

EDIFICIOS PARA TERMINALES EN EL AEROPUERTO DE MALAGA

JOSE MIGUEL MORALES FOLGUERA

Es seguramente el sector de las comunicaciones, donde sin duda La Administración Pública ha trabajado más y mejor, y como todo hay que decirlo, incluso con el sector privado en contra. Desde el punto de vista de la definición Las Comunicaciones se encuentran encuadradas dentro del campo de la ingeniería, formando parte importantísima de los equipamientos municipales. No obstante en lo referente a los edificios propiamente dichos, que es lo que puede ser incluido dentro del campo arquitectónico, quedarían aquí comprendidas las terminales de los aeropuertos, como construcciones públicas civiles, a pesar de su dependencia en España de organismos militares, quienes las consideran integrantes del sistema defensivo aéreo español y objeto de máximo secreto, a pesar de que circulan publicaciones, donde se detalla minuciosamente el programa nacional para terminales de vuelos charters (1).

Pero salvando estas circunstancias, habría que decir que el turismo en La Costa del Sol al ser mayoritariamente de vuelos charter debe su éxito a este modernísimo medio de transporte. Esta importancia no es sólo local, sino que traspasa incluso los límites regionales al ocupar en el año 1974 el quinto puesto nacional en el volumen de pasajeros, detrás de Palma de Mallorca, Madrid, Barcelona y Las Palmas, acaparando el 7,5% del total español (2). Si se piensa que la gran mayoría de los viajeros llegados a Málaga son turistas y se exceptúan los aeropuertos de las dos macrourbes nacionales, resulta que a nivel de casi una especialización del tráfico por aire La Costa del Sol funciona como una isla, detrás de los de Palma de Mallorca y Las Palmas.

Haciendo un poco de historia de este medio de transporte, no cabe duda de que el principal impulso a la aviación internacional civil se dió paradójicamente en la guerra del 14 (3). Es a partir de entonces, cuando comienza el verdadero desarrollo de la aeronáutica, acaparada por las grandes potencias mundiales. La primera línea aérea española de carácter comercial fue la de Sevilla-Larache, inaugurada en 1921, es decir con dos años de retraso en relación a los demás países europeos (4). El hoy día mundialmente conocido nombre de Iberia aparecería en 1927, asociado a una compañía, a la que se le concedió la explotación de la línea Madrid-Barcelona, la primera que unía las dos ciudades mayores españolas (5). Después de diversas vicisitudes por fin el nombre de Iberia en 1936 ya

(1) En el número 40 de la Revista del I. E. T. editada el mes de Abril de 1973 y dedicado íntegramente a Aviación y Turismo, se recogen con todo tipo de detalles el Programa de Aeropuertos Nacionales para los vuelos charters de Las ciudades de Málaga, Palma, Las Palmas, Alicante, Gerona e Ibiza.

(2) *Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de Andalucía y Badajoz*. Turismo y Servicios. Tercera Ponencia. Málaga, junio de 1974, pág. 259.

(3) BERNARD, E.: *Historia del tráfico aéreo español. «I.E.T.»*. Madrid. No. 40 Aviación y Turismo. Abril 1973, pág. 11.

(4) BERNARD, E.: *Op. cit.* pág. 12.

(5) BERNARD, E.: *Op. cit.* pág. 14.

definitivo se convertiría en la compañía aérea nacional más importante. Habría que pasar por los años cincuenta, cuando la aviación comercial se impone totalmente, hasta llegar a la década de los sesenta, en la que Iberia con la incorporación de los aviones DC-8 de la serie 63 con una capacidad de más de doscientas plazas, inicia el transporte de la mercadología de volumen, o dicho con otras palabras de las grandes masas de turistas del norte al sur de Europa (6). Y es precisamente coincidiendo con estos hechos y con el inicio del desarrollo turístico de La Costa del Sol, cuando se construyen las dos terminales del Aeropuerto de Málaga. No puede caber duda de la fuerte dependencia del turismo de este medio de comunicación, que por sus elevados costos de construcción y mantenimiento tiene que ser forzosamente sufragado por la administración pública (7).

