

# La Terminal 1

Xumeu Mestre

## La Terminal 1

*Forques caudines: congost en el qual les tropes samnites envoltaren les romanes l'any 321 aC i les van humiliar fent-les passar sota un jou format per tres llances despullades d'armes i escuts. L'expressió ja forma part de l'argot per designar els arcs dels aeroports.*

Quan vaig començar els estudis d'arquitectura, l'arquitecte català que més me va interessar va esser Ricardo Bofill. També m'interessava l'edifici de Coderch del carrer Johann Sebastian Bach i una fàbrica de MBM anant cap a Mataró; a Mitjans, Barba Corsini o Moragas els vaig conèixer més tard. Vivia amb uns amics en un pis d'en Bofill al carrer d'Urgell. L'edifici ja no conserva les persianes, que no varen esser mai pràctiques, però que en aquella façana eren essencials i li donaven una vibració misteriosa. La tipologia era una barreja: l'habitatge que donava al pati era molt ordenat i disposava d'una àmplia galeria com a segon corredor; el que jo compartia amb els amics obeïa a un organigrama perfecte que podria identificar-se amb els habitatges de Duran i Reynals –aquells la façana posterior dels quals dona al carrer d'Aribau–, encara que era molt més reduït. S'havien resolt problemes complicats mitjançant biaixos, reculades i petites terrasses; una certa dificultat per moblar la sala d'estar o situar una taula al menjador era el preu que es pagava per l'exigència excessiva a tan poca superfície. Un tercer habitatge donava a ambdues façanes, però no el vaig arribar a veure. No era l'edifici que més m'interessava; m'interessava més el del carrer Johann Sebastian Bach 28, que s'ha ressentit una mica amb l'eliminació del sector de gelosia que arribava a la planta baixa, i sobretot el de la cantonada del carrer Nicaragua amb Marquès de Sentmenat. Com que hi vivia a prop, anava veure'l sovint, a qualsevol hora; fins i tot un dia els meus amics i jo vam aconseguir que ens ensenyassin el taller i l'habitatge de l'àtic. Tenc la impressió que el nostre amable cicerone fou Xavier Bagué.

L'edifici del carrer Nicaragua ara és antic, però no ha deixat d'interessar-me. No fa gaires mesos passejava amb un antic alumne i ens vam desviar per a veure'l; segurament ell m'havia plantejat una qüestió relacionada amb l'edifici, alguna cosa amb referència al general i al particular. Els recursos que Bofill utilitza a l'edifici són molt variats, però l'objectiu és clar. Es tracta d'una massa de material terrós, com ho són els formiguers o les esplugues balmades del Paraguai. La forma prové de la geometria de la massa i res més no ha d'interferir en la interpretació; no s'ha d'interpretar per les obertures. Les obertures són necessàries, i l'edifici així ho demostra. Disposa el volum en plans; la tendència a interpretar la forma completa –allò que la psicologia de la forma anomena *pregnància*– elimina el protagonisme de les esclatxes entre els plans. La superfície d'il·luminació i de ventilació que permet aquesta distància no és petita; així i tot és necessari augmentar les obertures, i per això es disposen finestres allargades, perforades en els plans, que es veuen en la façana com un ornament que dignifica el pla; no es veu com un mur perforat. Les ordenances de Barcelona permeten una planta d'entresòl,

## Terminal 1

*Caudine Forks: A mountain pass in which the Samnite soldiers laid an ambush for their Roman counterparts in the year 321 BC and humiliated them by making them pass, stripped of their armour and weapons, under a yoke formed by three lances. Its use to describe airport checkpoints forms part of the usual language.*

When I started studying architecture, the Catalan architect that interested me most was Ricardo Bofill. I was also interested by Coderch's building on Johann Sebastian Bach, and an MBM factory, on the way to Mataró. I became acquainted with Mitjans, Barba Corsini and Moragas much later. I lived with friends in an apartment designed by Bofill on Urgell. It no longer has the shutters, perhaps they were not very practical, but they were essential on that façade, giving it a mysterious look. Typologically it was an amalgam. The dwelling, overlooking the courtyard, was very ordered and had a wide gallery as a second corridor. The flat I shared with my friends obeyed a perfect organisation that could be identified with the Duran i Reynals homes whose back façade looked onto Aribau, although it was much smaller. Complicated problems had been resolved using skews, setbacks and small balconies, and a certain difficulty in furnishing the lounge or situating a dining table was the price paid for excessive demands of such a small surface area. A third dwelling looked out over both façades, I never got to see it. It was not the building that most interested me, I was more interested in the one at Johann Sebastian Bach 28, which has suffered slightly from the elimination of the ground floor latticework section, and above all, the one on the corner of Nicaragua with Marquès de Sentmenat. Because I lived nearby I used to go and see it often, at any time of day, one day I even managed to get them to show me and my friends the workshop and the attic apartment. I have the vague impression that our friendly guide was Xavier Bagué.

