

Madrid - Barajas

Por Ingrid Fonseca e
Maria Maia Porto

Uma experiência vivenciada dos espaços iluminados do aeroporto espanhol

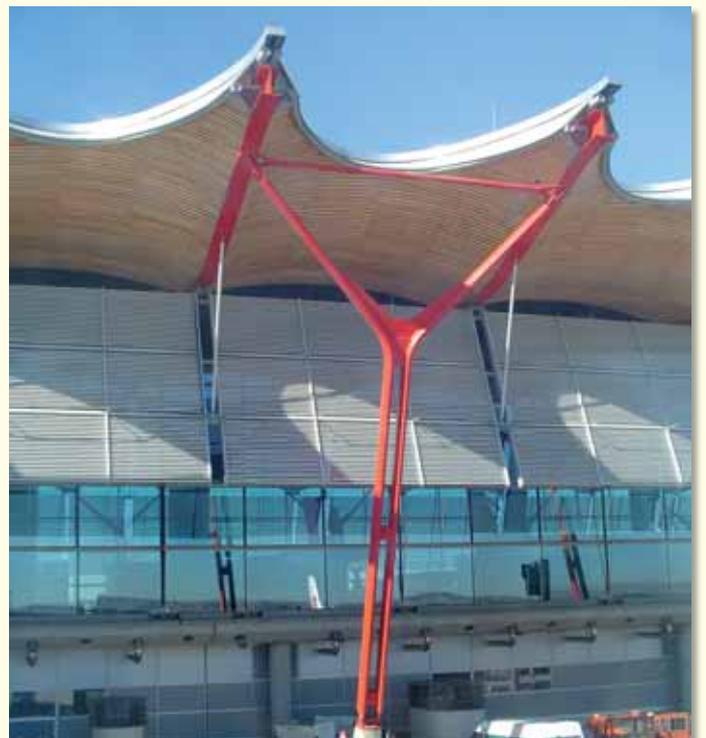
A ORIENTAÇÃO DO PASSAGEIRO E SEU ACOLHIMENTO NUM

lugar de trânsito, que o recebe mas também o redireciona, em circunstâncias onde o tempo é variável importante – o tempo da espera, o tempo da ação, o tempo do encaminhamento à viagem - são requisitos fundamentais para aeroportos, que já atendem a demandas específicas, sobretudo num mundo dito globalizado onde, paradoxalmente, prevalecem tensas fronteiras culturais e físicas.

A configuração espacial do aeroporto e ambiência decorrente, ainda que longe de esgotar as qualidades que um aeroporto deve possuir, é uma importante característica arquitetônica. A integração da luz e do espaço se faz, como é sabido teoricamente, sob a influência da combinação de forma, volumetria, materiais e suas cores, compondo limites: complexos campos visuais internos e externos à edificação. No aeroporto habitamos um lugar que nos referencia, orienta,

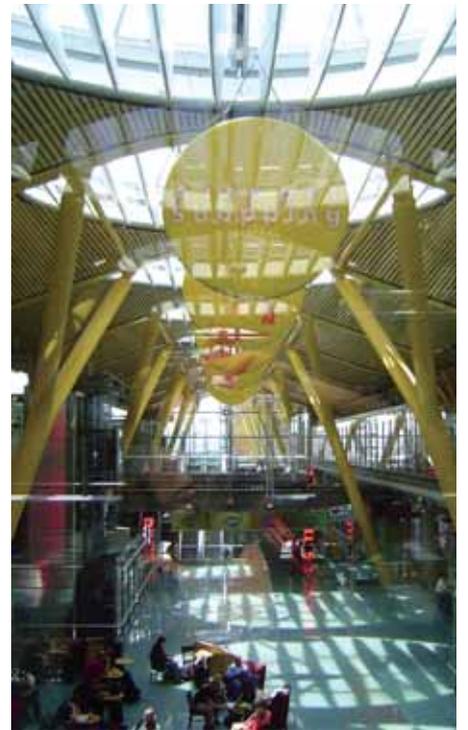


Estruturas coloridas numa marcação bela e funcional.



Envoltório com brises e beiral.

Fotos: divulgação autoras / arquivo pessoal



Canyons sob iluminação no verão.

informa e conduz literalmente aos céus ou nos recebe para uma nova terra, um novo ambiente, uma nova cultura.

Nessa linha de raciocínio apresenta-se o Terminal 4 do Aeroporto Internacional de Madrid – Barajas, projeto do escritório de arquitetura inglês Richard Rogers Partnership, em parceria com o escritório espanhol Estúdio Lamela, inaugurado em fevereiro de 2006. Integrando luz natural, cores e espaços amplos, vivenciados como bem agradáveis, o aeroporto tem soluções que ilustram recomendações e princípios teóricos do conforto visual e se torna um instrumento didático neste particular.

