

Pros y contras del nuevo aeropuerto del DF

Óscar Torrejón, integrante de un despacho internacional especializado en el diseño y la construcción de terminales aéreas, analiza los errores y aciertos del megaproyecto.



“El presupuesto está bien configurado, pero también podía haberse hecho por la mitad”, dijo Óscar Torrejón. (Octavio Hoyos.)

CARLOS RUBIO ROSELL
15/11/2015 06:20 AM

Madrid Los proyectos aeroportuarios, así como las grandes infraestructuras que tienen altísimos costes económicos y que en su mayoría pagan los propios ciudadanos con sus impuestos, deben tener en consideración, además de las necesidades sociales, ambientales y económicas, un horizonte no de 30 años, como se hace habitualmente, sino un plazo más largo. Óscar Torrejón, experto en arquitectura aeroportuaria y urbanismo, socio y director de proyectos del prestigioso estudio Luis Vidal + Arquitectos, responsable entre otros de la recién estrenada Terminal 2 del aeropuerto de Heathrow (Londres), asegura que "eso solo se consigue haciendo un diseño muy flexible, muy modular, y sobre todo que pueda cambiar e irse adaptando a nuevas necesidades, porque cuántas veces se tiene que hacer una ampliación o una nueva terminal a unos kilómetros de un aeropuerto porque éste ha colapsado y tal como está configurado no puede ampliarse".

Es el caso del aeropuerto de la Ciudad de México, de cuya nueva terminal Torrejón avanza una serie de consideraciones críticas, ya que el despacho del que forma parte, con oficinas en Estados Unidos, Japón y Reino Unido, además de participar en la licitación para llevar a cabo el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NACM), es uno de los más importantes a escala mundial en el desarrollo de terminales aeroportuarias, siendo emblema de cómo deben emprenderse este tipo de proyectos, algo que han dejado patente en su diseño del puerto espacial en el Front Range Spaceport de Denver, Colorado, de donde partirán en poco tiempo algunos de los primeros vuelos orbitales civiles de la historia.

"El diseño que ha hecho Norman Foster y que será el que se lleve a cabo en la Ciudad de México", dice Torrejón en entrevista exclusiva con Dominical MILENIO, "es muy inteligente en cuanto a que aborda la complejidad de su realización desde una óptica global, y es un macroedificio muy completo. Pero lo más lógico era haber hecho un diseño modular, pues si ahora mismo no se quería llevar a cabo una inversión tan elevada, se podía haber hecho un proyecto para dar servicio los próximos 30 años y el concepto del proyecto no iba a cambiar para seguir actuando en el futuro con otra nueva intervención, sin tener que plantear o replantear un nuevo concurso o un nuevo edificio. Y esto es de lo que carece el proyecto adjudicado en México".

Torrejón añade que solventados los puntos correspondientes a estudios de tráfico y medioambiente, donde han aparecido problemas para el proyecto del NACM, "su cercanía con la metrópoli no es ningún impedimento para que se construya. Lo importante es hacer un proyecto que, no desde el punto de vista del mero edificio, considere que la configuración de pistas no afecte con su ruido a los ciudadanos que puedan estar más o menos cerca".

Lo cierto, observa el arquitecto, es que la necesidad de la Ciudad de México de contar con un nuevo aeropuerto es indiscutible. "En el aeropuerto ya existente lo que se deberían hacer son medidas de mitigación del tráfico aéreo en las zonas cercanas a donde está. Y sobre todo corregir los horarios con que está operando, pues sus frecuencias son de un avión cada 15 minutos, algo que es inviable".

Por otro lado, la remodelación que se hizo del actual aeropuerto metropolitano es de una absoluta frialdad, critica el arquitecto español. "Es una máquina de procesamiento de personas sin ningún tipo de identidad. Da la sensación de que puedes estar lo mismo en México que en Kuala Lumpur", afirma.

Torrejón se pregunta si fallos como la ubicación del actual aeropuerto de la Ciudad de México son de planificación aeroportuaria o si son de planificación de la misma ciudad. "Si ahora mismo uno toma un núcleo urbano como el del aeropuerto de Ámsterdam-Schiphol, si no se planifica la ciudad a nivel de planeamiento urbanístico en los próximos 60 años para que no crezca en una determinada dirección, encontramos entonces el error, un error que es mundial y que tiene que ver con los cambios políticos en quienes tienen en sus manos esa responsabilidad".

De forma ideal, observa el arquitecto, los políticos deben tener en cuenta cuando encargan este tipo de proyectos "las necesidades de la población. No se puede decidir hacer un aeropuerto, como ha pasado en España, porque sí, porque se quiere tener un aeropuerto. Y ahí entra en juego lo que es una responsabilidad económica y financiera de la viabilidad del proyecto. No de su operación, que para eso están los técnicos; sino de tomar la decisión adecuada y saber trasladarla e involucrar al pueblo".

En el caso del NACM, aclara Torrejón, a nivel presupuestario "está bien configurado; pero también se podría haber hecho por la mitad. Todo depende del planteamiento que se haga desde un principio: no es mejor proyecto de arquitectura aquel en el que las luces son de 80 metros entre pilares, aunque puede ser más cómodo, pero hay que saber diseñar con base en la responsabilidad financiera, y no porque que te digan que tienes determinado presupuesto para gastar hay que agotarlo completamente. Nosotros tenemos un cliente que nos definió como un despacho que ofrece proyectos acertados en tiempo y bajo presupuesto. No hay por qué usar acero inoxidable siempre y a veces hay materiales igual

de nobles que te hacen la misma función. Todos queremos tener presupuestos holgados para hacer lo que queramos; pero hay que tener cierta conciencia, porque juegas con el dinero de mucha gente, no con tu dinero. Primero hay que definir las partidas en las que no se ponga en juego la funcionalidad del edificio, porque son infraestructuras que tienen que ser funcionales y seguras (también en el plano tan actual del terrorismo). Una vez fijados todos esos dos parámetros, el resto viene dado".