The building on Nicaragua is old now but has always interested me. A few months ago I was taking a walk with a former student and we took a detour to see it, he had probably asked me a question related to that building, something referring to the general and the particular. The resources Bofill uses in the building are very diverse, but the objective is clear. It is a mass of telluric material, like anthills and cliffs, and is perforated by the animals – sorry – who live inside it. The form comes from the geometry of the mass and nothing should alter its interpretation; it should not be interpreted based on the voids. The voids are necessary, and the building shows them without lies. The volume is arranged in planes, the tendency to interpret the complete form, what the psychology of form calls *visual impact*, will eliminate the protagonism of the fissures between planes, the lighting and ventilation surface allowed by the distance between planes is not small; even so, it is necessary to increase the number of openings, and so there is an arrangement of oblong windows, perforated in planes, which appear on the façade like an ornament that dignifies the plane, it does not look like a perforated wall. Barcelona's regulations permit a mezzanine floor, which if not treated carefully, has to be interpreted as a

*Horcas caudinas: desfiladero en el cual las tropas samnitas tendieron una emboscada a las romanas en el año 321 aC y las humillaron haciéndolas pasar bajo un yugo formado por tres lanzas despojadas de armas y escudos. La aplicación al control de los aeropuertos forma parte del lenguaje usual.*

Cuando empecé mis estudios de arquitectura, el arquitecto catalán que más me interesó fue Ricardo Bofill; también me interesaban el edificio de Coderch en la calle Juan Sebastián Bach y una fábrica de MBM, camino de Mataró; a Mitjans, Barba Corsini o Moragas los conocí más tarde. Vivía con unos amigos en un piso de Bofill en la calle Urgell. Ya no conserva las persianas, que tal vez no fueran muy prácticas, pero eran esenciales en aquella fachada, le transmitían una vibración misteriosa. Tipológicamente era una amalgama: la vivienda que daba al patio era muy ordenada y disponía de una amplia galería como segundo corredor; la que compartía con mis amigos obedecía a un organigrama perfecto que podría identificarse con el de las viviendas de Duran i Reynals cuya fachada posterior da a la calle Aribau, aunque era mucho más reducida. Se habían resuelto problemas complicados por medio de esviajes, retranqueos y pequeñas terrazas, y cierta dificultad para amueblar el estar o situar una mesa de comedor era el precio que se pagaba por la exigencia excesiva a tan poca superficie. Una tercera vivienda daba a ambas fachadas, pero no llegué a verla. No era el edificio que más me interesaba; me interesaba más el de la calle Juan Sebastián Bach 28, que se ha resentido un poco de la eliminación del sector de celosía que se apoyaba en la planta baja, y sobre todo el de la esquina de la calle Nicaragua con Marquès de Sentmenat. Como vivía cerca iba a verlo con frecuencia, a cualquier hora, incluso un día mis amigos y yo conseguimos que nos enseñaran el taller y la vivienda del ático. Tengo la vaga impresión de que nuestro amable cicerone era Xavier Bagué.

El edificio de la calle Nicaragua ya es antiguo, pero no ha dejado de interesarme. No hace muchos meses paseaba con un antiguo alumno y nos desviamos para verlo; probablemente él me había planteado una cuestión que se relacionaba con el edificio, algo referente a lo general y lo particular. Los recursos que utiliza Bofill en el edificio son muy diversos, pero el objetivo es claro. Se trata de una masa de material telúrico, como son los hormigueros y los acantilados paraguayos perforados por cuevas. La forma procede de la geometría de la masa y nada debe alterar su interpretación; no debe interpretarse a partir de los huecos. Los huecos son necesarios y el edificio los muestra sin mentir. Dispone el volumen en planos; la tendencia a interpretar la forma completa, lo que la psicología de la forma llama *pregnancia*, eliminará el protagonismo de las fisuras entre planos. La superficie de iluminación y de ventilación que permite la distancia entre los planos no es pequeña; aun así es necesario aumentar el número de aberturas, y para ello se disponen ventanas oblongas, perforadas en los planos, que aparecen en la fachada como un ornamento que dignifica el plano, y no se ve como un muro perforado. Las



