



## «Aeropuertos», por E. G. Blankenship

Un vol. 29 x 25 cm., 195 págs.

Ed. Blume

Barcelona 1977.

El crecimiento del transporte aéreo se ha producido a un ritmo que no podía sospecharse al final de la segunda guerra mundial, si bien fue ésta la causa más directa, si no única, del desarrollo de la aviación a escala tan grande.

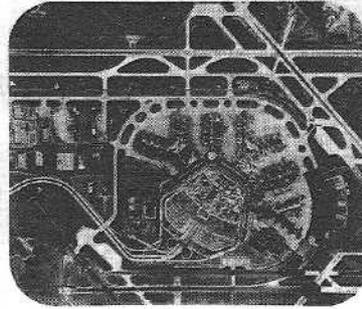
En las dos últimas décadas el volumen de tráfico aéreo en el mundo se ha multiplicado por veinte y si el crecimiento no puede seguir con tal índice por obvias circunstancias de saturación, de todos modos, según los estudios de prognosis realizados, el tráfico actual se triplicará en el transcurso de los próximos ocho años.

Con ello se ha producido en la aviación civil un gran desfase entre la tecnología de vuelo y la tecnología de tierra. Los aeropuertos no se desarrollaron en concepción y capacidad al nivel de la frecuencia y características de los aviones que en ellos aterrizan y despegan. Si bien existen ya algunos ejemplos de lo que deben ser los aeropuertos del futuro, todavía hay que profundizar más en la tecnología de su planificación, considerando todas las múltiples incidencias en su entorno y la dotación de infraestructuras, instalaciones y equipos con toda la diversificación que postula la amplia gama de: aviones gigantes y supersónicos, *airbus*, grandes aviones a propulsión con 3 o 4 motores, aviones comerciales con motor de émbolo y aviones privados.

A tal profundidad, y podríamos decir también que exhaustividad de estudio, se dedica el libro objeto de la presente recensión, que según nuestra información bibliográfica es el primero que ha contemplado —en el aspecto teórico y práctico— todos los temas de proyecto, operatividad y explotación de los aeropuertos del futuro y que, en consecuencia, nos parece un texto básico tanto para los profesores de ésta ya amplia rama de la Ingeniería Civil como para planificadores y proyectistas que deban buscar emplazamientos y soluciones adecuadas para cada caso.

Edward G. Blankenship

**AEROPUERTOS** AIRPORTS  
DER FLUGHAFEN  
ARQUITECTURA. INTEGRACION URBANA. ECOLOGIA



Editorial Blume

Ya hace muchos años que se invalidó el concepto de aeropuerto como aeródromo para aterrizaje y despegue de aviones con seguridad. Si bien esta misma función subsiste, se ha complicado en gran medida no solo por el propio modo de transporte, sino por la ubicación en el entorno urbano o suburbano, la inserción en el medio ambiente con la menor afección ecológica *lato sensu*, la disponibilidad de accesos de suficiente capacidad y la arquitectura funcional que permita todos los objetivos y operaciones en forma que se aproximen a los óptimos.

Los problemas que ha supuesto el transporte aéreo han sido muy grandes y al margen de todas las diferencias de época, tecnología y demanda de movilidad que puedan presentarse frente a la era del ferrocarril, por ejemplo, se ve que entonces las estaciones eran espaciales y suficientemente dotadas para las necesidades de los trenes que debían servir. No puede decirse lo mismo en la *Jet Age* y el problema de adaptación del transporte aéreo de masas con una tecnología aeroportuaria renovada, se inscribe con carácter preferente en las tareas de gobierno de los países desarrollados.

Algunas consideraciones pueden dar idea de los problemas que con carácter general se presentan en el transporte

aéreo. Si los períodos de vuelo se han reducido con los nuevos aviones a menos de la tercera parte, en recorrer los accesos de los centros urbanos a los aeropuertos se puede considerar que se tarda más del doble; asimismo aumentan las esperas, pues se demoran aterrizajes y despegues por insuficiencia de pistas, espacios aéreos saturados y deficiencias de control que pueden ser muy peligrosas.

Existen regiones de intensa concentración de vuelos, en torno a grandes núcleos o áreas muy pobladas como son en América los corredores del Nordeste y del Pacífico Medio o el área de Chicago. Según datos de 1976 el máximo número de pasajeros correspondió al aeropuerto de esta ciudad con 40 millones (intensidad media diaria de 850 aterrizajes y despegues); en Nueva York, los de Kennedy y La Guardia registraron 22 y 15 millones. Siguen Los Angeles y San Francisco con 26 y 19 millones de pasajeros respectivamente. El tráfico crece y se calcula que en 1980 sobre el territorio de los Estados Unidos se llegará a puntas de dos aviones por milla cuadrada (2,56 km<sup>2</sup>), lo que parece no presentará problemas de seguridad y rendimiento de vuelos con los sistemas electrónicos disponibles para el proceso de datos y la eficacia del control.

En el año citado, en el corredor europeo del Noroeste Londres-Paris-Francfort con derivaciones a Amsterdam, Bruselas y Copenhague, los máximos volúmenes de pasajeros corresponden a Londres (22 millones) y Francfort (15 millones). En el aeropuerto de Tokio se registraron 20 millones de pasajeros.

El autor examina los temas generales del aeropuerto como instalación en tierra: efectos acústicos y otras contaminaciones ambientales sobre perjuicios al entorno y desvalorización de la propiedad local, formas de acceso, movilidad de personas y mercancías; terminales de pasajeros con sus diferentes niveles operativos, estaciones de carga y descarga, salas nacionales, de exportación e importación y su interconexión para las mercancías en tránsito. Trata asimismo de los dispositivos electrónicos, que se van perfeccionando progresivamente, y sistemas de mantenimiento poniendo énfasis en la diversificación de los modos de carga en los grandes aviones para conte-