de Vidal tiene una continuación, un hito a su altura: en Boston, el arquitecto español ha estrenado la Terminal E del Aeropuerto Logan, la que se dedica a los vuelos internacionales. El edificio ha sido celebrado en Estados Unidos con entusiasmo y el color de su fachada, un rojo prismático que con la luz deriva a naranja o a granate, aspira a ser un nuevo símbolo para la ciudad. Pero lo más interesante de todo es que Vidal conoce la frustración de millones de pasajeros alienados.

«Durante muchos años, los aeropuertos han sido centros comerciales desde los que, a veces, salían aviones», cuenta. En su relato, la historia del aeropuerto como tema arquitectónico ha pasado por

cuatro generaciones, desde el chalet en el que embarcaba Ingrid Bergman en *Casablanca* hasta los hubs deshumanizados de nuestro mundo. Y, ahora, está a punto de entrar en una quinta fase en la que la prioridad será respetar la autonomía de los viajeros.

«El pasajero llega a sentirse agredido, sale con más ansiedad de la que traía. Lo deseable es llegar a un punto en el que, incluso en los grandes aeropuertos, los usuarios se sientan libres para disponer de su tiempo y decidir qué hacen. Ver tiendas, elegir restaurante, trabajar, leer o no hacer nada... Todo eso está en la terminal de Boston: es un sitio en el que la gente decide qué hace con su tiempo», cuenta Vidal.

La palabra que está implícita es cortesía: «Estoy cansado de aterrizar en aeropuertos en los que solo les falta echarnos de una patada. Te meten en un pasillo sin luz natural, te hacen subir y bajar escaleras que conducen a *nosedonde*. Y entonces te encuentras con la cola de inmigración. Al pasajero de salidas le va mejor porque todo el mundo intenta que gaste dinero. Pero se debería tratar con la misma dignidad a los viajeros en llegadas».

Vidal cree que ese paisaje está cambiando en favor de los pasajeros: en un mundo de competencia creciente, en el que muchas citas presenciales son prescindibles y que empieza a ver con suspicacia el turismo, los dueños de los aeropuertos intuyen que tienen que tratar mejor a sus usuarios. La tecnología, además, está a punto de cambiar la experiencia del viaje. «Empecemos por lo más conflictivo, que es la seguridad. A todo el mundo le molesta abrir la maleta, sacar los líquidos, quitarse los zapatos y el cinturón... En realidad, ya hace tiempo que eso podría estar superado. Hay tecnología que permite que el viajero recorra un pasillo sin parar, sin quitarse el abrigo, y que el pasillo lo analice. Esa tecnología ya está en prueba. Es el futuro y se implementará más o menos pronto. Hay aeropuertos que también trabajan con las

“Al pasajero de salidas se le trata mejor porque todo el mundo está intentando que gaste su dinero en el aeropuerto”

“El pasajero llega a sentirse agredido, siente que la presión del lugar le causa mayor ansiedad de la que traía de casa”

La Terminal E del aeropuerto de Logan de Boston, desde la pista de despegue. EMA

PETER

aerolíneas y prevén quién llegará entre las 10:00 y las 11:00 de la mañana por ejemplo, porque coge un vuelo a las 13:00. Esperan al viajero, saben quién es y eso reduce el estrés en los controles de seguridad. En otros sitios vemos sistemas biométricos... No hace falta tarjeta de embarque si el viajero está registrado con el iris de su ojo».

Y al lado de ese progreso tecnológico está la arquitectura como la otra herramienta que habrá de salvarnos de los odiosos aeropuertos post 11-S. Vidal explica qué es lo que hace que la arquitectura tenga éxito o fracase en un aeropuerto: «Lo fundamental es la calidad del espacio. La calidad de la luz, que haya luz natural. La textura de los materiales, lo que nos



El arquitecto español Luis Vidal.

transmiten, incluso sin necesidad de tocarlos. Cierta calidez. El uso del color. Que exista una conexión con la ciudad. Que el pasajero sea libre, en lo posible».