que si no es fa amb precaució s'interpreta com un basament de més gran escala que el de les altres plantes. L'edifici no s'ha tractat com una construcció classicista i introdueix un entresòl amb un traçat que evita la geometria dels plans del volum principal. No s'han de veure com el fust d'una columna; l'edifici es dona suauement al terreny, com si la massa dominant estigués erosionada per les ones. L'absència de basament es correspon a la coronació reculada a la part superior, com si també s'hagués erosionat. El protagonisme és en els grans volums que defineixen els plans que semblen desaparèixer o que volen. No s'ha descuidat la construcció, tot és maó, els llindars són de maó, i l'aparell de la xemeneia treu protagonisme a l'habitual expressió de l'especejament del maó i mostra els plans com una matèria contínua.

Quan es puja per l'escala la llum no molesta als ulls perquè les obertures utilitzen com a projectors el sostre i el paviment –no acostuma a agradar a qui ho ha de fer perquè destaca qualsevol defecte–. En el Taller no manca llum, és llum projectada i uniforme, i les obertures allargades dels plans de la façana són particularment eficaces perquè les taules fan de projector. A l'àtic hi ha l'habitatge de Ricardo Bofill, que no és molt gran ni massa luxós, i a la terrassa hi ha una mica d'herba i una olivera. Dalt del penya-segat hi ha vida, això dóna sentit a l'habitatge. Quan vaig visitar l'edifici, Atahualpa Yupanqui era molt popular entre els estudiants i l'olivera que coronava l'edifici em va suggerir l'"aromo" de la seva milonga, com a símbol de la vida "en un alto *pelao*".

A Eivissa Oriol Maspons em va presentar Ricardo Bofill. Anava amb bicicleta i s'aturà un moment; jo encara estudiava arquitectura. Me va explicar que l'illa i la seva llum eren estimulants per a ell, però que no podria projectar si visqués a Eivissa; necessitava la intimitat i l'ambient de feina del seu Taller de Barcelona. Pensa en la facilitat d'aquell temps per a conèixer-nos els uns i els altres, i en la humanitat i l'amabilitat de tothom, per exemple, de Ricardo Bofill.

Amb el temps, l'arquitectura de Bofill me va interessar menys, fins i tot vaig perdre l'interès per saber què estava fent; això dels interessos ja se sap que canvia. Per als Jocs Olímpics del 92 li encarregaren la reforma de l'aeroport, i me va sorprendre la claredat amb la qual entén l'organització i l'espai. Altres aspectes no m'interessaren especialment.

He estat anys sense veure ni llegir res sobre Ricardo Bofill, i he de dir que llegesc els diaris; entre l'antiga terminal de l'aeroport i l'hotel Vela, res. Les darreres dècades que hem viscut no només han estat lúgubres, sinó també desconcertants. L'estrany concepte d'economia, la misèria i l'exhibició impúdica de la riquesa, com també la pèrdua de la dignitat i de la llibertat dels humans, no expliquen per què ha desaparegut el cinema italià, el cinema d'actors autèntics, o no es parla d'arquitectes finlandesos, o no hi ha cançons franceses. És com si ens haguessin transportat a un altre planeta, a un fotut planeta de merda. En aquest context no resulta misteriosa

base on a larger scale than that of the different floors. The building has not been treated as a classicist construction, and introduces a mezzanine whose layout avoids the geometry of the planes of the main volume, which must not be interpreted like the shaft of a column; the building softly meets its plot, as if the dominant mass was eroded by the waves. The absence of a base is key for making do without the capital or cornice, coronation is not necessary. The protagonism lies in the great volumes that define the planes, and, as in nature, its surrender to the earth and the sky, the transition towards an ellipsis. The construction has not been neglected, everything is brick, the lintels are brick and the chimney assembly takes protagonism from the habitual expression of the breaking up of the brickwork and exhibits the planes as a continuous material.

