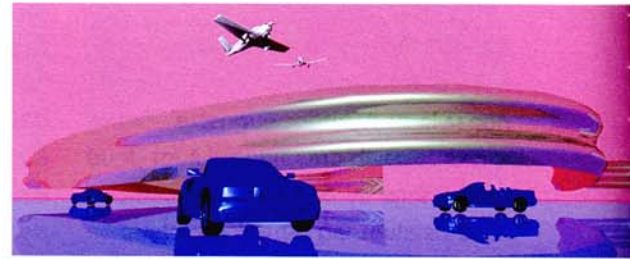


ÀREA COORDINADA DE CULTURA, FORMACIÓ I PUBLICACIONS

ESCOLA SERT
BCN EN OBRESCONCESSIONARI
DE VEHICLES BMW

Com ja sabeu, el programa *En Obres* de l'Escola Sert, proposa mensualment una sèrie d'edificis en construcció localitzats a Catalunya per fer el seguiment de l'obra i apropar els inscrits al curs, no només a l'execució material dels projectes, sinó també a la problemàtica de la gestió i coordinació de l'obra. Dins de la web d'aquest programa, <http://escolasert.coac.net/enobres>, teniu l'opció de formar grups per visitar les obres que l'Escola Sert ha seleccionat pel seu interès arquitectònic. Aquesta que us presentem aquí és el concessionari BMW Motor Munich a Sabadell, de l'arquitecte Xavier Claramunt, ADD+Arquitectura, on la sinceritat en l'ús dels materials i de les solucions constructives permeten reconèixer, al llarg de totes les fases d'execució, com el món de l'automòbil s'estén per l'arquitectura.

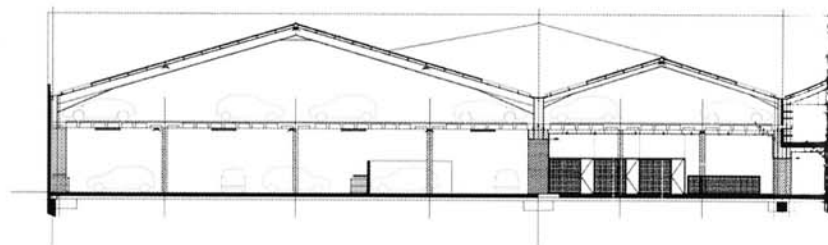
FITXA TÈCNICA

Projecte	Concessionari de vehicles BMW
Localització	Sabadell. Vallès Occidental. Barcelona
Autor	ADD+ARQUITECTURA Xavier Claramunt
Col·laboradors	Ho-Sang Cho, Martín Ezquerro, Yago Haro, Sergi Pons, Miquel de Mas, Pau Vidal, Marc Zaballa
Maqueta	Javier Sanz
Data del projecte	2002
Data d'acabament	2004
Termini d'execució	8 mesos
Superfície d'actuació	4.120 m ²
Promotor	Comercial Alari, SA
Empresa constructora	Caña y Caña Construcciones
Empresa d'instal·lacions	Nadico Ingeniería
Estructures	Jorge Martín
Electricitat i il·luminació	Instalaciones Hinojo
Climatització	Instalaciones Hinojo
Façana	Metul

Des de l'autopista veiem una altra vegada brillar alguna cosa a l'entrada de Sabadell. Papa, què és allò? Una mica tapat per les bioncs de protecció de la via per on circulem, tant si anem com si venim, allà queda aquella cosa que ens crida l'atenció... Fins que un dia entrem a Sabadell. Una gran cua de cotxes avança lentament, amb els ocupants entretenint l'espera i el pausat moviment amb mirades a banda i banda, com buscant descuidadament alguna cosa. Tot una mica a la manera d'una marca d'entrada a la ciutat. El so de la velocitat dels vehicles de l'autopista ens recorda el lloc d'on venim i, visible des de la carretera, una gran façana d'una espècie de pesada gelosia metàl·lica ens amaga alguna cosa que s'entreveu.

