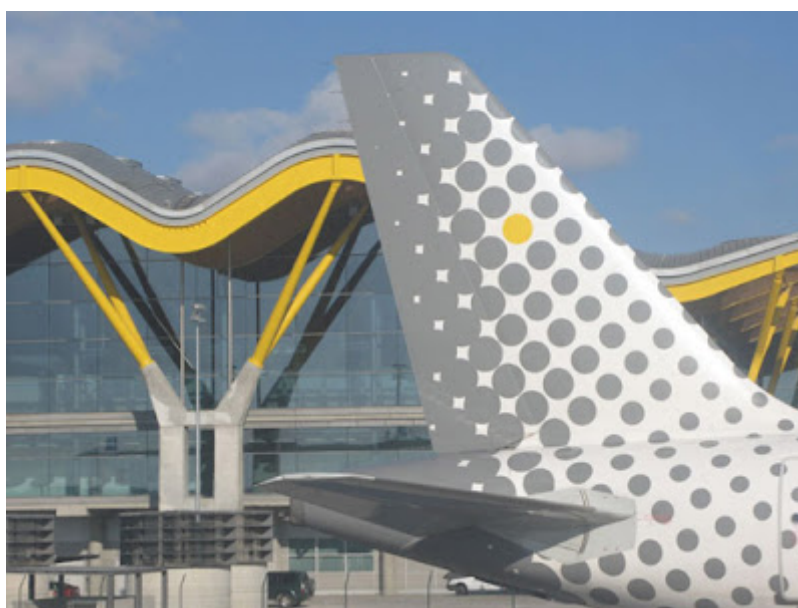


# EL PAPEL DEL AEROPUERTO COMO VÍA DE COMUNICACIÓN SOCIAL Y CULTURAL Y SU CONTRIBUCIÓN AL ESTADO DE BIENESTAR, por Faustino Merchán Gabaldón



Actualmente el transporte aéreo significa una parte importante de la movilidad global de personas y mercancías en España y en el resto del mundo. Sin duda, la mayor movilidad, sinónimo de libertad, es una característica asociada a un mayor desarrollo y bienestar. Actualmente, el avión, con su soporte el aeropuerto, es el modo de transporte que mejor contribuye a este desarrollo, puesto que satisface las exigencias de seguridad, regularidad, eficiencia, economía y confort, de acuerdo con el estado del arte de la tecnología actual y permite decidir libremente al consumidor por un determinado modo de vida que combina adecuadamente trabajo y

ocio.



Volar ,hasta hace no muchos lustros, era un privilegio de los pájaros y un sueño para la humanidad de nuestro planeta, hasta que a principios de siglo los audaces hermanos Wright descubrieron que el hombre también podía hacerlo ayudado por la revolucionaria “máquina voladora”. Con ella transformaron nuestro mundo , hicieron progresar a la Humanidad y tuvo mayor sentido el placer de viajar, transformando el concepto del viaje, que hasta ese momento significaba aventura romántica, reservada para algunos privilegiados. Sin embargo, el aumento generalizado del nivel de vida, los enormes avances tecnológicos y los efectos saludables de la desregulación ó liberalización del transporte aéreo sobre la competencia han transformado hoy al avión en un modo de transporte barato y seguro, con una demanda masificada, fundamentalmente en períodos de vacaciones, no en vano las cuatro premisas fundamentales sobre las que se sustentó el transporte aéreo desde su origen fueron: seguridad ,regularidad, eficiencia y economía, por este orden.



kansai\_international\_airport\_Osaka-Japón

Los caminos del aire y por ende, el transporte aéreo ha sido a lo largo de este siglo uno de los factores básicos como motor del desarrollo socioeconómico que disfrutamos actualmente. Es decir, el transporte aéreo es un elemento integrador y vertebrador de los diferentes pueblos y mercados. Es ante todo, una de las formas más profundas de relación entre los pueblos, por su contribución a la internacionalización de las economías o a la creciente universalización de los conocimientos.