Going up the stairs, the light does not offend the eyes, because the openings use the ceiling and floor as projectors – something not liked by whoever does it because poor execution is made obvious, but it is comfortable. In the workshop there is no lack of light, it is projected and uniform light, and the oblong apertures of the façade planes are particularly effective because the workshop tables act as projectors. In the attic is Ricardo Bofill's home. It is not strikingly large or luxurious, the terrace has a little grass and an olive tree. Life on a mud cliff, something that gives meaning to the dwelling. When I visited it, Atahualpa Yupanqui was very popular among students and the olive tree crowning the building suggested to me the sweet wattle of his milonga "El Aromo", as a symbol of life "on a bare peak".

In Ibiza, Oriol Maspons introduced me to Ricardo Bofill; he was cycling and stopped for a moment. I was still an architecture student. He explained to me that the island and its light were stimulating, but he could not design if he lived in Ibiza, he needed the privacy and work environment of his Barcelona studio. I think about how easy it was in those days to meet people, and the humanity and friendliness of everyone, for example, of Ricardo Bofill.

Over time, Bofill's architecture interested me less. I even lost interest in knowing what he was doing. Interests change, it's a known fact. For the 1992 Olympic Games he was commissioned to reform the airport and I was struck by the clarity with which he understands organisation and space. Other aspects were not especially interesting to me.

For years I hadn't seen or read anything about Ricardo Bofill, even though I do read the newspapers. But between the old airport terminal and the Hotel Vela, nothing. These last few decades have not only been sombre but disconcerting. The strange economy, the misery and the shameless exhibition of wealth, and also the loss of dignity and freedom of human beings, do not explain why Italian cinema, the only cinema with real actors, has disappeared, or why nobody talks about Finnish architects any more, or why there are no French songs. It is as though we have been transported to another planet, a bloody crap planet. Within this context, the absence of news on Ricardo Bofill is not so mysterious. Some imposed "geniuses"

ordenanzas de Barcelona permiten una planta de entresuelo, que si no se trata con cuidado, se ha de interpretar como un basamento de mayor escala que la que mide las diversas plantas. El edificio no se ha tratado como una construcción classicista e introduce un entresuelo cuya traza evita la geometría de los planos del volumen principal, que no deben interpretarse como el fuste de una columna; el edificio se entrega suavemente al terreno, como si la masa dominante estuviera erosionada por las olas. La ausencia de basamento es la clave para prescindir del capitel o de la cornisa; no es necesaria una coronación. El protagonismo está en los grandes volúmenes que definen los planos y que parecen desaparecer o volar. No se ha descuidado la construcción, todo es ladrillo, los dinteles son de ladrillo, y el aparejo de chimenea quita protagonismo a la habitual expresión del despiece de ladrillo y exhibe los planos como una materia continua.

Cuando se sube la escalera la luz no ofende a los ojos, porque las aberturas utilizan como proyectores el techo y el pavimento –algo que no gusta a quien lo ha de hacer porque cualquier defecto destaca–. En el Taller no falta luz, es luz proyectada y uniforme, y las aberturas oblongas de los planos de fachada son particularmente eficaces porque las mesas del Taller hacen de proyector. En el ático está la vivienda de Ricardo Bofill –no llama la atención ni por grande ni por lujosa–, y en la terraza hay un poco de hierba y un olivo. Sobre un acantilado de barro hay vida, algo que da sentido a la vivienda. Cuando visité el edificio, Atahualpa Yupanqui era muy popular entre los estudiantes y el olivo que coronaba el edificio me sugirió el aroma de su milonga, como símbolo de la vida "en un alto *pelao*".

Oriol Maspons me presentó a Ricardo Bofill en Ibiza. Iba en bicicleta y paró un momento; yo todavía estudiaba arquitectura. Me explicó que la isla y su luz eran estimulantes para él, pero no podría proyectar si estuviera viviendo en Ibiza; necesitaba la intimidad y el ambiente de trabajo de su Taller en Barcelona. Pienso en la facilidad de aquel tiempo para conocer a unos y otros, y en la humanidad y amabilidad de todos, por ejemplo, de Ricardo Bofill.

Con el tiempo, la arquitectura de Bofill me interesó menos, incluso perdí el interés por saber qué estaba haciendo: los intereses varían, ya se sabe. Para la Olimpiada del 92 le encargaron la reforma del aeropuerto, y me llamó la atención la claridad con que entiende la organización y el espacio. Otros aspectos no me interesaron especialmente.