El problema del aeropuerto de Málaga es similar al de otros nacionales, que en la época de verano tienen unas horas puntas con un elevado número de pasajeros, mientras que el resto del año su utilización es más bien baja. Esta diferencia estacional ha motivado la existencia de dos terminales: el nacional y el internacional. Ambos edificios, que serán los únicos a estudiar, forman parte de unas instalaciones mucho más amplias pero que, como ya se ha dicho con anterioridad, por estar incluidos en el sistema aéreo defensivo, no pueden ser dados a ningún tipo de publicidad. Estas áreas secretas son las denominadas operativas o zonas de vuelo (8), que comportan diversas construcciones, como pistas de aterrizaje, accesos, derivaciones, superficies de aparcamiento y manejo de los aparatos de tierra. Dentro de estas zonas operativas se incluyen las áreas de servicio y entretenimiento del aeropuerto y los edificios de dirección del mismo. Las torres de control son las que acogen estas operaciones de dirección, que, como la de Málaga se componen de construcciones de cristal y aluminio de tres o cuatro plantas, sobre enormes pilares de hormigón armado.

Los terminales en cambio forman parte de las zonas de servicio de tierra, las cuales pueden comprender además el andén de embarque, los servicios de conducción, los diversos espacios de estacionamiento y hasta un hotel de viajeros, para aquellas personas que van a estar poco tiempo en la ciudad, o los que tengan que pasar algunas horas entre el avión de llegada y el de partida (9), e incluso para los casos de larga demora. Las terminales, que son las que aquí interesan desde el punto de vista arquitectónico, pueden ser definidas como «las edificaciones e instalaciones que se destinan a proporcionar los medios adecuados de transbordos de viajeros y mercancías, entre el transporte aéreo y el terrestre» (10).

La primera terminal malagueña fue proyectada por el ingeniero aeronáutico José Rodríguez Baltar el 15 de Marzo del año 1965 (11), puesto que las instalaciones existentes entonces eran totalmente inadecuadas e insuficientes para el enorme tráfico nacional y extranjero, que ya estaba recibiendo. Todo el movimiento por aire pues estaba unificado y canalizado en un principio por medio de este único edificio (12).

La construcción debía estar pensada para incluir todo lo necesario para la recepción y despacho

(6) BERNARD, E.: *Op. cit.* pág. 26.

(7) ESTRADA, A.: *Los vuelos charter, su nacimiento y evolución en España.* «I.E.T.» Madrid. No. 40, Aviación y Turismo, Abril 1973. págs. 115-128.

(8) WHITTICK, A.: *Enciclopedia de la planificación urbana.* Madrid. Instituto de Estudios de La Administración Local. 1975. pág. 9.

(9) SLEEPER, H. R.: *Planeación de edificios y modelos de diseño.* México. Uteha. 1966. pág. 189.

(10) WHITTICK, A.: *Op. cit.* pág. 10.

(11) RODRIGUEZ BALTAR, J.: *Proyecto de estación terminal del Aeropuerto de Málaga.* Nacional. Archivos de Los Servicios Técnicos del Aeropuerto de Málaga. Marzo de 1966. pág. 1.

(12) RODRIGUEZ BALTAR, J.: *Op. cit.* pág. 2.

de 1.200 viajeros/horas punta, en la proporción de 800 internacionales y 400 nacionales. Por ello el programa básico constaba de vestíbulo de recepción, despachos de las diferentes compañías, sala de espera, despacho de equipajes, restaurante, oficinas del aeropuerto, policía, sanidad, aduanas y los correspondientes espacios para el alojamiento de las instalaciones y servicios del personal (13), considerándose así mismo los problemas de la circulación exterior tanto de los vehículos de la ciudad como los de servicio de pista.

