

PUERTOS Y AEROPUERTOS URBANOS

Momento crucial

HARBORS AND URBAN AIRPORTS CRUCIAL MOMENT

This issue deals, in two different sections, with two indisputably current themes containing certain common points. For one, harbors have lost their role as drivers of urban economies, breaking with the symbolic meaning that they held for coastal cities. These harbors are now seen as "borders", as undesirable occupants of land where citizens long to see recreational and other diverse features.

Radical change

This phenomenon, however, does easily square with gradual flight from central locations towards outlying areas, better suited to new demands of sea transportation as merchant traffic is on the rise. It is therefore the port authorities themselves who foster the abandoning of inadequate areas and obsolete equipment and facilities for larger areas better adapted to the size of ships, with greater room for loading and unloading cargo, well linked by rail and highway.

The desire that our current day cities show to occupy these large areas of infrastructure also affects railway stations. Originally peripheral, these train stations are currently perceived as open "wounds" in the urban fabric that must be sealed (An upcoming issue will address this particular problem.) Airports, the main "ports" of modern day non-coastal cities, are affected as well.

URBANISMO has published previous issues with several articles describing new trends in air trans-

El contenido de este número presenta la casual coincidencia de que se traten, en diferentes secciones, dos temas de indudable actualidad, en los que detectamos sugerentes elementos comunes.

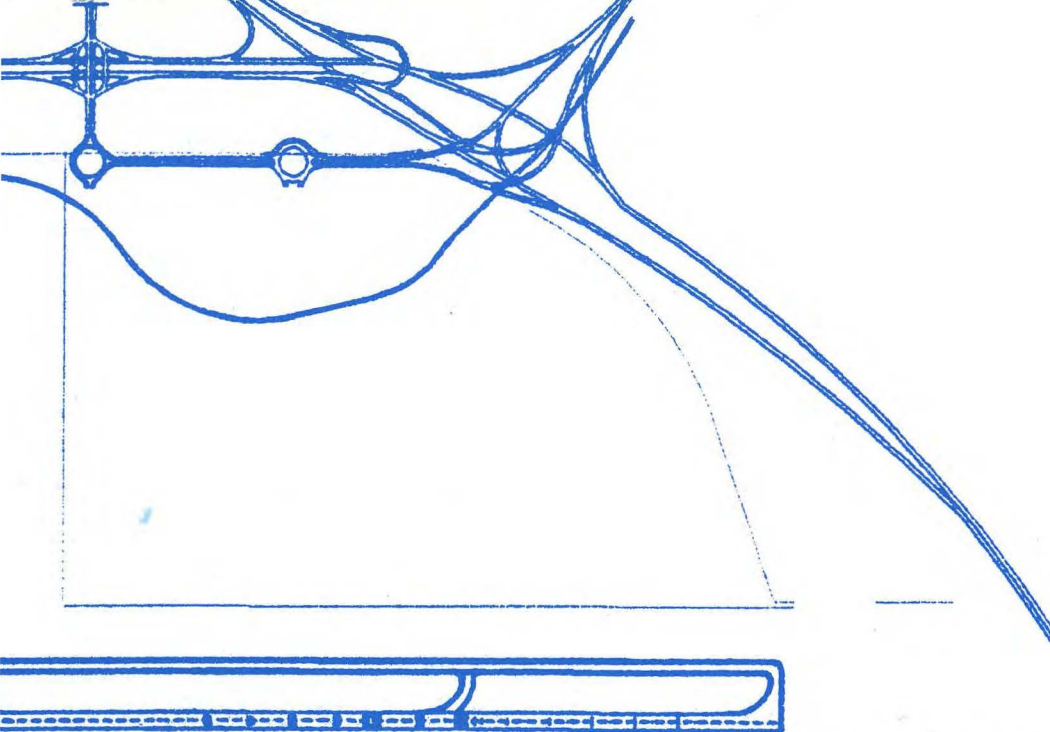
Por una parte, la pérdida de importancia de los puertos como motores de las economías urbanas ha roto el tradicional equilibrio simbiótico que éstos mantenían con las ciudades costeras, y ha provocado que aquéllos se perciban ahora como "frontera", como ocupantes no deseados de espacios que la ciudad ansía hoy para dar satisfacción a nuevas demandas recreativas y otras de diversa índole.

