



aeropuerto Heathrow

LONDRES - INGLATERRA

144-22

terminal - I

F. GIBBERD & PARTNERS, arquitectos

Estructura: Sir W. HALCROW & PARTNERS, ingenieros

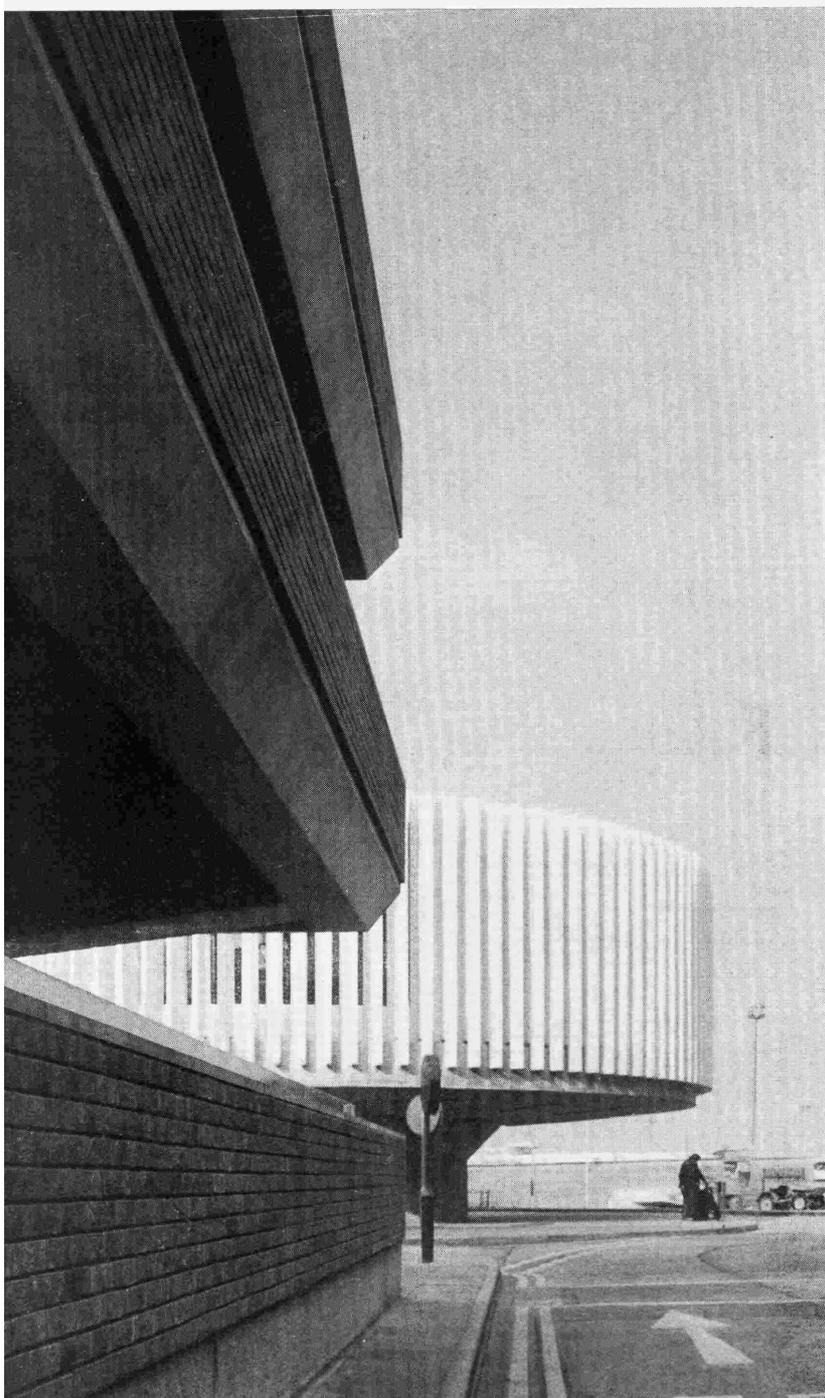
sinopsis

El edificio adopta sensiblemente la forma de un largo paralelepípedo rectangular de dos plantas: la inferior para «llegada» de viajeros y la superior para «salida»; a su vez, en cada una de ellas, el ala sur se reserva para vuelos internacionales, y la norte, para los nacionales. Una galería continua rodea al edificio, sirviendo de ampliación a las salas de espera y para oficinas.

