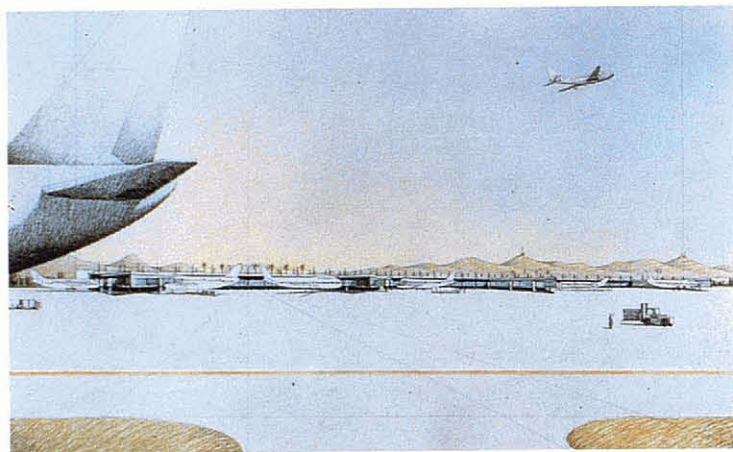


Permetrà una major aflluència de passatgers i avions garantint una comoditat màxima.

Avantprojecte de remodelatge de l'edifici terminal de l'aeroport de Barcelona.

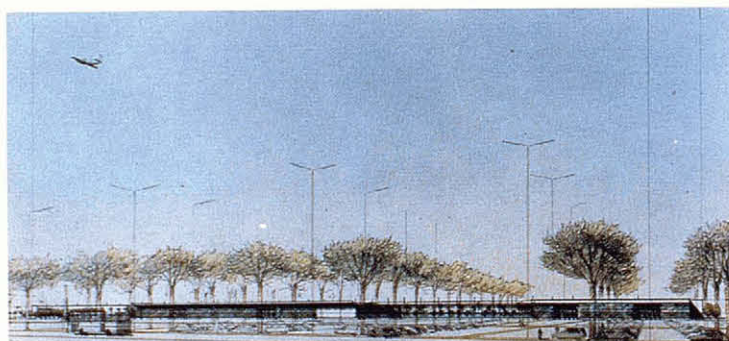
Ricard Bofill
TALLER D'ARQUITECTURA

Davant la situació d'incomoditat, saturació i manca d'un disseny unitari i actualitzat de l'aeroport de Barcelona, el Ministeri de Transports, Turisme i Comunicacions ha decidit emprendre les obres de remodelatge de l'actual terminal. El disseny de les necessitats i la gestió de la nova terminal són a càrrec de l'Organisme Autònom dels Aeroports Nacionals, mentre que la gestió de la construcció correspon a la Direcció General d'Infraestructura del Transport. El projecte del nou edifici terminal s'està realitzant al Taller d'Arquitectura de Ricard Bofill, juntament amb l'empresa d'enginyeria Intecsa, els consultors especialitzats NACO, d'Holanda, i els enginyers d'Ove Arup, d'Anglaterra. També hi col·laboren diversos especialistes en el camp del formigó, il·luminació, etc.



L'accés dels passatgers als avions ha d'excloure circular per la pista, alhora que ha d'evitar pujar escales i patir incomoditats en el trasllat d'equipatges.

L'aeroport ha de tenir un sistema d'accessos ràpid i còmode, alhora que ha de disposar d'espais suficients per als taxis i els autobusos i un aparcament capaç d'absorbir els vehicles privats.



El disseny d'un aeroport és especialment important si es té en compte que és la primera imatge que rep el visitant quan arriba a la ciutat. Els aeroports actuen com a porta de la ciutat, però també com a mirall on s'ha de veure reflectida. Una imatge que es tradueix en una idea i una opinió de la ciutat i del país que es visita. En un moment en què la imatge de Barcelona intenta canviar i mostrar la seva cara de més qualitat, l'aeroport ha de ser una mostra d'aquesta voluntat i d'aquesta realitat.

