

CORTIZO ARCH

 @cortizo_es #ProyectoSingular #ColegioMayorJaizkibel #OtxotorenaArquitectos #Donostia
#ConversacionesDeArquitectura #CarlosLamela #ProductoDestacado #ManillaMinimalista

07
ENE 18

COLEGIO MAYOR JAIZKIBEL

OTXOTORENA
ARQUITECTOS



CONVERSACIONES DE ARQUITECTURA
CARLOS LAMELA / ESTUDIO LAMELA

*“El proyecto de la T4 supuso un antes
y un después para nuestra oficina”*



CONVERSACIONES DE ARQUITECTURA
CARLOS LAMELA

“

El proyecto de la T4 supuso un antes y un después para nuestra oficina

”



Carlos Lamela (Madrid, 1957) es arquitecto superior por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (1981) y "designer" por la UIA de Florencia (1984). Toda su carrera profesional se ha desarrollado en la firma de arquitectura Estudio Lamela, oficina fundada por su padre Antonio Lamela en 1954, y de la que es actualmente presidente ejecutivo y propietario.

Dentro de su obra, cabe destacar el reconocimiento logrado por sus propuestas para grandes instalaciones civiles como aeropuertos y estadios de fútbol, galardonados por la crítica internacional por su excelencia. En este ámbito destacan la última ampliación del Estadio Santiago Bernabéu, la Ciudad Deportiva de Real Madrid, los nuevos Estadios de Cracovia y Lublin en Polonia, el Contact Center Banco Santander en México, el Parque Empresarial Expo Zaragoza, las nuevas sedes de John Deere en Madrid y de Caja Badajoz en Badajoz o la Torre Astro en Bruselas. En cuanto a los proyectos aeroportuarios, además de la T4 y la T45 de Madrid-Barajas con Richard Rogers, también desarrollaron las dos nuevas terminales del Aeropuerto de Varsovia, la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria y se encuentran trabajando en la nueva terminal de Tijuana México. A ellas se unirá en los próximos años la nueva terminal del aeropuerto de Ámsterdam Schiphol, tras haber ganado el concurso junto a Kaan Arquitectos.

El Estudio Lamela apostó por la internacionalización desde los años 70, contando en la actualidad con oficinas en Madrid, Ciudad de México, Varsovia y Doha. La apuesta por la sostenibilidad ha sido otro de los pilares de la arquitectura de Carlos Lamela, quien ha ejercido como profesor de la Escuela Politécnica de Milán y ha ofrecido diversas ponencias en las Universidades de Cornell y Harvard. También ha sido presidente del capítulo español del Urban Land Institute.

Carlos Lamela creció entre bocetos, planos, maquetas y edificaciones de todo tipo. Hijo de Antonio Lamela, uno de los autores más importantes de la arquitectura española de las últimas décadas, estaba predestinado a seguir su camino; y así lo ha hecho. Actualmente dirige el Estudio Lamela, fundado por su progenitor en 1954; una oficina que ha visto nacer más de 1800 proyectos orientados en sus orígenes a la construcción de complejos residenciales para acoger el turismo internacional que llegaba a la costa del sur de España y a las islas. Las Torres Colón dispararon al poco tiempo su popularidad y, hoy en día, Estudio Lamela es una referente internacional con oficinas propias en Madrid, Varsovia, Doha y Ciudad de México, y con obras protagonistas en más de 30 países.

Como decíamos, habiendo crecido entre arquitectura, su futuro profesional parecía definido, ¿o no lo tenía tan claro en su niñez?

La verdad es que me considero un arquitecto vocacional, si bien reconozco que cuando era muy pequeño también soñaba con ser piloto porque siempre me ha gustado mucho la aviación. El hecho de que mi padre ya fuese un arquitecto muy conocido por aquel entonces influyó bastante a la hora de orientar mi vocación. Además, también se me daban bien el dibujo y las manualidades, por lo que a los 12 años ya tenía claro que quería ser arquitecto.

Además de su padre, ¿qué otros autores le influyeron en sus inicios?

En los inicios tuve la influencia de mi padre y de mi tío Amador, que también era arquitecto. Luego, en la época de estudiante, esa influencia llegaba de los profesores con los que tenía más confianza; incluso antes de empezar la carrera, ya que por aquel entonces teníamos cursos preparatorios de matemáticas y de dibujo, asignaturas muy importantes para los que queríamos estudiar arquitectura.

¿Qué soñaba con proyectar aquel niño que quería seguir los pasos de su padre?

