

aeropuerto intercontinental de Houston, U. S. A.

GOLEMAN & ROLFE y PIERCE & PIERCE, arquitectos

144 - 21

sinopsis

Disponer de una red de aparcamientos cercanos a las estaciones de vuelo; acercamiento máximo de los aviones a los pasajeros; existencia de un tren subterráneo para el transporte de los viajeros y equipajes fuera del campo de aterrizaje; dotación, a cada uno de los dos edificios terminales, de salidas en seis direcciones; disfrute de amplias comunicaciones con las vías de accesos y las autopistas que irradian de la ciudad; y la posibilidad de efectuar una futura ampliación sin realizar gastos excesivos. Estos son los factores que contribuyen a diferenciar este Aeropuerto Intercontinental de otros Centros de Aviación Comercial.

Este ultramoderno Aeropuerto está preparado para recibir toda clase de reactores y transportes supersónicos intercontinentales, ofreciendo toda clase de comodidades a sus usuarios.

Este ultramoderno Aeropuerto, situado a 25,6 km al norte de Houston, ha sido financiado y construido por la propia ciudad para recibir toda clase de reactores y transportes supersónicos intercontinentales; actualmente sirve como base de operaciones a más de 10 de las mayores líneas aéreas, que transportan unos 4,5 millones de pasajeros al año, esperando que dentro de cinco años se hayan sobrepasado los 10 millones.

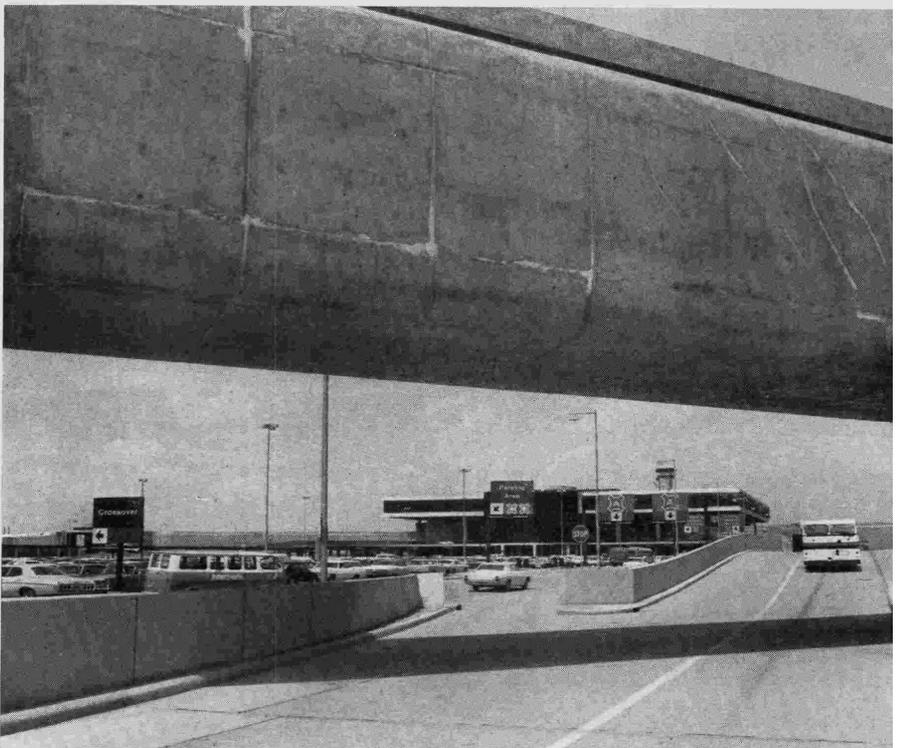
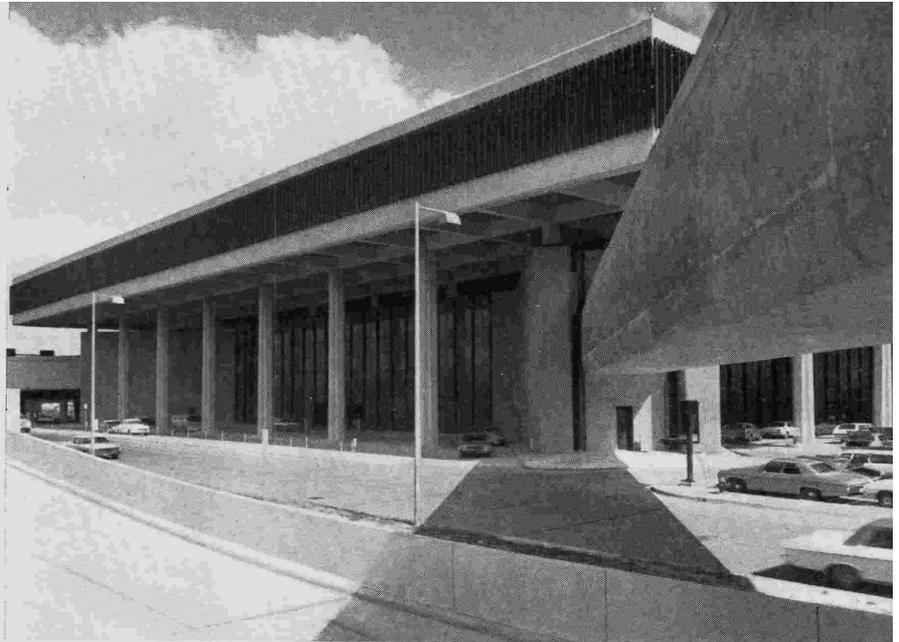
Forman actualmente parte del Complejo dos elegantes edificios de varias plantas —«terminales»—, desde cada una de cuyas esquinas se extienden diagonalmente pasillos de unos 90 m de longitud que los unen a las ocho estaciones individuales de vuelo, alrededor de cada una de las cuales pueden agruparse cinco aeronaves.