En el extremo de las dos plantas mencionadas se dispone de un aparcamiento con capacidad para 800 vehículos.

Con capacidad e instalaciones de servicio para un tráfico de 2.350 viajeros en «llegada», y de otros tantos en «salida», constituye el mayor de los terminales de pasajeros del precitado aeropuerto, el cual es utilizado sólo por las aerolíneas del Reino Unido, y está dedicado tanto al tráfico nacional como internacional.

El edificio adopta sensiblemente la forma de un largo paralelepípedo rectangular con dos plantas: la inferior destinada para el movimiento de «llegada» de viajeros y la superior para «salida» de los mismos;



a su vez, el ala sur de cada planta está reservada a los vuelos internacionales, y la norte, a los nacionales. Dispone, asimismo, de una galería continua perimetral empleada por el lado de las pistas como ampliación de las salas de espera y, por los otros tres lados, como oficinas.

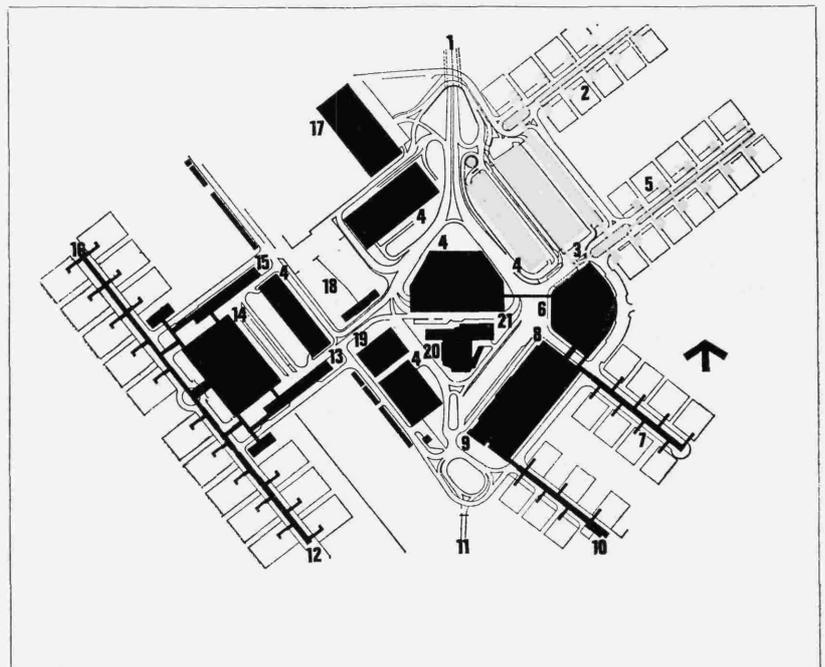
La anchura del terminal entre la fachada principal y la que da a las pistas es mínima, con lo que se ha conseguido que el desplazamiento de los viajeros desde el acceso hasta la aeronave sea lo más corto posible.

La longitud vino determinada, en gran parte, por las exigencias de espacio precisas para las diversas operaciones de control y recogida de equipajes que se llevan a cabo, sucesivamente, a lo largo de todo el edificio.

