



Aeropuerto de San Luis en EE. UU.

Arquitectos: Hellmuth, Yamasaki & Leinweber

El problema planteado es el normal en los aeropuertos: 1.º Albergar y distribuir la circulación de la gente, el equipaje y la maquinaria. 2.º Considerar que el tiempo es lo esencial y que lo más importante es que el edificio pueda conservarse económicamente. El solar inclinado era poco frecuente y las relaciones con los distintos clientes fueron complicadas (comprendían la Junta del Aeropuerto, con ocho personas, las siete líneas aéreas, los concesionarios y la lucha con la burocracia).

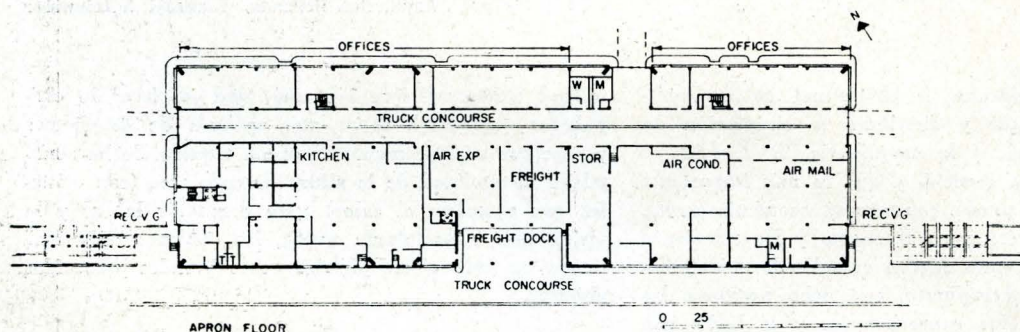
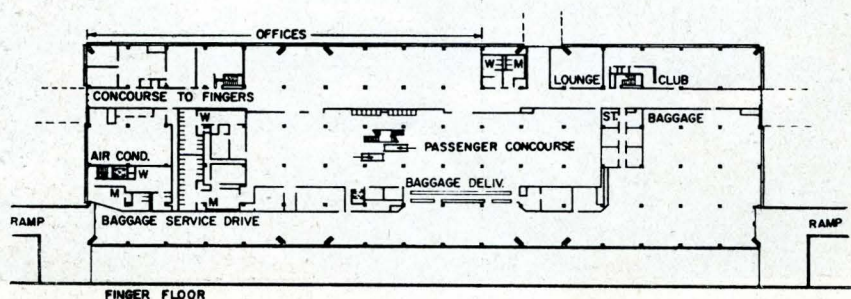
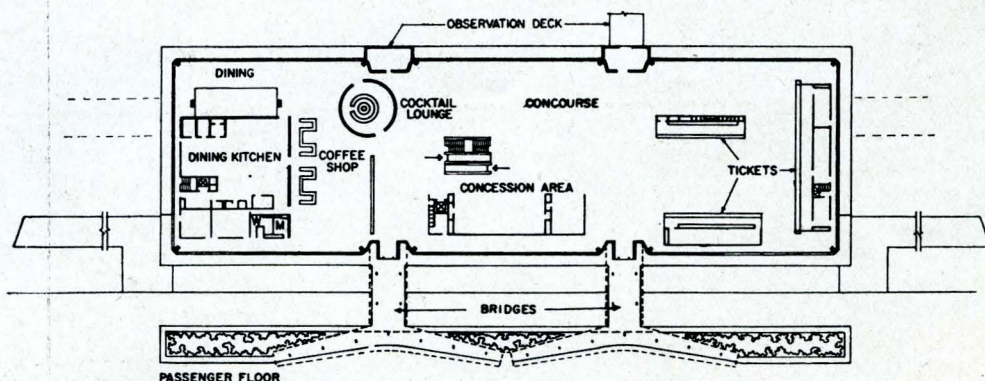
El esquema base derivado del análisis del solar.—Los arquitectos aprovecharon las diferencias de nivel existentes. Con emplear los ascensores, las escaleras mecánicas y las rampas, vieron que las complejidades de la circulación entrelazada se ordenaban claramente en tres niveles: *a)* El nivel superior; conectado directamente con la entrada de los coches, para los pasajeros y el público en general, con las salas de espera, de compra de billetes, el restaurante, etc. *b)* El nivel intermedio para recoger el equipaje, la entrada y la salida a los aviones para los pasajeros; y *c)* El nivel inferior para los camiones, a un lado, y los aviones al lado de las pistas, con el fin de separar todas las operaciones y los servicios. Una vez que se adoptó el plan de tres niveles, el programa para el edificio requirió: *a)* Un gran salón que ofreciera las máximas facilidades para la circulación y la visibilidad; y *b)* Debido al crecimiento previsible de viajar en avión, la posibilidad de expandirse armoniosamente hasta el ciento por ciento.