A lo largo de una línea que se extiende hacia el este de los mencionados terminales, en un futuro próximo serán construidos: un hotel de 350 habitaciones, con una torre central, que albergará: salones para reuniones privadas, comedores e instalaciones de recreo, además de un restaurante giratorio y dos terminales adicionales —emplazados al otro lado del hotel—.

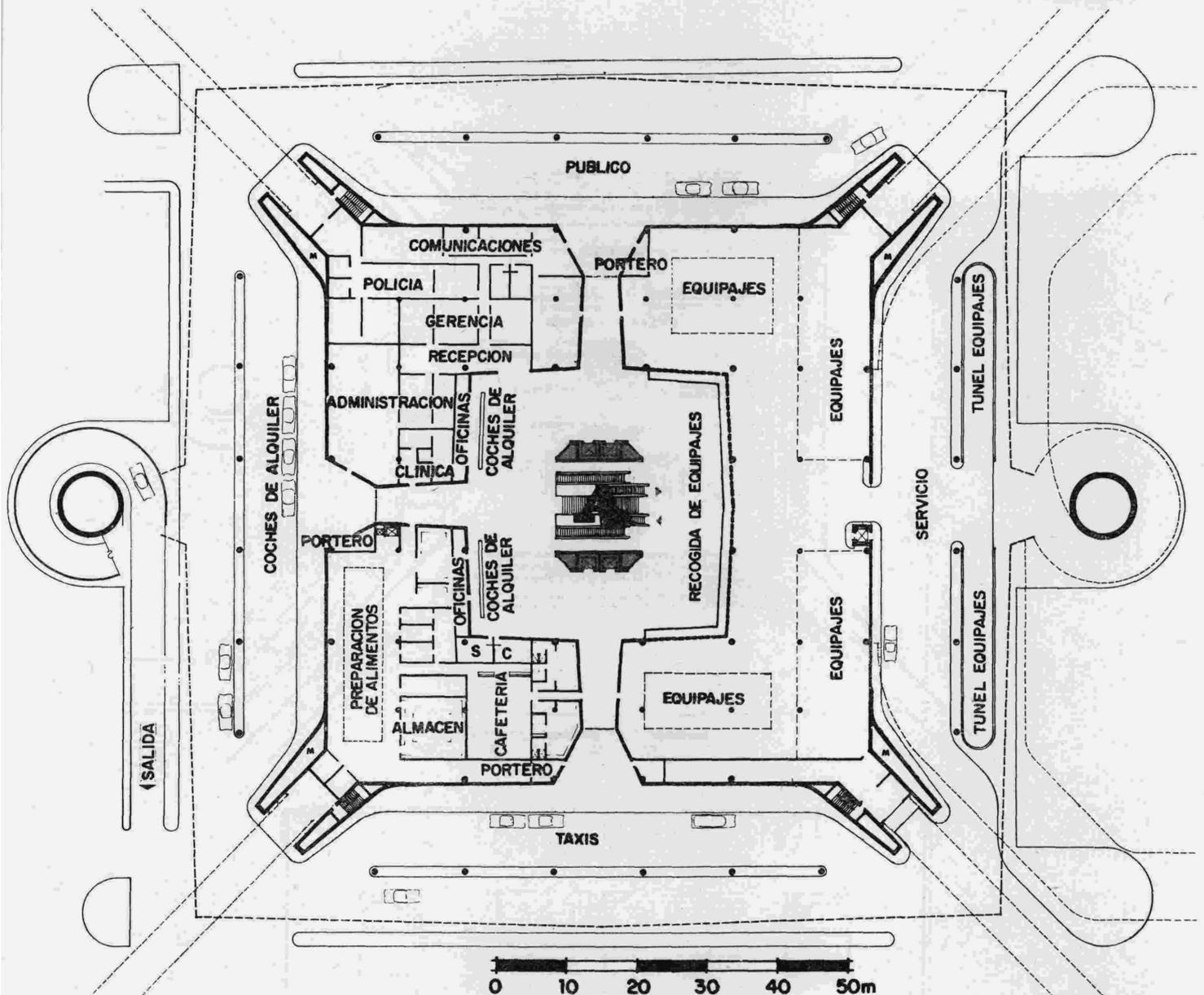
Cada uno de los terminales en funcionamiento ofrece toda clase de servicios para comodidad de los viajeros: paradas de coches de alquiler; cabinas telefónicas; peluquerías; quioscos de periódicos; tiendas de objetos para regalo, etc.; cantinas y restaurantes; sucursales bancarias para que los viajeros puedan realizar el cambio de moneda; etc.

La ventaja que ofreció este esquema, desarrollado a base de unidades terminales, es de que el Aeropuerto puede ser ampliado gradualmente sin que ello afecte al funcionamiento de las unidades actualmente en servicio.

Un sistema subterráneo de abastecimiento de combustible permite aprovisionar a los aparatos, en el mismo punto de despegue, sin necesidad de recurrir al empleo de autotanques. Existen, asimismo, dos almacenes de carga, y dos oficinas de fletes —ocupando una superficie de unos 10.869 m²—. Un edificio de correos, centralizará el servicio de correo aéreo.



