



La terminal Sur acelera

AENA CONFÍA EN QUE LA OBRA CIVIL DEL NUEVO COMPLEJO DE EL PRAT ACABE INCLUSO MESES ANTES DE LO PREVISTO

FRANCESC PEIRÓN
| BARCELONA

La entrada en servicio de la nueva torre de control del aeropuerto de Barcelona no sólo ha permitido mejorar la seguridad del tráfico aéreo. Este sofisticado pirulí, que ya se ha convertido en el símbolo de la infraestructura de El Prat, ha propiciado también un acelerón en las obras de construcción de la terminal Sur, hasta ahora muy mediatizadas por las exigencias de los controladores, que estaban ubicados hasta el pasado febrero en el *rovell de l'ou* de los trabajos de ampliación de las instalaciones. De hecho, en la documentación oficial editada hace sólo unos meses figura que este proceso constructivo, que

La nueva torre de control ha permitido acelerar las obras de la terminal, ya que la antigua frenaba algunos trabajos por cuestiones de seguridad aérea

luego requiere un buen tiempo para hacer las instalaciones técnicas y las pruebas, se concluiría a mediados del 2008. Sin embargo, el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, aseguró en la visita que realizó a principios de este marzo que, como muy tarde, las obras se acabarán en el primer trimestre del próximo año.

En AENA, la empresa del Ministerio de Fomento que gestiona los aeropuertos españoles, incluso no descartan que este 2007 se logre alcanzar el final

CONTINÚA EN LA PÁGINA 2



ALGO MÁS QUE EL ESQUELETO. La imagen aérea de la construcción de la ampliación del aeropuerto evidencia el esqueleto de lo que será la terminal Sur, infraestructura que tendrá 1.200 metros de un extremo a otro. Se ve el esqueleto y algo más, ya que se empieza a vislumbrar el almacén de esta gigantesca obra

LA TERMINAL SUR ACELERA. LA HISTORIA HUMANA DE UNA GRAN OBRA

La mano del turco

UN EXPERTO MARMOLISTA DE ANKARA, QUE YA PARTICIPÓ EN LA AMPLIACIÓN DE LOS NOVENTA, RESULTA DECISIVO EN LA T-SUR

FRANCESC PEIRÓN | BARCELONA

Llegó de tierra de *infieles*, pero el turco Cemal tiene mano de santo. Su colaboración es providencial, aseguran los responsables de las obras de la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona. "Es como un águila, que siempre controla". Su vuelo y su divinidad, sin embargo, están a ras de suelo. Su mirada parece incorporar un programa informático de cálculo y no por eso se considera un sabio. Él sonríe ante tanto halago: "Sólo soy un marmolista", replica con humildad, a sus 57 años.

Detrás de un trabajo de tal dimensión, la que se ha calificado como la edificación en marcha de mayores dimensiones en España, que afecta a una superficie equivalente a 82 campos de fútbol y que cuenta con un presupuesto superior a los 800 millones de euros, pues eso, detrás de estas macrocifras hay centenares



Cemal, en el tajo de la nueva terminal de El Prat

La nueva terminal tendrá medio millón de baldosas de granito sobre una superficie de 180.000 m² de uso público y comercial

El 90% de los trabajadores que participan son inmigrantes, entre los que destaca la presencia de pakistaníes o magrebíes

de historias humanas. Pero pocas son como las del *turco*, que así llaman con cariño y agradecimiento a este hombre originario de Ankara - "de la capital", advierte-, que amaneció en Barcelona en 1990 para pasar "uno o dos años" y hacer unos ahorros.

Hasta aquí, explican los que le conocen, le trajo una crisis personal, la defunción de su esposa. Su taller de marmolista -una de sus especialidades era hacer tumbas- se hundió por la tristeza. Dejó allí seis hijos. Una vez en la capital catalana encontró trabajo, ¿dónde? en el aeropuerto de El Prat, en la ampliación de las instalaciones cara a los Juegos Olímpicos del 92, en un proyecto también diseñado por Bofill.