Aeropuerto T-4 Madrid, España

Atrás ha quedado ya la clásica e histórica imagen de los aeropuertos como meros proveedores de infraestructuras para los operadores aéreos y cuyos recintos eran exclusivamente lugares en donde los aviones aterrizaban y despegaban. Los aeropuertos tienen en la actualidad un papel más participativo en las actividades que se llevan a cabo en sus instalaciones y en sus áreas de influencia. Este hecho ha quedado avalado por un reconocimiento generalizado sobre la importante función que desempeñan en los crecimientos económicos de las áreas donde se encuentran ubicados, e incluso de sus países, y más concretamente en el caso de España, cuyos aeropuertos son puerta de entrada muy importante para su principal industria: el turismo.

Estudios realizados recientemente sobre el impacto económico de varios aeropuertos revelan que cada millón de pasajeros o 100.000 toneladas de

carga generan en el aeropuerto 1.000 empleos directos y más de 2.000 indirectos, lo que en un aeropuerto como el de Madrid/Barajas, con 53 millones de pasajeros y 500.000 toneladas de carga, representan 50.500 empleos directos y 100.000 empleos indirectos.

Haciendo un ejercicio de memoria observamos que el desarrollo de la Aeronáutica, se ha producido en apenas 80 años, por tanto es el transporte más joven, así como las infraestructuras en que se apoya dicho modo de transporte.

Cuando un avión se pone en vuelo, el pasajero rara vez se detiene a pensar en el entramado que posibilita que el aparato pueda despegar. Una amalgama de funciones y profesionales -cada uno con su función específica- posibilitan, el tránsito continuo de los aparatos surcando nuestros cielos.



Este fenómeno mundial se traslada con mayor virulencia y sensibilidad a España, un país con dos archipiélagos eminentemente turísticos, de destino de primer orden y con una orografía adversa hacen necesario económica y socialmente el disponer de una

red de transporte aéreo adecuada para garantizar la cohesión económica y social de todas las áreas geográficas e incluso con respecto a la propia comunicación y movilidad de los ciudadanos.

Se estima que pasarán este año más de 300 millones de viajeros, por los cuarenta y siete aeropuertos españoles (actualmente en fase de construcción el Helipuerto de Ceuta), que actualmente conforman la red o sistema aeroportuario de *Aena*, *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*, Ente Público adscrito al Ministerio de Fomento, que tiene las funciones de proyectar, construir, mantener, operar y gestionar los aeropuertos civiles españoles y las instalaciones aeronáuticas que estructuran el espacio aéreo de responsabilidad española. Además gestiona cinco centros de control de tránsito aéreo correspondientes a cuatro regiones de información de vuelo (FIR).



Pocas arquitecturas, especialmente las industriales, han soportado mutaciones tan profundas como la de los aeropuertos. Lo que comenzó siendo apenas un barracón de parca comodidad, ha evolucionado hasta transformarse en un complejo

centro de operaciones en el que se trata de combinar los usos de pistas de despegue y aterrizaje y plataforma de estacionamiento (campo de vuelos), con un centro de sistemas de intercambios modales o de transferencia de transporte, zona comercial y de ocio, complejos estacionamientos de vehículos y centro de mercancías.

“Los aeropuertos no vuelan, pero las ciudades del siglo XX no podrían despegar sin ellos”. Antes de convertirse en monumentos y catedrales de este siglo, metáforas del vuelo, islas artificiales y laberinto de comunicaciones, los aeropuertos surgen en Europa tras la I Guerra Mundial y, en Estados Unidos, a mediados de los años veinte, con un recorrido vertiginoso hasta llegar a los dos kilómetros de la isla artificial de Kansai, en la bahía de Osaka, donde Renzo Piano ha montado su gigantesca ola metálica.

La fascinación de los ingenieros aeronáuticos por aviones y aeropuertos, a los que aportan elementos tecnológicos y poéticos, es paralela a la historia de la ingeniería moderna. Los conflictos bélicos aportan sucesivos avances técnicos al transporte comercial de la aviación civil , las formas racionalistas, los primeros edificios en que se une la pasión por el diseño. .“ El aeropuerto participa de la idea de hacer del viaje una aventura romántica”.

