

Obras, proyectos, escritos

JOSEP LLUIS MATEO.
POLÍGRAFA, 2005. 320
PÁGINAS. 75 EUROS

UNA buena manera de celebrar quince años de trayectoria es regalarse una espléndida monografía que atestigüe la evolución y logros obtenidos. MAP arquitectos, fundada en 1991 por Josep Lluís Mateo, que incorpora tres años después a Marta Cervelló como asociada, ya recoge con este libro una primera cosecha arquitectónica. Algo más de una docena de proyectos, espléndidamente presentados, y otros tantos aún en construcción, son, junto con

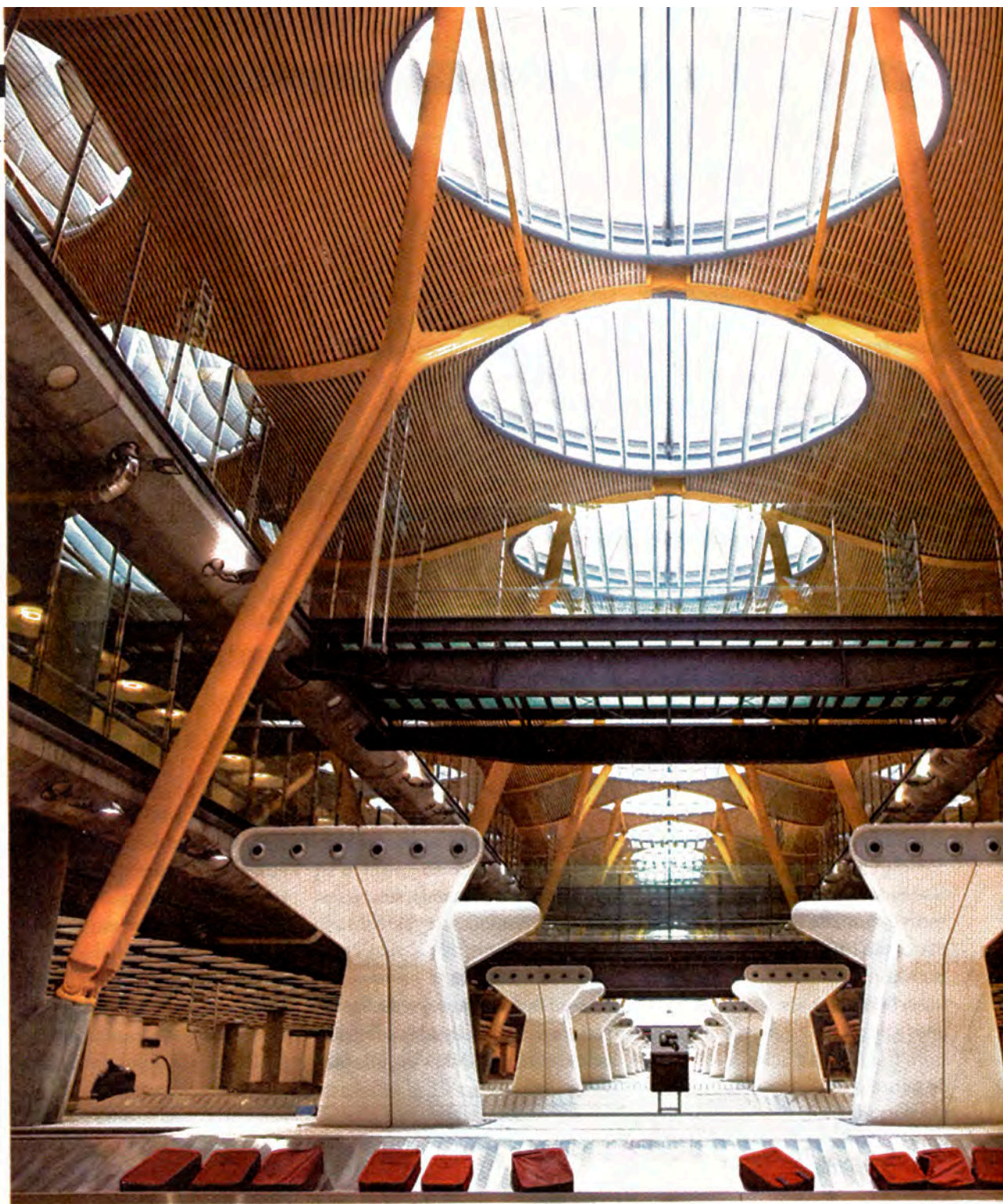
los escritos y una entrevista, el balance de MAP hasta la fecha. La conversación con Philip Ursprung arranca en las vivencias de la infancia y se extiende hasta comentarios sobre proyectos futuros. Pasa por opi-

niones de Mateo sobre la plástica, la ciudad e incluso juicios sobre obras de otros arquitectos. Los concursos o proyectos aún no construidos ofrecen un recorrido cronológico sobre aquellos logros y fracasos que asientan la carrera de MAP y el apartado de proyectos, con orden inversamente cronológico, comienza con la publicación de las imágenes del Centro de Convenciones Internacional de Barcelona, uno de los más importantes edificios del Fórum, que Mateo firmó en el año 2004. De ahí hasta sus primeras obras, y terminando con el Deutsche Bundesbank en Chemnitz (Alemania), quizá el más reconocido trabajo de MAP, plataforma definitiva de su prestigio internacional.