Se convirtió en el *sultán* de la baldosa. Su maestría en la colocación de estas piezas -de mármol- le convirtió en imprescindible. Adquirió tanta fama que se lo rifaron. De ahí se fue a otras obras, al metro, a edificios varios, como algunos de la plaza Cerdà o de instituciones. Que es lo que recuerda a bote pronto, mientras no pierde de vista a la cuadrilla en el tajo, no sea que la línea salga curva, lo que sería demasiado visible en esta pradera de piedra.

El pasado octubre, *La Vanguardia* efectuó una visita de obras a la nueva terminal. Coincidió con la jornada en que se colocaba la primera baldosa -de 60 por 60 centímetros- en un recinto donde se han de instalar nada menos que 500.000 piezas sobre una superficie de suelo de zonas públicas y comerciales que asciende a 180.000 m². Pero no iba muy bien, reconoce Josep Canet, uno de los ingenieros de AENA que supervisan la ampliación de las instalaciones. "Poníamos diez metros y teníamos que levantar cinco". Alguien hizo saber que había visto por allí, englobado en la cuadrilla de una de las constructoras de la unión de empresas (UTE) que ejecuta estos trabajos -Copicisa, OHL, Nexo y Proinosa-, al *turco*, al maestro marmolista. Era uno más de los 1.300 obreros y técnicos que a diario acuden a la T-Sur. Esta cifra alcanzará los 2.500 en el plazo de un trimestre. "Ahora -dice Canet- sólo se hacen cuatro o cinco actividades. En breve se desarrollará una veintena". Hoy ya se ven las instalaciones y los cuadros eléctricos y en un plazo de un mes se empezará a colocar los paneles de vidrio de las fachadas y de los lucernarios.

María José García -ingeniero industrial que controla los trabajos para una de las empresas y que vive en primera persona lo difícil que se lo hacen pasar a una mujer en el sector de la construcción- se encarga de hacer las presentaciones. Cemal destaca sobre el resto de su grupo, porque el embalado corre a cargo de inmigrantes pakistaníes, mientras que los soldados suelen ser polacos y los encofradores vienen de Portugal. La mayoría de los peones son magrebíes. En total, el 90% de los operarios proceden del extranjero, en la que es una de las torres de Babel más productivas de todas las que se puede encontrar.

Cemal se agacha, mira al frente, extiende el metro a dos palmos del suelo y ordena. Todo muy fácil, bajo su maestría. "Aquí hay más dinero que en la otra terminal. Allí poníamos mármol, aquí granito. Es un material mejor, aunque más difícil de poner, porque cada pieza pesa más". La incorporación del *turco* ha tenido un efecto espectacular. El avance, subrayan Canet y García, se ha incrementado de manera indiscutible. "De instalar 1.000 m² al mes hemos pasado a 3.000". El contraste resulta inapelable y los responsables lo saben. Cemal sigue a lo suyo. "Si que nos entendemos", indica sobre su relación con los otros trabajadores. "Hablan un poco de castellano y si no, con las manos, por señas, no hay problema".

Su mayor problema es el incordio de la úlcera de estómago, que le ha provocado "el polvillo del mármol". Por lo demás, ha encontrado su sitio en Barcelona. Se enamoró de nuevo y tiene dos hijos más. "Los que dejé en Turquía ya son mayores", aclara. Su colaboración en la construcción de la nueva terminal se deja ver en los 15.000 m² de baldosas instaladas hasta ahora, esto es, un 10% de las 50.000 m² que hace esta zona del tronco central.