El proyecto de la gran sala.—Aunque los problemas no fueron fáciles de resolver, la bóveda les ofreció una

unidad estructural que hizo más que satisfacer lo estipulado: extenderse sobre una anchura de 40 metros y repetirse orgánicamente en orden rítmico. Se ha acristalado la totalidad de la altura de cada arco (con cristales que absorben el calor) para conseguir la luz y la visibilidad. Vistas desde arriba, las enormes "bóvedas" tienen un gran efecto plástico como grandes paracaídas abiertos.

Coordinación de las formas visuales.—El éxito de todo edificio depende mucho del grado en que los arquitectos han podido ejecutar las obras secundarias tan cuidadosamente como la estructura básica. Los múltiples departamentos a lo largo del gran salón de 137 metros, tales como los quioscos para despachar los billetes (Este), las concesiones y las salas de espera (Centro), el comedor y el restaurante (Oeste) son todos de estructura baja, para que no tapen los arcos abiertos. Donde es posible las separaciones y tabiques son abiertos y transparentes, dando la sensación de estar suspendidos en una plataforma abierta por encima del aeropuerto con vistas sobre la pista principal desde una posición donde inclusive los aviones mayores parecen volar lo suficientemente bajo para tocarlos. La sala de espera y el comedor ofrecen una amplia vista de las pistas; la altura (diez metros) y la anchura (cuarenta metros) tan enormes de los arcos acristalados, ofrecen la posibilidad de seguir los aviones en vuelo.

Los arquitectos han controlado el color, el mobiliario y los rótulos (considerados como formas arquitectónicas), cuidadosamente, para mantener la unidad del conjunto. Una "cancela" llena de colorido de 16 me-



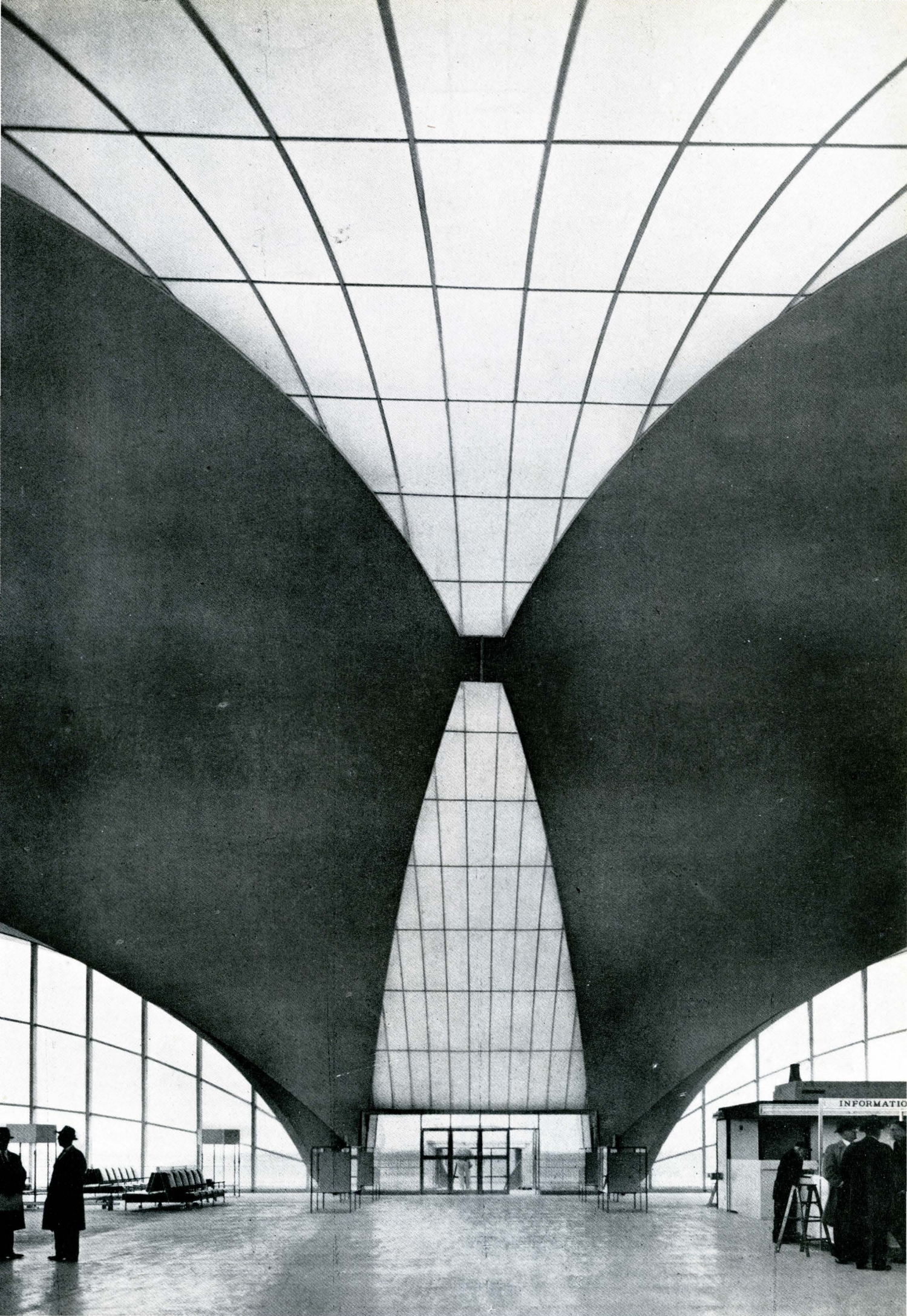
tros de largo, diseñada por el escultor Henry Bertoia, separa el comedor del gran salón.