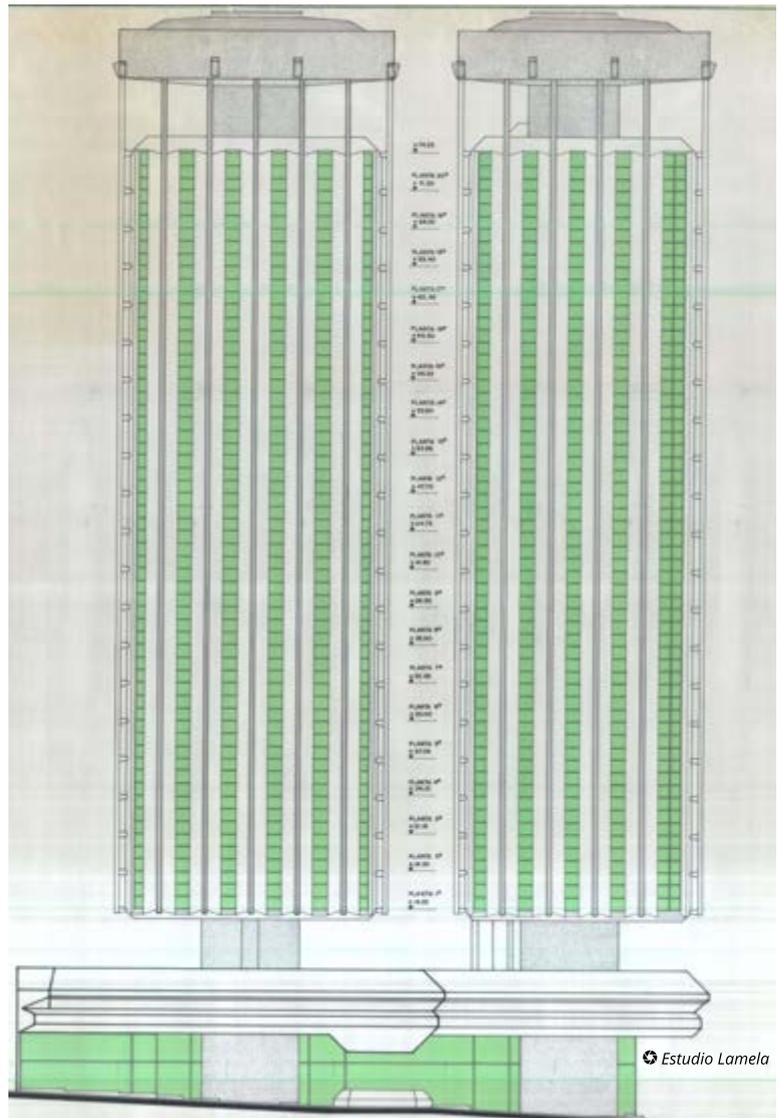
Cuando era pequeño dibujaba muchos edificios y, sobre todo, muchos rascacielos. Me impresionaban aquellas torres como el Empire State que aparecían en libros y películas. Además, por aquel entonces no se construían grandes infraestructuras como aeropuertos o estadios de fútbol, por lo que las referencias que tenía eran las grandes torres para uso residencial u hotelero. Cuando tenía 5 o 6 años, mi padre tuvo la suerte de proyectar el Hotel Meliá Princesa, uno de los primeros rascacielos de Madrid, y recuerdo perfectamente que ya desde los inicios iba con él a la obra, cuando solo había camiones moviendo tierras en un gran agujero. Luego vinieron las Torres Colón, una obra de gran influencia para toda la familia que estaba constantemente en los medios de comunicación y de la que hablaba todo el mundo. Si a esas influencias le añadimos mi predilección



El Hotel Meliá Princesa Madrid fue el primer rascacielos proyectado por el Estudio Lamela



Las Torres Colón de Antonio Lamela fueron construidas a partir de una estructura colgante



Estudio Lamela

por las alturas, estaba claro que mi sueño era construir rascacielos.

Por lo tanto, es un gran defensor de la arquitectura en altura...

La edificación en altura, aplicándola de forma equilibrada, es una gran solución; defendida por los grandes urbanistas como una modalidad de construcción muy sostenible. La ocupación que hacen de suelo es mucho menor que la edificación extensiva y los costes de las infraestructuras, cuando la ciudad es densa, son más reducidos.

Su estudio ha encabezado miles de obras, si bien a raíz del proyecto de la T4 madrileña, cada vez cobra más protagonismo en su actividad. ¿Han buscado esa especialización?