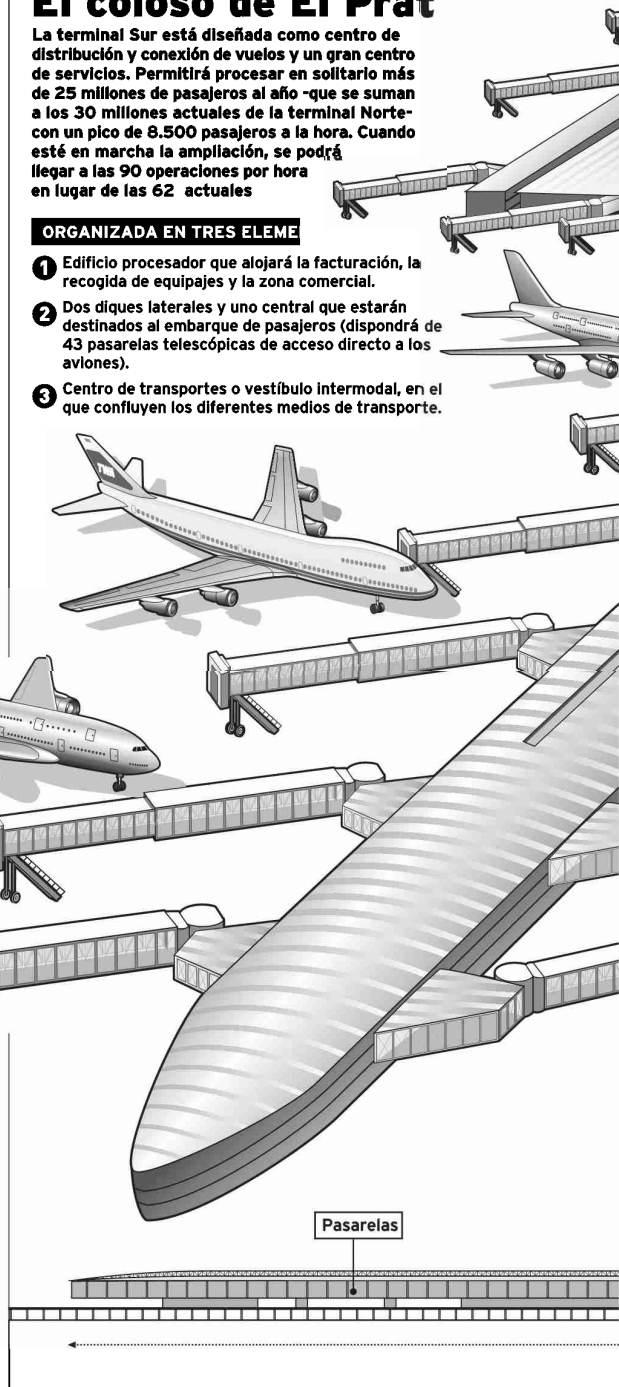
El *turco* vuelve a sonreír cuando le recuerdan que tiene ofertas para ir a trabajar fuera de Catalunya. Él replica que vive feliz. Así que, si todavía no se ha jubilado, en el 2015 aún podrá exhibir su maestría en la construcción del edificio satélite de la T-Sur. ●

El coloso de El Prat

La terminal Sur está diseñada como centro de distribución y conexión de vuelos y un gran centro de servicios. Permitirá procesar en solitario más de 25 millones de pasajeros al año -que se suman a los 30 millones actuales de la terminal Norte- con un pico de 8.500 pasajeros a la hora. Cuando esté en marcha la ampliación, se podrá llegar a las 90 operaciones por hora en lugar de las 62 actuales

ORGANIZADA EN TRES ELEMENTOS

- 1 Edificio procesador que alojará la facturación, la recogida de equipajes y la zona comercial.
- 2 Dos diques laterales y uno central que estarán destinados al embarque de pasajeros (dispondrá de 43 pasarelas telescópicas de acceso directo a los aviones).
- 3 Centro de transportes o vestíbulo intermodal, en el que confluyen los diferentes medios de transporte.