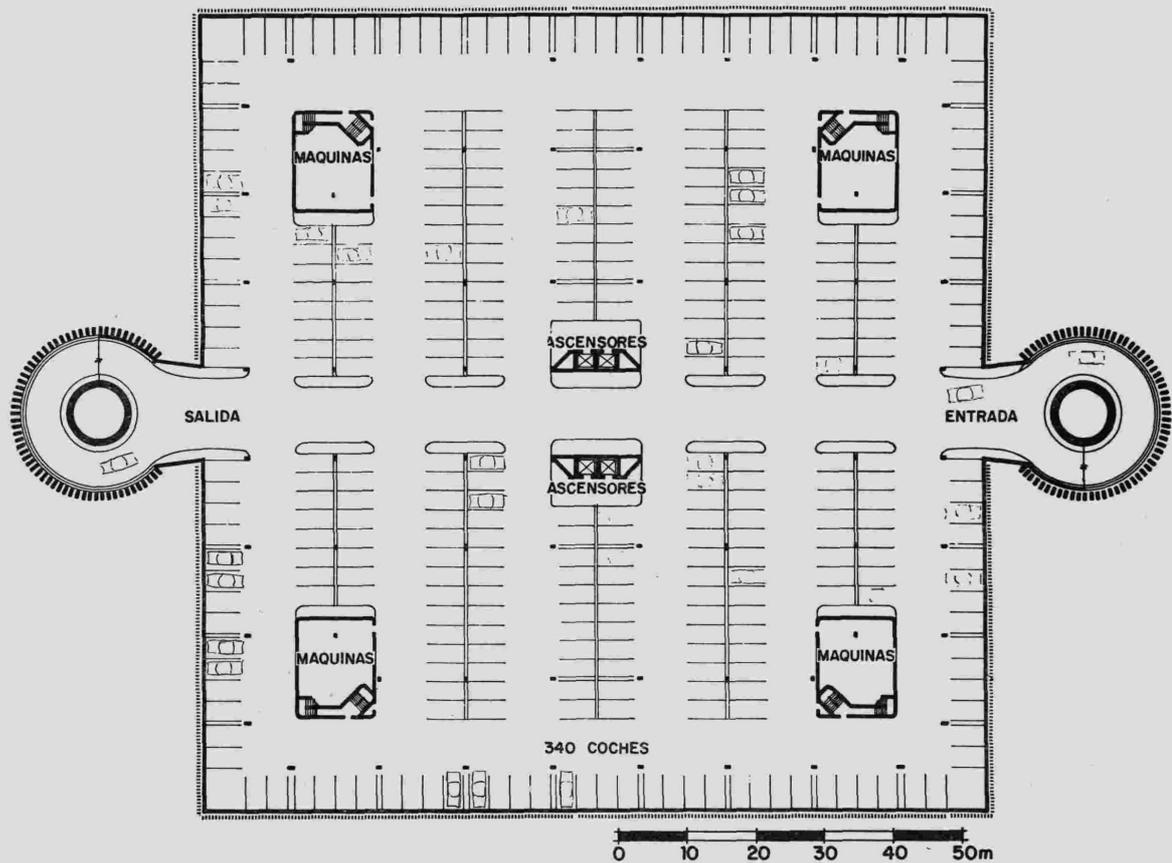