Es curioso porque por un motivo u otro siempre me resultó muy atractivo el mundo de la aviación, de hecho, incluso me hice piloto privado para poder volar en un club de vuelo con amigos. Luego, tras el concurso de la T4, pude unir ambas pasiones: la aviación y la arquitectura.

La verdad es que el proyecto de la T4 fue extraordinario tanto por su magnitud como por lo que supuso para nuestro estudio. Tuvimos la suerte de formar un equipo excepcional con Richard Rogers para desarrollar, por aquel entonces, la que era la terminal más grande del mundo construida de una sola vez. Esta oportunidad supuso un antes y un después para nuestra oficina e impulsó nuestra especialización en este ámbito. A partir de ahí tuvimos la ocasión de hacer muchos proyectos de arquitectura aeroportuaria entre los

que destacan la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria, dos terminales en Varsovia, otras dos en Tijuana, en las que estamos trabajando, y la nueva terminal de Amsterdam-Schiphol que nos han adjudicado recientemente junto a Kaan Arquitectos.

Desde un punto de vista arquitectónico, ¿cómo deben plantearse esos aeropuertos del siglo XXI?

La aviación, como otras actividades de la sociedad, ha cambiado bastante en los últimos años. Si bien los aviones siguen teniendo una geometría muy parecida desde que se pusieron en fun-

“

Los aeropuertos son edificios en constante ebullición. Son inversiones a muy largo plazo que necesitan su tiempo de maduración

”

cionamiento los primeros reactores, los aeropuertos han cambiado mucho porque han pasado de ser utilizados por una parte muy reducida de la población a ser un fenómeno de masas. Hoy en día las terminales tienen que procesar la circulación de millones de pasajeros con todas las particularidades que eso conlleva. También ha habido cambios políticos, sociales, económicos, de seguridad, en los hábitos de los viajeros... Por lo tanto, los aeropuertos son edificios en constan-

te ebullición. De hecho, es muy difícil prever qué va a pasar con los edificios aeroportuarios porque son inversiones a muy largo plazo, con unos costes enormes, que necesitan su tiempo de maduración. La creatividad va muy por delante de los propios tiempos que se necesitan para su construcción e implementación. Por ejemplo, el proyecto que tenemos en Schiphol se inaugurará dentro de 5 o 6 años, por lo que ya tenemos que prever cómo será una terminal dentro de ese tiempo; previsiones que son difíciles de efectuar.

Otra de las ampliaciones que han firmado es la del Aeropuerto de Gran Canaria, una obra en la que CORTIZO también está presente con sus sistemas de lamas de protección solar. ¿Cuáles son las claves de este proyecto?

En principio era una obra compleja porque se trataba de un proyecto de ampliación, lo que implica una dificultad añadida. Además, estábamos ante uno de los aeropuertos con más tráfico de España ubicado en una localización con unas particularidades arquitectónicas y climatológicas que implicaba unas condiciones muy específicas. Por otro lado, fue un proyecto que se planificó antes de la crisis, pero que se ejecutó durante ella, obligándonos a hacer una adaptación muy grande al nuevo marco socioeconómico. Pero el esfuerzo de todos a la hora de optimizar los recursos dio como resultado un proyecto del que estamos muy satisfechos.

Hablábamos de lamas de protección solar, una solución encaminada a mejorar la eficiencia energética de



Las lamas de protección solar de CORTIZO envuelven la fachada de la nueva terminal del Aeropuerto de Gran Canaria, contribuyendo a la eficiencia energética del edificio.



El Estudio Lamela proyectará la nueva terminal del aeropuerto de Amsterdam-Schiphol junto a Kaan Arquitectos

los edificios. Precisamente la sostenibilidad es uno de los aspectos irrenunciables de la arquitectura actual. ¿Qué ha sido más determinante en su impulso: la imposición normativa o la concienciación de los arquitectos y la sociedad?

