ENTREVISTA A RICARDO BOFILL

"Intento que la arquitectura sea clara y sencilla"

CATALINA SERRA - Barcelona

EL PAÍS - 13-06-2009

¿Es un pájaro? ¿Es un avión? ¿Es Superman? No. Tiene algo de las tres cosas, pero en realidad es la nueva Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona, que ha diseñado Ricardo Bofill (Barcelona, 1939) y que algunos ya consideran una de las mejores obras de su larga trayectoria como arquitecto. Lo de Superman es broma, aunque teniendo en cuenta que el edificio, que se inaugura el próximo martes, tiene una superficie de medio millón de metros cuadrados, capacidad para acoger 55 millones de pasajeros al año y una amplísima área de servicios, mucho de *super* sí tiene. Lo que es más cierto son las otras referencias. "La forma es vagamente metafórica, entre un avión y un pájaro, aunque las metáforas en arquitectura no pueden ser exactas", explicaba ayer el arquitecto en su despacho, frente a una mesa amplia y casi vacía en la que sólo destacaban las hojas en blanco en las que dibuja sus proyectos.

"Empiezo a trabajar siempre con un lápiz y una página en blanco. Me encierro dos días aquí, en el despacho, y sin otras referencias me pongo a trabajar. Solo, porque la arquitectura es cosa de equipo, pero cuando defines el concepto y tienes que plasmar en una línea la síntesis de las ideas de un proyecto estás solo, contigo mismo, con tu experiencia y lo que sabes. Esta parte de definir mentalmente lo que quieres es lo que más me gusta de mi trabajo, lo más difícil y lo más bonito. Es la parte mágica de la arquitectura, lo más creativo".

No es fácil, como explica Bofill, plasmar en un boceto la complejidad de un proyecto de esta envergadura. "Este aeropuerto es I+D, es investigación aplicada tanto desde el punto de vista de la construcción como de la logística de las múltiples funciones que hay que combinar", dice. "El de Madrid y éste son los dos artefactos más complicados que se han hecho en España". Y añade: "Lo que me llena de satisfacción es ver después de 10 años que la línea que dibujaste se ha hecho realidad". Y es que, pese a los cambios que ha sufrido el proyecto (el aparcamiento era más bajo y tenía un jardín en la terraza; los acabados han tenido que ajustarse al recorte presupuestario, por lo que no son los pensados inicialmente; no ha podido controlar la estética de la zona de restaurante...), "formalmente el dibujo es el mismo".

El edificio de la terminal tiene dos grandes bloques principales, uno ancho en el que se realiza la facturación, seguridad y recogida de equipajes, y otro longitudinal en la que están las zonas de embarque y espera. Además, está conectado con el aparcamiento y la estación intermodal (adonde en el futuro llegará el metro y el tren de Cercanías) con una pasarela en cuya parte superior se ha situado un centro comercial.

Al contrario que la terminal actual, cuya ampliación también realizó Bofill y que era lineal (del estilo de la T-4), ésta es compacta y vertical, con varios pisos, gran parte de los cuales son subterráneos y destinados a la logística. "Los pasajeros sólo ven un tercio del edificio", comenta el arquitecto. Pero lo más destacable es su claridad, con muchas zonas con iluminación natural tamizada, con vistas al mar y a los humedales del delta del Llobregat, y una separación de espacios que debe permitir orientarse sin mucha necesidad de señales. "Intento que la arquitectura sea clara y sencilla, que la gente no se pierda en el circuito", explica el

arquitecto, que ha aplicado su experiencia de viajero al proyecto. "Antes un aeropuerto era una máquina funcional, pero ahora es también un lugar de uso en el que la gente compra, trabaja, come y descansa. Es un mundo aparte. Lo importante es que se esté bien dentro y que los espacios sean tranquilos, con zonas variadas para que, si hay que estar dentro varias horas, la espera sea agradable".

El edificio también es sostenible (con miles de placas solares) y funcional, aunque a lo que no ha renunciado Bofill es a que también sea bello: "Parece ser que esto es poco progresista, pero a mí me gustan la inteligencia y la estética, que tiene unas armonías y unas lógicas que he estudiado y aplicado toda mi vida". Se ha inspirado muchas veces para lograr esta armonía en Palladio, arquitecto renacentista del que ahora puede verse una exposición en Barcelona. "Ha sido el más importante de la historia", comenta, porque supo adaptar la proporción de la arquitectura clásica a las necesidades de su tiempo. "Hubo un momento en que pensé que tenía sentido hacer el mismo proceso como una salida posible a las monstruosidades que se veían. Lo trabajé unos años y después lo descarté, aunque todavía hoy en muchos países me lo piden porque a la gente le gusta mucho". En esta línea están el TNC, el edificio del INEFC -"me hizo ilusión hacer algunos edificios clásicos en Barcelona", dice- y, en cierta manera, la anterior terminal.

Ahora, dice, ha cambiado de escritura. Una prueba es la T-1, la puerta del aire de Barcelona, pero otra es el hotel Vela, en la Barceloneta, que es la puerta del mar. Le obligaron a reducir la altura -"sería más esbelto y elegante; la silueta sería más pura"-, pero aun así está en el centro de la polémica porque hay quejas de que "tapa la vista. "El horizonte no lo he robado porque precisamente he creado una plaza, que he llamado del

Mediterráneo, que será la única en la que el único fondo es, precisamente, el horizonte". El edificio, dice, "se lee como una vela, pero es una elipse compleja geométricamente". Lo ha pensado para que se vea desde el mar porque, piensa, "se tendría que haber trabajado más la silueta marítima de Barcelona, el *sky line* podría ser mejor".