Para hacer un aeropuerto un despacho tiene que tener en cuenta que no se trata solo de estructuras, instalaciones y arquitectura, sino muchísimas especialidades más que se unen. Torrejón enumera que para un aeropuerto como el que se hará en la Ciudad de México se conforma un equipo multidisciplinar de los mayores que pueda haber para un proyecto de ingeniería, desde los especialistas en arquitectura, gestores, revisores, iluminación, acústica e insonorización, a otros como los de mantenimiento de edificios, de seguridad o de publicidad, en el que hablamos de casi mil personas en la parte de diseño.

Pero el avance en el terreno de la planificación obliga a pensar en el futuro. Para Torrejón, el diseño de aeropuertos apunta a tomar en consideración elementos como el color ("no por el mero hecho de ser una estructura metálica tiene que ser blanca, negra o gris"); la textura ("lo que transmiten los materiales empleados para ofrecer calidez"); la señalística ("un imperativo para nosotros en las actuales terminales, para que el proyecto sea intuitivo para el recorrido"). "Y, cuando la gente se siente relajada gracias a esos elementos, interviene entonces el factor comercial o cultural si se desea".

En ese punto entra en juego un elemento que Torrejón agrega como indispensable en el diseño de aeropuertos: la identidad. "No podemos hacer un aeropuerto en México que sea igual o parecido al que se está haciendo en Santiago de Chile o Denver. Cada aeropuerto tiene que tener su propia identidad, bien sea por vínculos culturales o porque en un sitio hay sol y en otro nubes. Y esa identidad hay que saberla transmitir al interior del aeropuerto".

Torrejón sostiene que en este momento las necesidades fundamentales que deben tenerse en cuenta en el diseño de un proyecto aeroportuario deben considerar, en primer lugar, el hecho de que desde hace cinco años la tendencia a volar ha cambiado mucho. "Nuestra obligación como diseñadores de espacios aeroportuarios es favorecer que la experiencia del pasajero sea positiva. Hay ahora gente que tiene miedo a volar por el mero hecho de tomar un avión. Pero hay otro tipo de personas que odia volar por el mero hecho de tener que ir a un aeropuerto y tener que esperar ahí dos o tres horas. Ante lo primero no podemos hacer nada; pero para lo segundo, y creo que es lo que hemos conseguido en Heathrow, así como en otros proyectos en los que hemos trabajado como Barajas, Ibiza, Zaragoza o Sevilla, al menos esa experiencia puede ser más positiva, porque el hecho de volar es fascinante".

La idea con la que su despacho trabaja en la actualidad y de cara al futuro inmediato es que "la interacción del pasajero con quien trabaja en el aeropuerto sea grata, y eso solo lo consigues si quien trabaja ahí está cómodo y si se consigue hacer que todo el proceso por el cual pasa un viajero desde que entra en la terminal sea fácil y el edificio nos ha guiado prácticamente hasta nuestra puerta de embarque, algo que nosotros hacemos mediante una arquitectura que llamamos 'intuitiva', que permite que no tengamos que estar mirando monitores y carteles para saber llegar a nuestro destino".

Otro elemento, añade Torrejón, es el "control del estrés del pasajero", pues sus diseños conciben las terminales aeroportuarias como un "lugar de destino". "En Heathrow hemos conseguido hacer el proceso en 28 minutos desde que el pasajero saca su tarjeta de embarque hasta que llega a la puerta del avión. Y eso es porque el aeropuerto, a pesar de tener 250 mil metros cuadrados, es muy compacto y el recorrido es continuo, acompañado siempre de luz natural. Así que nuestra intención es mejorar y potenciar la experiencia del pasajero para reducir el estrés a volar".

Hoy en día, comenta Torrejón, los aeropuertos son puertas de entrada a un país o a una ciudad; "pero cuántas veces", se pregunta, "llegamos a un aeropuerto y no pisamos la ciudad a la que pertenece, sino solo esa terminal". En ese caso, observa el arquitecto, "esa será la

primera y última imagen de la ciudad que tendrá el pasajero. Pero hay muy pocos aeropuertos que te transmitan el confort de estar a gusto, a pesar de que a nivel arquitectónico sean fantásticos, porque no son nada flexibles para el crecimiento futuro".

Torrejón apunta que un futuro no lejano las terminales aéreas tal como las conocemos dejarán de existir y en su lugar irán siendo reemplazados por los llamados spaceports, que ofrecerán vuelos orbitales, como el que ha diseñado el estudio de Torrejón en Colorado. "Ese es el futuro", concluye el arquitecto, "y aunque ahora mismo se trata de vuelos millonarios, tanto de investigación como turísticos, dentro de 30 años estaremos volando en aeronaves espaciales, y lo que es un Madrid-México en 10 o 12 horas, se quedará en tres. Son vuelos que, o bien combinando dos motores, uno normal y otro de cohete, o con solo motor de cohete, saldrán desde una lanzadera vertical que según sube cae aprovechando la rotación de la tierra para bajar. Y esos spaceports tendrán su zona de espera y su zona comercial como ocurre hoy en día en los aeropuertos que conocemos".