

El mega-aeropuerto de Barajas y su incidencia en la región urbana de Madrid

Abel Enguita Puebla

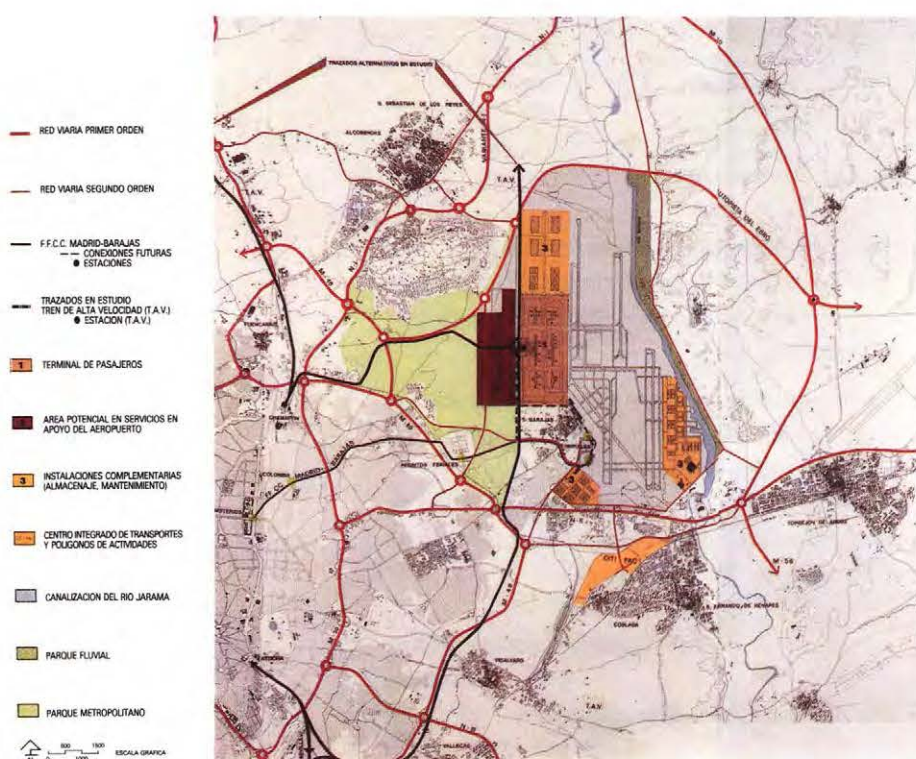


Avance de máximo desarrollo del aeropuerto Madrid-Barajas sobre configuración actual y actuaciones preliminares.

Con el apoyo documental de una escueta publicación titulada "Avance del Plan Director del Sistema Aeroportuario de Madrid", el pasado mes de enero se hacía público el proyecto del recientemente escindido Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de transformar el actual aeropuerto de Barajas en una "ciudad aeroportuaria" que podría alcanzar en el año 2030 una capacidad de acogida de 80 millones de pasajeros/año. La presentación pública del proyecto pretendía abrir, según el ministro entonces responsable, José Barrionuevo, un período de consulta y aportación de opiniones y sugerencias provenientes de diversos sectores sociales, profesionales y económicos, así como de las Administraciones Locales más directamente afectadas, que se prolongará hasta octubre del presente año.

Dicha presentación había sido precedida de un conjunto de antecedentes relevantes, cuyo origen próximo cabría atribuir a la publicación por CEIM, en octubre de 1990, del estudio titulado "Sugerencias para la revisión del Plan General de Madrid". En dicho estudio se planteaba la conveniencia de abordar la creación de un gran aeropuerto intercontinental, de los denominados "hub" o "superhub" en el argot especializado, puerto principal, en suma, de entrada y salida del continente europeo para vuelos transcontinentales, y a la vez foco de concentración y dispersión de vuelos de recorridos medios y cortos. (O para precisar, uno de los tres/cuatro, de esta categoría, que como se indica en el artículo de Ir. R. Uylenhoet, director del aeropuerto de Schiphol, Amsterdam, podrían consolidarse en Europa, siendo los otros dos/tres, Londres, París y el propio aeropuerto de Amsterdam). Dicha propuesta respondía al fin de potenciar los recursos estratégicos de Madrid respecto de otras capitales europeas de cara a un futuro en que la competencia por la captación de actividades económicas se planteará, en la Europa Comunitaria sin fronteras, no tanto entre las naciones como entre las principales regiones urbanas.