Entre terra i aire

Cal definir un aeroport com el lloc de trobada entre l'home i un mitjà de comunicació, entre passatgers i avions. És un edifici que ha de ser pensat per donar un òptim servei a tots dos. En un aeroport hi ha d'haver dues zones clarament definides: el costat terra, amb tots els serveis per als passatgers i accessos a la ciutat, i el costat aire, és a dir, la pista d'aterratge i els serveis tècnics d'estacionament i manteniment dels avions.

La funció bàsica d'un aeroport, que és permetre el contacte entre terra i aire amb la màxima comoditat tant per als usuaris com per a les aeronaus, és una condició que, en l'actualitat, l'aeroport de Barcelona compleix deficientment.

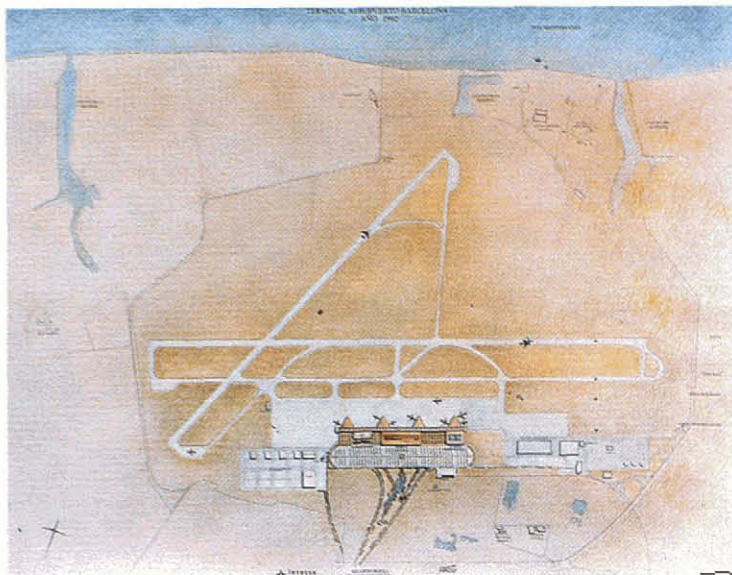
En el costat aire, l'actual aeroport obliga a estacionar tots els avions en posició remota, allunyada de l'edifici terminal, la qual cosa ocasiona un problema de transport de passatgers i merca-

deries cap a i des dels avions. L'embarcament i desembarcament dels passatgers s'ha de produir de manera que no hagin de circular per la pista, ni a peu ni en autobús, ni tampoc pujar les escales dels avions i patir totes les incomoditats del trasllat de l'equipatge, com a hores d'ara ocorre. A l'interior de l'edifici hi ha d'haver tots els serveis necessaris per als passatgers, especialment per a aquells que hi han de romandre un llarg espai de temps. Però, alhora, els passatgers amb pressa han de poder tenir un ràpid accés des del carrer fins als avions, sense llargs recorreguts per passadissos i sales d'espera. Els passatgers han de poder facturar l'equipatge tan aviat com sigui possible, evitant-ne el transport per l'interior de l'aeroport. L'estacionament dels avions en posició remota allarga i complica innecessàriament les operacions de càrrega i descàrrega d'equipatge, i en retarda molt la recollida a les arribades.