Durante años no he visto ni leído nada acerca de Ricardo Bofill, y eso que leo periódicos; entre la antigua terminal del aeropuerto y el hotel Vela, nada. Las últimas décadas que hemos vivido no sólo han sido lúgubres, sino también desconcertantes. El extraño concepto de economía, la miseria y la exhibición impúdica de la riqueza, y también la pérdida de la dignidad y de la libertad de los humanos, no explican por qué ha desaparecido el cine italiano, el cine con actores de verdad, o no se habla de arquitectos finlandeses, o no hay canción francesa. Es como si nos hubieran transportado a otro planeta, a un jodido planeta de mierda.





l'absència de notícies de Ricardo Bofill. Uns "genis" que ens han imposat i que escridassen battles, governs i prínceps, han ocupat el seu lloc i el d'altres.

Després de molts d'anys i sense saber per què, de cop i volta va comparèixer la notícia que un dels seus projectes era un plagi d'un edifici de la badia de Tòquio. Parlar de plagi en arquitectura és una cosa insòlita. Ningú va acusar Lord Burlington de plagiar Palladio a la Chiswick House, i és ben fàcil que qualcú es confongui a l'hora de fer la foto de l'edifici d'Inigo Jones a Lincoln's Inn Field i faci la foto de la casa del costat. Parlar de plagi en arquitectura és una bajanada, però es pot entendre que se'n parli quan s'està degradant el concepte d'arquitectura a la de símbol comercial. Cada vegada que lleigeixo a un diari "la marca Barcelona" em surt una erupció.

L'edifici de Tòquio, molt vulgar, s'assembla al de Bofill en el contorn. Bofill va dir que no l'havia vist, i que aquesta història li importava un gra de batafaluga. L'hotel Vela és molt diferent i més elegant que el de Tòquio, encara que considero que el contorn és massa forçat per a un edifici que és un conjunt de dormitoris, i que l'aresta de la vela tendria més sentit si tingués correspondència amb l'espai interior. Em va cridar l'atenció que Bofill no rebés un tracte similar als "genis" oficials. La reducció en la grandària del projecte original ha convertit la vela en una aleta de tauró. Millor hauria estat per a Barcelona la silueta del projecte primitiu.

No he visitat la Terminal 1, però amb les plantes i seccions esquemàtiques al costat de les fotografies n'hi ha prou per tenir-ne una opinió. Això només passa amb la bona arquitectura.

Sense ésser expert en programes d'aeroport, ni que hagi tractat d'imaginar la solució a la mala arquitectura predominant a tots els aeroports, sempre he tingut la impressió que estan mal fets, que no són obra d'arquitecte. Mai he pogut entendre que s'entri a una ciutat per la porta de servei, travessant laberints que condueixen a la recollida de maletes. A vegades els laberints també es donen per arribar a les zones de sortida; sovint s'adverteix el creixement desordenat i la indiferència per aconseguir claredat i unitat. Sembla que la confusió arquitectònica sigui un complement necessari de la humiliació a què sotmeten al passatger els guardians de les forques caudines, aquesta gent desconeguda, agressiva i mal educada que semblen els "contractistes" d'Abu Ghraib. A l'aeroport de Fiumicino les seves actuacions són espectaculars: a mi em van prendre per magribí i vaig saber què és això del racisme.

Els antics camps d'aviació tenien son encant; recordo la terrassa de l'antic aeroport d'Eivissa, on els que acabaven d'arribar es trobaven amb els que sortien i la gent anava a peu a l'avió des de la mateixa terrassa. Eren temps en què ningú tenia cura de nosaltres, ni de la nostra salut ni de la nostra seguretat, temps en què no se'ns considerava imbècils ni delinqüents. Ens tractaven com persones i, a canvi, assumí-

who give reprimands to mayors, governments and princes, have occupied his place and that of others.

After several years of hearing nothing about Bofill, suddenly news appeared that one of his projects was a plagiarism of a building in the bay of Tokyo. Talking about plagiarism in the field of architecture is rather unheard of. Nobody accused Lord Burlington of plagiarising Palladio with Chiswick House, and it would be very easy for somebody to err when taking a photo of Inigo Jones's building at Lincoln's Inn Field and photograph next door. Talking about plagiarism in architecture is absurd in itself, but it is understandable that it is talked about when degrading the concept of architecture to that of the commercial symbol. Every time I read "the Barcelona brand" in a newspaper, I get a rash.