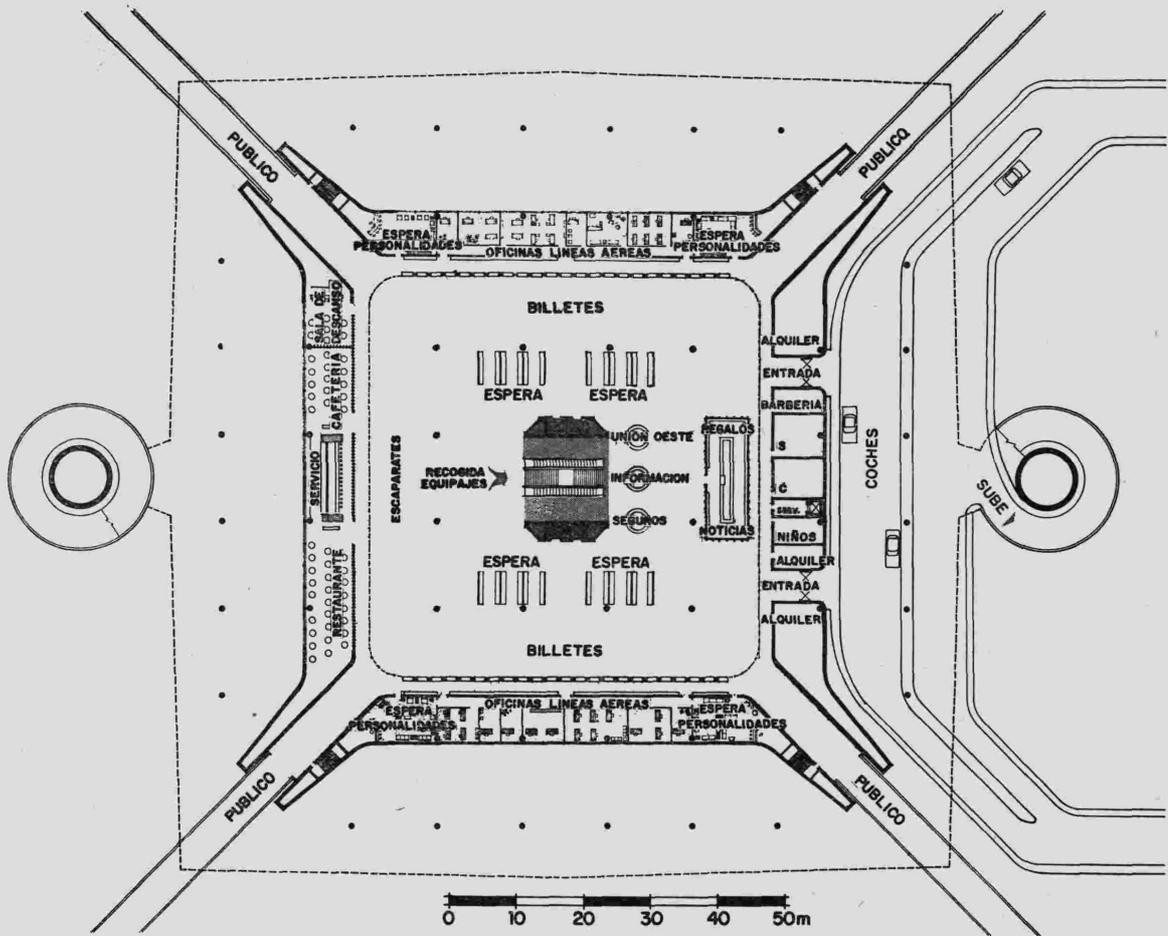
planta baja