De tant en tant, i quan el sol ja ha caigut i els fars d'un cotxe encerten la façana darrere d'aquesta gelosia, es desapareixen mil i una puntes de llum.

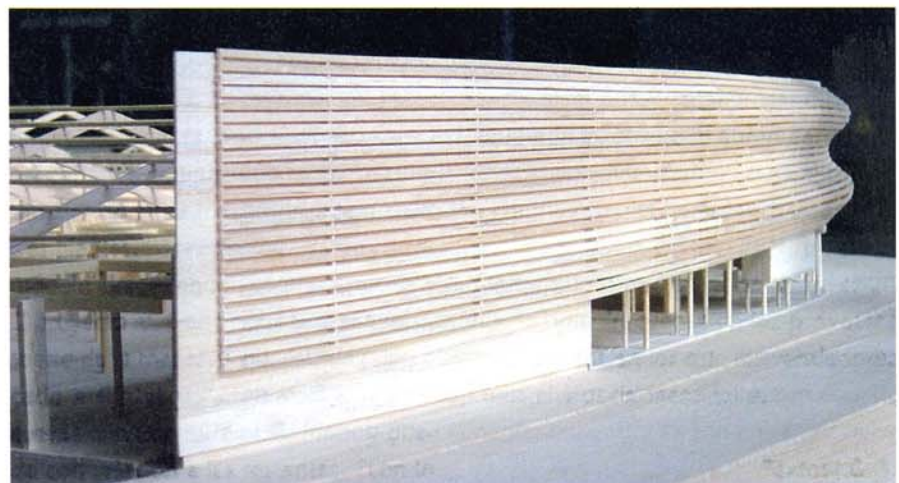
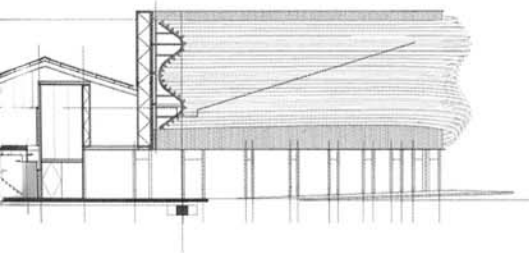
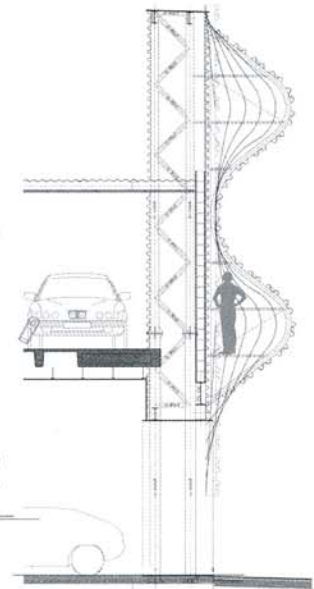
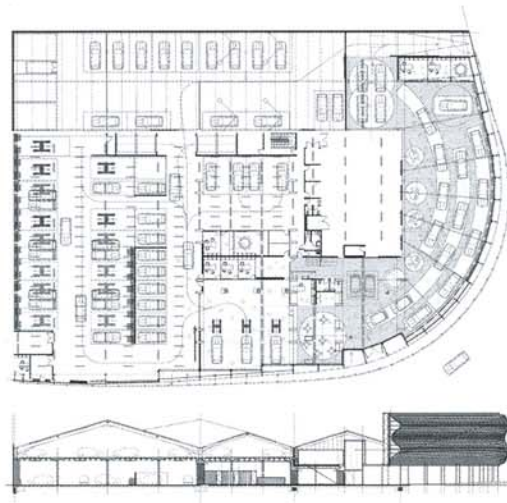
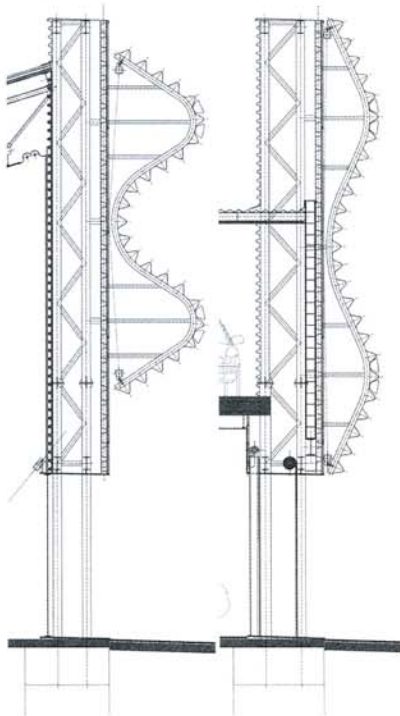
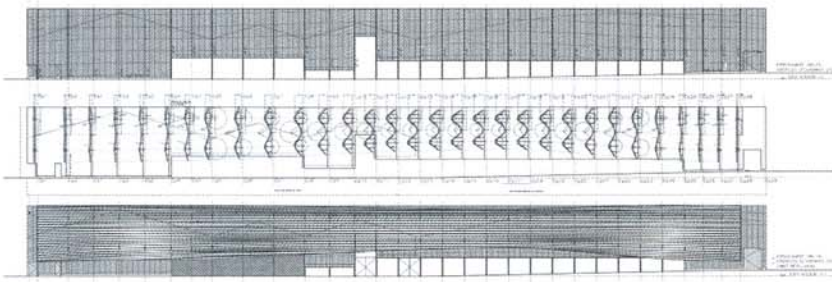
La intervenció es troba a la ciutat de Sabadell, centre industrial tèxtil a les rodalies de Barcelona. Concretament s'ubica en un polígon industrial a l'entrada sud de la ciutat, a la vista dels conductors que circulen per l'autovia Barcelona-Terrassa i al costat de l'aeròdrom. Es tracta de l'últim solar que quedava en una illa edificada amb construccions entre mit-