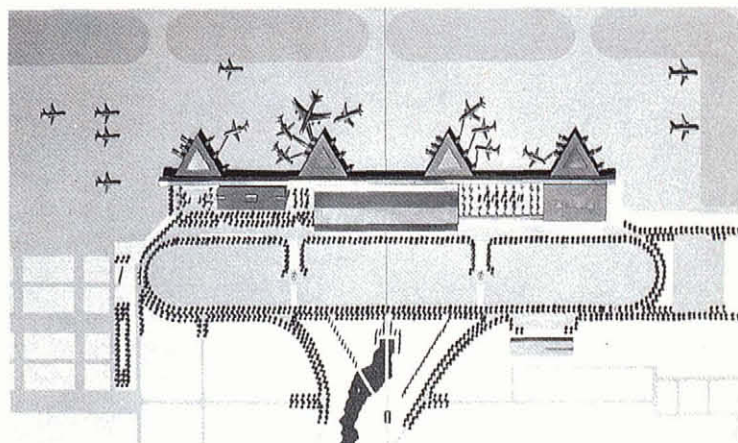
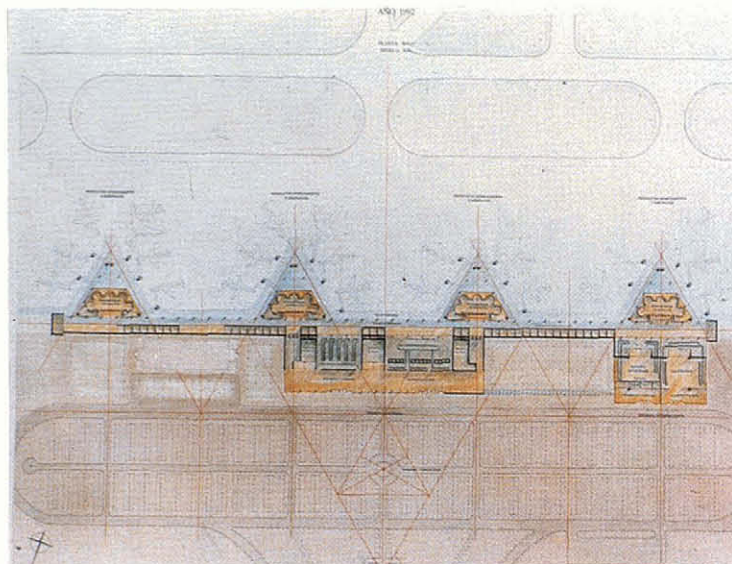
Solució en línia

Com a porta de la ciutat, l'aeroport ha de tenir un sistema d'accés ràpid, còmode i ben dissenyat, amb parada de taxis i d'autobusos i un aparcament capaç d'absorbir tots els vehicles privats.

