

La nueva puerta de Barcelona

CRÍTICA DE ARQUITECTURA

La nueva terminal T1 del aeropuerto de Barcelona, proyectada por Ricardo Bofill, Taller de Arquitectura

LLÀTZER MOIX

LA VANGUARDIA, 11.06.09

Terminal 1 (T1)

Arquitecto: Ricardo Bofill, Taller de Arquitectura

Ubicación: Aeropuerto de El Prat

Inauguración: Martes, 16 de junio

El aeropuerto de Barcelona no era malo, pero con la terminal 1 (T1), que se inaugurará el martes, será mejor. Bastante mejor. Esta obra de Ricardo Bofill y su Taller de Arquitectura es la nueva puerta de Barcelona. Ni más ni menos. Y, como tal, es espaciosa, clara, luminosa y elegante, además de ser la mayor infraestructura catalana (con 600.000 metros cuadrados construidos) en 20 años y, también, un equipamiento que hace ganar puntos a la ciudad en la liga global.

Por las puertas se entra y se sale. La de la T1 es especialmente agradable cuando se arriba a ella en coche. En la margen derecha de su vía de acceso se mece un paisaje de humedales, casi africano, pero con nuestro Mediterráneo al fondo. Es un relajante prólogo a la en ocasiones inquietante experiencia aérea. Doblada la última curva, al enfilarse la recta de llegada a la T1, el viajero deja a su izquierda los edificios de aparcamientos, con casi 12.000 plazas en sus forjados revestidos de

lamas de cristal, que les dan, de noche, aires de linterna. Luego se llega a la T1, a su procesador, cerrado por una fachada de cristal de unos 300 metros de longitud, protegida con una gigantesca marquesina ondulante, que evoca un ala de avión, o de cisne... Antes de haber ingresado en la terminal, el viajero ha recibido ya tres contundentes impactos visuales.

El que le aguarda al cruzar el umbral de la nueva T1 no es menor. El espacio es de grandes dimensiones y acoge los mostradores de facturación, bajo una cubierta que semeja, de nuevo, (tres) grandes alas de ave. Su entrega, en ligera superposición, produce entradas de luz transversales, complementadas con otras aperturas longitudinales que revelan la estructura de cerchas industriales en el interior de esta cubierta, y filtran entradas de luz más matizada. Su blanco revestimiento se suma al pálido verde (cristal verdoso pintado de blanco en su cara interior) de las numerosas cajas de instalaciones, dispuestas sobre un pavimento ocre. La sensación es de armonía cromática, de luminosidad veraniega, de lujo espacial. Y también de lógica y facilidad en los recorridos. Este espacio de recepción conduce a los controles aduaneros y policiales, y estos, al área comercial, denominada por los proyectistas *Piazza Navona*, en atención a sus hechuras y dimensiones. Desde esta zona, donde la profusión de tiendas y rótulos produce la previsible contaminación visual, se accede a los tres diques de embarque, que disponen de un total de 43 fingers con estructuras de hasta tres pisos. El dique central, de volumetría semejante al fuselaje de una estilizada aeronave –al cuello del cisne, por seguir con el símil animal– mide casi lo que tres campos de fútbol. La profusión de módulos de instalaciones, siempre del citado verde pálido, obstaculiza la visión de conjunto de este recinto, exitoso paradigma de la apuesta del arquitecto por la potencia y

variedad espacial como elemento compositivo. Es una pena. Pero la decisión de climatizar la T1 con un determinado sistema de chorro de aire hace de tales módulos un peaje inevitable. En su favor hay que decir que, además, ocultan una maraña de instalaciones, servicios y elementos de iluminación.

No menos vistosos son los diques laterales, norte y sur. Este último, como el central, permite espléndidas vistas sobre los pinares del Prat y el mar, así como un sistema de control de la insolación mediante un muro de vidrio de serigrafiado gradual. Mención aparte merecen los patios (*chillouts* aeroportuarios en potencia, que flanquean los diques laterales), las salas vip (con otomanas para echar una siesta y duchas), o las sofisticadas salas de control.

El pasajero que llega por vía aérea a la T1 deberá atravesar algunas angostas zonas de escaleras, pero cuando alcance el vestíbulo intermodal, tercer gran elemento de esta terminal, donde se conectará ordenadamente con trenes, metro, autobuses y taxis, disfrutará de nuevo de los espacios y la funcionalidad que caracterizan esta obra.

Ahora sólo falta que la curva de pasajeros remonte el vuelo y que la logística aeroportuaria funcione como debe. Si eso sucede, la T1 –aún sin AVE, con muchas obras y conexiones pendientes– será motivo de orgullo ciudadano.