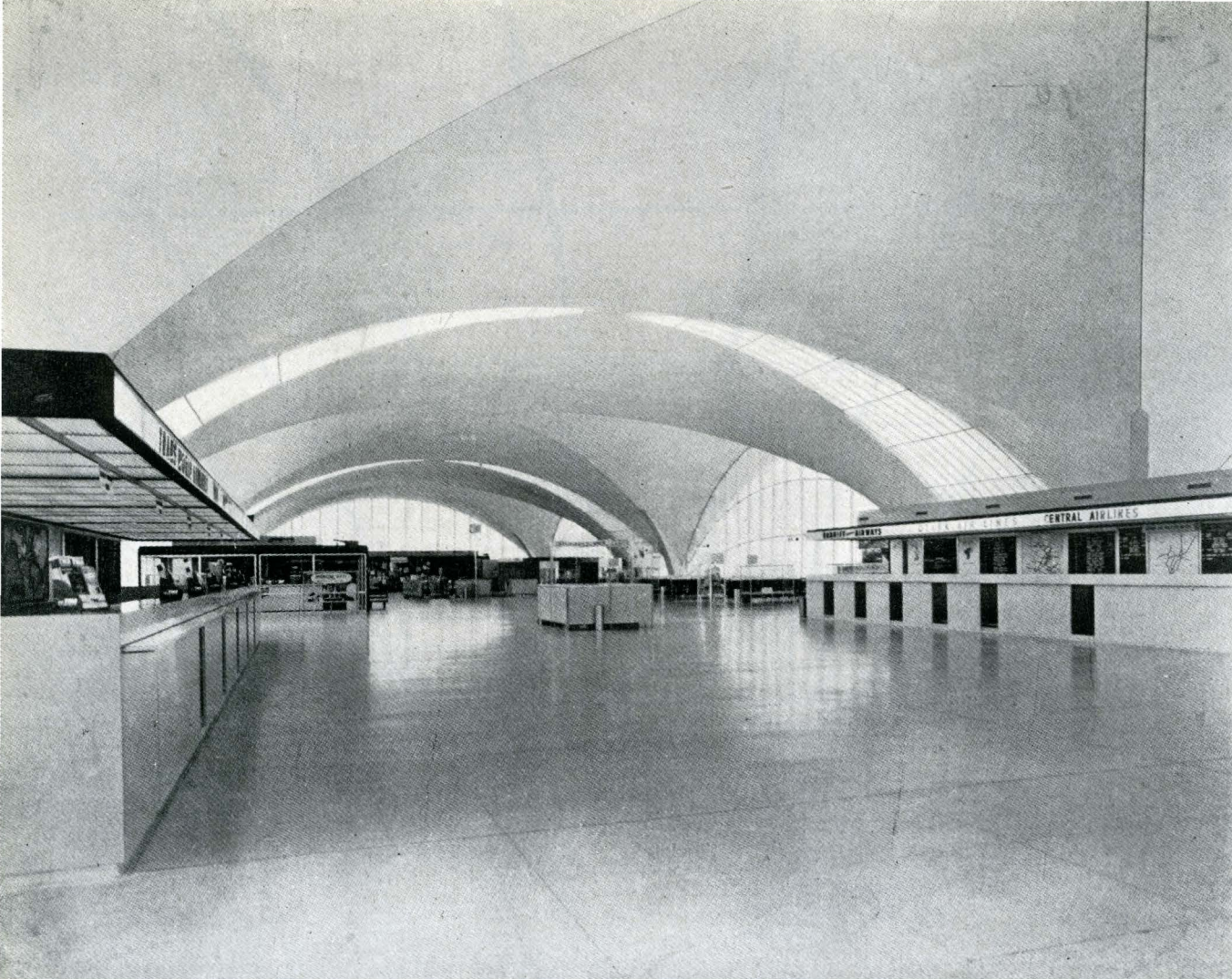
Circulación.—Al acercarse al terminal desde el aparcamiento de coches, la entrada está a la derecha, y la salida, a la izquierda de la bóveda central; está basada la circulación interior en este tráfico dividido. El pasajero que sale se apea del taxi o del autobús, pasa por debajo de un ancho cobertizo, cruza el puente de nueve metros de largo y entra en el edificio por la derecha. Una vez dentro del gran salón, encontrará los quioscos de despacho de billetes a su derecha, puestos en fila debajo de la bóveda oriental. Cada línea aérea tiene un transportador de cinta que baja las maletas después de pesarlas al piso inferior, donde son transportadas en camioneta vía la rampa hasta el avión. Después de registrarse, pasa a la zona de espera. Cuando se aproxima su hora de salida, baja por medio de una escalera mecánica al segundo nivel, donde espera en las salas secundarias (con asientos), cerca de las dieciséis