The Tokyo building, very commonplace, was similar to Bofill's in outline. Bofill said he hadn't seen it, and that the issue didn't bother him two hoots. Barcelona's Hotel Vela is very different, much more elegant than Tokyo's, although I consider that the outline is forced for a building that is a set of bedrooms, and that the edge of the sail would make more sense if it had a correspondence with the interior space. I was struck by the fact that Bofill didn't receive similar treatment to that of the official "geniuses". The reduction in size of the original project has made the sail a shark's fin. The silhouette of the original design would have been better for Barcelona.

I have not visited Terminal 1, but the layouts, schematic sections and photographs are sufficient to form an opinion, something that only happens with good architecture.

Without being an expert in airport programmes, without having tried to imagine solutions to their predominantly poor architecture, I always had the impression that they are poorly done, and are not the work of an architect. I was never able to understand why visitors arrive at a city via the tradesman's entrance, touring labyrinths that lead to the luggage pick-up point. Sometimes labyrinths also appear when reaching departure areas; frequently one can make out disordered growth and slovenliness in achieving clarity and unity, it seems that architectural confusion is a necessary complement for the humiliation to which passengers are subjected by the guardians of the Caudine Forks, those unknown, aggressive and coarse types who look like the "contractors" of Abu Ghraib. At Fiumicino their performances are spectacular, they once mistook me for a Maghrebi and I found out what racism really is. This is the age... of the boat.

The old airfields had their charm. I remember the old airfield terrace in Ibiza, where recent arrivals mingled with people departing and the aircraft was reached on foot. Those were days when nobody looked out for us, nor for our health nor for our safety, times when we were not considered as imbeciles or delinquents. They treated us like people and, in exchange, we assumed a small risk, much smaller than that which today, now that we are so protected, hounds us.



En este contexto no resulta misteriosa la ausencia de noticias de Ricardo Bofill. Unos "genios" impuestos que dan reprimendas a alcaldes, gobiernos y príncipes han ocupado su lugar y el de otros.

Después de varios años sin saber de Bofill, de improviso apareció la noticia de que uno de sus proyectos era un plagio de un edificio de la bahía de Tokio. Hablar de plagio en arquitectura es algo insólito. Nadie acusó a Lord Burlington de plagiar a Palladio en la Chiswick House, y es muy fácil que alguien se confunda al hacer una foto del edificio de Inigo Jones en Lincoln's Inn Field y fotografíe la casa contigua. Hablar de plagio en arquitectura es una tontería en sí, pero se puede comprender que se hable de ello cuando se está degradando el concepto de arquitectura al de símbolo comercial. Cada vez que leo en un periódico "la marca Barcelona" me sale un sarpuellido.

El edificio de Tokio, muy vulgar, se parecía al de Bofill en el contorno. Bofill dijo que no lo había visto y que el asunto le importaba un bledo. El hotel Vela es muy distinto y más elegante que el de Tokio, aunque considero que el contorno es forzado para un edificio que es un conjunto de dormitorios, y que la arista de la vela tendría más sentido si tuviera una correspondencia con el espacio interior. Me llamó la atención que Bofill no recibiera un trato similar al de los "genios" oficiales. La reducción de tamaño del proyecto original ha convertido la vela en aleta de tiburón. Mejor habría sido para Barcelona la silueta del proyecto primitivo.

No he visitado la Terminal 1, pero las plantas y secciones esquemáticas, junto a las fotografías, son suficientes para formarse una opinión, algo que sólo ocurre con la buena arquitectura.

Sin que sea experto en programas de aeropuerto, sin que haya tratado de imaginar la solución de su mala arquitectura predominante, siempre he tenido la impresión de que están mal hechos, que no son obra de arquitecto. Nunca he podido comprender que se entre a una ciudad por la puerta de servicio, recorriendo laberintos que conducen a la recogida de maletas. A veces los laberintos también se producen para llegar a las zonas de salida; con frecuencia se advierte el crecimiento desordenado y la desidia en conseguir claridad y unidad. Parece que la confusión arquitectónica sea un complemento necesario de la humillación a que someten al pasajero los guardianes de las horcas caudinas, esos tipos desconocidos, agresivos y maleducados que parecen los "contratistas" de Abu Ghraib. En el aeropuerto de Fiumicino son espectaculares sus actuaciones, a mí me tomaron por magrebí y supe lo que es el racismo. Papá, ven en patera.

