

16.000 MILIONS, COST PREVIST PER A LA REMODELACIÓ DE L'AEROPORT DE BARCELONA

Aeroport'92

El taller de Bofill farà públic a primers d'abril el projecte definitiu de remodelació de l'aeroport de Barcelona, que EL TEMPS publica ara en exclusiva. El remodelat d'aquestes instal·lacions no respon, però, a les necessitats del trànsit aeri d'inicis de l'any 2000.

Blanca Lucas

El Taller d'Arquitectura Bofill ha desmentit els rumors que, tot considerant el retard en l'inici de les obres, circulaven entorn de la no-viabilitat del projecte de remodelació de l'edifici terminal de l'aeroport de Barcelona. Bartomeu Cruells, portaveu del Taller Bofill, ha manifestat que confien que les obres puguin iniciar-se aquest estiu per tal que el setembre/octubre de 1991 s'hagen acabat. El portaveu ha explicat aspectes del projecte definitiu que,

juntament amb els plànols que reproduïm, serà presentat a la premsa diària a primers d'abril.

Dins la primera setmana d'abril el Taller d'Arquitectura Bofill farà públic el projecte que, segons ordre publicada al BOE el 27 de febrer passat, li fou definitivament aprovat. Els tràmits procedents indiquen que, passat un mes de la concessió del projecte, aquest s'haurà de fer públic perquè en un termini mínim de temps puguin presentar-se a concurs les empreses interessades en l'execució de l'obra.