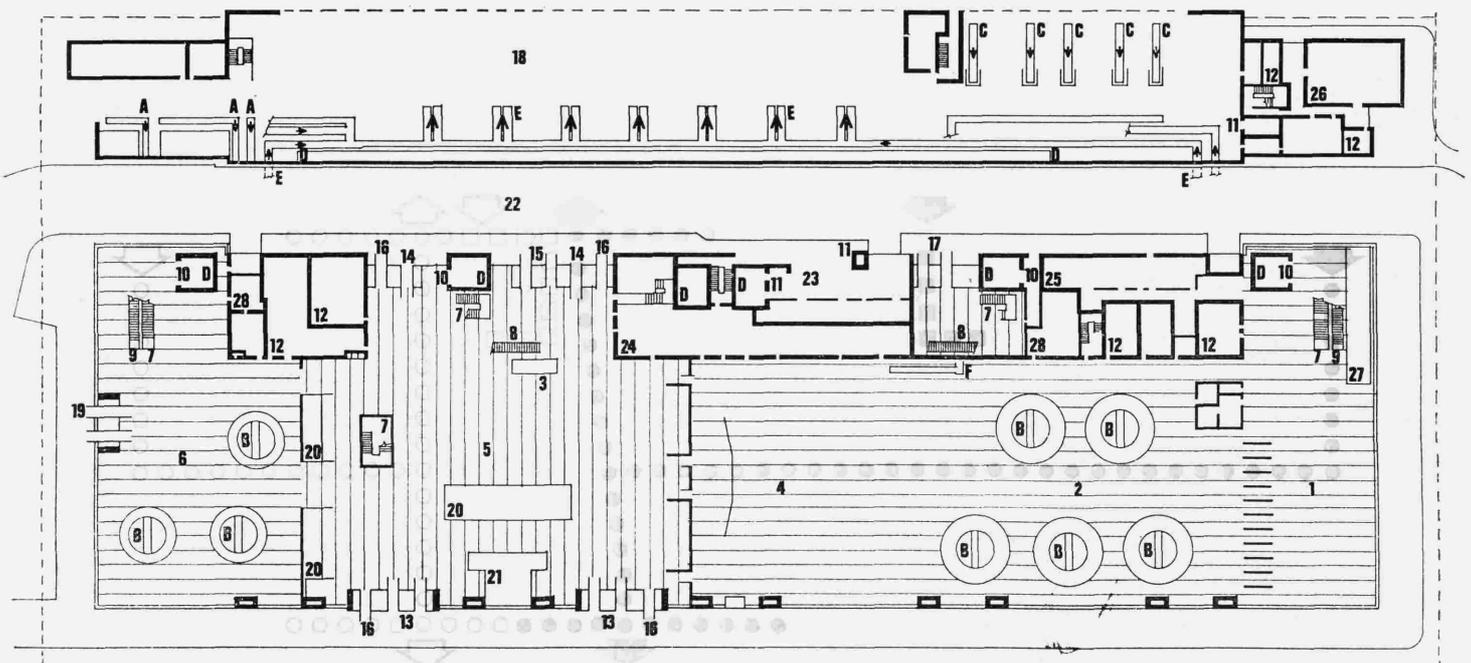
planta general

2

1. Túnel principal.—2. Acceso 4.—3. Nueva terminal.
4. Aparcamiento de automóviles.—5. Acceso 3.—6. Edificio de la Reina.—7. Acceso.—8. Terminal existente.
9. Terminal existente.—10. Acceso.—11. Túnel de carga.—12. Acceso.—13. Oficinas ala sur.—14 Terminal existente.—15. Oficinas ala norte.—16. Acceso.—17. Edificio de carga.—18. Combustible.—19. Central de calefacción.—20. Edificio de control.—21. Estación de autobuses.



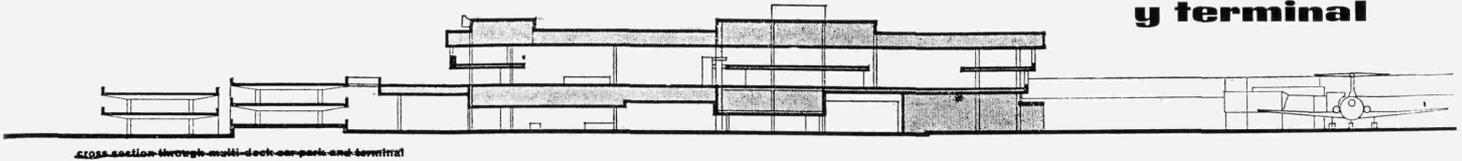
1. Oficina de inmigración.—2. Recogida de equipajes internacionales.—3. Información.—4. Inspección de Aduana.—5. Llegadas.—6. Recogida de equipajes nacionales.—7. Escalera.—8. Escalera mecánica a salidas.
9. Escalera mecánica desde accesos.—10. Ascensor de pasajeros.—11. Mercancías y equipajes (montacargas).
12. Aseo de pasajeros.—13. Salida a coches particulares.—14. Salida de autobuses.—15. Entrada desde autobuses [pasajeros nacionales (salida)].—16. Mozos de equipajes.—17. Entrada desde autobuses [pasajeros internacionales (salida)].—18. Salida de equipajes.—19. Entrada de pasajeros nacionales.—20. Líneas aéreas (control).—21. Banco.—22. Autobuses.—23. Entrada de mercancías.—24. Almacén y oficina de equipajes.—25. Sanidad.—26. Salón de personalidades.—27. Rampa a estación de autobuses.—A. Transportador de equipajes nacionales (llegada).—B. Carrusel de equipajes. C. Cinta transportadora de equipajes internacionales (llegada).—D. Conductos de servicio.—E. Transportador de equipajes.