ANTÓN GARCÍA-ABRIL



CENTRO DE CONVENCIONES DEL FÓRUM



Estudio Lamela y Richard Rogers anticipan la nueva terminal

Barajas: un aeropuerto

HOY un aeropuerto es una ciudad. Las ciudades intentaron crecer en su día de manera ordenada a partir de los centros históricos, por medio de los trazados de los ensanches primero y con la creación de anillos de tráfico después, creando un desarrollo zonificado que suele convertirse, en el borde, en algo irregular, discontinuo y sin contorno, o al menos, sin contorno digno... ¿Cómo es el contorno de Madrid?

El aeropuerto lleva un proceso inverso: su crecimiento se ha producido de manera desordenada, mediante la suma y acumulación de diferentes piezas, algunas de ellas emblemáticas. Crecimiento que, sin embargo hoy, es planificado, ordenado, con contorno y contempla crecimientos futuros. El nuevo Aeropuerto de Barajas es consecuencia de ocho años de trabajo de cuatro empresas: el Estudio

Lamela, Richard Rogers Partnership, INITEC y TPS. Richard Rogers saltó a la fama con el Centro George Pompidou, que construyó con Renzo Piano en 1971-1977 y su experiencia en aeropuertos está avalada por la ampliación del de Marsella y la Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow de Londres, mientras que el Estudio Lamela realizó las torres de la plaza de Colón, referencia para muchos gracias



DOS VISTAS DE LA CUBIERTA Y (A LA IZQUIERDA) EL INTERIO DE LA NUEVA TERMINAL DE BARAJAS



MANUEL RENAÚ

puesta espacial. Estas características se encuentran en la nueva terminal de Barajas que consta de un edificio principal y otro satélite además de dos nuevas pistas, aparcamientos y un Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE). Añadido al Barajas existente, esta nueva intervención dará como resultado un aeropuerto que tendrá capacidad de registrar 120 movimientos a la hora y acogerá 70 millones de pasajeros al año.

Se organiza mediante una serie alternada de franjas llenas y vacías unidas por una cubierta ondulante que otorga unidad al conjunto. Dichas franjas serán atravesadas por los

llenen por completo los techos de las plantas inferiores, allí donde es más difícil que la luz pueda llegar. Unas junto a otras generan un plano de luz continuo, y recuerdan aquellos lucernarios que idease el maestro Alvar Aalto para sus bibliotecas. Los conductos de ventilación se han diseñado con formas que recuerdan a la sección del edificio. La estructura de la cubierta se construye con unas vigas de formas sinuosas soportadas por un par de pilares centrales en forma de V, que juntos recrean otra V de mayor dimensión, y por dos pilares en Y sobre los que apoya el vuelo. Todos los pilares arrancan de una base de hormigón. Los tensores de la fachada de vidrio tensan la cubierta. La estructura así resultante se muestra delicada y frágil; se pinta además de varios colores para zonificar los largos espacios que se pierden en la distancia.

La cubierta de bambú parece una tela que se ha dejado caer sobre dicha estructura, filtrándose la luz desde sus aberturas y disolviéndose ésta en el interior. Interior que contemplado vacío parece trasladarte a otro mundo y pide, necesita, que el uso cotidiano se apodere de él.

Se ha querido hacer una Terminal más clara en su concepción (bandas lineales) en su funcionamiento (atravesadas transversalmente por los recorridos) y en su luz (bandas que introducen luz natural), donde aparcamiento y edificios se integran en el terreno para reducir el impacto ambiental. Donde han primado los criterios de economía, sencillez y flexibilidad, de reducir el consumo de energía y controlar las emisiones nocivas al medioambiente.

Formas insólitas, por inesperadas, que aterrizan en Madrid y que no pasarán desapercibidas. Gracias a esta nueva Terminal, Madrid tendrá un nuevo contorno, y por fin, será digno. El despegue será el 29 de enero de 2006. Buen vuelo.

RAÚL DEL VALLE

que abrirá en 2006 de autor

a su innovador planteamiento de diseño y construcción, y más recientemente, la remodelación y ampliación del estadio Santiago Bernabeu.

Barajas se suma a esta tendencia actual de incorporar a las ciudades arquitecturas de autor, no sólo en lo que a aeropuertos se refiere, sino también a museos, intervenciones urbanas o proyectos de viviendas. Basta sólo recordar los casos españoles de Sevilla, Barcelona y Bilbao,

que cuentan con aeropuertos de Moneo, Bofill y Calatrava respectivamente. En este caso de Madrid por medio del *High Tech*, una arquitectura que se caracteriza por la expresión de la técnica, de manifestar lo liviano frente al peso, lo transparente frente a lo opaco, lo móvil frente a lo estable, donde un material, sin duda el vidrio, prevalece frente a los demás; cuyas formas vienen determinadas por motivos funcionales y estructurales que no quedan ocultos: las estructuras se perciben de manera elegante, y las transparencias que proporciona el vidrio, así como sus opacidades y reflejos, dan razón de ser a su pro-

pasajeros de manera transversal en el recorrido desde los aparcamientos hasta los *fingers* de embarque. En el caso de las salidas por los niveles superiores y bajo la cubierta y en el caso de las llegadas por niveles inferiores. De este modo, el espacio original que es lineal (en el sentido de las franjas) y que puede crecer en función de las necesidades futuras sin más que añadir nuevos módulos, cambia de orientación gracias a las circulaciones, en una sucesión de espacios abiertos y cerrados, comprimidos y dilatados verticalmente, con luz natural, transparencias, opacidades y cambios de escala.

Se han instalado luminarias que