

BARCELONESES GLOBALES



Jordi Pol

Fundador y 'managing director' de BCN Smart Technologies Sdn Bhd; residente en Kuala Lumpur



Barcelona Global

www.barcelonaglobal.org

La crisis de la pandemia será lo que hagamos de ella

¿Que destacaría de la gestión de la crisis en su lugar de residencia?

Los largos confinamientos han obligado a una digitalización social importante

■ En Kuala Lumpur (Malasia), durante los largos confinamientos que hemos sufrido desde el principio de la pandemia (todavía estamos limitados y controlados), hemos vivido una digitalización social importante. Las plataformas de economía colaborativa han sido las grandes protagonistas durante todo este periodo, y de alguna manera, nos han mantenido unidos, pero también han impactado negativamente en la economía local y han cambiado la manera de relacionarnos con nuestras comunidades. Por otro lado, los sistemas de trazabilidad y control de personas implementados por los gobiernos han comprometido nuestra privacidad, y aun con todos estos sacrificios económicos, sociales y también democráticos, la pandemia sigue preocupantemente activa en este país.

¿Cómo se ha visto la gestión de Barcelona desde su ciudad?

Quizás se reaccionó tarde, pero se protegieron los valores humanistas

■ En Barcelona, por otro lado, los grandes protagonistas fueron todos los trabajadores del sistema sanitario que, de manera incansable, cuidaron de la comunidad desde el principio y durante todo este tiempo. Las restricciones de movilidad llegaron más tarde que en Asia, y los contagios crecieron exponencialmente. Este fue el precio de no imponer sistemas de control tan estrictos como los que hemos vivido en los países asiáticos: consecuentemente la ciudadanía barcelonesa, defendiendo su derecho al libre movimiento, comprometió la lucha por la inmunidad de grupo y al propio sistema sanitario. Mirándolo en perspectiva, creo que en Barcelona la gestión fue buena: quizás se reaccionó tarde, pero se protegieron los valores humanistas que la definen y dejó decidir a su comunidad.

Propuestas para Barcelona

Reconocer su valor creativo y ponerle un precio que permita un ciclo sostenible

■ Esta crisis será lo que hagamos de ella y, solamente con colaboración público-privada –que empodere al ecosistema– y usando lo que nos ofrece la ciencia, la tecnología y la innovación bajo un marco democrático, entre todos podremos construir este famoso “new normal”. La buena noticia es que Barcelona reúne todo lo anterior, y depende de nosotros que tomemos el liderazgo. Porque sino, otros lo harán por nosotros y crearán la realidad que deseen. Desde ya, los barceloneses en todo el mundo debemos reconocer nuestro valor creativo, ponerle un precio que permita un ciclo sostenible desde el punto de vista económico, medioambiental y social. Hagamos de esta crisis algo bueno que nos lleve a olvidar lo mal que lo hemos pasado, y algo a reconocer y apreciar para beneficio de los que están por venir.

La terminal “provisional” del aeropuerto de Barcelona, en la que la Pan American estableció sus vuelos desde Nueva York, se estrenó en 1949 tras dos intentos fallidos

Una aeroestación para 20 años

JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL
Barcelona

Er an las 12 y 10 minutos del seis de julio de 1949. Un DC-3 del Ejército del Aire configurado para el transporte de personalidades tomó tierra en el aeropuerto de Barcelona. El aparato rodó lentamente hasta quedar frente a un edificio de nueva construcción coronado por una pequeña torre de control.

Vestido con uniforme blanco de verano, Eduardo González-Gallarza Irigorri, aviador, general de brigada y ministro del Aire bajo el avión y fue recibido por las autoridades de la ciudad. Estos le saludaron a pie de una pista recién pavimentada. Aquel día el general ejercía como máxima autoridad en representación del entonces jefe del estado Francisco Franco.

En la fachada del edificio, bajo el puesto de controladores aéreos se había fijado un cartel con tres letras: A.T.B., por Aeropuerto Transoceánico de Barcelona, nombre algo pomposo para la instalación, aunque tenía su parte de realidad, pues poco antes la compañía Pan American había establecido sus vuelos directos entre Nueva York y Barcelona con escalas en las Azores y Lisboa tanto para repostar como para embarque y desembarque de pasajeros.

Aquel verano de 1949 Barcelona, ciudad pionera del estado en el sector de la aviación, dispuso por primera vez de un edificio terminal propiamente dicho, pues hasta la fecha y desde el establecimiento de los primeros vuelos comerciales, prácticamente no existían servicios para los viajeros. El intento de construir un aeropuerto con ocasión de la exposi-



El DC-3 del ejército delante de la terminal de pasajeros del aeropuerto transoceánico de Barcelona



El ministro del Aire señalando la maqueta del aeropuerto del futuro

tren, pero que no pasó del papel.

Tuvieron que pasar diez años del final de la Guerra Civil para que Barcelona dispusiera finalmente de un aeropuerto mínimamente parecido al de ciudades similares de Europa. Se consiguió uniendo los diferentes campos de vuelo establecidos en la zona de El Prat desde los años veinte.

El edificio de 1949 tuvo el reconocimiento de “aeroestación provisional de viajeros” y en las crónicas de aquellos tiempos, generalmente generosas al describir las obras, se incidía en lo modesto y la provisionalidad de aquella construcción, llamada a durar poco tiempo, pues en el hall se exhibía una maqueta del global de las obras, que el Ministro del Aire mostró a las autoridades barcelonesas y a sus compañeros de viaje. La maqueta mostraba una gran superficie con seis pistas de vuelo, paralelas de dos en dos y un enorme aparcamiento de aeronaves en el lado de Gavà, aproximadamente en los terrenos que hoy ocupa la zona de carga aérea.

Aquel día se anunció un presupuesto de más de 500 millones de pesetas para el aeropuerto transoceánico barcelonés (el principal aeropuerto de Nueva York costó 2.000 millones entonces) y un plan de obras continuo para convertir aquella maqueta en algo tangible. El ministro solo estuvo seis horas en el aeropuerto y aquella terminal provisional acabó siendo el único edificio para pasajeros durante casi 20 años. Hubo que esperar hasta 1968 para la inauguración de una nueva terminal (la actual T2B). El ambicioso plan de media docena de pistas de vuelo quedó muy reducido e incluso hasta mediados de los cincuenta los equipos de comunicación de la torre de control fueron cedidos por la Pan Am, ante la falta de medios técnicos en uno de sus aeropuertos de destino.

Esa historia queda ya muy lejos, aunque en la actualidad el aeropuerto vuelve a ser centro de atención por la discutida ampliación de pistas de vuelo y una nueva terminal satélite. Nuevas historias siete décadas más tarde.●

ción internacional de 1929 no llegó a buen puerto.

Tampoco cristalizó en los primeros años de la república el proyecto de un aeropuerto municipal propiedad del ayuntamiento barcelonés en terrenos de Viladecans junto a la línea de ferrocarril. El plan no salió adelante por desavenencias entre los diferentes partidos políticos. Estos, enzarzados en asuntos que nada tenían que ver con el desarrollo del transporte aéreo y la ciudad, se llevaron por delante un interesante proyecto firmado por el Antoni Puig i Gairalt. El arquitecto y músico viajó en avión por toda Europa y pudo inspirarse en las mejores terminales aéreas para diseñar una que incluía una estación de