El cambio es radical

El fenómeno, sin embargo, se acopla felizmente con el progresivo abandono de localizaciones centrales hacia otras periferias más ajustadas a las nuevas demandas de transporte marítimo en el que cada vez es mayor la importancia cuantitativa del tráfico de mercancías. Son por ello las propias autoridades portuarias quienes impulsan el abandono de enclaves inadecuados e instalaciones obsoletas hacia espacios más ajustados al mayor tamaño de los buques, que permitan disponer de amplias superficies de carga y descarga, bien conectadas a ferrocarril y autopista.

La apetencia que la ciudad muestra hoy por ocupar estos grandes espacios infraestructurales, barreras respecto al frente marítimo, afecta también a las estaciones de ferrocarril —en su origen periféricas y hoy contempladas como hendiduras en la trama de la ciudad, "heridas" que conviene sellar— y cuya problemática específica será objeto de una próxima sección monográfica; y afecta a los aeropuertos, los principales "puertos" hoy de las grandes ciudades interiores.

En números precedentes URBANISMO ha publicado ya diversos artículos en los que se describían las nuevas tendencias en el transporte aéreo y las características de algunos de los aeropuertos de última generación como pueden ser los de Munich, Denver o Kansai (ver número 10 de URBANISMO). En el caso del primero, paradigma de la corriente general, la contigüidad con la ciudad y las nuevas demandas de mayor espacio y mayores restricciones impuestas por los controles de impacto ambiental —generales hoy para estas infraestructuras de transporte— determinaban la necesidad, también general, de buscar una localización nueva suficientemente aislada de los núcleos de población preexistentes y adecuadamente comunicada con la ciudad de Munich. Y, como en el caso de los puertos, el abandono del espacio ocupado por el aero-



puerto preexistente, el Riem, ofrecía a la ciudad nuevas oportunidades para la expansión e implantación de usos y equipamientos altamente tecnificados con una buena localización.

El insólito caso de Barajas

En este contexto, el proyecto que parece cristalizar para la ampliación del aeropuerto de Barajas constituye sin duda un caso excepcional, resultado ya inevitable, al parecer, de lo que en definitiva fue no una falta de previsión planificadora, sino indecisión o negligencia por parte de aquellos que hace ya veinte años tuvieron que tomar medidas para llevar a la práctica el traslado del aeropuerto donde éste se viera libre de trabas para absorber un desarrollo que ya se preveía sería de muy considerable magnitud a no muy largo plazo. Según se expresa en el debate, hoy, aun a sabiendas de que la alternativa de la ampliación no es buena, se apoya su realización como única opción realmente viable.

El hecho es que —como refleja el contenido del debate— estamos, al parecer, ante la necesidad de transformar las 1.200 Ha. de infraestructura aeroportuaria actual en 2.500 Ha. —a 10 Km. en línea recta de la Plaza de Colón—, porque ello nos permitiría satisfacer unas demandas de transporte que pueden alcanzar un techo de 42 millones de pasajeros y convertir Barajas en un importante polo promotor de actividad económica, al que la ciudad no puede renunciar pues serían otras las que en su lugar reclamarían para sí las oportunidades de expansión que impulsa hoy el crecimiento internacional del tráfico aéreo.

Con todo, no está de más subrayar el hecho de que, probablemente, se ampliará Barajas en la actualidad para, en otro plazo de veinte años, poder construir el “nuevo aeropuerto de Madrid”, el definitivo y que previsiblemente no estará en Madrid capital. Cuestión esta que adelanta, por otra parte —o vuelve a traer a colación—, un tema ya apuntado en URBANISMO y que será objeto de posterior desarrollo, cual es la urgente necesidad de abordar la ordenación territorial desde una perspectiva que trascienda los límites de las demarcaciones regionales de las Autonomías.

La transitoriedad posible del uso del aeropuerto ampliado sugiere considerar, por otra parte, ese otro factor obstaculizador encontrado en las operaciones de transformación de los espacios portuarios:

las reclamaciones de reversión de terrenos, por aquellos propietarios que fueron expropiados, para hacer puertos y no espacios recreativos o centros comerciales. Si Barajas está llamado a ser, dentro de veinte o treinta años, el gran ensanche nordeste de Madrid, los fines de la expropiación deberían ser adecuadamente ampliados.

Por otra parte, el propio dato de la transitoriedad del uso quizás debería ser factor determinante de las características del diseño de nuevas terminales y otras infraestructuras, con evidente repercusión económica. Y cuestiones tales como la utilización de espacios urbanizados, edificios e instalaciones sería quizás igualmente oportuno que se considerasen como requisitos a cumplir por los proyectos (aunque su propia corrección suponga añadir complejidad al proceso).

