

VÍA



CONSTRUCCION

núm. 44 : mayo 2007 : 15 €

Es una publicación de GRUPO VÍA



elasticidad objetiva

+actualidad ARQUITECTURA +MMASA ARQUITECTOS: MUÑIZ Y GONZÁLEZ ALFAYA
+Ciudad del Medio Ambiente en Soria, Mangado y Arranz +29 VPP en Ribadesella, Díaz y Rojo +IES en Benidorm, Artigues y Sanabria +Edificio Diagonal 160 en Barcelona, Rodon +Viviendas barrio del AVE en Zaragoza, JAAM+Callavé +Ampliación del Muba en Badajoz, Álvarez-Cienfuegos y Delgado +Viviendas en La Bisbal del Penedès, Calderon y Folch +Biblioteca Aizkibel en Azkoitia, Beldarrain +Pabellón Parc de la Devesa en Girona, Cargol y Turon +Centro de recuperación de fauna en Madrid, Allende +IES Fontajau en Girona, Massip-Bosch +IAD: COTTRELL & MICHELANGELI +Concurso AMPLIA en Córdoba +ESPECIAL CONSTRUMAT

Cottrell & Michelangeli

“Nuestra filosofía se basa en los conceptos de ergonomía, funcionalidad y contextualidad”



“Hemos aprendido a trabajar a modo de laboratorio de arquitecturas”

Bárbara Barrera

Desde hace más de 10 años, Stéphane Cottrell (París, 1971) y Jérôme Michelangeli (París, 1971) son socios fundadores de IAD. Con un equipo plural y multidisciplinar, y con sede en Madrid, despacho en Barcelona y contactos internacionales, son capaces de abordar todo tipo de proyectos tanto a nivel nacional como internacional. Aportan una experiencia y un saber hacer heredado de su participación en concursos internacionales y su formación en grandes despachos. Una de las colaboraciones más representativas es la realizada en 2001 con Kevin Roche (Premio Pritzker de Arquitectura 1982) donde tal y como ellos afirman: “Aprendimos a trabajar como un laboratorio de arquitecturas”. El análisis, la investigación y la experimentación son puntales en su labor. Su filosofía de estudio se sostiene en las ideas de ergonomía, funcionalidad y contextualidad. No hay nada gratuito en sus acciones: el análisis formal y el sentido común son un sello de identidad en sus procesos creativos, dejando, no obstante, espacio para el atractivo y la singularidad. En ese ir y venir de arquitecturas en proceso nos detenemos con ellos en dos proyectos de gran envergadura: el concepto de diseño para la reforma del Aeropuerto de Ibiza (actualmente pendiente de inicio de la redacción de su proyecto de ejecución) y la torre de oficinas United Tower en Jeddah, Arabia Saudí (pendiente de la comisión de calidad para edificios emblemáticos en el Ayuntamiento de Jeddah).

El concepto de diseño del Aeropuerto de Ibiza incluye para ustedes un recorrido por un espacio plural en servicios, una continuación del paisaje de la propia isla de Ibiza, manteniendo un diálogo visual con Las Salinas ¿Cómo actúan los accesos y los espacios de circulación de todas las áreas que contempla el proyecto?

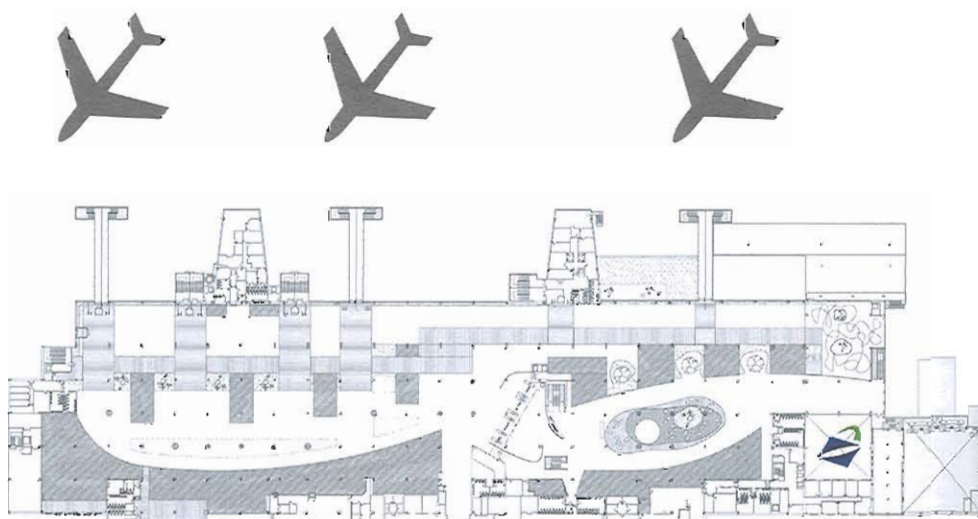
La relación entre accesos y espacios de circulación en un Aeropuerto está siempre condicionado por esta ambivalencia programática que los profesionales del sector