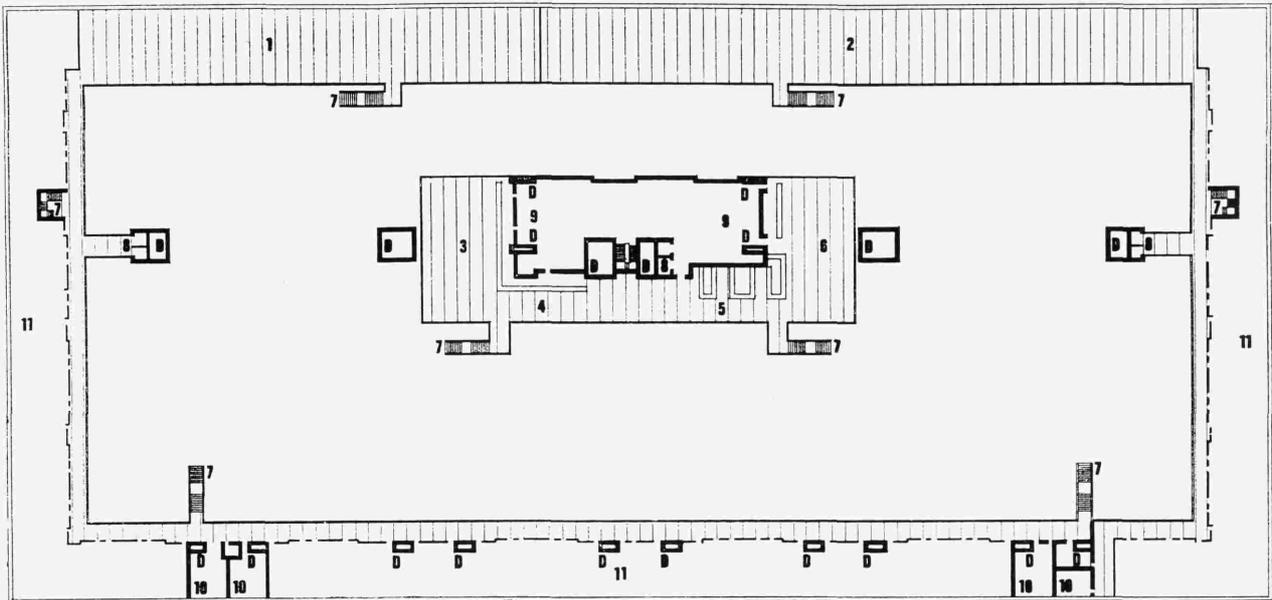
planta baja

100 0 50

sección por aparcamiento y terminal



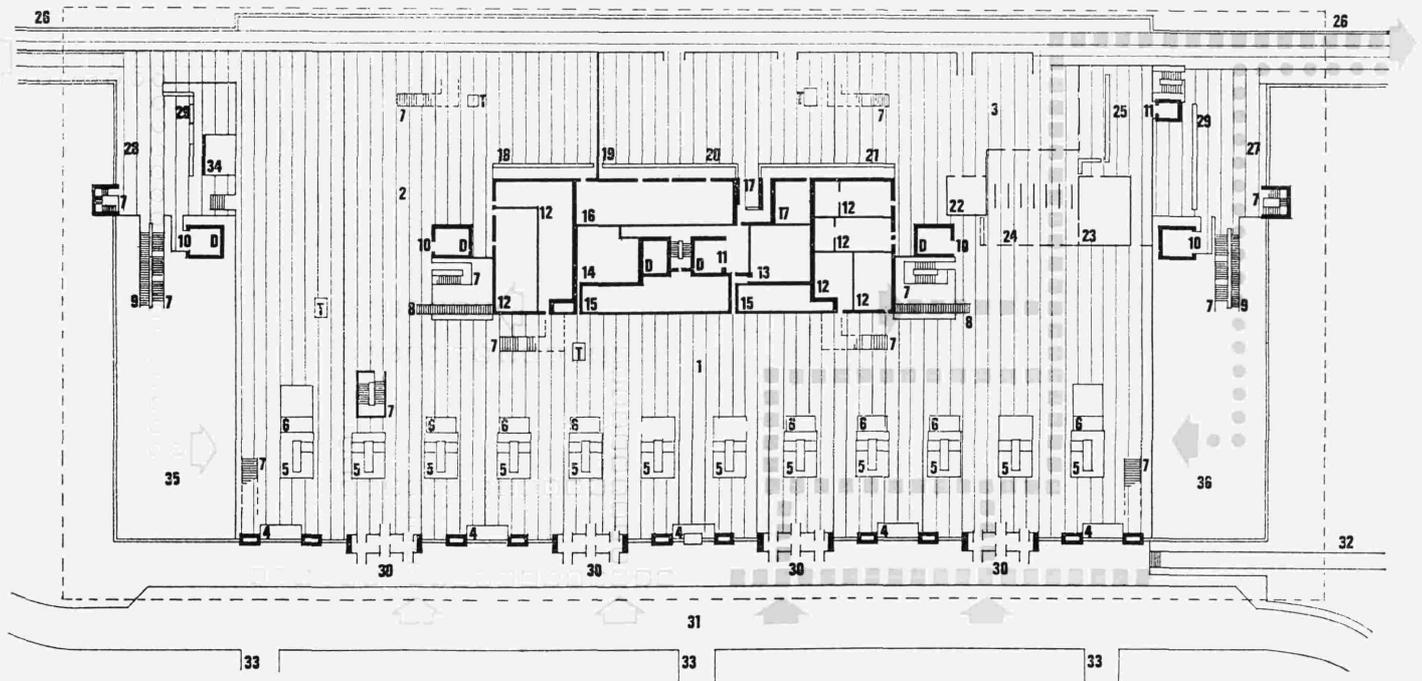
cross section through multi-deck car park and terminal