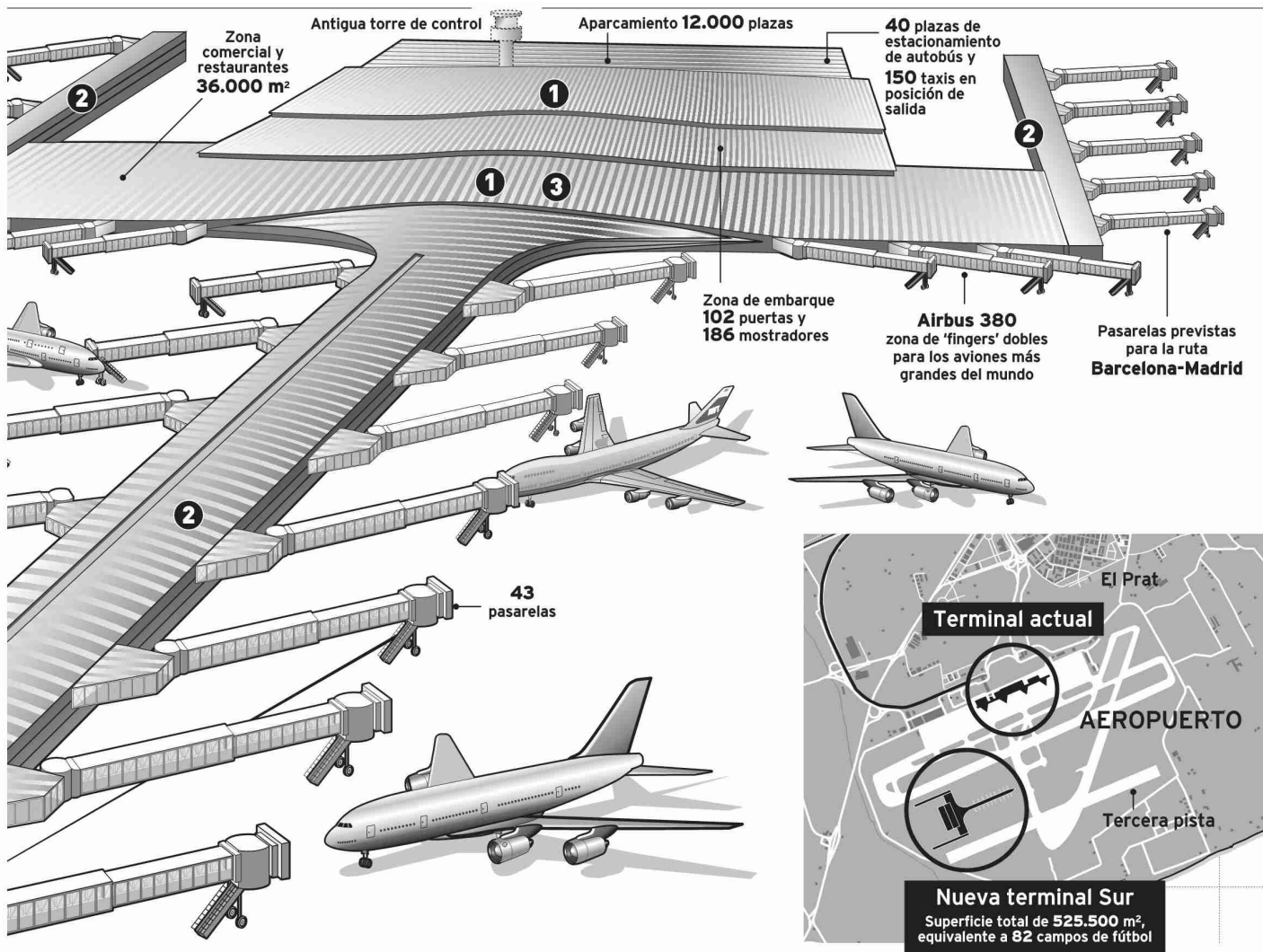
AVE, cercanías y metro llegarán bastante después de la apertura de la T-Sur

VIENE DE LA PÁGINA 1 del proceso constructivo. Uno de los elementos que colaboran en este acelerón es la situación en la que ha quedado la vieja torre de control, inoperante entre las seis inmensas moles de aparcamientos -12.000 plazas en total- y la parte más ancha del edificio de la futura terminal, a la que están adosados los viales de entrada y salida de la C-31. La movilidad es el déficit por resolver. La T-Sur será operativa a prin-

cipios del 2009, cuando se podrán efectuar 90 vuelos por hora, en lugar de los 62 actuales, y el tope de los 30 millones de usuarios logrado a finales del 2006 se situará en 55. Entonces habrá conexión por carretera, pero ni las cercanías ni el metro ni, mucho menos, el AVE tendrán concluidas sus instalaciones.