determinan como Tierra y Aire. Es interesante ver como la condición del viajero se define por su ubicación geográfica en el edificio. En el Aeropuerto de Ibiza, el acceso a la zona de facturación es inmediato y deja libre al viajero durante toda una secuencia en la zona Tierra, algo característico en los aeropuertos de segunda generación y un punto clave del pliego de condiciones de AENA: que el viajero se tome su tiempo en una zona para esperar, consumir y entretenerse. Una vez en la zona Aire, la problemática se sitúa más en la gestión o interacción de los flujos operativos, comerciales y de estancia. A estos componentes programáticos se añade la dificultad de ser un aeropuerto estacional con una variación de actividad inmensa entre invierno y verano. Como consecuencia, tuvimos que prever un sistema de cierre provisional (alternar el cierre de los “patios de descanso”), permitiendo llevar el flujo de manera natural hasta la zona Aire prevista para quedar abierta en invierno. Esta flexibilidad y porosidad se traduce en un contacto visual constante con Las Salinas, el hilo conductor que transmite al viajero la sensación de permanencia en la isla.

Una de las condiciones de AENA era cambiar la tipología clásica y alcanzar un espacio multiuso ¿Cómo resolvieron esta cuestión?

La interacción entre el refuerzo de las normas de seguridad y la tendencia de este espacio a no ser solamente una plataforma Terminal de transporte ha generado nuevos elementos programáticos, especialmente en el refuerzo del recorrido comercial en las zonas de salida, adelantando el filtro, reduciendo así la actividad en la zona Tierra. Esta nueva tendencia se ha traducido en la integración dentro del Aeropuerto de un pequeño centro comercial con su recorrido de doble fachada de escaparate y su plaza de Foodcourt para llegar a los espacios operativos, de espera y salida.

En el caso de Ibiza, el espacio acondicionado antes de filtro, el espacio como volumen único de la



Planta 1ª del Aeropuerto de Ibiza: acceso Zona Tierra / Zona Aire a zona comercial, estancia y puertas de embarque



Secuencias de recorrido en Zona Aire del aeropuerto

Terminal y el entorno nos han hecho descartar una tipología Aeropuerto / Centro Comercial ya muy convencional para fijarnos en las características de un espacio público. La voluntad de orientarnos hacia un espacio plural, interactivo, donde flujos operativos, estancia y recorrido comercial dialoguen.

Rápidamente se mezclaron dos conceptos, el de la Plaza urbana y el de la Fachada activa. Uno, siendo orientado hacia la pluralidad programática y de flujos, otro orientado directamente hacia el gesto, la invitación a comprar.

Finalmente, este concepto híbrido de Plaza activa nos ha permitido generar un espacio donde la mirada está guiada por dos fachadas comerciales principales en curva (zona Tierra) y contracurva (zona Aire), definiendo un espacio central donde se organizan e interactúan el flujo operativo, las zonas de estancia y de salida, los quioscos y las terrazas. Un único volumen donde es factible mantener un contacto casi constante con la Isla y las puertas de embarque.

En el caso de la torre de oficinas United Tower ¿Cómo condicionó el contexto urbano y las condiciones del entorno al diseño de este edificio de 227 metros de altura?

Como en varios países, reinos y emiratos de Oriente Medio, el crecimiento de las ciudades principales ha sido muy fuerte estos últimos años. En el caso particular de Jeddah, este crecimiento está bastante controlado y más regulado que en Dubai o Abu Dhabi por ejemplo.