planta segunda

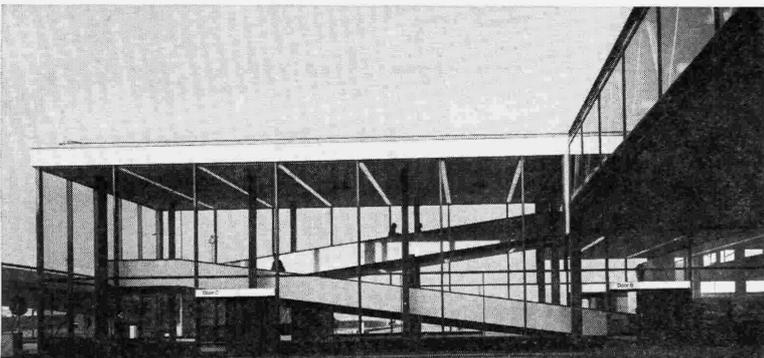
- ○ ○ ○ Llegada de pasajeros nacionales.
- ● ● ● Llegada de pasajeros internacionales.
- ● ● ● Salida de pasajeros nacionales.
- ■ ■ ■ Salida de pasajeros internacionales.

1. Terraza de pasajeros nacionales.—2. Terraza de pasajeros internacionales.—3. Restaurante y salón de té.—4. Venta de licores.—5. Bar (servicio a cualquier recinto).—6. Restaurante de espera.—7. Escalera.—8. Ascensor.—9. Cocina.—10. Aseos para empleados.—11. Oficinas.—D. Conductos.



planta primera

1. Salidas.—2. Salidas nacionales.—3. Salidas internacionales.—4. Líneas aéreas (control).—5. Mostradores.—6. Oficinas líneas aéreas.—7. Escalera.—8. Escalera mecánica desde autobuses.—9. Escalera mecánica a hall de llegadas.—10. Ascensor de pasajeros.—11. Montacargas de mercancías y equipajes.—12. Aseos de pasajeros.—13. Nursey.—14. Vestíbulo BEA.—15. Tiendas.—16. Preparación del bar.—17. Tienda libre de impuestos.—18. Bar.—19. Sala de té.—20. Bar (las 24 horas).—21. Librería.—22. Oficinas especiales.—23. Oficinas de aduanas e inmigración.—24. Oficinas de aduanas e inmigración (salida).—25. Inspección de aduanas.—26. Puente.—27. Terraza de llegadas internacionales.—28. Terraza de llegadas nacionales.—29. Banco de equipajes.—30. Entradas desde la pista elevada de salidas.—31. Pista elevada de salidas.—32. Puente al edificio de la Reina.—33. Puente al aparcamiento.—34. Salón de personalidades nacionales.—35. Vacío salidas nacionales.—36. Vacío salidas internacionales.—D. Conductos.—T. Teléfonos.



