

LA NUEVA ARQUITECTURA DEL AEROPUERTO DE BARCELONA



© ELOI BONJOCH

BARCELONA ESTÁ A PUNTO DE TENER UN AEROPUERTO
CON UNA IDENTIDAD DEFINIDA, QUE INCORPORA MEJORAS
IMPORTANTES: EL MODERNO AEROPUERTO DE UNA GRAN
CIUDAD MEDITERRÁNEA.

JOSEP MARIA MONTANER ARQUITECTO



© ELOI BONJOCH

En muy pocas ocasiones a lo largo de la historia aparecen nuevas tipologías arquitectónicas. Los aeropuertos constituyen una de estas novedades aportadas por los adelantos técnicos del siglo XX: grandes salas para recibir a los pasajeros y para dirigirlos ordenadamente hacia los aviones. O a la inversa: auténticas puertas urbanas, la primera imagen que el visitante recibe cuando llega a la ciudad. En un aeropuerto confluyen dos mundos y dos escalas: la de los pasajeros y la de los ingenios aeronáuticos.

En el terreno de la arquitectura de aeropuertos se produjo, en España, un cambio cualitativo cuando en 1987 Aeropuertos Nacionales, organismo dependiente del Ministerio de Transportes, encargó la remodelación del aeropuerto de Sevilla a Rafael Moneo y la del de Barcelona a Ricard Bofill. Con ello, ante la sorpresa de ingenieros, técnicos y especialistas, se apostaba por la arquitectura como instrumento capaz de otorgar calidad y unidad a un organismo tan complejo, superando el anonimato y la frialdad de la mayoría de aeropuertos. En el caso de Barcelona, era preciso

resolver los grandes problemas existentes: dispersión y falta de unidad del conjunto, poca capacidad para recibir pasajeros, posición excesivamente remota de los aviones, etc. El condicionamiento más importante era conservar la mayoría de edificios existentes, realizando las obras por fases mientras se mantenía el aeropuerto en funcionamiento.

La elección de Ricard Bofill tenía sus riesgos. Su Taller de Arquitectura ha realizado una obra muy irregular, con evidentes fracasos, como el conjunto residencial de Marne-la-Vallée, cerca de París, donde una apariencia de gigantesco palacio oculta en realidad viviendas mínimas, poca calidad constructiva, espacios libres inútiles, alturas de bloques auténticamente especulativas y un uso impreciso del anacrónico lenguaje clasicista.

En este caso, en cambio, en la primera obra que inaugura cerca de Barcelona desde hace muchos años, Bofill ha sabido sacar el mejor partido de las posibilidades formales y tecnológicas de la arquitectura. Con su propuesta se intentan resolver, de forma directa y contun-

dente, distintas cuestiones: conseguir un contenedor funcional en su interior, adecuado para relacionarse con los aviones y atractivo a la vista, tanto desde el aire como desde tierra.

Para ello, Bofill ha tenido muy claro cuáles son las dos funciones esenciales de un aeropuerto: permitir el movimiento y favorecer la espera. A cada una de ellas le ha otorgado unos espacios adecuados: un larguísimo paseo longitudinal y cuatro grandes módulos de embarque, de forma triangular.

El eje longitudinal o paseo cubierto permite no sólo conectar los cuatro nuevos módulos, sino que articula la mayoría de edificios ya existentes. A lo largo del eje se van situando los innumerables servicios que estas pequeñas ciudades de fugaces habitantes internacionales necesitan. La claridad del eje facilitará la orientación de los viajeros. Las fachadas de pared cortina lo convierten en un mirador de las pistas de vuelo. Las columnas clásicas, con una presencia moderada, marcan el ritmo de este gran espacio lineal.

Las salas de espera, de planta triangular, configuran un ámbito donde se de-



© ELOI BONJOCH

tienen el movimiento del eje continuo. Con una capacidad para 1.500 personas cada una, las salas permiten el acceso directo desde el primer piso, a través de los “fingers” o pasarelas telescópicas –que en total serán 24–, hasta los aviones que estén conectados al triángulo o, desde la planta baja, a los autocares que acompañan a la pista.

La propuesta de Bofill tiene la calidad de la sencillez y posee una ventaja ulterior: este esquema lineal podrá ampliarse en el futuro.

Todo se organiza en los niveles. El de la planta baja, que tiene menos altura que el piso superior, con un carácter casi telúrico, sirve de acceso desde el exterior, para la adquisición de billetes, facturación y recogida de equipaje. La planta elevada, donde se desarrolla el paseo, sirve de eje de movimiento y recinto desde el que embarcar y realizar los transbordos, y se manifiesta, con mayor altura, en una escala intermedia entre la tierra y el aire.

El esquema lineal, con las cuatro grandes áreas, permite que en cada una de ellas aparezcan espacios de doble altura, que actúan como grandes vestíbulos de

entrada y que facilitan, incluso, plantar palmeras en su interior.

La realización por fases ha posibilitado inaugurar, en enero de 1991, el primer cuerpo del puente aéreo y, en el mes de mayo, poner en funcionamiento la terminal internacional; la inauguración paulatina de las demás aéreas se prevee a lo largo de 1991.

El cuerpo del puente aéreo tiene la cualidad de añadir un volumen semicircular que genera el citado doble espacio, justo en la entrada, conectando visualmente ambos niveles. En el módulo de vuelos internacionales se crea también un cuerpo de doble altura, que dispone en su exterior de las marquesinas que faltan en el módulo del puente aéreo. Por lo que se refiere a las fachadas, destaca su pulcritud y sencillez, a base de una estructura de acero que soporta dos planos de cristal, que se sitúan entre sí. Los mismos tubos de climatización pasan por el interior de este doble acristalamiento. En esta solución han tenido, sin duda, un papel fundamental los despachos asesores, en especial la ingeniería de Ove Arup en Londres. Esta fachada de cristal –transparente en el

nivel de la gente y ahumado en el resto–, por su homogénea y tersa linealidad en unas partes y por su curvatura en otras, posee gran atractivo.

El espacio interior es siempre amplio y con vistas al exterior. Tal vez lo menos convincente sea que sobre un suelo de mármol rojizo –travertino–, los volúmenes bajos de las separaciones, servicios y torres de ascensores, estén recubiertos de mármol blanco, resultando a la vez pesados y gratuitos, o que tiende a hacerlos pesados. Sorprende también que los capiteles de las columnas entreguen, en realidad, en un falso techo.

Por otro lado, debe reconocerse que todo el mobiliario –bancos, soportes de información, barandillas, pabellones, etc.– responde a un adecuado y sencillo diseño funcional, no exento de capacidad imaginativa.

Barcelona está a punto de tener, por lo tanto, un aeropuerto con una identidad definida, que integra importantes mejoras funcionales, formales y técnicas en un edificio que, además, es lo que parece: el moderno aeropuerto de una gran ciudad mediterránea. Falta comprobar, una vez concluido, que funcione bien. ■