Los gobiernos de otras épocas se habían obsesionado con la idea de que los aeropuertos internacionales eran la imagen de su país, pero las terminales aeroportuarias, objeto de continuas ampliaciones y reacondicionamientos, acabaron fatalmente como espacios clónicos, demasiado

parecidos unos a otros. Ahora, en cambio, los ingenieros y arquitectos más prestigiosos están haciendo de los aeropuertos los grandes monumentos de este cambio de milenio.

En definitiva, se trata de monumentos al flujo, al transporte, cada vez más masificado dentro de esta "aldea global" en la que se ha convertido nuestro mundo. La ingeniería aeroportuaria actual se guía por unas constantes claras: la necesidad de valorar al máximo el factor tiempo y la comodidad y relajación del viajero siempre pendiente del reloj, inmerso en el movimiento continuo. Todo esto se traduce en estructuras ligeras y áreas de gran luminosidad, en las que la transparencia entre la zona destinada a los aviones y la de los pasajeros sea máxima. Pero también en prever el mayor número posible de puntos de atraque de las aeronaves y en el empleo de todo tipo de elementos de transporte que acerquen al pasajero lo más rápidamente posible al avión.

Desde el punto de vista arquitectónico, los aeropuertos de hoy parecen marcados por la obsesión en repetir las formas del vuelo, del espacio, o de los propios aviones. Alas, pájaros, timones o fuselajes son visibles claramente en plantas, alzados o secciones de los proyectos. La sección alada de su cubierta representa el uso aeronáutico del edificio mediante el vuelo de un ave. Quizás la próxima generación de terminales aeroportuarias consiga superar este mimetismo.

En todo caso, es evidente que en un proceso tecnológico de vertiginoso avance y en una sociedad cada vez más ligada a las redes de comunicación radioeléctrica -nadie puede predecir cómo será el

transporte aéreo del siglo que viene y mucho menos sus tendencias en los sucesivos lustros. Por ello, todos los nuevos aeropuertos se proyectan bajo el lema de la “planificación abierta”. Las nuevas generaciones mantendrán con libertad sus diversas opciones para la búsqueda de las soluciones mas adecuadas a sus necesidades.

Los aeropuertos son una realidad tan amplia y multidimensional que su importancia puede ser enfocada desde muy diversas formas en función de los criterios científicos, tecnológicos y profesionales que se apliquen. Para los ingenieros aeronáuticos ,un aeropuerto es una de las piezas de mayor importancia en todo el entramado del transporte aéreo, caracterizada por la posibilidad de intermodalidad. Desde el punto de vista de un arquitecto, el aeropuerto será simplemente un edificio terminal de características multiformes o como gustan definir-un espacio público que caracteriza la cultura de nuestro siglo.



Aeropuerto Bangkok

Los aeropuertos españoles se han convertido en áreas espaciosas donde a la funcionalidad y la comodidad se les ha añadido el

gusto por el diseño y la estética.

A cada aeropuerto se le ha dotado de una personalidad propia y diferenciada de los demás, intentando siempre mejorar el servicio al cliente, a los viajeros y a las compañías aéreas. Se han cuidado las calidades de los terminales, tanto en los aeropuertos internacionales y económicamente rentables, como en los pequeños y deficitarios. Las grandes cristaleras, las marquesinas, los voladizos, los murales, conviven con los lucernarios, los jardines y las arquerías, que intentan adaptarse al estilo arquitectónico de la región. La filosofía es que los aeropuertos deben de convertirse en espacios para el ocio.

No se encuentran versos en que se glose a los aeropuertos, a diferencia de lo que ocurre con los caminos, las playas, los puentes o los puertos. Todo lo que pueda decirse de ellos suena a discurso de ingeniero aeronáutico de gente viajera. Frío, ajeno, diríase que inhumano. Lejos de ello, el aeropuerto, donde quiera que se ubique, resulta motor de la actividad económica y de sus oportunidades más allá del entorno inmediato. Contribuyen a la configuración y vertebración del espacio y al asentamiento e integración de la población. Introduce nuevas relaciones personales y pautas de comportamiento social. Es, en definitiva, todo menos un elemento pasivo del paisaje o un actor superfluo. Por eso deben salir de su silencio y explicarse.