geres i ordenades de cara al vial, definida pels carrers Bernat Metge i Joan Costa i Deu, d'una superfície aproximada de 4.120 m² i amb 120 m de façana als dos carrers. Ens trobem amb una parcel·la mig construïda i parcial-

ment ocupada per tres naus d'estructura metàl·lica, una de les quals de cruïxa d'amplada més gran, i s'hi ha de construir un concessionari de vehicles de gamma alta.





COMPLETAR

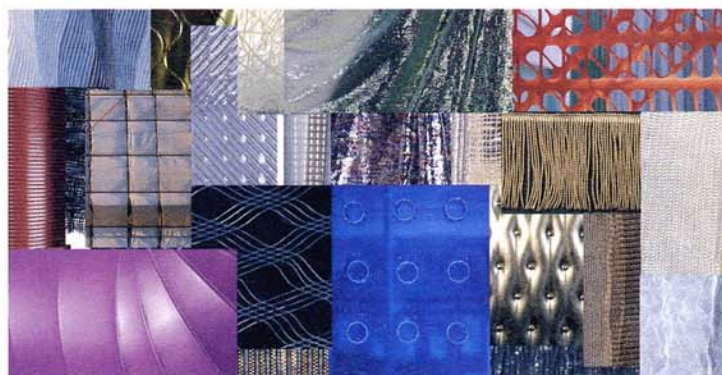
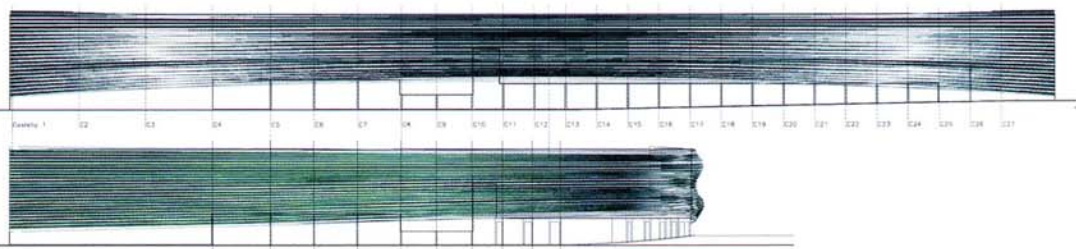
Primer completem, i la decisió implica girar-se per posar-se de cara a la vista dels conductors. Hi ha dues zones d'expansió: la continuació longitudinal de les tres naus existents i la construcció de mitja nau a un dels costats fins arribar al límit de carrer. En la primera zona es continua amb la tipologia de coberta a dues aigües però es practiquen una sèrie de perversions a la nova teulada per permetre l'entrada de llum natural a l'interior. Es segueixen dos mecanismes: quan es vol guanyar alçada per a l'espai immediatament inferior es continua el pendent ascendent fins a l'alçada necessària i llavors es completa l'altre vessant de forma simètrica. Apareix un punt d'alçada superior. El segon mecanisme construeix una mitja coberta plana que obre el camí a la llum, que entra lliscant pel ventre de l'altra meitat que sí que conserva el pendent original. Apareix llavors un punt d'alçada inferior. L'alternança en diagonal del pendent amb el pla fa que es mantingui la unitat del tancament, on les parts de menor alçada i les més altes es veuen com unes anècdotes rítmiques. Les encavallades metàl·liques que continuen les naus seran suportades per dos pòrtics de formigó en la part central i per pilars metàl·lics en els extrems.

A la segona zona, una estructura metàl·lica suporta una coberta de pendent ascendent amb el punt màxim a la línia corba que recull la façana. És l'espai d'exposició dels vehicles, on jàsseres metàl·liques salven tota la llum que va d'una filera de pilars metàl·lics fins a l'estructura contínua i autoportant de la façana.



DISTRIBUIR

Després distribuïm, i es construeix dins de les naus originàries un nou nivell amb un forjat de formigó sobre una estructura de pilars de formigó paral·lela a la metàl·lica existent. L'alçada ve marcada per les necessitats de les activitats dutes a terme a la planta baixa. La manipulació final d'aquest espai busca el confort que es podria esperar d'un ambient familiar. Un saló dins d'un gran espai. Un cotxe suaument aturat sobre la catifa de casa.



COMUNICAR

En tercer lloc comuniquem, que significa la tornada als moviments inicials. Es tracta de conformar una façana que converteixi l'edifici en un anunci de si mateix. Papa, què és allò? S'aixeca una estructura metàl·lica per a rebre dues envoltants. Una, més externa i no estanca, és fabricada amb planxes mecanitzades d'acer inoxidable col·locades longitudinalment, paral·leles als carrers i la carretera. La pista per interpretar la forma la donen les bioncs de protecció de l'autopista, des d'on es té una visió privilegiada de l'edifici. Aquesta cortina d'ones es plega en certs punts per a marcar els accessos a l'interior i deixar a la vista les zones d'exhibició dels cotxes. La relació d'escala entre les parts obertes, vidriades, i la cortina d'ones, insinua dues distàncies per mirar l'edifici: una des de l'autopista i carretera, en moviment, i una altra, ja a pocs me-

tres de l'edifici, estàtica i a peu pla. El terme mig és terra de ningú, o ets lluny llegint una pancarta publicitària, o ets davant dels cotxes exposats, a punt d'entrar.

L'envoltant que dona l'estanquitat es construeix amb plaques de fibrociment. Unes petites insercions de bandes fosforescents a aquesta segona pell provocaran que tot l'edifici reaccionarà als fars dels cotxes que accedeixen a la ciutat sortint de l'autovia. D'aquesta manera tant durant el dia com a la nit l'edifici té un paper protagonista en el paisatge dels conductors que arriben a Sabadell.

Huy! Papa, què ha sigut això?

Text i imatges: **Xavier Claramunt** ADD+ARQUITECTURA