El referido estudio, en base a los análisis técnicos realizados en 1980 para las FF. AA. con motivo de la redacción del "Plan Maestro para el Aeropuerto de Madrid-Barajas" y de otras consideraciones de carácter territorial, proponía como más adecuada —de las tres seleccionadas preferentemente en el referido Plan Maestro, Arganda, Morata de Tajuña y Sevilla la Nueva



Avance del Plan Director del sistema aeroportuario de Madrid.
Sistema de accesos previstos al aeropuerto Madrid-Barajas.

(Ver fig.)— una ubicación a caballo de los dos primeros municipios.

Posteriormente, el Ayuntamiento de Madrid, a través de distintos portavoces, había apoyado públicamente a través de la prensa en repetidas ocasiones esta propuesta, haciéndola suya, si bien, ante la difusión de la noticia de posible paso a un uso civil del aeropuerto de Torrejón, se planteó también por parte del Ayuntamiento la posible alternativa de una fusión o funcionamiento combinado de las instalaciones de Barajas y Torrejón. Mientras tanto, el Ministerio de Transportes guardaba silencio o adelantaba, en escuetas declaraciones, que el “futuro” aeropuerto no se trasladaría de Barajas.

Los parámetros de la ciudad aeroportuaria

Pese a la “economía” informativa del folleto de divulgación citado, las siguientes características básicas dan una idea de la enorme importancia del proyecto esbozado:

- El proyecto supone transformar Barajas en una “ciudad aeroportuaria”, entendida como complejo formado por las instalaciones aeroportuarias propiamente dichas, junto con los espacios para mantenimiento y servicio de aeronaves, catering, áreas de almacenaje de carga, edificios vinculados a las compañías aéreas, hostelería y parque de empresas.

- La plataforma aeroportuaria tendrá 2.500 Ha. y la correspondiente a los usos complementarios citados unas 800 Ha.

- Se prevé que pase por la ciudad aeroportuaria, teniendo una estación en la misma, una línea del Tren de Alta Velocidad (TAV), que circundaría la ciudad por el SE.

- Asimismo, se aproximará al nuevo aeropuerto, ciñéndose a sus límites por el N. y NO., el arranque de la futura Autopista del Ebro.

- Se plantea pasar de los 16 millones de pasajeros alcanzados en 1990, a 80 millones en el 2030, cifra cuyo valor relativo quizás se pondere mejor considerando que el aeropuerto de Heathrow, en Londres en 1989 registró un tráfico de 39.905.200 pasajeros, o que el de Charles de Gaulle en París-Roissy, alcanzó 20.670.000 en el mismo año.

Los efectos territoriales de la ubicación del mega-aeropuerto en Barajas

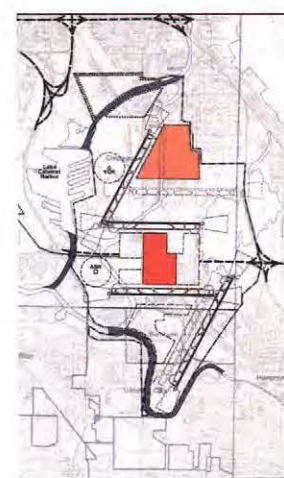
La visión sobre el plano de las 3.300 Ha. de mega-aeropuerto delimitadas en el Avance a 10 km. en línea recta de la Plaza de Colón, que supone una superficie no mucho menor que la que ocupa la “almendra” madrileña, es sin duda impactante, y produce en el observador dos reacciones o preguntas automáticas:

- ¿Es ese el lugar más adecuado para un aeropuerto que generará no menos de 270.000 operaciones de despegue/aterrizaje al año, (una cada dos minutos, ininterrumpidamente, a lo largo de los 365 días del año), junto con un tráfico terrestre proporcional en los accesos al mismo?

- Supuesto que la respuesta a la pregunta anterior sea afirmativa, ¿se han considerado los efectos urbanísticos y territoriales globales que generaría un mega-aeropuerto en Barajas?