Los antiguos campos de aviación tuvieron su encanto; recuerdo la terraza del antiguo aeropuerto de Ibiza, donde la gente que acababa de llegar se encontraba con la que partía y se accedía a pie al avión desde la terraza. Eran tiempos en que nadie cuidaba de nosotros, ni de nuestra salud ni de nuestra seguridad, tiempos en que no se nos consideraba como imbéciles ni como delincuentes. Nos trataban como personas y, a cambio, asumíamos un pequeño riesgo, muy inferior al que hoy, que estamos tan protegidos, nos acusa.



em un petit risc, molt inferior al que avui, que estem tan protegits, ens assetja.

La Terminal 1 de Barcelona ha recuperat part de l'encís de les antigues terminals. És una successió d'espais amb relacions mètriques que harmonitzen, sense llocs on et perds ni corredors estrets; podríem pensar que és el primer exemple d'una nova tipologia, tot i que això no se sap mai. El que semblava molt complicat ha esdevengut senzill. La qüestió que més complica els aeroports són els trajectes de sortida i d'arribada. Bofill ho ha resolt disposant tots els trajectes en dues avingudes, al centre de les quals situa la totalitat dels vestíbuls i resol en la secció de l'edifici la separació entre sortides i arribades. A partir d'aquesta separació, les meitats de les dues avingudes es fonen en una sola com una espasa, mentre que les altres dues envolten els vestíbuls centrals. No hi ha cap raó per a separar els viatgers que surten dels que arriben, i això permet claredat i amplitud en els trajectes; només se separen quan uns passen els controls de sortida i els altres van a la zona de recollida de maletes i passen els controls d'entrada a la ciutat. La forma exterior de l'edifici correspon al seu espai interior, la seva estructura resistent a la seva forma. L'arquitecte no ha tengut cap problema a admetre que l'especejament de la fusteria és un atribut positiu de la forma. L'edifici és vistós, però no hi ha cap element dissenyat per impressionar. El que es veu és el que hi ha, no està embolicat en una funda d'aquestes que anomenen "segona pell". L'arquitectura és formalment més rica i interessant que el paper d'emballatge. És una d'aquestes obres que sembla que no hagi costat feina fer-les; això no és a l'abast de tothom.

Si he de recordar una terminal d'aeroport de les mateixes característiques seria la terminal de la TWA d'Eero Saarinen a Nova York, més petita, menys complicada. Per raons de seguretat ja no és oberta. Si per a la nostra seguretat ens han de treure tot allò pel que paga la pena viure, per què viure.

Sembla que a Bofill li van demanar una metàfora, però la resposta sembla desmenjada: "Podria ésser un ocell o un avió". D'altres ho veuran com l'espasa de Guifré el Pilós, o la galera de l'Olimpiada del 92. En realitat sembla una terminal d'aeroport. Quan era nin les maquinetes de fer punta es disfressaven de televisors o d'avions, però a partir dels deu anys ens empegueien i demanàvem maquinetes amb forma de maquineta. A una societat a la qual se li ha negat la cultura, el raonament i el criteri, cal donar-li metàfores.

No sembla que s'hagi destinat un sol euro a exhibir l'arquitecte; el pressupost també ha d'ésser una obra d'art. A la Terminal 1 hi veiem l'arquitecte Ricardo Bofill, aquell que va frenar la bicicleta, va posar el peu en terra i va dir que necessitava la intimitat del seu taller per a projectar. Aniré a veure la Terminal 1 com a turista urbà, i em perdré alguns espais. Som gran i no crec que arribi a superar la repulsió que em produeixen les forques caudines. ♦

**Xumeu Mestre**  
Traduït per Magdalena Jaume

Barcelona's Terminal 1 has recovered part of the charm of the old terminals, it is a succession of spaces with metric relations that harmonise, without labyrinths or narrow corridors, one thinks that this is the first example of a new type, although one never knows. What seemed very complicated has become elementary. The issue that most seems to complicate airports are the departure and arrival routes. Bofill has resolved this by arranging all the routes in two strips, at the centre of which he situates the totality of lobbies and he resolves in the building's cross-section the separation between departures and arrivals, the halves of the two strips are fused into a single strip with a dual load, the other two halves surround the central lobbies. There is no reason to separate travellers who are leaving from those arriving, this allows clarity and spaciousness in the routes which are only separated when some go through the departure checkpoints and others go to the luggage pick-up area and pass through the city entrance checkpoints. The exterior form of the building corresponds to its interior space, its structure resistant to its form. The architect has had no problem in admitting that the breakdown of the carpentry is a positive attribute of the form. The building is striking, true, but there is no single element in it designed to attract attention. What you see is what you get, it is not wrapped up in one of those covers that they call a "second skin", the architecture is formally more rich and interesting than the wrapping paper. It is one of those works that it seems have not demanded great effort, and that cannot be achieved by just anyone.

