



Terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas, en una fotografía cedida por el Estudio Lamela.

Creada por el Estudio Lamela y Richard Rogers, la terminal del Aeropuerto Adolfo Suárez modernizó la imagen de España con una combinación de sencillez y diseño

La T-4, un coloso de cristal y bambú, alzó el vuelo hace dos décadas

MIGUEL ÁNGEL GARCÍA VEGA
Madrid

El tiempo vuela. El 4 de febrero de 2006 la Terminal T4 Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cumple 20 años. Pero si se mira hacia atrás, hará 30 desde que se propuso el concurso inicial. En cambio, si se enfoca el futuro, su prevista ampliación llevará otra década. Una vida profesional entera para el arquitecto Carlos Lamela (Madrid, 1957), presidente de Estudio Lamela, quien junto con su padre, Antonio (1926-2017), y Richard Rogers (1933-2021), uno de los mejores proyectistas de finales del siglo pasado y comienzos del XXI —y las ingenierías Initec y TPS—, tuvieron el acierto y la osadía de diseñar una infraestructura que cambió una ciudad y un país; una catedral que despega y aterriza.

La combinación de un pensamiento a dúo imaginó una terminal de la que —acorde con el peñorístico *The Guardian*— “no te dan ganas desesperadas de escaparte”. La luz que cae se filtra por las lamas de los rítmicos lucernarios, la calma que transmite la madera de bambú en las cerchas, los colores de las columnas para identificar las puertas de embarque; la sencillez de emprender los pasos y encontrar el punto de llegada o salida. Más el día amaneciendo o acabándose a través de sus enormes ventanales. “La terminal se

diseñó de una forma que fuera sencilla para el viajero, redujera su estrés y que las cuatro funciones básicas que emprende todo pasajero (facturar, control de seguridad, paso de aduana y embarcar) mantuvieran la pausa y la facilidad”, reflexiona Carlos Lamela en su estudio madrileño. Nada de esas cegadoras luces fluorescentes. En su lugar, las famosas luminarias en forma de *wok* y bambú, amortiguando luz y sonido. Estos años que se reivindica tanto la tranquilidad, resulta que ya estaba en casa.

Cubierta llamativa

Dos ideas siempre presentes. El uso de cerchas de madera —transmiten calma y amoldan la acústica— estaba decidido por ambos estudios. Pero en la oficina londinense de Rogers trabajaba un arquitecto indio acostumbrado al bambú. Y esa fue la opción. Se importó de China. Crece muy rápido (por lo que es sostenible) y resulta a la vez rígido y flexible. “Fue un éxitazo. Logramos diseñar una cubierta que posiblemente es una de las más llamativas del mundo, la más grande en bambú; que se ha convertido en un símbolo de la terminal”, cuenta el responsable del estudio. El otro pequeño secreto fue ese arcoiris de columnas de colores que identifican las zonas de embarque. Rogers tuvo la idea y Carlos Lamela mantuvo

que la del medio fuese amarilla. Idéntico tono que los procesadores. Cualquier actividad creativa exige llegar algo más lejos. Arriesgar. Ni Rogers —diseñó la terminal británica T5 de Heathrow— ni el Estudio Lamela tenían mucha experiencia en aeropuertos.

De pronto, se vieron ante un proyecto de 30.000 millones de pesetas (180 millones de euros) en 1997. ¿Mucho? “Era algo absolutamente insuficiente porque se hablaba de un edificio inmenso [solo la terminal ocupa 470.000 metros cuadrados]. Sin embargo, plantear una cifra más cercana a lo real, unos 100.000 millones (601 millones de euros), habría supuesto el fin del aeropuerto”, revela. Presentaron una maqueta bonita y una solución bella y fácil para el viajero. Con una terminal satélite que estaba, todavía, al oeste de las pistas porque las dos nuevas del este no existían. La competencia había sido complicada. Más de 20 firmas. Miguel Oriol, Rafael de la Hoz, Paul Andreu (diseño del aeródromo París-Charles de Gaulle) o GMP. El 16 de octubre de 1997, sobre las 20.30, Aena toma la decisión. En el fondo, era incorporar a Madrid a los fastos de los Juegos Olímpicos de 1992 de la que quedó excluida.

Existía un cierto sentido de desagravio. En 1996 el PP gana las elecciones, en tiempos olímpicos la hegemonía fue del PSOE, y el nuevo Gobierno abre la puerta a

que se presenten más de 21 candidatos y desaparecen los 50 millones de pesetas (300.000 euros) que daba a los siete clasificados finales. Con estas condiciones se retiran 10 estudios. Rogers y Lamela persistieron. Aunque sólo le dedican un mes. Una oficina tiene que ingresar. Y presentan su propuesta en mayo de 1997.

Al día siguiente de aquella tarde de octubre, de hace 29 años, el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, del Partido Popular, descolgaba el teléfono para felicitar al estudio. Tenían año y medio de margen. Comenzaron en 1998. Londres dibujaría el proyecto básico y Madrid, el de ejecución. Así empezó la T4. Por medio pasa la vida y la política. Y Alberto Ruiz-Gallardón, entonces alcalde de la capital, impulsó la idea de ubicar un aeropuerto en Campo Real porque sostenía que podrían crearse seis pistas. “Sin embargo, Aena, con buen criterio, defen-

El inmueble se diseñó para que la experiencia del viajero fuera fácil

Hubo que alterar “levemente” el cauce del río Jarama para las nuevas pistas

dió que para qué se ampliaban las terminales si seguía habiendo dos pistas. Una cosa es ampliar una, puedes meter más gente, pero nunca más aviones. Aquello carecía de sentido y lo lógico era construir dos pistas más”, narra Lamela. La empresa pública Ineco encargó un estudio con el fin de analizar si se podían crear dos pistas extra al este. Pero el espacio de la ampliación era muy justo y alcanzaba el río Jarama. Hubo que alterar su cauce “en puntos concretos y de forma leve”, aclara el arquitecto. “Aunque hoy habría sido imposible”, reconoce.

Edificio satélite

Actualmente, el de Madrid es uno de los campos de vuelo más grandes de Europa, de cuatro pistas paralelas dos a dos. También hubo cambios y ajustes que son memoria de una infraestructura que transformó Madrid y España. Coinciden los arquitectos Carlos Rubio y Rafael de la Hoz. El edificio satélite estaba proyectado muy cerca de la T4, y siempre al oeste de la pista 18-36, pero se decidió situarlo entre ambas pistas. Echa a andar la construcción del tren automático. Y se toma la decisión de desplazar la terminal 300 metros hacia el sur. El satélite y la terminal ya no están enfrentados como se ideó. “Esto, que parecía un inconveniente, se convierte en hallazgo, porque ahora, con la ampliación de la T4, recuperamos esos cientos de metros que deslizaron hacia el sur”, explica el presidente del estudio.

El proyecto se acabó en 1999. Y participaron en la licitación las empresas más grandes del país. Dragados ganó el aparcamiento y entraron, entre otras, OHL, FCC o Sacyr. La primera piedra se colocó en verano de 2000 y se inauguró el 4 de febrero de 2006. Madrid alzó el vuelo. “IB2640 listo para despegar”. El tiempo vuela.

kiosko