La normativa urbanística, la ubicación y el contexto geográfico de la ciudad tuvieron mucho impacto sobre este proyecto-objeto.

La forma muy alargada de la planta corresponde al retranqueo obligatorio de los edificios ubicados en la King's Road. La torre dialoga de un lado con la costa paralela a la King's Road, del otro lado con el centro de la Ciudad. Esto, y la orientación de la Meca, nos han guiado hasta este objeto perfilado, de casi solamente dos fachadas. Un aspecto pulido y aerodinámico que toma en cuenta el

viento dominante y las puntuales pero frecuentes tormentas de arena que por supuesto influyen en el comportamiento crítico de la estructura.

¿Cómo influye la fachada en la organización de la planta?

En este caso, la fachada tiene la obligación de ser el elemento estructural mayor, que arroja los forjados y los núcleos de circulación. Este concepto estructural coge toda su fuerza aplicándolo a las fachadas interiores, totalmente planas que funcionan como pantallas de carga y compensadas por el peso de los Sky garden, esta piezas en voladizo, balcones exclusivos sobre el mar o la ciudad, extensiones del programa donde se pueden ubicar salas de reunión, despachos directivos, y que actúan de contrapeso.

“La United Tower, de casi solamente dos fachadas, toma en cuenta el viento y las frecuentes tormentas de arena”

A nivel organizativo y de estructura del estudio, ¿qué ha supuesto la gestión de proyectos tan emblemáticos y de gran envergadura, como la United Tower?

No ha generado grandes cambios en la estructura interna del despacho. Venimos del mundo de los concursos y tenemos la experiencia de programas de gran escala (Nueva Ópera de Oslo, Big Foot Stadium en Los Ángeles, Puente St. Denis en París). Tenemos la experiencia del desarrollo de la torre de hotel Le Meridien en el Forum 2004, que desgraciadamente se paró en el proyecto de ejecución, pero que nos ha permitido definir rápidamente las necesidades en equipo y medios ligados al proyecto.

Con un pliego de condiciones complicado, planning, distancia, diferencia cultural, en el caso de la United Tower teníamos claro que iba-

mos a necesitar un equipo independiente dentro del despacho y un equipo externo de primer nivel para apoyar el desarrollo con capacidad de respuesta inmediata.

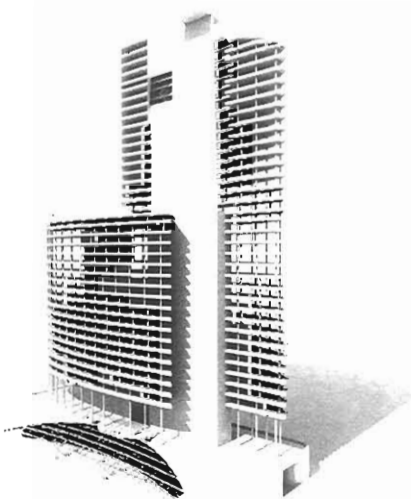
Creamos una cédula de proyectos internacional a gran escala en el despacho que deja libre la actividad cotidiana de los proyectos nacionales, y la colaboración con BOMA SL para la estructura, FirstQ (filial internacional de grupo JG) para las instalaciones, Tecnocladd (filial de Cooperfil grup) para la fachada y LS Luz, el laboratorio de la Universidad de Zaragoza para el Lighting design. Hemos aprendido a trabajar como un laboratorio de arquitecturas.

¿Cómo se afronta un trabajo en un contexto sociocultural y con un cliente tan diferente del modelo occidental?

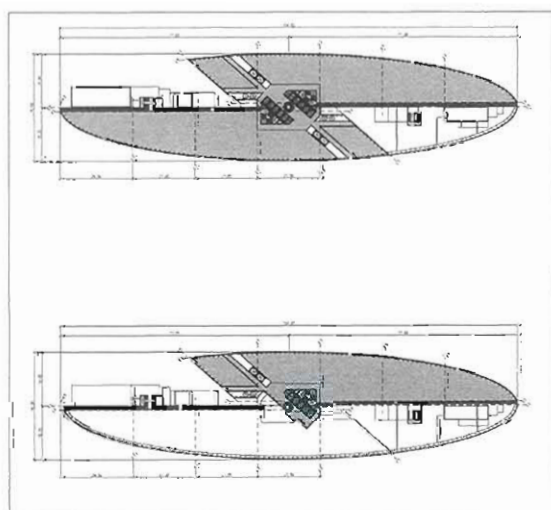
Es efectivamente un punto clave: para el buen desarrollo de un proyecto en Oriente Medio hay que entender que son clientes que necesitan o piden una disponibilidad entera, que no tienen el mismo calendario laboral que nosotros, tanto semanal (trabajan el Domingo) como cotidiano (por las pausas que necesitan las costumbres religiosas musulmanas).