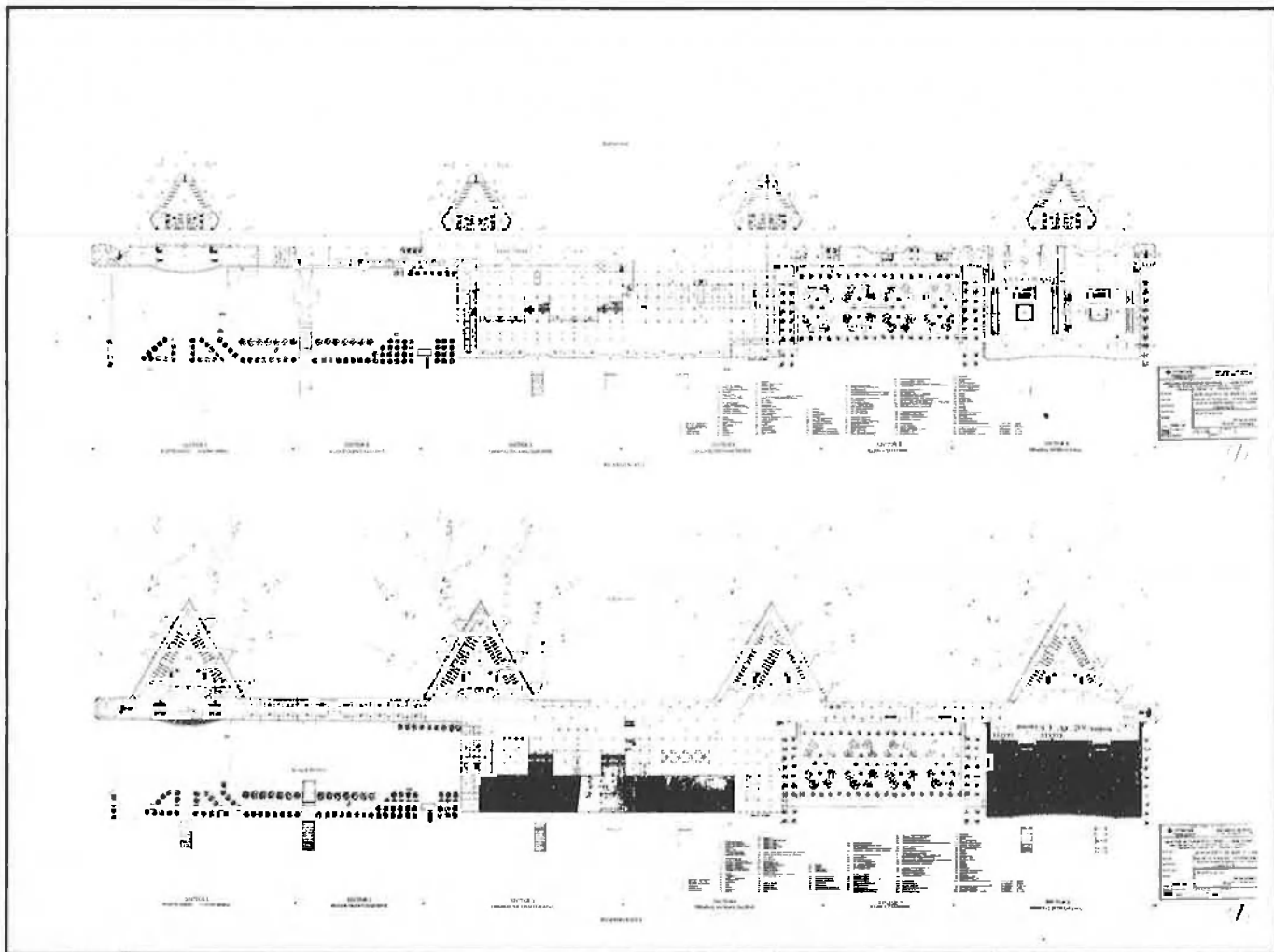
Aquest fet crea expectatives de via-

bilitat a l'entorn d'una obra que, segons manifestacions inicials, havia d'haver començat el gener d'enguany. Recordem que altres projectes de gran magnitud continuen estacionats i que el pressupost de l'obra de remodelació de l'aeroport de Barcelona ascendeix als 15 o 16.000 milions de pessetes.

L'avantprojecte. La vida entre la terra i l'aire

«Cal definir un aeroport com el lloc de trobada entre l'home i un mitjà de comunicació, entre passatgers i avions... En un aeroport ha d'haver-hi dues zones clarament definides: el costat terra, amb tots els serveis per als passatgers i accessos a la ciutat, i el costat aire...» Amb aquest concepte el Taller d'Arquitectura Bofill elaborà l'estudi del «costat terra», aprovat l'agost passat, juntament amb l'empresa d'enginyeria Intecsa i els consultors d'estudis especialitzats Naco, d'Holanda.

Sota una impressionant estructura d'acer que dona suport a una neta façana de vidre rematada amb elements d'alumini, Bofill ideà un espai de vida



Terminal de l'aeroport de Barcelona, segons el projecte de Ricard Bofill.

on hi haurà un carrer elevat, allargat i estret, que creuarà d'un extrem a l'altre l'edifici. La qualitat del seu disseny farà recomanable que tots els passatgers hi circulin, passejant o contemplant l'espectacle de 24 avions estacionats en quatre molls d'embarcament modulars en forma de triangle. El passatger es distraurà, però, amb el moviment dels avions a la pista, perfectament visible del carrer estant.

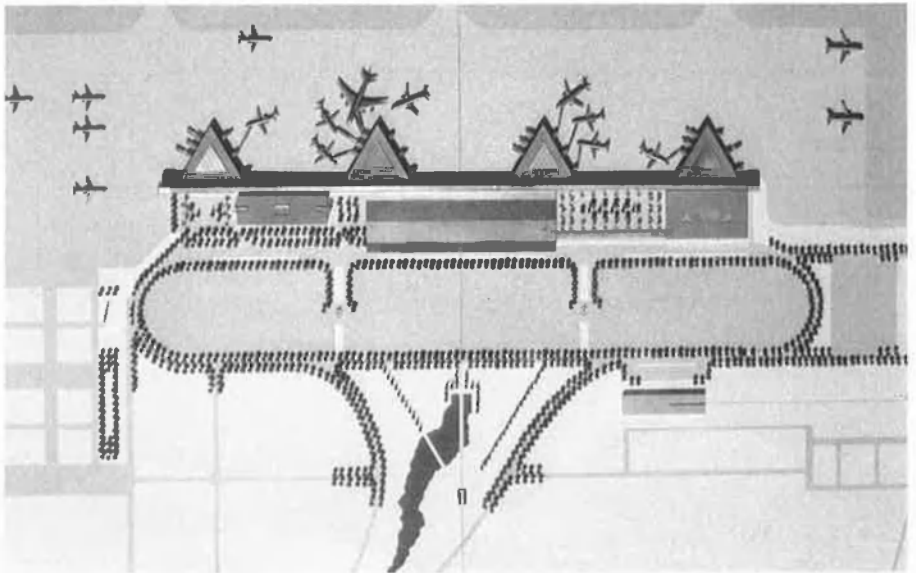
El projecte definitiu. Algunes modificacions