Cuando Vidal habla de la calidad del espacio, se refiere a algo sencillo y complejo a la vez: «Si va a la Terminal E, encontrará algo parecido a lo que es Boston. Boston tiene calles antiguas y estrechas que llevan a espacios urbanos amplios y luminosos. Hay momentos de compresión y de descompresión. En el aeropuerto reproducimos eso: el pasajero factura, atraviesa un espacio comprimido, con un techo más o menos bajo, que lo canaliza a la zona de seguridad. Y, cuando pasa el control, emerge a un espacio donde el volumen se triplica y en el que, con una mirada, entiendo el lugar, entiendo dónde están las puertas de embarque, las tiendas y los restaurantes, cómo puede llegar al sitio que se elija».



EL MUNDO

PAPER

Detalle de la cubierta de la Terminal E del aeropuerto de Boston. EMA PETER



¿Qué más cosas debemos saber de la Terminal E de Logan? Que ocupa el lugar de un edificio de 1974 que había sido ampliado dos veces en el siglo XXI pero que, pese a los parches, se había quedado pequeño. «Alguien que conociese la terminal de antes de las obras reconocerá la zona de facturación. El resto del edificio es nuevo».

«Había bastantes retos. El primero era adaptarse al solar, que era bastante restringido [38.000 metros cuadrados]. Esa forma que tiene el edificio de curva es una manera de adaptarse a un espacio limitado. Teníamos algunas ideas a priori. La primera era procurar que los pasajeros se orientaran intuitivamente. En todos los aeropuertos intentamos que nadie gire 180 ni 90 grados, que su desplazamiento sea recto y continuo. El segundo criterio era introducir luz natural para que exista una conexión con el exterior. Y, a la vez, conseguir que eso no traiga radiación solar ni recaliente el *hall*. Eso se consigue con luz orientada al norte, que es la más homogénea. El tercer reto era generar una barrera acústica para los vecinos, que siempre se ha quejado del ruido. Son muchas cosas diferentes que informan un proyecto».

Pero el gran condicionante era Boston. En *Metropolis*, el libro de Ben Wilson que narra la historia de las ciudades durante 40 siglos, se cuenta que todo lo que Silicon Valley representa hoy se está desplazando hacia los 2,5 kilómetros que separan el centro de Boston de las sedes de Harvard y el MIT. Un territorio que ya no es suburbial sino urbano. «Boston te acepta y te arropa, siempre desea recibir gente de fuera que enriquezca su modo de vida... La Terminal E es la puerta de una región que tiene 1.380 y pico universidades. El número es tan grande que fluctúa. Hay un flujo constante de talento. Y la terminal es un espejo de esa sociedad pujante. Diseñamos el rojo de la fachada y lo patentamos como *Boston Red* porque responde a la cultura de Boston. Es el rojo del ladrillo de los edificios originales de la ciudad, el de las praderas en otoño. El MIT y Harvard tienen el rojo como color, igual que los Red Sox, el equipo de béisbol». Vidal y su equipo mandaron a hacer ese rojo a Suiza. «Es una pintura en la gama alta; es cara pero no es un lujo extravagante. Y durará mucho».

Después de Boston, Vidal trabaja en el aeropuerto de Pittsburgh. Allí, el reto es crear «un pabellón en el bosque», un lugar que atraiga a los vecinos al aeropuerto no sólo para viajar sino para dar un paseo por el parque que rodea el edificio, comer, trabajar, ver una exposición... En eso, consistirá también el futuro.

EL ARQUITECTO

ESPAÑOL DEL AEROPUERTO

DEL FUTURO

Luis Vidal construye la Terminal E de Boston tras sus éxitos en Heathrow y

Barajas, un nuevo modelo de aeropuerto que quiere devolver la libertad a los pasajeros

Por Luis Alemany (Madrid)