El peligro de la americanización

Finalmente y volviendo al tema de los puertos entendemos conveniente llamar la atención sobre un hecho con importantes consecuencias en el paisaje urbano. El origen estadounidense de las transformaciones urbanas de los puertos ha originado la consagración en el tema como especialistas internacionales de un reducido número de gabinetes técnicos y empresas consultoras, que no sólo han ido perfilando con progresiva precisión programas de usos, o “menús” de actividades y formas arquitectónicas para los nuevos “waterfronts” norteamericanos, sino que —como nueva edición de lo ya ocurrido con hoteles, centros comerciales y de negocios, parques temáticos y un largo etcétera—, con escasas variaciones, están haciendo traslado de las fórmulas aprendidas a otros países desarrollados, empezando por la propia Europa.

En esta situación, el papanatismo de algunas autoridades políticas, con tendencia a cubrir sus responsabilidades decisorias tras la salvaguarda de las “firmas de prestigio internacional”, combinado con las adopciones sin reservas de recetas no filtrados por técnicos locales asociados o colaboradores, puede en esta materia suponer un paso más —de gigante, dada la magnitud de las actuaciones— en el progresivo avance hacia la americanización de las ciudades europeas. El caso de Port Vell de Barcelona parece ser a este respecto botón de muestra próximo del que pueden ya sacarse diversas enseñanzas.

portation and the characteristics of some of the latest generation airports such as those in Kansai, Denver and Munich. The Munich airport's contiguousness to the city, new demands for greater space, and greater environmental impact controls affecting all types of transportation infrastructure of late all required a new location for this paradigm of the new trend in airports, which had to be sufficiently isolated from towns and suitably linked to the city. Just as is the case with harbors, the old airport land in Munich. Riem, offered the city new opportunities for expansion and implementation of high technology, well located facilities.

The rare case of Barajas

In this context, the project that seems to be materializing for the expansion of Madrid's Barajas Airport is undoubtedly exceptional. It is the seemingly inevitable result of what was not a lack of foresight in planning, but rather indecisiveness or negligence on the part of those who, 20 years ago, were faced with the problem of moving the airport to a snag-free area in order to face what was expected to be substantial growth in the medium term. As stated on the debate, today, even knowing that the alternative of the enlargement isn't good, its realization as the only really viable option is supported.

The fact is —as reflected in the debate— we seem to have the need to transform the current 1,200 Ha. of airport infrastructure into 2,500 Ha., just 10 kilometers away from the Colón's square, because it will enable us to meet transportation demands with potential peaks of 42 million passengers and turn Barajas into a significant magnet for economic activity. If Madrid does not seize this opportunity that international air traffic affords it, another city will.

Yet having said this, we should underscore the fact that in all likelihood, in another 20 years' time, a definitive airport will have to be built and will probably not be in Madrid. This raises another issue that URBANISMO has already dealt with and will address in the future: the urgent need to tackle zoning with a focus that transcends Spain's regional government jurisdictions.

The potential transitory nature of this expanded airport suggests that we should consider an issue which crops up in harbor transformation projects: claims from former property owners whose land was expropriated for building harbor facilities and not recreational ports or shopping centers. If Barajas' calling in 20 or 30 years' time is to be a new northeastern expansion of the city, justifications for expropriation should be appropriately broadened.

Also, the very transitory nature of the land use should, perhaps, be a determining factor in the characteristics of the designs for new terminals and other infrastructure, with obvious financial repercussions. Other issues such as the use of developed land, buildings and equipment and facilities are just as important as requirements to be satisfied by the projects even when its correction means to add complexity to the process.

The danger of the americanization

Finally, turning to harbors again, we should draw attention to something which has a serious impact on the urban landscape. Harbor transformation has its origins in the United States, and a handful of technical and consulting firms have become experts in the field. They have not only gradually pinpointed specific “menus” for different activities and types of American waterfront architecture, but are also, in a new edition of what has already been produced in terms of hotels, shopping and business centers, thematic parks and a long list of etcetera, using stamp-like molds taken from other developed countries starting with Europe itself. With some elected officials tending to justify their decisions by means of the safeguarding shield of “internationally prestigious firms”, given the immense scale of this type of project, this could mean a giant step towards the Americanization of European cities. The case of the Port Vell of Barcelona seems to be a good example from which it can already be obtained several teachings.