

DESPEGUE INMEDIATO EL AEROPUERTO DE EL PRAT EN EL CONCIERTO INTERNACIONAL

Gracias a la T1, Barcelona reúne las condiciones físicas para dar un salto de gigante en el mapa aeroportuario global

# Entre los grandes



LUKE MACGREGOR / REUTERS

Una situación que evitar: la pésima gestión de equipajes en el estreno de la T5 de Heathrow, hace poco más de un año

**ÓSCAR MUÑOZ**  
Barcelona

La T1 aupará a Barcelona a la primera división de los aeropuertos. Así será, al menos en cuanto a la modernidad y dimensiones de sus instalaciones, algo que con las terminales A, B y C –ahora T2– era inalcanzable. Hoy por hoy, las cifras de tráfico no permiten a El Prat estar en el selecto grupo de las 30 ciudades con más pasajeros del mundo –en el 2008 ocupó el lugar 34.º– aunque sí en el *top ten* europeo, ya que es el noveno.

Ahora se dan las condiciones físicas para crecer. La capacidad conjunta de la T1 y la T2 es de 55 millones de viajeros anuales, un techo que parece difícil de alcanzar a corto y medio plazo. El año pasado, ya en crisis, se cerró con 30,1 millones, después de que el 2007 se alcanzaran 32,6 millones, cifra récord. Los responsables del aeropuerto ven factible superar los 28 millones este año, aunque, precisa su director, Fernando Echegaray, “es difícil hacer previsiones, puede haber fluctuaciones”. En cualquier caso, continúa, “tenemos capacidad para ir más allá del 2025”, cuando ya estará el edificio satélite, que se está proyectando. “El objetivo –prosigue el director– es tenerlo listo cuando el mercado lo requiera”. Con este añadido, la capacidad llegará a 70 millones de pasajeros, un registro que en la actualidad sólo supera Atlanta.

Los responsables de El Prat son conscientes de lo que está en juego. Pocos discutirán que la T1 va a impresionar por su grandiosidad, luminosidad... Cierto. De esto se ha hablado y escrito mucho. Pero lo que va a contar es si es cómoda para el usuario, si los trayectos se hacen con rapidez, si las maletas no se pierden y se recogen con celeridad, si la oferta comercial es atractiva o si es sencillo acceder en vehículo privado o en transporte público.

Lo que ocurre en los aeropuertos que son referentes para la capital catalana, especialmente los más cercanos –los europeos– da pistas sobre lo que

se tiene que hacer y lo que se debe evitar. Y, además de todos los aspectos propios de los diseños arquitectónico –de Ricardo Bofill– y operativo –de los técnicos de Aena–, hay una cuestión fundamental que los gestores de El Prat han planificado al milímetro: la puesta a punto. “Si los preparativos no se hacen bien –explica Ángel Gallego, responsable de la transición a la T1– el riesgo de fracaso es elevado”. Valga co-

narse de desastres de este tipo, continúa Gallego, “se necesitan no menos de 20 semanas previas a la puesta en servicio para probarlo todo”, un requisito que ha cumplido la T1, que, además, en cuestión de equipajes, incorpora lo último en tecnología.

Del mismo autor que la T5 londinense –Richard Rogers– es la T4 de Barajas, la terminal objeto de todo tipo de comparaciones con la flamante T1 barcelonesa. La principal pega de la instalación madrileña –con sus cuatro terminales y la satélite recibió 50,8 millones de pasajeros el año pasado (11.º mundial y el 4.º de Europa) es lo largos que se hacen los trayectos desde la zona de facturación hasta las de embarque, un periplo que parece más extenso del que en realidad es por la gran cantidad de elementos que hay en el edificio. En el haber de Barajas está su conexión en transporte público con el centro de la ciudad. La T4 –al igual que las otras tres terminales– disponen de estación de metro. Barcelona tendrá que esperar tres años para que llegue la L9.

El Prat mira otros aeropuertos europeos. Uno es Munich (34,5 millones de pasajeros, 27.º del mundo y 7.º de Europa), cuya nueva terminal funciona a la perfección, como Frankfurt (53,4 millones, 9.º del mundo y 3.º de Europa), que, a pesar de sus gigantescas dimensiones, también destaca por su eficiencia. Y lo mismo podría decirse de Amsterdam (47,4 millones, 14.º del mundo y 5.º de Europa). Peor valoración recibe Roma (35,1 millones de viajeros, 25.º mundial y 6.º europeo), por su aspecto desgastado y por detalles como el cobro de 1 euro, que no se devuelve, por el uso de los carritos.