Es indudable que en un edificio que se define fundamentalmente como lugar de paso, tienen gran importancia los problemas de la circulación de pasajeros y equipajes, a los que se suman las restantes oficinas. Estas circunstancias han motivado la división de los espacios interiores en dos niveles. El primero en la planta baja, donde se realizan los diversos movimientos, para los que se han utilizado como conceptos fundamentales los de salida y llegada, desarrollados sobre los 7.904m² una superficie rectangular.

Por la fachada oriental, de cara a la ciudad, se producen las entradas de pasajeros, donde destaca por su grandiosidad el gran hall-vestíbulo, totalmente diáfano con las dos alturas del conjunto, el cual es también distribuidor de los diferentes locales públicos, como despachos de compañías y equipajes de salida, con lugares destinados a aduana y policía de salida. Este gran espacio sirve además para otras muchas cosas, como por ejemplo para el transporte de equipajes en autovagoneas bajo el porche, para la salida de los mismos y para la ubicación del centro comercial, con un gran número de tiendas libres de impuestos conocidas mundialmente con el nombre de «duty-free» o «tax-free-shops» (14), en las que se vende todo tipo de objetos de regalo. Toda esta distribución se ha pensado, de forma que las zonas de descanso y de circulación estén lo suficientemente diferenciadas.

Por el lado derecho del vestíbulo se da entrada a la sala de espera de los pasajeros nacionales y por la izquierda a la primitiva zona de pasajeros internacionales, hoy día trasladada a la nueva terminal, así como un acceso al restaurante, colocado en el piso superior. La denominada sala de espera nacional posee en su fachada al campo tres juegos de puertas dobles para salida de viajeros, en uno de cuyos testeros se desarrolla una barra para los servicios de bar y cafetería. Por otro lado a la sala de espera internacional se le da entrada por el costado del vestíbulo principal a través de seis filtros de policía. Aquí es donde termina por último la zona de salidas y comienza la de llegadas, estando ambas comunicadas por un pasillo de diez metros de anchura, paralelo a la fachada principal (15). En esta zona una serie de accesos, filtros de policía, consignas, cintas transportadoras, etc., constituyen los espacios ubicados en el testero opuesto.

La planta primera se desarrolla sobre una superficie total de 6.250m², incluidos en ellos dos terrazas para el público. En la fachada-ciudad esta planta se encuentra retranqueada para constituir el hall de dos alturas, el pasillo distribuidor y los vestíbulos de salidas. Los muros de cerramiento de la fachada al campo también están retranqueados para formar dos terrazas cubiertas, a fin de protegerlas de las inclemencias del tiempo. Los accesos públicos desde el interior a los espacios cerrados se realizan por medio de las escaleras del hall, que conducen directamente a las oficinas de las com-

(13) RODRIGUEZ BALTAR, J.: *Op. cit.* pág. 3.

(14) CUDOS SAMBLANCAT, V.: *Los servicios turísticos de los aeropuertos.* «I.E.T.» Madrid. No. 40, Aviación y Turismo, Abril 1973. pág. 93.

(15) RODRIGUEZ BALTAR, J.: *Op. cit.* pág. 5.

pañías aéreas, dando al gran vestíbulo. Tras ellas se encuentran las oficinas de los técnicos, el restaurante y la jefatura del aeropuerto (16).

La composición de las fachadas obedece a dos principios fundamentales: el primero se basa en una clarificación volumétrica diferenciada de los espacios, señalando los accesos con la cubrición de amplios voladizos, que a la vez sirven de protección, y el hall de entrada con un volumen sobresaliente del resto; y en segundo lugar en la utilización de un lenguaje estético básicamente moderno, pero en el que tienen cabida algunos detalles localistas. No obstante y en estrecha relación con los interiores, ha predominado la utilización de volúmenes simples y un gran efecto de sobriedad, basado en la repetición de unos mismos elementos de composición, para los que se han elegido como materiales esenciales el hormigón y las pilastras en estructuras y cerramientos, y el aluminio y el vidrio para los huecos. Los muros ciegos se han tratado con lajas de piedras natural, chapados de granito pulido, mármoles y revocos de cemento más o menos decorativos. Es en definitiva un funcionalismo adaptado al clima y a una mentalidad mediterránea (17).