Canyons – lugares de integração visual

A arquitetura moderna consolidou a possibilidade de integração visual dada por espaços amplos e contínuos. A transparência, a honestidade desta proposta, esteve presente em projetos como o Museu de Arte Moderna no Rio de Janeiro e mostrou-se muito interessante em locais públicos. A apreensão de um espaço e a comunicação podem ser percebidas através dos olhos, num amplo raio de extensão, e podem se dar nos locais de elevado pé-direito que se interpõem aos pavimentos de embarque e desembarque que há no aeroporto de Madrid – Barajas. A orientação visual e a apreensão facilitada do espaço – objetivos de projeto destacados pela equipe – se confirmam.

Esta solução construtiva se destaca não só por isso,

mas porque ela se desenvolve associada à recomendação clássica em teoria: iluminação zenital para espaços amplos. A luz que chega pela cobertura se espalha e atinge pontos que seriam inalcançáveis se o fizesse exclusivamente pelas laterais. Mas, tendo em vista o grande ofuscamento que pode ocorrer, convém filtrá-la, subtraí-la, se possível por elementos externos à edificação, de modo a se reduzir eficazmente o ganho de carga térmica associado.

Em Madrid o verão é quente, o Sol atinge uma altura em torno de 70 graus e cabe controlar excessos de radiação incidente. Se isolarmos os efeitos visuais dos térmicos, a solução se mostra plenamente satisfatória, porque os desenhos da mancha solar no piso e em outras superfícies aclamam à vivacidade e ao contraste motivador. Num saguão de aeroporto, este efeito é de grande plasticidade e confere expressão ao ambiente.

Controle da luz nas fachadas

O sombreamento da radiação solar infravermelha é tão importante quanto o controle do ofuscamento, ou seja, da parcela de radiação solar visível. A luz abundante e o céu que a difunde têm brilho intenso que deve ser amenizado. Sabemos que nossos olhos se adaptam a situações de claro e escuro, mas quando num mesmo quadro visual, num mesmo momento, este contraste se descortina, o desconforto é esperado e convém amenizá-lo.

Um exemplo clássico – o prédio do Ministério da Educação e Cultura (MEC), na Cidade do Rio de Janeiro, com seus brises na fachada noroeste, é sempre lembrado como solução de sombreamento e amortecimento da luminosidade.

Em Madrid-Barajas, as fachadas leste e oeste dos espaços de trânsitos de embarque e desembarque são protegidas pela extensão da cobertura, por brises externos de aço e vidros especiais de menor transmitância, que tornam a atenuada transparência bela e confortável à visão. Ampliam-se os limites internos à paisagem externa – intenções de projeto explicitadas.

Cores e texturas

Às informações visuais acima citadas somam-se aspectos de luz refletida, dando origem a cores, texturas, ou finalmente a contrastes de brilho e cor. Nesse sentido percebemos o espaço do aeroporto como estimulante e enriquecido, mais complexo do que sua forma. A variedade de elementos estruturais, funcionais ou decorativos, cruza-se num misto de referências naturais e tecnológicas.

O revestimento do teto com ripas de bambu assinala a presença de um componente natural, com a cor areia e o seu significado associado específico. Contrastando a este elemento natural, tem-se o aço e o concreto, que aparecem cinza, neutros em coloração, mas plenos de



Solução construtiva que reduz o ofuscamento.



significado – junto aos panos de vidro mantém a idéia de interferência tecnológica, quem sabe a de competência e poder que a tecnologia tem aparentemente nos dado. A pedra polida do piso e o vidro refletem e repassam a luz natural abundante. Geram reflexos aqui e acolá – informação visual e ofuscamentos veladores. Sob este ângulo de análise, questionamo-nos se realmente a leitura do espaço é fácil ou, ao contrário, ricamente complexa.

Numa volta à construção de referências temporais e espaciais, há as cores do arco-íris que seqüencialmente se alongam na nave de passageiros, nas peças verticais de aço que sustentam a cobertura. Uma marcação funcional e belamente poética. Há poesia na ondulação do teto alto, em S, e no passar dos tons vermelho ao violeta. O céu, o sol de Madrid, um aeroporto, uma bela arquitetura vivenciada. ◀



O teto ondulado na nave de embarque.



Ingrid C. L. Fonseca

É formada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, com mestrado em Conforto Ambiental e Eficiência Energética pelo Proarq UFRJ e Università degli Studi Roma Tre. É pesquisadora em pós-doutoramento pelo DTC UFRJ como bolsista FAPERJ. Atua nas áreas de projeto e consultoria em iluminação natural e artificial, conforto ambiental, eficiência energética e construção sustentável.



Maria Maia Porto

É formada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, com mestrado em Arquitetura na mesma instituição. Doutora em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, é professora associada da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro e pesquisadora da área de Projetos Industriais e Tecnológicos da COPPE - UFRJ. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Arquitetura, principalmente nos temas conforto ambiental, iluminação natural e arquitetura sustentável.