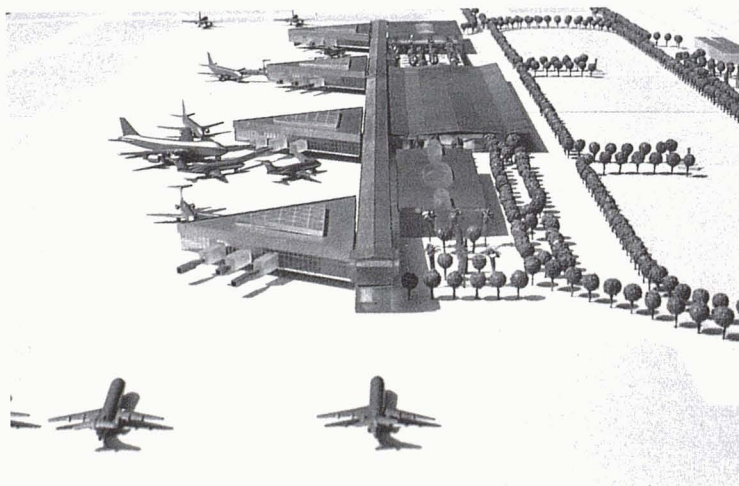
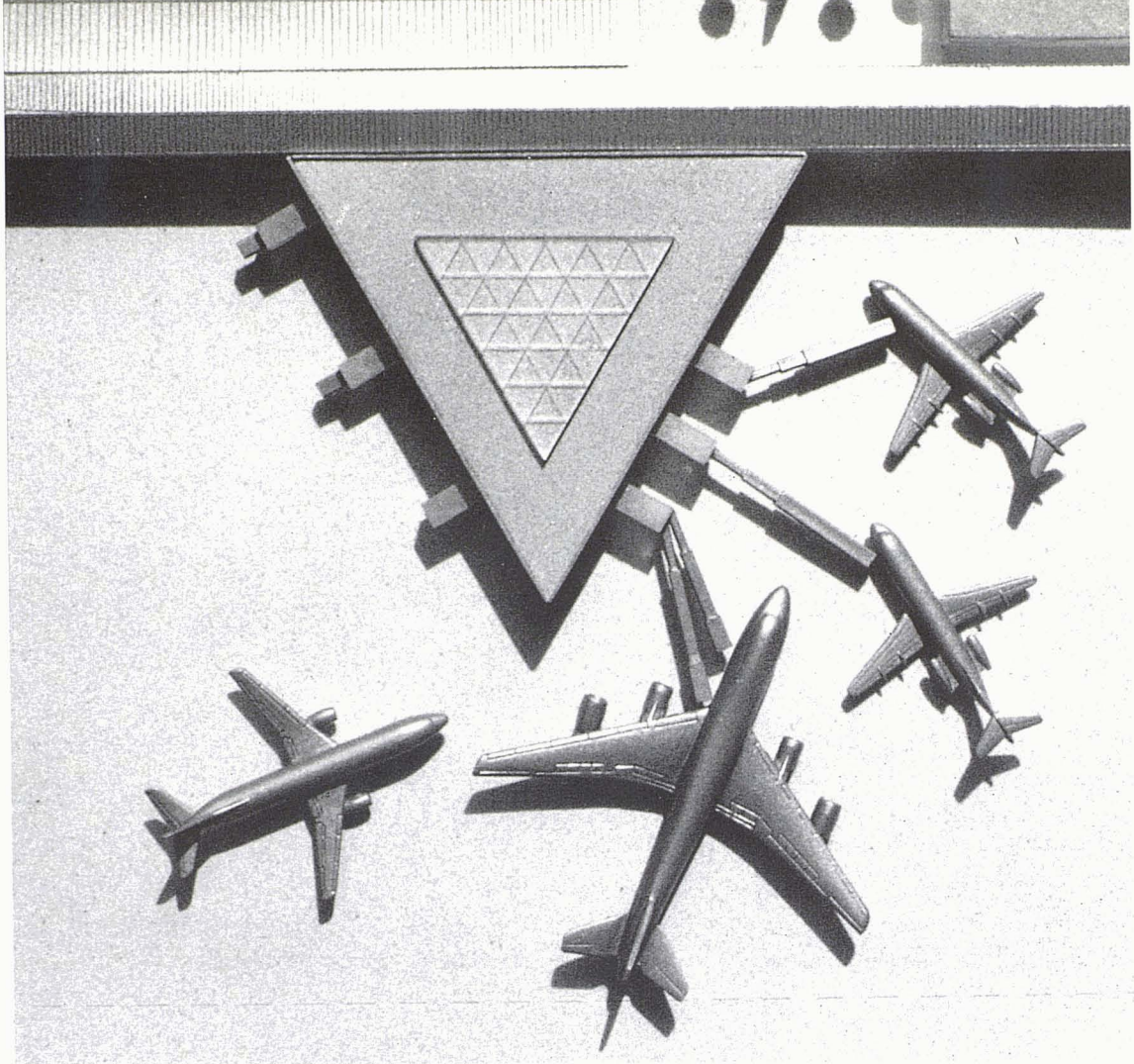
L'objectiu que ha d'acomplir el remodelatge de l'edifici terminal és, bàsicament, permetre una major aflluència de passatgers i avions garantint una màxima comoditat. Hi ha previst poder passar dels sis milions de passatgers per any actuals a una xifra d'uns dotze milions i augmentar la capacitat d'estacionament d'avions, de 34 en l'actualitat, a 62. Un màxim de 24 avions podran estacionar-se en posició de contacte a través dels fingers, 22 en posició remota i 16 en la zona d'aviació general. S'han realitzat complexos estudis de previsió de tràfic per tal d'optimitzar el rendiment de les noves instal·lacions.



La solució adoptada té en compte la configuració actual del camp de vol i, en concret, de la plataforma.



El remodelatge de la terminal demana una solució d'edifici terminal en línia i un disseny de molls d'embarcament modulars en forma de triangle.



La solució adoptada té en compte la configuració actual del camp de vol i, en concret, de la plataforma. Es planteja el remodelatge de la terminal en el mateix sentit que és lògic preveure el desenvolupament futur de l'aeroport. La plataforma és estreta i allargada i, per tant, demana una solució d'edifici terminal en línia i un disseny de molls d'embarcament modulars en forma de triangle que penetrin molt poc a la plataforma per tal que es pugui aprofitar millor.



La façana del costat aire serà completament nova, i l'edifici existent quedarà tapat pel carrer elevat i els quatre mòduls d'embarcament projectats cap a la plataforma.