Requiere sencillamente mucha disponibilidad y flexibilidad: viajar el fin de semana, organizar las reuniones telefónicas fuera de los horarios de oraciones y ser muy atento al protocolo (porque no se trabaja siempre con un cliente de sangre real). Son gente abierta, con muchas ganas de aprender.

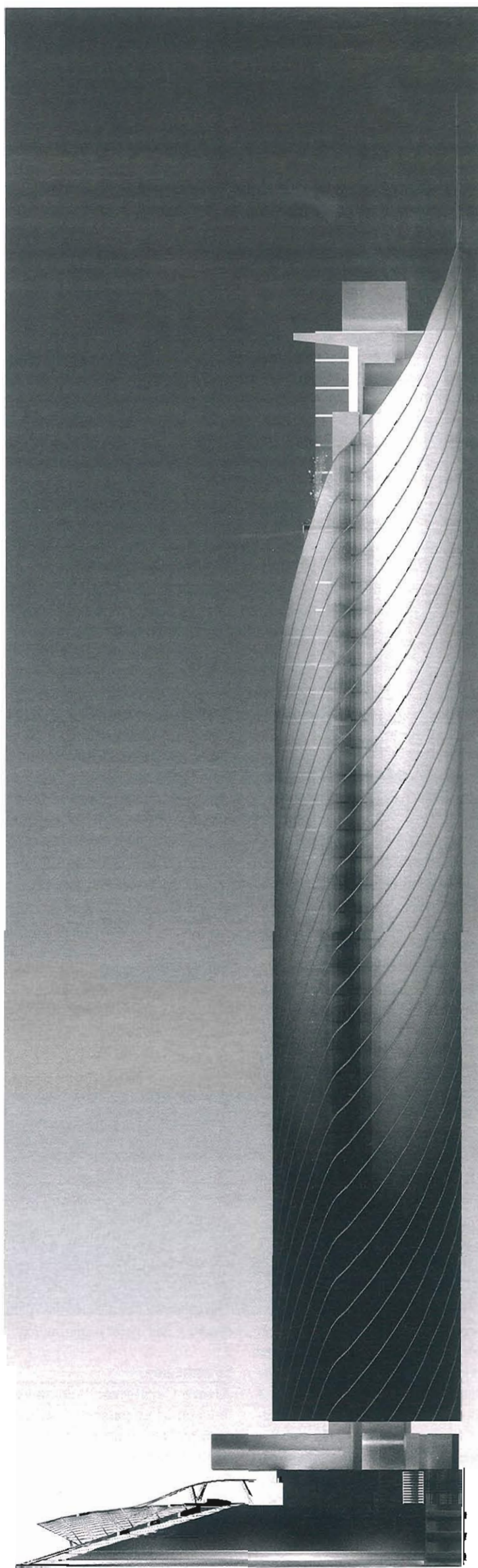
En el caso de la United Tower ha sido clave utilizar nuevas tecnologías aplicadas a las necesidades de su país. La elaboración de la fachada ha sido un caso claro donde, además de sus características estructurales, nos pidieron investigar nuevas soluciones de limpieza y mantenimiento por la arena que suele depositarse sobre estos elementos. También se ha contemplado la posibilidad de una fachada activa, de programación de imagen a escala del edificio bajo un sistema de Leds integrado en lamas de protección solar en la cara interior de la fachada.



Esqueleto estructural del edificio United Tower, donde aparece el sistema de pantalla de cargas



Arriba: planta tipo para las plantas de la 1ª a la 18ª
Abajo: planta tipo para las plantas de la 19ª a la 32ª



Fachada Norte de la United Tower, en Jeddah (Arabia Saudi)