salidas en proyección radial. Cuando le llaman para su vuelo, pasa por una de las salidas, donde le registran y entra en su avión.

El pasajero que llega entrará por una de las dieciséis puertas en proyección radial y pasará al gran salón del nivel intermedio a recoger sus maletas. Entonces subirá al nivel superior por la escalera mecánica, que le dejará cerca de la salida, a la izquierda del centro, desde donde saldrá directamente al aparcamiento de coches, a no ser que le interese la "cancela" de Bertoia o quiera hacer alguna compra. La total separación de los pasajeros salientes y entrantes sería posible, pero anti-económica.

Desde el punto de vista del interés humano, la parte más emocionante de este terminal es el puente para espectadores, de 13 metros de ancho, que vuela en 188 metros de largo hacia la pista principal. Desde aquí el aficionado puede presenciar el despegue muy de cerca sin molestar ni al personal del aeropuerto ni a los pasajeros.



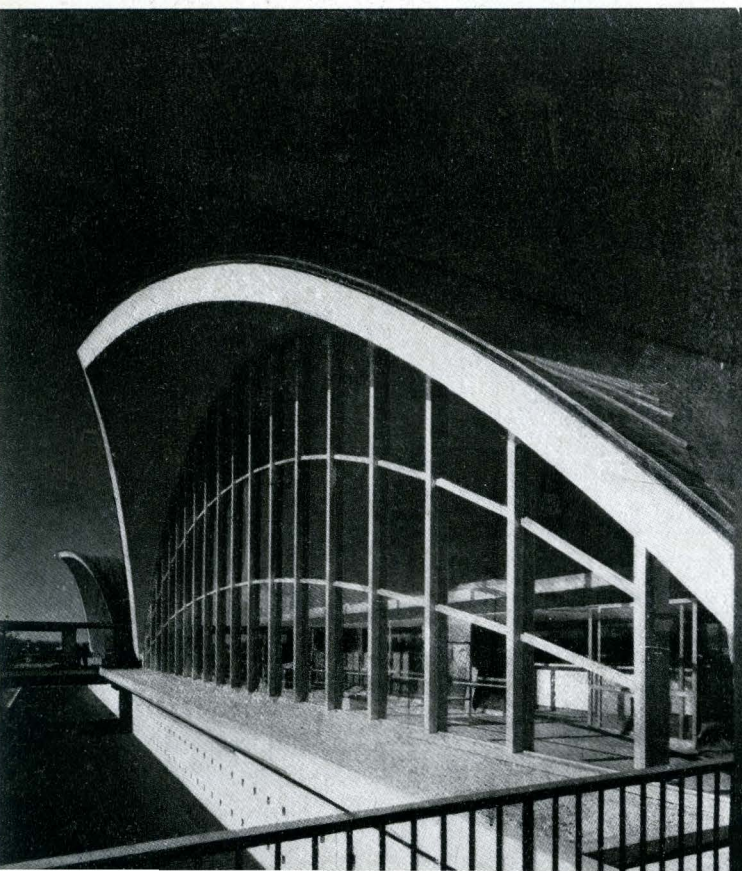


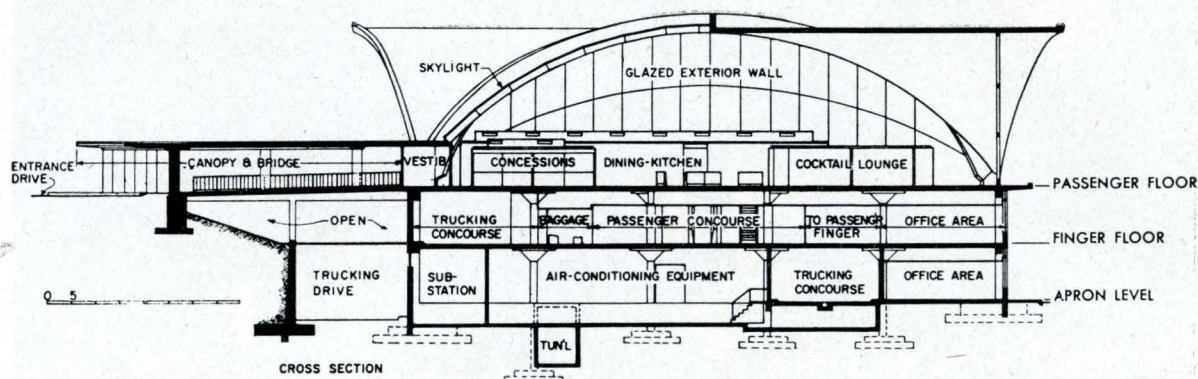
Equipaje.—Al estudiar este problema los arquitectos encontraron que donde el equipaje sufría un transbordo, de la camioneta al ascensor, la maniobra era más lenta que en los terminales donde las camionetas podían llegar hasta la misma sala para descargar. Por esta razón se construyeron las rampas, una a cada lado del edificio, para que las camionetas pudieran traer el equipaje hasta el segundo nivel. En la misma sala se cargan las maletas al bajar por el transportador para llevarlas al avión.

Servicios.—En el nivel inferior están los numerosos servicios a los que ni el visitante ni el pasajero tienen acceso. Una gran cocina, totalmente separada del comedor en el nivel superior, prepara las comidas para los vuelos. Hay dos calzadas, una al mismo lado del edificio que el aparcamiento de coches para las camionetas de servicio, correos y transportes, y la otra, que sale a la zona del estacionamiento para los aviones, para las otras que llevan la carga al avión.

Entre las dos calzadas están las salas dedicadas al correo aéreo y al flete aéreo. En esta situación, estas salas de distribución separan el tráfico exterior del interior y permiten una marcha continua del correo y el flete a través de ellas.