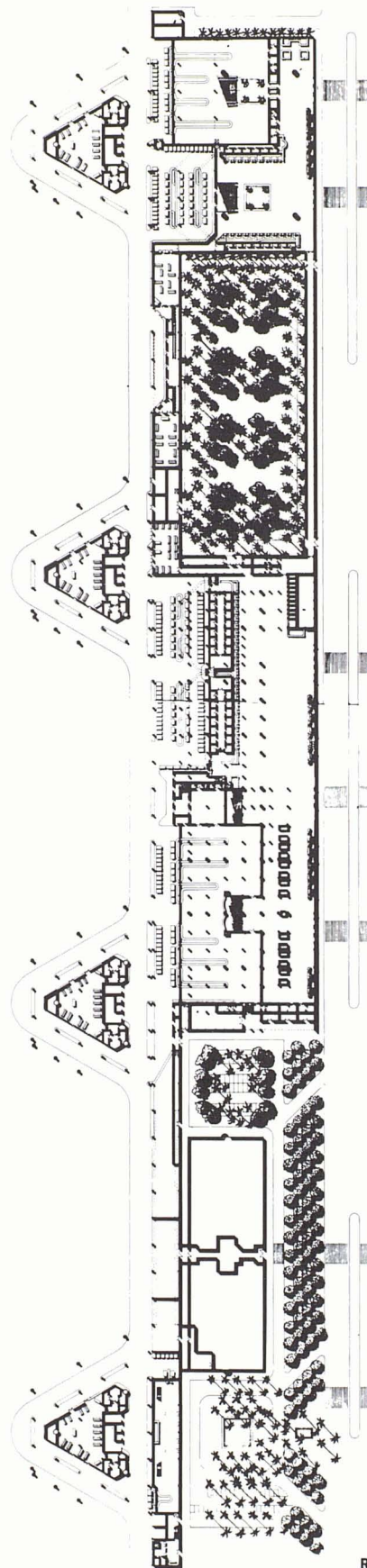
Aquesta solució en línia, parcialment delimitada a priori per la situació de la terminal de càrrega i del bloc tècnic, és reforçada per un element de marcat caràcter lineal en forma de carrer peatonal elevat que agruparà els elements modulars, servirà de separació entre els costats terra i aire i podrà suposar una separació física entre passatge nacional i internacional.

La divisió de passatge entre nacional i internacional s'accentuarà des del moment que utilitzaran edificis separats. En el passatge nacional es tenen especialment en compte grups concrets com els ponts aeris a Madrid i Mallorca o l'aviació civil privada amb les seves zones respectives.

Quatre mòduls triangulars

La façana del costat aire serà completament nova i l'edifici existent serà tapat pel carrer elevat i els quatre mòduls d'embarcament projectats cap a la plataforma. Aquests quatre mòduls triangulars s'han dissenyat per encabir-hi sales de pre-embarcament amb capacitat per a 1.500 persones amb prou comoditat. Mentre els passatgers esperin la crida a embarcament, tindran a la seva disposició tots els serveis, bars, botigues, lavabos i telèfons, però es pretén que la distracció principal sigui el moviment dels avions a la pista, perfectament visible des de la sala d'espera. Cal destacar el nivell de seguretat que s'obté en aquests mòduls d'accés als avions. El passatger només hi podrà accedir després d'haver passat un control de seguretat que assegurarà un embarcament "net" i una elevada seguretat de l'avió.

Els mòduls d'embarcament tenen una galeria vidriada al seu perímetre que serveix per a l'accés al carrer als passatgers en arribada. És una divisió transparent que permet separar els fluxos d'arribades i sortides i que cobreix totes les possibilitats de trànsit a l'aeroport, en combinació amb els controls de passaports i duanes on siguin necessa-



Ricard Bofill
Taller d'Arquitectura
Barcelona-Paris
Nova York

ris. A l'interior dels mòduls d'embarcament hi haurà unes escales que permetran l'accés a les sales de pre-embarcament situades al nivell de la plataforma, destinades als passatgers que hagin d'embarcar en avions estacionats en posicions remotes.