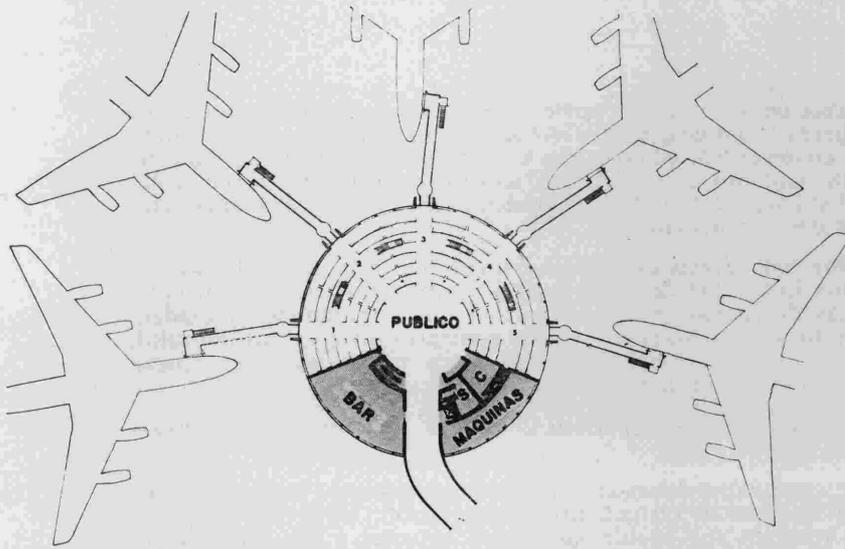
Las seis innovaciones que presenta este Aeropuerto y que contribuyen a convertirlo en un complejo único dentro de los de su género, son las siguientes:

- 1.ª **Disponer de una red de aparcamientos cercanos a las estaciones de vuelo:** Por una parte, a través de una serie de rampas en espiral, se accede a los aparcamientos —con capacidad para 750 automóviles—, que ocupan las plantas tercera y azotea de cada terminal, y que pueden ser ampliadas elevando más plantas; y por otra parte, los aparcamientos para 1.500 coches —construidos a nivel del terreno y a ambos lados de los edificios terminales—, los cuales pueden ser duplicados en un futuro, cuando las necesidades lo requieran. El resultado es que la mayor parte de los pasajeros tienen la facilidad de poder dejar el coche a menos de 180 m del avión.
- 2.ª **Haber logrado el acercamiento máximo de los aviones a los pasajeros:** Desde cada esquina de los terminales un corto pasadizo los conduce a una estación de vuelo cercana —cuatro estaciones de vuelo se agrupan compactamente alrededor de cada terminal—. En consecuencia, los pasajeros sólo necesitan caminar 24 m desde el centro del terminal hasta los despachos de billetes, y un máximo de 145 m hasta la estación de vuelo; lo que evita la necesidad de que se personen en la estación de vuelo antes de que su vuelo sea anunciado, ya que precisan menos de 2 minutos para llegar hasta ella, con el consiguiente aumento de comodidad y de seguridad.
- 3.ª **La existencia de un tren subterráneo —accionado electrónicamente— para el transporte de los viajeros y equipajes fuera del campo de aterrizaje que enlaza los terminales entre sí:** Esta ruta subterránea evita posibles interferencias con el tráfico rodado de superficie, siendo 2 minutos el tiempo máximo de espera previsto para este tren de funcionamiento continuo.

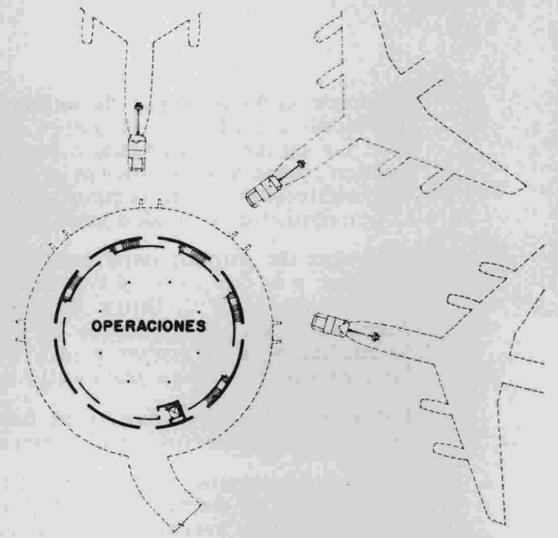
planta primera



planta segunda

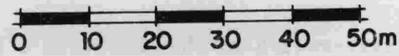
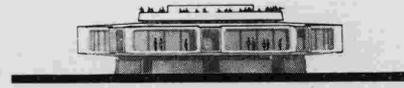