La proximidad física de un aeropuerto a una aglomeración urbana no parece ser, en sí misma, en términos estrictamente operativos, un factor técnico que descarte la viabilidad del aeropuerto, incluso en aquellos casos en que el aeropuerto se proyecta ex novo. Casos extremos como el del aeropuerto de Lake Calumet, en Chicago, actualmente en fase de análisis de viabilidad, que supondría realizar el tercer aeropuerto de la ciudad ocupando 3.760 Ha. de viejas zonas industriales de la propia ciudad, hoy abandonadas y expropiando cerca de 3.400 viviendas podrían citarse como referencia límite.

Ahora bien, al hacerlo habría asimismo que resaltar que la opción citada es una de las alternativas posibles, en relación con cada una de las cuales se han realizado muy serios análisis de impacto y de coste/beneficios. Véase a título ilustrativo cuadro comparativo de tiempos de



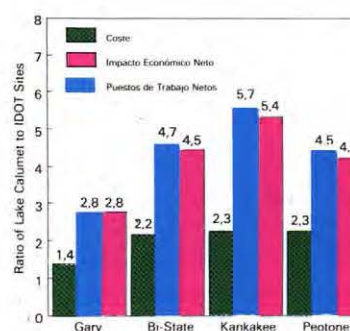
Concepto 12. Desarrollo aeropuerto.



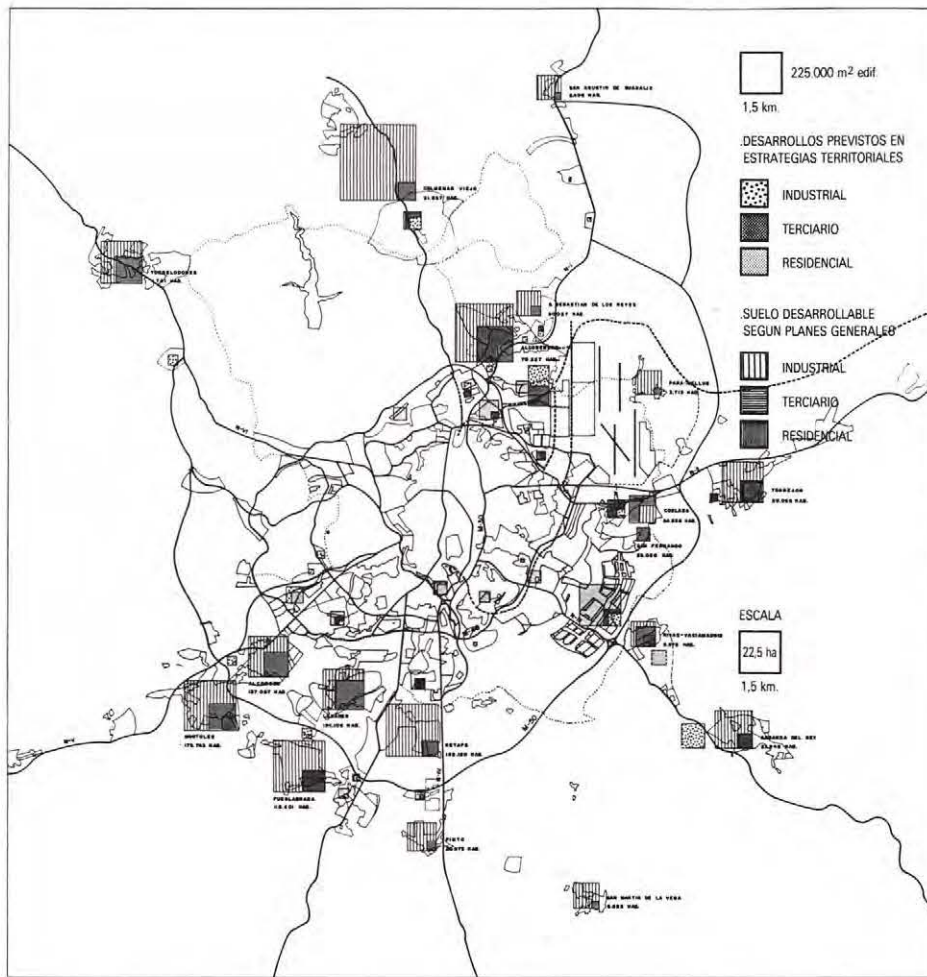
Concepto 12. Impactos de ruido.