Hay otros ejemplos lejanos. Como Hong Kong (47,8 millones, 12.º del ranking), grandioso aeropuerto diseñado por Norman Foster, que también firma el de Pekín (55,6 millones, 8.º). Las nuevas terminales asiáticas destacan, además de por su tamaño, por el lujo de sus instalaciones.●

Con información de M.ª Paz López, Rafael Poch y Rafael Ramos

## El ranking mundial (2008)

	Millones de pasajeros	
1	Atlanta	90,03
2	Chicago- O'Hare	69,35
3	Londres-Heathrow	67,05
4	Tokio-Haneda	66,73
5	París-Charles de Gaulle	60,85
6	Los Ángeles	59,54
7	Dallas	57,06
8	Pekín	55,66
9	Frankfurt	53,46
10	Denver	51,43
11	Madrid	50,82
14	Amsterdam	47,42
25	Roma	35,13
27	Munich	34,53
28	Londres-Gatwick	34,21
34	Barcelona	30,19

## Heathrow, Madrid, Munich, Frankfurt, Amsterdam, Roma y Hong Kong son modelos para bien o para mal

mo ejemplo el caos del estreno de la T5 de Heathrow –primer aeropuerto europeo y tercero mundial, con 67 millones de pasajeros–, en marzo del 2008, que se saldó con los servicios equipaje suspendidos por la acumulación de maletas y 34 vuelos cancelados. Para vacu-

**Anton M. Espadaler**



## El inicio de la terminal

Explicaba ayer Raúl Montilla en estas mismas páginas cómo iba a ser la nueva y flamante terminal del aeropuerto de Barcelona, esa que desde lejos posee un aire oriental, declarando que en cuestión de arquitectura aeroportuaria hay un antes y un después desde la construcción del aeropuerto de Kansai, que es el que en Osaka está edificado sobre una isla artificial. El escrito de Montilla hablaba de la terminal por dentro y ponía el acento en una dimensión muy concreta de ella: su impresionante oferta de servicios, redondeando un centro empresarial que ha de ser de los más grandes del mundo. Por de pronto, triplica el espacio de Barajas destinado a idéntico fin y no presenta ninguno de sus problemas. En la T1, se decía, además de trabajar, pues hay servicio de mensajería, ordenadores, internet, amén de otros espacios y complementos, se podrá dormir, jugar al golf con un simulador, a billar, suponemos que en directo, correr, disfrutar de un área de fitness, ir a la peluquería o tomar un baño relajante. Con tantos atractivos, a uno le entran ganas de pasar allí una jornada de asueto, pues si a tales reclamos añade usted la cantidad de restaurantes y el nivel que prometen, va ser mucho más gratificante pasearse por la T1 que por la Rambla.

Sucede, sin embargo, que la ampliación de servicios y funciones atenua, como no podía ser de otro modo, el carácter simple y llanamente aeroportuario que estas instalaciones solían poseer. Como ya no son un elemental lugar de paso, sino un espacio en el que se pueden realizar multitud de actividades, la arquitectura se hace cargo de esas variaciones, y así, haciéndole estar a uno en una relojería, en un gimna-

## Entran ganas de pasar un día de asueto en la T1; será más gratificante pasear por allí que por la Rambla

sio, en una librería, en una farmacia y en un salón de té, todo a la vez, no me sorprendería que más de uno, para no perderse y estar seguro de que está donde creía estar, acabe por pedir si existe un mirador desde el que ver cómo despegan y aterrizan los aviones.

Joseph Roth, en sus *Crónicas berlinenses*, escribió que una de las características de las ciudades modernas consiste en la confusión de arquitecturas. Una estación de metro recuerda el hall de un teatro; una peluquería, un café; la tienda de moda, una sala de baile; el zapatero parece que haya puesto una coctelería. Todo se hace traslaticio, la mezcla de sugerencias se generaliza, y a veces la combinación de estilos es tan radical que uno debe fiarlo todo a su propio olfato, aun a riesgo de llevarse un chasco, que es, por cierto, e inevitablemente, una de las experiencias más comunes de la vida urbana y parala que no se requiere el despiste del turista. Aunque, a decir verdad, mientras no se confunda el ticket del parking con la tarjeta de embarque, estamos salvados.