proyecto terminal en el aeropuerto internacional de DULLES

EERO SAARINEN y ASOCIADOS, arquitectos
AMMANN y WHITNEY, ingenieros

540 - 13

Está proyectado para estación terminal de reactores en Wáshington y se ha pensado con total funcionalismo, añadiendo una nueva dimensión al viajero, y facilitando y economizando las operaciones del tráfico aéreo. Su extraña y poderosa belleza plástica tiene una clásica dignidad, la cual lo hace idóneo para constituirse en "puerta" de acceso internacional a la capital de los Estados Unidos de América.

El aeropuerto está situado en Chantilly (Virginia), y dista de la capital de la nación unos 27 kilómetros.

El bloque de la estación terminal es único y concentrado, diferenciándose así de lo habitual, en este tipo de edificios, que suelen tener planta desparramada, con alas en forma de dedos que se aproximan a la situación de los aviones. Esta disposición ha sido posible gracias a la adopción de un método completamente revolucionario y móvil de transporte de viajeros desde los andenes y sala de espera hasta los aparatos.

Un cuidadoso estudio del tráfico aéreo, ha patentizado que el sistema tradicional de planta en forma de "palma de mano con los dedos abiertos" ocasiona pesados paseos a los pasajeros y valiosas pérdidas de tiempo.

baja

principal

plantas

Con este nuevo método, los aviones no se acercan al edificio, sino que ocupan una zona central separada de las plataformas de viajeros. El transporte de viajeros se lleva a cabo mediante una flotilla de autobuses que los conducen, desde los andenes al avión, sin obligarles a realizar largos paseos, ni exponerlos a las inclemencias —agua, ruido, humo y viento—, ni hacerles subir escaleras.

El edificio está concebido en dos niveles. El superior es una inmensa sala: el gran vestíbulo y lugar de reunión. Una rampa para automóviles permite que el viajero se apeee directamente frente a la Compañía que le sirve. Precisamente detrás de la puerta está la oficina—despacho de billetes y los mostradores para equipaje, con el fin de que se transporten estos últimos una distancia mínima. Detrás de este apartado se halla una atractiva zona de descanso con toda suerte de comodidades—tienda, bar, restaurante, etc.—dando cara al campo de aterrizaje. Justamente, frente a esta parte se encuentran alineados los vehículos que transportan al viajero hasta el avión, tan sólo a una distancia de unos 45 m desde la puerta de entrada de la calle.

El pasajero que desciende del avión es conducido, igualmente, hasta el edificio, siempre en plano; mediante escaleras mecánicas baja hasta la planta inferior, a la cual transportes especiales habrán llevado ya el equipaje. También aquí hay servicio de teléfonos, reserva de habitaciones, de taxi, etc. Desde esta planta, y a través de rampas sucesivas, se desciende hasta la estación de autobuses, taxi o estacionamiento de automóviles, sin que el viajero atraviese, en ningún momento, las arterias de tráfico rodado.

Separando, como hemos dicho anteriormente, las zonas de partida y de llegada de viajeros se elimina totalmente la confusión de la doble circulación, así como también la que se organiza como consecuencia de la llegada y salida de autobuses, taxis, peatones, estacionamiento de vehículos, etc. Esta disposición del tráfico proporciona la debida seguridad y protección al peatón, a la vez que facilita la rapidez y eficiencia del flujo de viajeros.

La gran nave de la estación terminal tiene una plataforma rectangular de 46×182 m, completamente diáfana, con objeto de conseguir la máxima libertad de disposición interior.

La cubierta colgante se apoya en dos filas de columnas separadas entre sí 12 m, con altura de 20 m por la parte de acceso de viajeros y de 12 m por la opuesta, es decir, de paso hacia las pistas. Estas columnas semejan troncos de árboles inclinados hacia afuera, entre los que cuelgan una hamaca. La suspensión de los paneles de hormigón que constituyen el techo se realiza a base de cables, entre los que se sujetan dichos paneles.

Esta columnata soberbia, de dieciséis elementos de gran altura, posee una extraordinaria grandeza monumental y está en perfecta armonía con la arquitectura federal de Wáshington y proporcionan también cierta sensación de viaje en avión. Así, los autores del proyecto han acertado a crear un edificio que exprese, a la vez, el espíritu característico de la capital de la nación y el de un auténtico aeropuerto para reactores del momento.

La propia forma de la cubierta de la nave favorece notablemente las condiciones acústicas del salón y se evita toda clase de ecos que puedan confundir al público en los avisos por altavoces.

El proyecto prevé posibles y futuras ampliaciones en el sentido longitudinal, hasta alcanzar una dimensión de 365 m de fachada y espacio para 24 autobuses de transporte en el año 1975.

Estos autobuses sirven perfectamente para aviones medios, grandes e, incluso, para los mayores reactores con dos puertas, a las que abastecen dos autobuses.

sección

esquema de circulaciones

Las líneas de servicio local, helicóptero, taxi aéreo, etc., tienen acceso por su cuerpo avanzado, el cual se adentra en el campo, y sobre él se levanta la torre de control y terrazas de observación y recreo.

En la parte media del fuste que soporta la cabina y oficinas de control existe una galería-mirador cubierta. Finalmente, la esfera detectora de radar se levanta en la cúspide, a unos 53 m de altura.

Se prevén pistas para treinta reactores grandes y, en el futuro, se cree poder elevar esta cantidad hasta noventa.

Fotos: BALTAZAR KORAB