L'equip de Bofill ha anat elaborant la idea del carrer elevat fins a definir-lo com una Rambla barcelonina autèntica. El projecte definitiu incideix en la idea d'aeroport com a porta de la ciutat i, en aquest sentit, aquest gran carrer per a vianants, al llarg del qual s'instal·larà un bon nombre de botiguetes, suggereix una bona imatge de Barcelona i de les seves possibilitats culturals, turístiques, etc.

El projecte presenta la ubicació definitiva de cada terminal al mòdul que li pertoca. Així, podem veure que la terminal internacional se situa en un extrem de l'edifici, mentre a l'altre extrem se situa el pont aeri, que inclourà els vols a Madrid i a Mallorca. L'estudi del trànsit aeri va revelar que els passatgers que utilitzessin el pont aeri no necessitarien, sinó ocasionalment, fer enllaços amb vols internacionals.

En aquest sentit, s'ha intentat de separar el trànsit dels passatgers de dues terminals que generen un volum de vols considerable. Els dos mòduls centrals seran destinats a la sortida i arribada de vols nacionals. El mòdul de sortides nacionals (vegi's sector 4), situat al costat de la terminal internacional, tindrà un caràcter reversible. Tres dels seus sis punts de contacte podran ser utilitzats per vols internacionals quan el trànsit d'aquests ho exigeixi.

A la façana de terra observem, però, alguns detalls inèdits. En efecte, veiem que la façana terra de la terminal internacional (vegi's sector 6), primer punt de mira del passatger que accedeix a l'aeroport per carretera, assoleix una estructura en forma ovalada. Immediatament veurem una extensa zona ajardinada que penetra a l'edifici, tot respectant la seva linealitat. Això permet, alhora, potenciar la visió del mural de Miró que queda en primer terme. Els traços de l'obra del pintor i la força del seu cromatisme, al costat d'un gran espai ajardinat, contrastaran amb el vidre i l'acer de l'estructura del nou edifici, tot suggerint al passatger que arriba un espai de vi-



Maquetes del projecte de remodelació de l'aeroport de Barcelona.

da mediterrani i càlid i, això no obstant, racional i dinàmic.

L'estructura d'acer penjarà del sostre. «La casa s'ha hagut de començar per la teulada», explica Bartomeu Cruells, donades les oscil·lacions de moviment que, segons han comprovat amb reiterats estudis del sòl, es produeixen en el terra de la zona. La fragilitat del vidre, si bé d'una qualitat imillorable, fa que s'hagi hagut de pensar en una alternativa a l'assentament de la façana al sòl. La façana de vidre se suspèn verticalment del sostre tot depositant en unes guies metàl·liques disposades al terra per a tal fi.

El projecte preveu que les obres de l'edifici es realitzin en dues fases en lloc de fer-ho en les quatre inicialment proposades. En una primera fase les obres s'iniciaran amb la construcció de la terminal internacional i el pont aeri. El concurs d'adjudicació d'obres que

s'obrirà el pròxim mes d'abril resoldrà quines seran les empreses encarregades de la construcció d'aquesta primera fase. Els tràmits d'adjudicació i la consideració de diverses qüestions tècniques fan pensar que caldrà esperar un mínim de dos o tres mesos més per veure el projecte en funcionament. El remodelat de l'aeroport de Barcelona, que està pensat per a assumir les necessitats de 12.000.000 de passatgers per any (doble capacitat de l'actual) no respon, però, a les necessitats del trànsit aeri d'inicis de l'any 2000. «Potser caldrà pensar de potenciar els aeroports de Girona, Sabadell o Reus com a segons aeroports de la ciutat», manifesta el portaveu de Bofill. Les necessitats del moment, però, exigeixen una màxima agilització en l'inici i el procés de construcció d'una obra, la necessitat de la qual, a finals dels anys 80, ha esdevingut inqüestionable. □