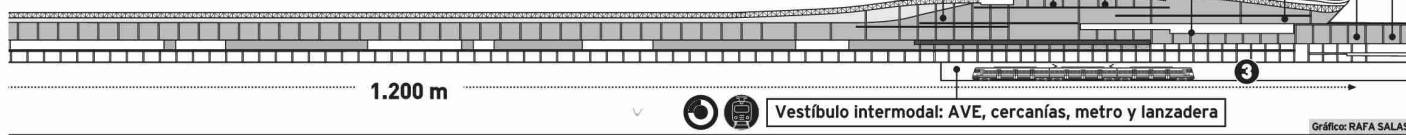
Lo que parece más próximo en el horizonte, aunque entrado el 2010, es el servicio de cercanías, pese a que el cascarón de la futura estación

LA TERMINAL SUR ACELERA. LAS PERSPECTIVAS DE FUTURO



PERFIL DE LA TERMINAL SUR

- Salas de recogida de equipajes de 20.000 m², equivalente a 3 campos de fútbol
- 15 cintas de recogida de equipajes
- 28 controles de seguridad
- 42 escaleras entre terminales y aparcamientos
- 124 ascensores (21 personas de capacidad como máximo)
- 49 pasillos mecánicos, equivalentes a 2 km de distancia
- 26 rampas
- 62 estacionamientos de aeronaves, 43 en "finger" y 19 en remoto



está hecho y cuenta incluso con un espacio para instalar una lanzadera entre terminales. Desde la Cambra de Comerç de Barcelona se ha lamentado esta falta de sincronía. La Generalitat estudia cómo resolver este problema de comunicación, con el exterior y entre terminales, con la implantación de un servicio de autobuses.

De vuelta al estado de las obras, Josep Canet, ingeniero de AENA, asegura que "había cosas que no se podían afrontar con normalidad mientras la antigua torre de control todavía estaba en funcionamiento". Canet cita los problemas a la hora de hacer el tejado de lo que es el filo de la espada -si se considera que el edificio tiene esta forma, aunque otros hablan de que con la colocación de las pasarelas se asemeja más a un ciempiés y el arquitecto Bofill la ve como un avión-, porque esto

impedía la visibilidad de una de las pistas. Esta falta de visibilidad, que afectó a la instalación de las grúas, ha retrasado, además, el inicio de la cubierta principal, bajo la que se sitúa lo que se denomina como la plaza. Este tejado, que se encuentra en el inicio de su colocación, es una especie de bóveda de hierro y vidrio bajo la que se procederá al embarque y donde se situará la gran zona comercial o el acceso a las zonas de embarque y de llegada.

Si el observador se sitúa en esta plaza, dejando a la espalda la antigua torre, en horizontal a la pista, se ha dibujado el espacio destinado en principio a los aviones de la ruta Barcelona-Madrid. A continuación, y donde se hace la curva de la empuñadura hacia el cuerpo central, habrá *fingers* dobles para el

EL COSTE
La terminal se lleva 800 millones de los 3.000 que figuran en el plan Barcelona

EL EFECTO
De 30 millones de usuarios se pasará a 55 y de 62 operaciones por hora a 90

AIRBUS 380
El diseño de la terminal prevé una zona de 'fingers' dobles para grandes aviones

aparcamiento de las grandes aeronaves, como el futuro Airbus 380.

Previamente, en este proceso constructivo se tuvo que salvar otro obstáculo, el de la ubicación de este edificio de 525.000 m². Durante ocho meses, los trabajos se centraron en construir una pantalla perimetral de hormigón de siete kilómetros, con una altura que va de 14 a 22 metros de profundidad. También hay más de 30 pozos de bombeo para sacar el agua que se filtre.