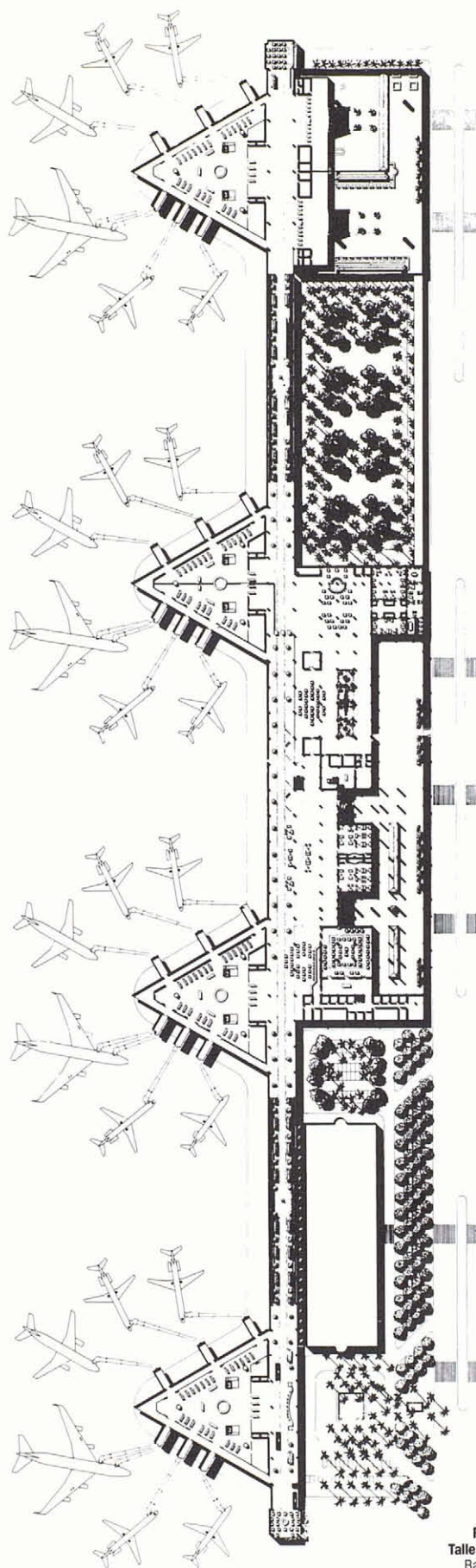
La façana terra tindrà com a primer terme el bloc tècnic actual, l'edifici de la terminal existent amb una façana renovada que valori com cal el mural de Miró i el nou edifici de la terminal internacional. Entre les terminals nacional i internacional hi haurà un passeig amb una pèrgola. Tot al llarg de la façana hi haurà jardins i l'espai reservat a l'aparcament de cotxes.

L'espina dorsal

El carrer elevat és l'espina dorsal del projecte, a través del qual han de passar tots els passatgers en direcció terra o aire. Mentre l'accés des de l'aparcament fins als avions pot realitzar-se ràpidament en un recorregut mínim, el carrer elevat permet que els passatgers en espera puguin passejar i gaudir dels diferents ambients del carrer en els seus trams entre els mòduls. El carrer elevat ha de presentar una bona imatge de la ciutat i de les seves possibilitats culturals, turístiques, etc.

La decisió d'afegir a la terminal existent mòduls separats fa possible que l'aeroport continuï funcionant mentre duren les obres de remodelatge sense cap molèstia per als usuaris fins que puguin utilitzar-se les noves instal·lacions. El funcionament continu de l'aeroport s'assegura mitjançant el desenvolupament del projecte per fases. En un primer moment es construirà la nova terminal internacional amb el seu mòdul d'embarcament, sense afectar gens l'actual funcionament de l'edifici. Quan el nou edifici internacional ja pugui utilitzar-se, s'hi construiran els mòduls per a pont aeri i tràfic nacional, remodelant també l'interior de l'edifici terminal en la zona ocupada actualment pels vols internacio-