Servicios subterráneos para los aviones.—Los camiones para transportar la gasolina son eliminados de la zona de estacionamiento gracias a un sistema de abastecimiento subterráneo. Además, los aviones parados se enfrían y calientan por tubos subterráneos; esto tam-





bién ayudará a reducir el número de camiones en la zona de estacionamiento.

Estructura.—Visto desde dentro el techo parece ser una bóveda cilíndrica intersectada por tres bóvedas cruzadas de la misma altura. No obstante, visto desde arriba, se distinguen tres idénticas cúpulas octogonales que son unidas (o separadas) por una claraboya totalmente al ras de la estructura por dentro y por fuera. Las bóvedas de hormigón armado tienen un espesor de 12 cms.; los bordes tienen tensores perimetrales y las aristas de encuentro las tienen en diagonal.

Se colocaron estos nervios por encima de la bóveda y no son visibles desde el interior. Rótulas de acero reciben la presión de los servicios; y placas de asiento de acero fueron colocadas en las vigas de contorno del piso superior alrededor de cada rectángulo de 40 metros. Hay un voladizo triangular de cuatro metros en el centro de cada arco y resulta la natural forma geo-

métrica de la unidad en forma de cúpula y da a la estructura un singular efecto estético.

Urbanización.—La distancia entre el terminal y la autopista es de 183 metros. Esta zona ha sido hermoseada con arbustos y árboles y se ha hecho un aparcamiento para 1.395 coches al aire libre y otros 55 cubiertos. Un campo futuro para los helicópteros y un edificio para las mercancías se encuentra al este del solar para los coches. Al oeste están los talleres, el edificio para la caldera y los servicios de las líneas aéreas.

El plan de expansión prevé un círculo de tráfico y una intersección en forma de una hoja de trébol en la gran autopista Mark Twain, en proyecto. Un aparcamiento para 2.000 coches adicionales podrá hacerse al otro lado de la autopista.

Costo.—El terminal y los anejos se valoran alrededor de 5.900.000 dólares.