TIEMPOS DE TRANSPORTE DESDE AEROPUERTOS ALTERNATIVOS A CENTROS DE OFICINAS Y ÁREAS DE ALTO DESEMPLEO				
Aeropuerto Lake Calumet				
Tiempo Medio de Transporte (Minutos)				
Desde Centros Oficinas		Desde Áreas de Alto desempleo		
Tiempo	Aumento (Disminución) desde Lake Calumet	Tiempo	Aumento (Disminución) desde Lake Calumet	
Lake Calumet	36	29	-	
Midway	31	(5)	33	4
O'Hare	36	0	56	27
Gary	51	15	338	9
Bi-State	71	35	59	30
Peotone	71	35	62	33
Kankakee	82	46	74	45

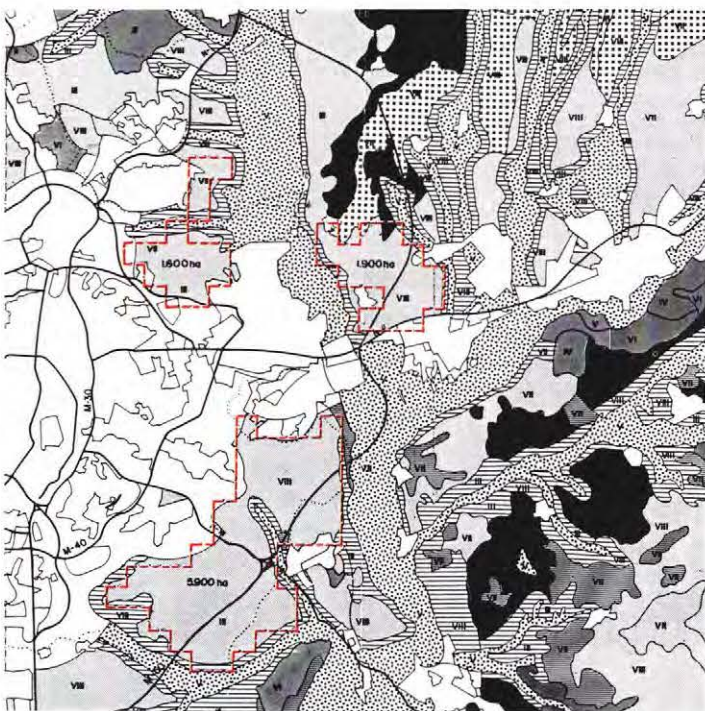
Fuente: NERA, 1990



Comparación de coste y beneficios económicos de Lake Calumet vs. IDOT



Plano de distribución espacial y techos de desarrollo planteados en la región urbana.



Suelos no desarrollados aptos para la urbanización en el entorno del aeropuerto. (Y ámbito técnico de un área de oportunidad regional).

trayecto desde cada ubicación a los centros de oficinas y zonas con alto nivel de paro, y cuadro comparativo de costes de inversión y beneficios económicos generados.

Obviamente, en la región de Madrid, en que sobran extensas superficies de suelos libres esteparios dentro de un radio de 50 km, con condiciones para la regulación del tráfico aéreo adecuadas, según el referido estudio de 1980, parece que sería obligado acometer en profundidad un análisis comparable al citado antes de decidirse por la ubicación final del mega-aeropuerto en Barajas que entre otras cosas supondría comprometer una inversión superior a los 200.000 millones de pesetas.

Desde una perspectiva estrictamente municipal, dicho análisis plantea en primer lugar las siguientes dudas:

- ¿Es aceptable para Madrid que 2.500 Ha. de suelo de alta calidad ambiental, situadas en un lugar del municipio al que se orientaría espontáneamente su crecimiento residencial, sean dedicadas al tráfico aeroportuario, (hipotecándose además no menos de otras 2.000 Ha., por las perturbaciones sonoras producidas en dirección norte en los términos inmediatamente adyacentes de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes)? (Ver figura de perturbaciones sonoras estimadas).

- Supuesto que fuera inevitable mantener el emplazamiento inicialmente definido ¿no sería lógico que el término municipal de Madrid se beneficiara en buena medida del excepcional poder de atracción para la implantación de nuevas actividades económicas que la entrada en funcionamiento del mega-aeropuerto generaría?