**estacionamiento
primera**



**operaciones
baja**

sección



alzado norte



- 4.º **Disponer cada terminal de salida en 6 direcciones:** La salida norte conduce al aparcamiento exterior, destinado a coches particulares. Los familiares y amigos pueden recoger a los pasajeros en la salida este. La salida sur conduce a los vehículos comerciales; y la oeste, a los coches de alquiler. Los viajeros pueden tomar los ascensores y subir al aparcamiento de las plantas superiores o bajar y servirse del tren subterráneo —de la planta inferior—. Esta separación entre el tráfico de peatones y el rodado, con la consiguiente seguridad para los usuarios del Aeropuerto.
- 5.º **Disfrutar de amplias conexiones con la doble red de vías de acceso:** Situado entre la carretera que va a Dallas, y la que va a Cleveland, Livingston y Lufkin, el Aeropuerto Intercontinental de Houston enlaza, por medio de la Outer Belt, con las vías de accesos y las autopistas que irradian de la ciudad. Todo el tráfico de vehículos en el Aeropuerto se desarrolla en sentido contrario a las agujas del reloj, lo que les permite entrar y salir sin interrumpir la circulación. Los peatones nunca necesitan cruzar las calzadas de tráfico rodado, lo que aumenta su seguridad de movimiento.
- 6.º **Estar planificado pensando en futuras ampliaciones:** Estas pueden llevarse a cabo sin realizar gastos excesivos, ni interrumpir el servicio.

Finalmente señalaremos, que no es el factor de comodidad solamente, o la belleza funcional de los edificios, lo que distingue al Aeropuerto Intercontinental Houston de otros Centros de Aviación Comercial. La verdadera diferenciación estriba en que Houston ha resuelto sus problemas aéreos actuales y los actualmente previsibles, mientras que en la mayor parte de los demás la solución no está tal vez adecuada al futuro de gran agilidad que seguramente nos depararán los próximos años.

Aéroport intercontinental d'Houston - Etats-Unis

Goleman & Rolfe et Pierce & Pierce, architectes

Disposer d'un réseau de parkings à proximité des stations de vol; rapprochement maximum des avions des passagers; existence d'un train souterrain pour le transport des voyageurs et des bagages en dehors du terrain d'atterrissage; doter chacun des deux édifices terminus de sorties en six directions; disposition d'amples artères de communication reliées aux voies d'accès et aux autoroutes aboutissant à la ville; possibilité de futurs agrandissements sans occasionner de frais excessifs. Ce sont là les facteurs qui contribuent à différencier cet aéroport intercontinental d'autres installations d'aviation commerciale.

Cet aéroport ultra-moderne a été aménagé pour recevoir tous les types de réacteurs et avions supersoniques intercontinentaux, tout en offrant aux usagers les meilleures conditions de confort.

Intercontinental Airport at Houston, U.S.A.

Goleman & Rolfe and Pierce & Pierce, architects

The main factors that tend to differentiate this intercontinental airport are the following. An extensive network of parking facilities near the flying stations. Maximum proximity of the airliners to the waiting passengers. An underground railway to transport passengers and luggage outside the runway area. Each of the two terminal buildings has exits in six different directions. It enjoys ample communications with the approach and motor roads leading into Houston. The possibility of further enlarging the airport at a later time without excessive cost.

This ultramodern airport is designed to handle all types of intercontinental airliners and supersonic aircraft, and provides maximum comfort to passengers.

Interkontinentaler Flughafen in Houston - USA

Goleman & Rolfe und Pierce & Pierce, Architekten

Parkplätze in der Nähe der Flugstationen; möglichst nahes Herankommen der Flugzeuge an die Passagiere; Vorhandensein einer Untergrundbahn zum Weitertransport von Fluggästen und Gepäck von den Landepisten aus; Ausgänge in sechs Richtungen in jedem der beiden Endgebäude; beste Verbindungen zu den Zufahrtsstrassen und Autobahnen, die von der Stadt ausgehen; Möglichkeit einer künftigen Erweiterung ohne übermäßige Kosten: Das sind die Faktoren, die diesen Interkontinentalen Flughafen von anderen zivilen Flughäfen unterscheiden.

Dieser supermoderne Flughafen ist geeignet zur Landung jeglicher Art von Düsenflugzeugen und interkontinentalen Transportflugzeugen mit Überschallgeschwindigkeit. Seinen Fluggästen und Benutzern bietet er alle Arten von Bequemlichkeiten.