En su visita de principios de mes, el presidente Rodríguez Zapatero dimensionó esta obra como la más importante que en estos momentos afronta el Ministerio de Fomento. Uno de los pilares, señaló, es el compromiso de su "inserción medioambiental, social y urbanística en el territorio". El coste económico supera los 800 millones, que forman parte de los 3.000 a los que asciende el

plan Barcelona, de los que se llevan ejecutados cerca de 1.900, un 65% del total. Para este 2007 se ha previsto la inyección de 650 millones, "la mayor cifra de inversión anual de toda la historia de este aeropuerto".

Este plan, aprobado en 1999, incluye un centenar de proyectos -tercera pista ya en funcionamiento o una ciudad de servicios de 150 hectáreas para parques empresariales, hoteles o centros de convenciones, entre otros elementos- y la intervención de 55 empresas. Según los cálculos del máximo responsable del Ejecutivo, la ampliación permitirá alcanzar los 30.000 empleos directos en el complejo aeroportuario -esto supone duplicar los números actuales- y más de 200.000 puestos indirectos e inducidos, que hoy son 120.000. Un ejemplo claro del crecimiento: los 500 trabajadores de AENA pasarán a ser más de 800.●

LA TERMINAL SUR ACELERA. EL AUTOR DE LA NUEVA INFRAESTRUCTURA



Un futuro cada vez más próximo

Entre estas dos imágenes virtuales han pasado unos cuantos años, en los que se demuestra cómo ha ido evolucionando este gigantesco proyecto. Aquí se puede ver cómo la experiencia real ha incorporado modifica-

ciones. Un detalle resulta revelador, y es la torre de control. Mientras en la imagen de la izquierda, y más antigua, se ve una moderna torre de control, en la de la derecha se recupera la forma real de la torre, ya en desuso.

ENTREVISTA A Ricardo Bofill, arquitecto, autor del proyecto de la terminal Sur

"Nos falta poder, elites y dinero"

LLATZER MOIX | BARCELONA

A qué ciudad europea se parecerá Barcelona con la nueva terminal Sur?

—La nueva terminal tendrá capacidad para unos 25 millones de pasajeros al año, que sumados a los 30 de la actual nos da un total de 55 millones. Esa cifra es la que hace diez años tenía Chicago, uno de los mayores aeropuertos del mundo. Lo que indica que Barcelona será un aeropuerto de gran capacidad.

—En número de pasajeros, sí; pero no en líneas intercontinentales.

—Es cierto. La mayoría de líneas de Barcelona son europeas. Las de largo recorrido son escasas.

—Barcelona se debate entre su realidad de destino turístico de compañías de bajo coste y su deseo de ser un *hub* internacional. ¿Ha afectado esta doble posibilidad a su proyecto?

—La nueva terminal está preparada para acoger vuelos intercontinentales. Cuando empezó todo, hace unos ocho años, Iberia todavía no estaba privatizada y tenía ambiciones de gran compañía. Diseñé la nueva terminal con esa premisa.

—¿Y ahora?

—La situación es otra, pero la nueva terminal sigue siendo apta para cualquier uso. Añadiré que tanto por su situación, cerca de la ciudad, como por sus posibilidades de conexión con el AVE y otros sistemas logísticos, la nueva terminal permite que Barcelona aspire a ser una gran ciudad en la red global.

—¿Es eso suficiente para materializar tal aspiración?

—Un aeropuerto puesto al día y con todo ese núcleo intermodal funcionando sería de gran ayuda. Pero ese no es el único requisito, claro. Barcelona no tiene una banca potente, ni unos complejos industriales influyentes a nivel global, ni unos núcleos políticos poderosos. Necesita consolidar ese aeropuerto en condiciones para afrontar el siglo XXI.

—El alcance del poder catalán seguirá siendo limitado.

—Cierto. Pero hay otros países europeos que han hecho apuestas muy provechosas. Luxemburgo dispone de un gran aeropuerto de carga. Italia, país comparable con España, tiene considerables aeropuertos internacionales en Roma y en Milán. Y Suiza, en Ginebra y Zúrich.

—¿Qué hace falta para llegar a ese nivel, además de un aeropuerto?