Si a este respecto se tomase como referencia el caso del aeropuerto Charles de Gaulle de París-Roissy, debería resultar en gran manera ilustrativa salvando las diferencias que obviamente resultan de las poblaciones de las respectivas regiones metropolitanas, por otra parte equilibradas en sentido contrario por la sustancial diferencia en los tráficos de pasajeros de los dos aeropuertos, la delimitación, en torno a la plataforma aeroportuaria de 3.050 Ha. de superficie, de un área de oportunidad regional, auténtico nuevo polo de desarrollo económico, el "sector estratégico de París-Roissy" destinado a acoger nuevos desarrollos terciarios, industriales y resi-

denciales cuya superficie es de 7.100 Ha. (*).

Es decir, no parece lógico desligar la realización del mega-aeropuerto de la reserva de muy considerable superficie de suelo urbanizable en un entorno próximo y, en gran medida, dentro del propio término municipal y de la revisión muy profunda de las previsiones existentes en relación con las infraestructuras de transporte terrestre complementarias.

Desde la perspectiva del planeamiento regional la hipótesis de la ubicación del "hub" en el municipio de Madrid pone en relieve graves contradicciones con los objetivos de difusión territorial del nuevo desarrollo urbanístico en torno a nuevos focos de centralidad (lógicamente situados en la corona exterior de la Región Metropolitana).

Desde esta perspectiva, el nuevo aeropuerto supondría situar junto al núcleo central de la región metropolitana, el que podría ser no sólo el más potente de los posibles nuevos "focos de centralidad", sino un polo de desarrollo económico en potencia. Ello aparte de que Barajas está situado en el punto más distante del sector SO. metropolitano, donde las estrategias territoriales concebidas (1), plantean la mayor concentración de nuevas zonas desarrollables para la implantación de actividades económicas.

- Cabe finalmente analizar la propuesta como potentísima infraestructura de ámbito nacional, cuyo objetivo prioritario sería el más eficaz funcionamiento como mega-aeropuerto esencialmente, pasando a segundo plano los beneficios indirectos de carácter local basados en la atracción de nuevas actividades económicas. Desde esta perspectiva habría de tenerse la certeza de que ni el emplazamiento elegido supondría a lo largo plazo obstáculo alguno para la evolución o transformación del aeropuerto, adaptándose a nuevas necesidades derivadas de cambios en la ordenación del transporte aéreo, hoy no previsibles, ni que los desarrollos urbanísticos atraídos a su alrededor en un entorno próximo —de los que se beneficiarían en gran medida los municipios— supondrían en el futuro obstáculos para el funcionamiento del propio aeropuerto.

- Las dos últimas consideraciones llevarían seguramente a concebir la denominada "área de oportunidad regional" no como una zona contigua al aeropuerto y única, sino, quizás, como un sistema polinucleado, próximo al aeropuerto en

términos de tiempo de desplazamiento, o, lo que es equivalente, muy bien conectado mediante un sistema de infraestructuras específicas. (Pues seguramente, en términos estrictos, la proximidad física inmediata de la gran mayoría de nuevas actividades generadas por la existencia del mega-aeropuerto, sería un requisito sólo imprescindible para un número muy selectivo de ellas.)

Conclusión

Los razonamientos anteriores plantean en suma con claridad unos hechos evidentes:

- El mega-aeropuerto tendrá un efecto potentísimo en los nuevos desarrollos urbanísticos atraídos por la región metropolitana de Madrid, los cuales hasta el momento no han sido **debidamente** tenidos en cuenta ni en la Estrategia Territorial para la Región, ni el Avance para la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

- Los efectos territoriales serán muy diversos según el emplazamiento elegido y según los criterios con que se conciba el "área de oportunidad regional", de atracción internacional que sería deseable prever, con dos opciones extremas:

- área mononuclear adyacente a la plataforma aeroportuaria con riesgo de congestión y obstaculización a largo plazo de la propia evolución del aeropuerto.

- área polinuclear, formada por diversas zonas, "relativamente" próximas, comunicadas con el aeropuerto con infraestructuras muy potentes.

- Estos efectos no han sido debidamente analizados hasta la fecha y por ello tanto la "cuestión del aeropuerto", como "la estrategia metropolitana", como la "Revisión del PGOUM", son hoy por hoy cuestiones abiertas, necesitadas de estudios técnicos especializados en profundidad y un amplio debate.

Abel Enguita Puebla

Arquitecto Urbanista

(*) Datos del París-Roissy.

(1) Véase la publicación "Madrid región metropolitana" Consejería Política Territorial, Madrid 1991.