TERMINAL AEROPORT BARCELONA
Planta alta



Ricard Bofill
Taller d'Arquitectura
Barcelona-Paris
Nova York

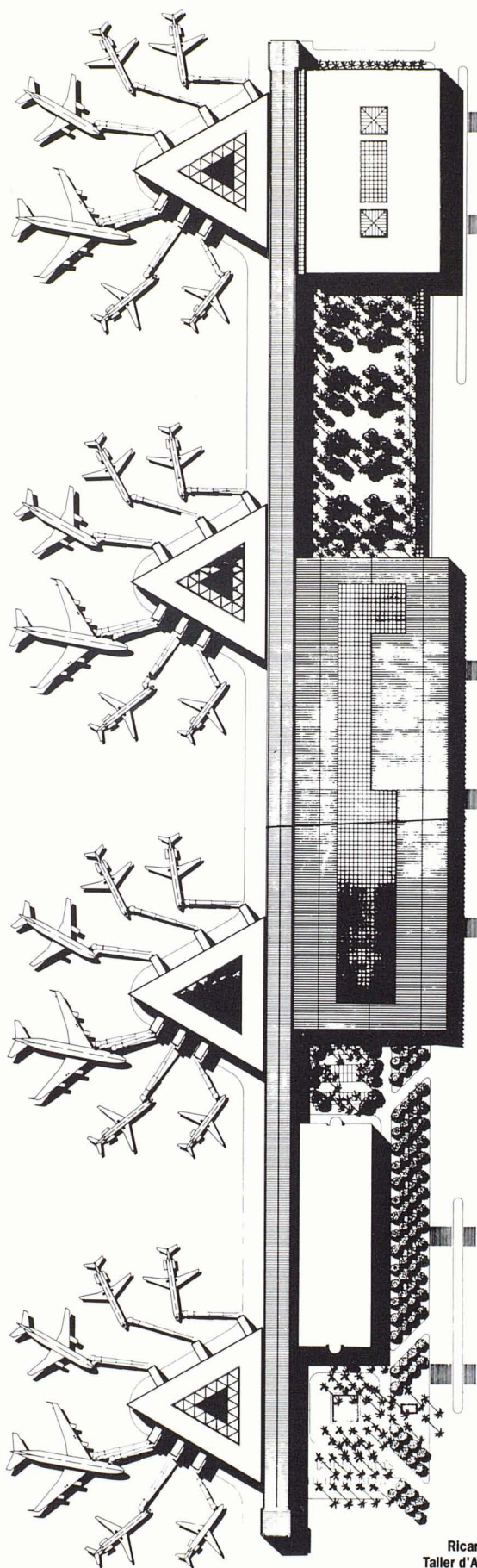
nals. La darrera fase, amb tots els passatgers usant ja les noves instal·lacions, consistirà en la construcció del quart mòdul d'embarcament, la finalització del carrer elevat i el remodelatge de la resta de l'edifici existent. Aquesta construcció per fases possibilitarà, a més de l'ús continuat de l'aeroport durant les obres, la finalització del projecte per a finals de l'any 1991 i el seu ple funcionament durant els Jocs Olímpics.

Caldrà trobar noves solucions

El transport aeri es troba en un procés continuat de canvis i la mateixa evolució dels avions va deixant obsolets amb molta rapidesa la majoria d'aeroports d'arreu del món. Amb el remodelatge que ara es planteja, s'assegura un funcionament de l'aeroport de Barcelona durant uns trenta anys. A la ratlla de l'any 2010 tant les necessitats de tràfic aeri de la ciutat com la tecnologia aèria hauran evolucionat de tal manera que caldrà trobar noves solucions per a l'aeroport i potenciar els aeroports de Girona, Sabadell i Reus com a segons aeroports de la ciutat. Però el caràcter temporal i efímer d'una obra que pot esdevenir obsoleta en un període tant curt de temps no ha d'estalviar un estudi en profunditat del seu disseny arquitectònic, sinó que, ben al contrari, ha de convertir-se en un símbol de la ciutat i en un dels seus focus d'atracció precisament per la seva qualitat arquitectònica i el disseny dels seus interiors, factors que contribueixen de forma decisiva a la comoditat i el benestar dels passatgers.

R.B. ☐

TERMINAL AEROPORT BARCELONA
Planta coberta



Ricard Bofill
Taller d'Arquitectura
Barcelona-Paris
Nova York