—Voluntad política. No podemos confiar en que habrá demanda. Tenemos que crear la oferta.

—Por el tono de sus palabras, diría que es usted pesimista.

—Podría ser pesimista, porque al-

DEMANDA Y OFERTA

"No podemos confiar en que habrá demanda; tenemos que crear la oferta"

guna de esas ciudades tienen poderes bancarios o industriales superiores. Pero prefiero decir que es hora de ponerse las pilas. Con los Juegos Olímpicos dimos un salto. Hay que seguir. Necesitamos elites con visión de futuro, con capacidad para lograr que Barcelona cuente en el siglo XXI. Nuestra sociedad civil es animosa, pero tiene poco poder, y nos faltan equipos directivos de talla. A veces me pregunto si estamos en los debates importantes.

—Explíquese, por favor.

—Asistí en Estados Unidos a una reunión entre gobernadores de esta-

EL ACABADO DE LA OBRA

"Hay que acabar bien; me daría por satisfecho si todo funcionara en dos años"

do y científicos del MIT, de Harvard o de Stanford; es decir, con altos representantes de la ciencia y la investigación. Estos últimos les echaron una bronca tremenda a los gobernadores. Les dijeron que en el siglo XXI la política no sería relevante; que lo que importaría sería el conocimiento, la investigación y la innovación. Los países que no sigan esa senda no contarán.

—¿Hay otros caminos?

—Sí, pero quizás no sean mejores y, probablemente, no están a nuestro alcance. Por ejemplo, yo tengo mis opiniones personales sobre Ru-

EMPUJÓN FINAL

"La T4 recibió 1.000 millones extra; necesitamos un empujón económico"

sia y su régimen, pero hay que admitir que el gobierno ruso ya controla los recursos energéticos y materiales del país, desde el gas y el petróleo hasta el oro y el níquel. Eso le permitirá jugar un papel en el siglo XXI. Y China será la fábrica del mundo, dentro de 20 años quizás produzca el 50% de todos los bienes industriales. Un porcentaje importante de los componentes de la terminal Sur de Barcelona están fabricados ya en China... Europa corre el riesgo de convertirse en un lugar agradable, turístico, y poco más.

—¿Cuál es la particularidad de Barcelona y de su aeropuerto?

—En lo estético, una idea motriz a la hora de diseñar la terminal Sur ha sido la de construir un gran volumen capaz en el que, mediante una serie de elementos constantes, hemos buscado la creación de espacios diversos, de modo racional y económico. Otra particularidad de nuestro aeropuerto es que está cerca de la ciudad. Estamos también cerca del mar y hemos colocado bajo la terminal una gran caja de 600 por 60 metros de superficie, y 14 de profundidad, para alojar el nudo de comunicaciones ferroviarias. Un nudo sobre el que todavía no hay decisiones políticas definitivas. Aún no sabemos por donde entrará, si entra, el AVE, o los trenes de cercanías... En resumen, Barcelona puede tener un aeropuerto de primer nivel internacional, nuestra obra así lo permite. Pero hace falta un poder político capaz de diseñar una oferta atractiva, y un equipo directivo del proyecto de alto nivel para dirigir la operación. Y más dinero.

—La sociedad civil está movilizada.

—Eso está bien. Pero no basta. Este país carece de elites directivas de primer nivel. Y eso es grave.

—Hablemos del componente formal de su terminal Sur. Hay quien la compara con una espada.

—No lo es. Su forma está más ligada a la figura de un gran avión.

—Su ampliación olímpica usaba un lenguaje arquitectónico neoclásico. La terminal Sur usa un lenguaje más tecnológico. ¿Por qué?

—En 45 años de profesión he empleado distintos lenguajes. Pasé por el racionalismo crítico, por el posmodernismo. Y en la época olímpica practiqué un clasicismo moderno, con obras en Barcelona como el TNC, el INEF o la ampliación del aeropuerto. Permitame ser un poco presuntuoso: en términos de lengua-

je arquitectónico, prefiero anticiparme y usarlo antes de que tenga nombre. Ya se lo darán los críticos.