La arquitectura tradicional en cualquier sitio del mundo siempre ha sido tremendamente sostenible, no es un invento de ahora. Todas las edificaciones arquitectónicas del mundo, incluso de la arquitectura popular, estaban adaptadas al medio, los materiales y al clima que había. Cuando llega la arquitectura internacional, en los manifiestos intelectuales de los años 20 y 30 del siglo pasado, se decide unificar la arquitectura y trasvasar ideas de unos climas a otros. Por eso, los edificios en los países meridionales empiezan a hacerse de vidrio cuando realmente no necesitaban tanta luz o tanto sol. Con la primera crisis del petróleo, la gente no podía pagar las facturas de la energía que se consumía. Por aquel entonces, en los años 60-70, mi padre se convirtió en un abanderado de la sostenibilidad y empezó a tener una conciencia muy clara de que los componentes de las fachadas de los edificios tenían que ir adaptándose a la propia realidad energética y a la situación económica del país. Nuestro estudio siempre estuvo muy comprometido con la sostenibilidad, incluso cuando las palabras sostenibilidad y ecología no existían en la arquitectura. De hecho, mi padre hablaba del naturalismo. Eso le llevó a concebir dos nuevas ciencias: el “geoísmo” y el “cosmoísmo”, para una reordenación territorial supranacional con la que resolver ese tipo de problemas.

Por otra parte, la rehabilitación ha vuelto a cobrar protagonismo en la arquitectura española en los últimos años ¿Por qué cree que había sido relegada a un segundo plano?

Se trata de una cuestión de lógica. Cuando vamos consumiendo espacios para hacer edificios que caducan a los 30 o 40 años porque las técnicas, las fachadas y las instalaciones cambian; lo lógico, antes de seguir construyendo y

La crisis, que fue demoledora para el sector, obligó a muchas oficinas a buscar su oportunidad en el exterior. Sin embargo, ustedes ya se habían internacionalizado antes, ¿Por qué?

En Estudio Lamela tuvimos vocación internacional desde muy pronto. Mi padre ya empezó a salir a trabajar fuera en los años 70 tanto en Sudamérica como en EEUU y nosotros, cuando em-

“ En Estudio Lamela tuvimos vocación internacional desde muy pronto. Mi padre ya empezó a trabajar fuera en los años 70 ”

ocupando nuevos espacios, es remodelar lo existente. Si bien, también es cierto que la crisis nos ha hecho mucho más “reciclables” y nos ha llevado a valorar más y optimizar nuestros bienes.

pezamos a ver que el mercado español se nos quedaba pequeño porque no se hacían más que dos o tres grandes infraestructuras al año, optamos por salir fuera para continuar haciendo aero-



Más de 70 profesionales trabajan en las oficinas Lamela de Madrid, Ciudad de México, Varsovia y Doha

puertos, estaciones o estadios de fútbol. También es cierto que salir fuera no es la panacea de la crisis. Es algo muy complejo que requiere de unas estructuras y un esfuerzo económico muy grandes, se necesita gente muy formada, especializada y con idiomas.

Lo que resulta llamativo es que en España las grandes constructoras históricamente han encabezado numerosos proyectos e infraestructuras internacionales mientras que a los estudios de arquitectura les ha costado más. ¿A qué se debe esa tendencia? ¿Por qué cree que algunas administraciones valoraban más las propuestas de arquitectos de fuera para sus proyectos?

Desgraciadamente eso ha pasado siempre y es un problema de cierto "papatismo"; nadie es profeta en su tierra y siempre se tiende a valorar más lo de fuera aunque sea de una calidad inferior. Yo creo que la arquitectura española está a un nivel altísimo y muy preparada para trabajar en cualquier lugar del mundo. De hecho, la razón por la que las empresas españolas del sector son líderes internacionalmente es por la preparación de los arquitectos y los ingenieros en una época determinada, sobre todo a partir de los años 40-50. Las universidades españolas técnicas siempre han tenido un nivel altísimo y los ingenieros y arquitectos que salieron en esa época fueron los que fundaron las grandes constructoras. Hablo de los Dorado, los Entrecanales, los Ferrovial... que ya empezaron a trabajar en el exterior en la década de los 70. Es cierto que los españoles siempre tuvimos dificultades con los idiomas, por lo que esas salidas iniciales se enfocaron fundamentalmente hacia Hispanoamérica. Pero, a medida que fueron saliendo las nuevas generaciones, más formadas en idiomas, ya estuvimos preparados para trabajar en todo el mundo.

Ya para terminar. Además del Aeropuerto de Ámsterdam que comentábamos al inicio, ¿en qué proyectos están trabajando ahora?

Ahora estamos licitando para el aeropuerto de Praga y contamos con muchos proyectos hoteleros y residenciales en México, donde tenemos una oficina muy activa. Además, el mercado nacional se ha reactivado bastante y aquí también tenemos una cartera importante de proyectos para el año que viene ■

La Torre Marina Mix 004 en Doha es uno de los proyectos que tiene en ejecución el Estudio Lamela



Estudio Lamela