Transcurridos unos pocos de años el aumento del turismo y la multiplicación en determinadas épocas del año de los vuelos charter hicieron que el denominado actualmente Aeropuerto Nacional de Málaga quedara completamente saturado. No obstante en España se planteaba entonces un problema difícil, puesto que mientras el país mantenía unos niveles sociales y económicos subdesarrollados, el tráfico en las zonas más deprimidas pero con mayor turismo era comparable al de los países más desarrollados. No podía pues un estado consciente gastar unas sumas de dinero, necesitadas para paliar otras urgencias primarias, en construir y mantener unas instalaciones muy caras. Tras estos planteamientos y siguiendo las directrices del II Plan de Desarrollo, se creó un plan de aeropuertos para vuelos no regulares en las provincias de Málaga, Ibiza, Gerona y Alicante, que poseían unas características muy parecidas. De dicho plan surgió un nuevo concepto de estación terminal económica de muy poca inversión, con costos de explotación reducidos para manejar grandes grupos de pasajeros, como estación complementaria de la ya existente y que fuera de temporada pudiera cerrarse hasta esperar el próximo verano (18). La segunda de las condiciones previas consistía en que fueran edificios modulares, que pudieran ampliarse con facilidad, sin por ello tener que molestar la operación en la parte ya construida. Y por último la facilitación de containerizar rápidamente, lo que condujo a un cierto fracaso y a una pequeña remodelación de los planes previstos, debido a los problemas habidos en los últimos años con los llamados piratas aéreos (19).

Bajo estas premisas principales el ingeniero Pablo Leoz García redacta el proyecto del Aeropuerto Internacional de Málaga en Octubre de 1970 (20), diseñado para recibir más de 2.500 pasajeros/hora, que viene a suponer una media de un mínimo de 3.750/hora, debiendo la estación estar provista de los sistemas adecuados de movimiento de equipajes, puestos al servicio durante los últimos años por la tecnología.

A pesar de las novedades introducidas y planteadas por estas estaciones charters, aquí como en las normales o regulares, las operaciones básicas a resolver son las de salidas y llegadas, debiendo

(16) RODRIGUEZ BALTAR, J.: *Op. cit.* pág. 7.

(17) RODRIGUEZ BALTAR, J.: *Op. cit.* pág. 8.

(18) CUDOS SAMBLANCAT, V.: *Op. cit.* pág. 98.

(19) *Datos obtenidos por el autor de La Oficina Técnica del Aeropuerto de Málaga.*

(20) LEOZ GARCIA, P.: *Proyecto de edificio terminal modular para los aeropuertos de Málaga, Ibiza, Gerona, Alicante.* Archivos de Los Servicios Técnicos del Aeropuerto de Málaga. Octubre de 1970. pág. 1.

funcionar como un filtro, por el que el público atraviese rápida y fácilmente. El módulo ampliable es pues la solución que mejor se adapta a la problemática planteada. Cada una de estas unidades cuenta con un «finger» fijo y dos móviles para la atención de aviones gigantes.

El módulo está compuesto fundamentalmente de dos plantas, aparte de otra de sótano, con una superficie total de 2.188 m² (21). La planta baja está equipada de dos mostradores de facturación, dos cintas de salida y cuatro de llegada, cuatro hipódromos de recogida de equipajes, dos zonas de aduana y dos de policía, más un porche en conexión con el «finger», donde pueden realizarse las operaciones de carga y descarga, así como la containerización y descontainerización de los equipajes. La planta superior está dedicada a salas de espera de preembarque con recorridos mínimos y claros.