—¿Está satisfecho del funcionamiento de la ampliación olímpica?

—Sí. Costó 100 millones de euros, estaba prevista para 8 millones de pasajeros al año, y ha acabado soportando más de 25. Además, ha sido muy rentable en términos de aparcamiento y de centro comercial. En la terminal Sur hemos pasado de un aparcamiento inicial de 7.000 plazas a otro de 10.000, aunque temo que eso tenga que ver con la demora ferroviaria.

—¿Cuándo abrirá la terminal Sur?

—Se habla del 2008. Lo importante es acabar bien, con tiempo para instalar y comprobar los sistemas logísticos, informáticos, de seguridad, etcétera. Me daría por satisfecho si todo eso funcionara dentro de dos años. Y aún faltarían los trenes.

—Usted mencionó antes la falta de elites como un obstáculo serio para el desarrollo de este proyecto. ¿Qué otros problemas hay ahora?

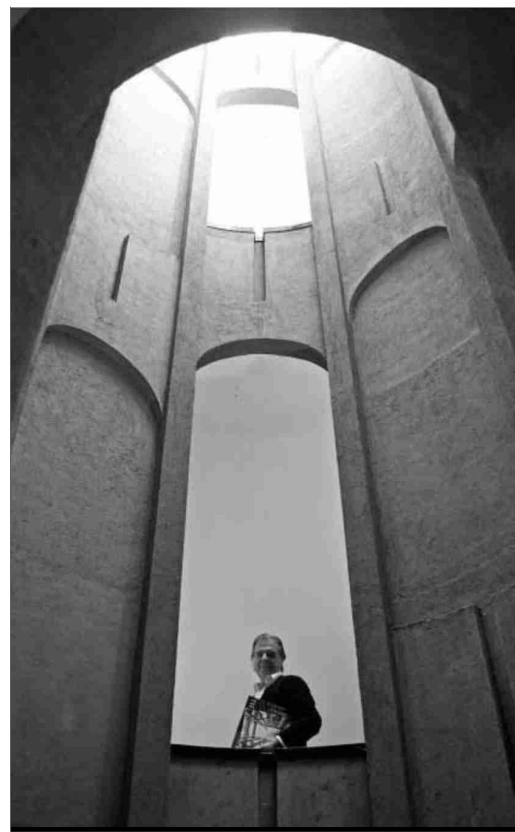
—La T4 de Madrid contó con todo el apoyo estatal. El presupuesto para la reforma de Barajas fue de 6.000 millones de euros, y una parte importante de esta cifra fue para la T4. Cuando faltaron recursos, pararon las obras. Hasta que el Estado aportó 1.000 millones extra. A nosotros nos hace falta ahora un empujón económico para acabar. Necesitamos eso y una gestión de proximidad. En Europa, salvo en las capitales, la gestión de los aeropuertos está descentralizada. No hace falta que todo se dirija desde Madrid.

—En la T4 los recorridos a pie son largos. ¿Cuánto durará el más largo en la terminal Sur?

—Veinte minutos. Será una terminal grande. Pero funcionará mejor que Heathrow o Frankfurt.

—¿Cuándo caerá la terminal Sur en la obsolescencia?

—No caerá. Con los años quizás haya que pensar en otra pista, ya en terreno ganado al mar. Pero funcionalmente la terminal Sur dará buen resultado... Déjeme acabar con una nota optimista. Estamos ante un proyecto importante, con 3.000 millones de presupuesto. Hay dificultades. No tenemos una compañía aérea de referencia, y podríamos mejorar la estrategia de funcionamiento y captación de líneas necesarias. Gracias a la buena dirección y el esfuerzo del Plan Barcelona, de Francisco Gutiérrez y de Marcial Sedano, entre muchos, la obra está muy avanzada y redefine las condiciones para dotar a Barcelona de un aeropuerto de primera línea. De lo que se trata es de lograr los recursos necesarios y, también, saber vender esa buena oferta. ♦



Ricardo Bofill, el lunes en la sede de su Taller de Arquitectura, en Sant Just