If I had to recall an airport terminal with the same characteristics it would be the TWA terminal by Eero Saarinen in New York, smaller, less complicated. It is not in service for security reasons. If for our security they are going to take away everything that makes life worth living, why live?

It seems that Bofill was asked for a metaphor, the answer seems to be half-hearted: it could be a bird or a plane. Others will see it as the sword of Wilfred the Hair, or the galley of the 1992 Olympics. In truth it looks like an airport terminal. When I was a child, pencil sharpeners were disguised as television sets or aircraft, but from the age of ten they embarrassed us and we asked for pencil sharpeners in the shape of pencil sharpeners. A mass that has been denied culture, reasoning and criteria must be given metaphors.

It doesn't seem as though a single euro has been spent on exhibiting the architect; the budget also has to be a work of art. In Terminal 1, one can see the architect Ricardo Bofill, that man who stopped his bicycle, put his foot on the ground and said that he needed the privacy of his studio to design. I will go to see it as an urban tourist, leaving some spaces out. I am getting on a bit now and I don't think I can overcome the repulsion I feel when I see the Caudine Forks. ♦

**Xumeu Mestre**  
Translated by Debbie Smithwaite



La Terminal 1 de Barcelona ha recuperado parte del encanto de las antiguas terminales. Es una sucesión de espacios con relaciones métricas que armonizan, sin laberintos ni corredores estrechos; uno piensa que es el primer ejemplo de un nuevo tipo, aunque nunca se sabe. Lo que parecía muy complicado se ha hecho elemental. La cuestión que más suele complicar los aeropuertos son los trayectos de salida y de llegada. Bofill la ha resuelto disponiendo todos los trayectos en dos tiras, en el centro de las cuales sitúa la totalidad de los vestíbuls y resuelve en la sección del edificio la separación entre salidas y llegadas. A partir de esta separación, las mitades de las dos tiras se funden en una sola tira de doble carga, mientras que las otras dos mitades rodean los vestíbuls centrales. No hay razón para separar a los viajeros que parten de los que llegan, lo que permite claridad y amplitud en los trayectos; sólo se separan cuando unos pasan los controles de salida y otros van a la zona de recogida de maletas y pasan los controles de entrada a la ciudad. La forma exterior del edificio corresponde a su espacio interior, su estructura resistente a su forma. El arquitecto no ha tenido problema en admitir que el despiece de la carpintería es un atributo positivo de la forma. El edificio llama la atención, es cierto, pero no hay en él un solo elemento destinado a llamar la atención. Lo que se ve es lo que hay, no está envuelto en una funda de esas que llaman "segunda piel". La arquitectura es formalmente más rica e interesante que el papel de embalaje. Es una de estas obras que parece que no hayan exigido esfuerzo; eso no lo consigue cualquiera.

Si he de recordar una terminal de aeropuerto de las mismas características sería la terminal de la TWA de Eero Saarinen en Nueva York, más pequeña, menos complicada. No está en servicio por razones de seguridad. Si para nuestra seguridad nos han de quitar todo aquello por lo que merece la pena vivir, para qué vivir.

Parece ser que a Bofill le preguntaron por una metáfora, y la respuesta parece desganada: podría ser un pájaro o un avión. Otros lo verán como la espada de Wifredo el Velloso, o la galera de la Olimpiada del 92. En realidad parece una terminal de aeropuerto. En mi infancia, los sacapuntas se disfrazaban de televisores o de aviones, pero a partir de los diez años nos abochornaban y pedíamos sacapuntas con forma de sacapuntas. A una masa a la que se ha negado la cultura, el razonamiento y el criterio hay que darle metáforas.

No parece que se haya destinado un solo euro a exhibir al arquitecto; también el presupuesto ha de ser una obra de arte. En la Terminal 1 se ve al arquitecto Ricardo Bofill, el que frenó su bicicleta, puso el pie en el suelo y dijo que necesitaba la intimidad de su Taller para proyectar. Iré a ver la Terminal 1 como turista urbano, prescindiendo de algunos espacios. Soy mayor y no creo que llegue a superar la repulsión que me producen las horcas caudinas. ♦

**Xumeu Mestre**