Con esta evidente división entre las operaciones básicas, se ha desarrollado una serie de espacios en sendas plantas, entre los que un porche intermedio en el piso inferior da paso a los autobuses y a los equipajes de salida. En esta planta baja de forma rectangular con 11.000 m² de superficie se han dispuesto alternativamente las zonas de salidas y llegadas, distribuidas de la siguiente manera: vestíbulo general de público, al que se accede desde la carretera de ciudad por medio de treinta y dos puertas; desde aquí se pasa a las salas de handling, oficinas de compañías y puestos de facturación. El pasajero, cumplidos los requisitos de chequeos de pasaportes, asciende a la planta superior donde esperará los correspondientes embarques. En las zonas de llegada se han previsto el hall de anteespera para los visados, filtros de policía y de aduanas, hipódromos de recogida de equipajes y conexión con el vestíbulo general, desde el cual el pasajero alcanzará la vía de servicio a la ciudad (22).

Respetando esta modulación, se diseñan en principio dos porches de enlace entre ciudad y pistas para el paso de autobuses de transporte, que finalmente se cerraron por no coincidir con las actuales necesidades de vigilancia (23). Una escalera en el porche correspondiente al módulo de construcción en la primera fase es utilizada por el servicio de cocinas y restaurantes con accesos independiente y exclusivo.

La planta primera con 13.500 m² se destina única y exclusivamente para la operación de salida de viajeros, ocupándose además por terrazas laterales para el público, una gran sala de espera y los correspondientes servicios de cafetería, restaurante, tiendas, despachos, servicios higiénicos, etc. El dique, uno por cada módulo, dotado de salas de preembarque y circulación, da acceso a tres vuelos simultáneos mediante paralelas extensibles o «fingers» móviles, o escaleras, que se cruzan en el espacio. Los pasajeros que llegan por estos medios desde los aviones, son conducidos por un pasillo a la planta baja en la zona de anteespera de filtros de policía, para luego pasar a la sala de llegada y recogida de equipajes (24).

Resumiendo en breves palabras toda esta complicada distribución, que luego tiene su expresión en los volúmenes exteriores, puede decirse que tres son las funciones y los espacios a solucionar: en planta baja los de salida y llegada, y en la planta primera, algo más reducida, el de salida, con

(21) LEOZ GARCIA, P.: *Op. cit.* pág. 12.

(22) LEOZ GARCIA, P.: *Op. cit.* pág. 14.

(23) Datos obtenidos por el autor de *La Oficina Técnica del Aeropuerto de Málaga*.

(24) LEOZ GARCIA, P.: *Op. cit.* pág. 15.

su correspondiente dedo fijo hacia la fachada de pistas, junto con un estrecho pasillo, que conduce a los recién llegados a su espacio correspondiente en la planta baja. Dos pues son los elementos a diferenciar en la expresión volumétrica exterior por un lado el volumen de la planta baja y el de la superior, y por el otro la adición de los diferentes módulos, que siempre se yuxtaponen de forma lineal.

En cuanto a la dicción estética de los lienzos murales, concordantes en su funcionalismo austero y clásico con el de los interiores, se basa en el empleo de la piedra en las zonas ciegas y grandes cristaleras o parasoles fijos en los vacíos.



FOTO 1
Torre de Control del Aeropuerto de Málaga
Churrriana. (Málaga)



FOTO 2
Términoal Aeropuerto Nacional. Interior. José Rodríguez Baltar
Churriana. (Málaga)



FOTO 3
Términoal Aeropuerto Nacional. Fachada exterior. José Rodríguez Baltar
Churriana. (Málaga)



FOTO 4
Términoal Aeropuerto Internacional. Interior. Pablo Leoz García
Churriana. (Málaga)