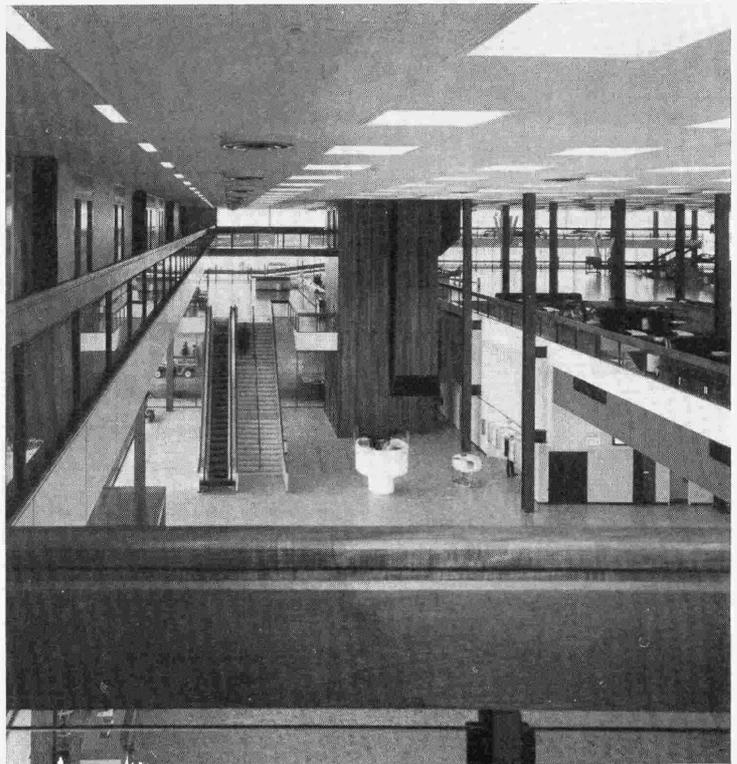
El interior del mismo ha sido tratado como un volumen simple y transparente, dentro del cual se ha logrado la máxima flexibilidad en la distribución, sobre todo en las zonas de control y áreas similares.

Desde casi todos los puntos de la planta de «salida» de viajeros se divisan, por un lado, los aviones sobre la pista, y por el otro, las paradas de taxis y estacionamiento de coches; y se percibe fácilmente la galería de embarque situada en el centro.

La construcción se basa en una estructura metálica constituida por una serie de soportes y vigas de celosía, que han contribuido a crear un espacio, práctica-



Fotos: HENK SNOEK



mente ininterrumpido en planta, de una gran diafanidad; las escaleras, a base de zancas metálicas «vistas» y de escalones prefabricados; y los forjados, a base de elementos prefabricados de hormigón armado.

En los revestimientos de los alzados exteriores se utilizaron franjas de piedra artificial —que ocultan al exterior las zonas no utilizables que quedan encima del cielorraso— continuas a lo largo de todo el edificio.

La iluminación natural proviene de largos ventanales corridos, de aluminio, con cristales simples en todo el edificio, excepto en las zonas de oficinas, salas de espera y servicios, que tienen doble acristalamiento.

Señalaremos, en la zona de «salida», el cielorraso que constituye un elemento de uniformidad dominante; las barandillas de la galería y de las escaleras se componen de un simple marco metálico, paneles de vidrio y gran pasamanos de madera de teca.

Para facilitar la flexibilidad de funcionamiento se construyeron pocas paredes definitivas, y se agruparon en cajas verticales —aisladas— los ascensores, servicios, conductos, etc.

Todo el edificio dispone de aire acondicionado. Los viajeros son guiados, en su recorrido, por medio de grandes tableros electrónicos señalizadores y sonidos direccionales, cuyo origen es el punto de arranque de la ruta a seguir.

Las vías de acceso y de comunicaciones fueron cuidadosamente planificadas. Así las carreteras se organizan en dos niveles, de modo que las salidas y llegadas de vehículos queden totalmente separadas.

Existe un aparcamiento de varias plantas con capacidad para 800 vehículos en el extremo de las dos plantas mencionadas.



»

Heathrow Airport, London, Gt. Britain.

TERMINAL No. 1

F. Gibberd & Partners, architects

Structure: Sir W. Halcrow & Partners, engineers

This building has approximately the form of a large parallelepiped with two floor levels. The lower one caters for arriving passengers, and the top one for those leaving. Within each level, the southern side handles international and the northern one national traffic. A continuous gallery surrounds the building, and serves as an extension to the waiting halls and offices.

At the ends of the building there is parking space for 800 cars.