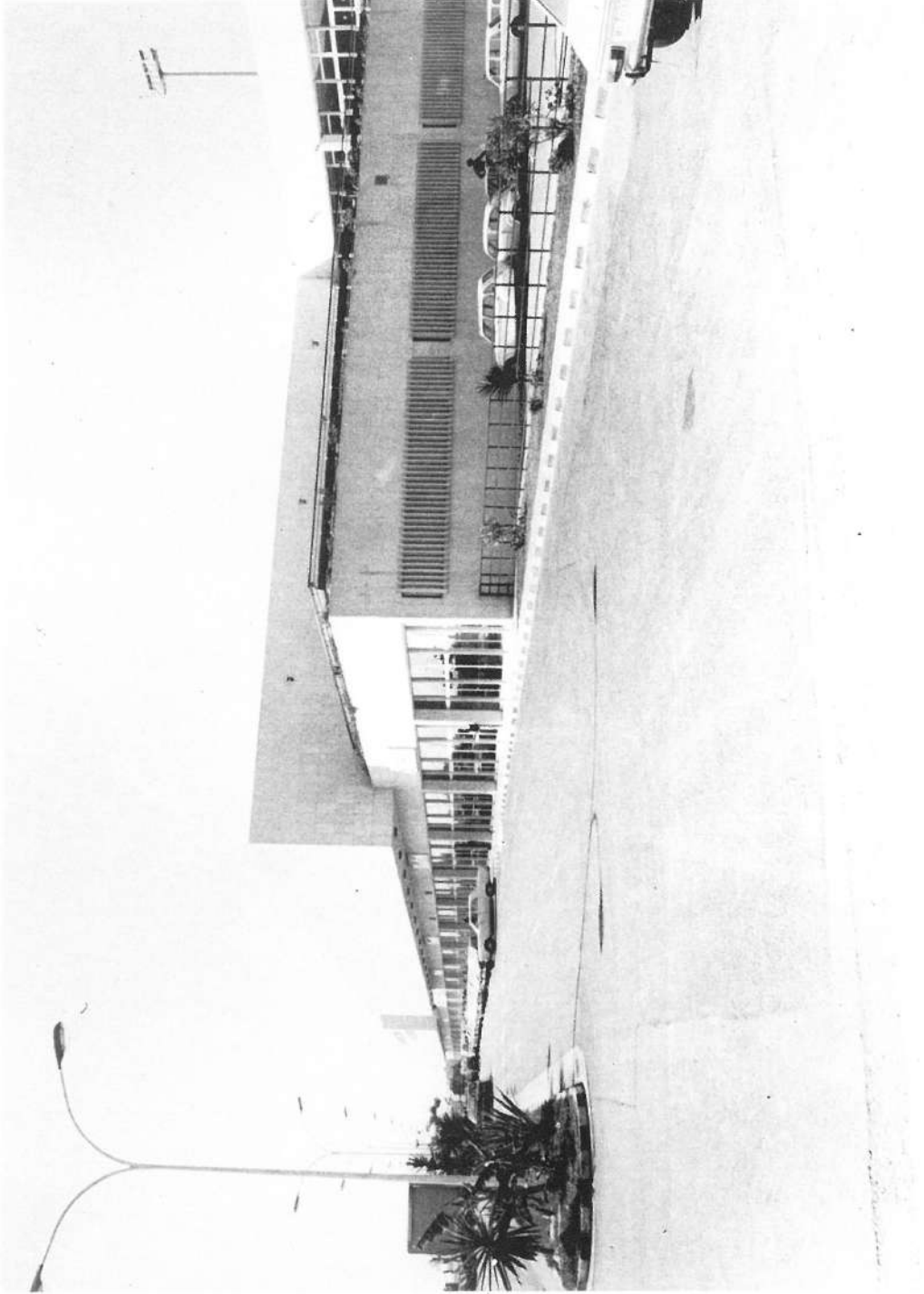


FOTO 5
Término Aeropuerto Internacional. Fachada exterior. Pablo Leoz García
Churrriana. (Málaga)