

Proyecto de Aeropuerto en el Aeródromo Militar de Gando, en Gran Canaria

Por ALFREDO VEGAS y SALVADOR ALVAREZ PARDO

Arquitectos y Capitanes de complemento de Ingenieros Aeronáuticos, de la Oficina de Proyectos de la Dirección General de Infraestructura

N. DE LA R.—*Con este relato iniciamos la descripción de algunos de los nuevos Aeródromos nacionales y de los extranjeros más modernos en aquello que puede corresponder al dominio público y principalmente en cuanto a sus problemas constructivos, haciendo abstracción de todos aquellos servicios que puedan tener carácter militar. Y damos comienzo por los Aeródromos de las Islas Canarias, puesto que nos proponemos para el siguiente número dar a conocer el proyectado para Los Rodeos (Tenerife).*

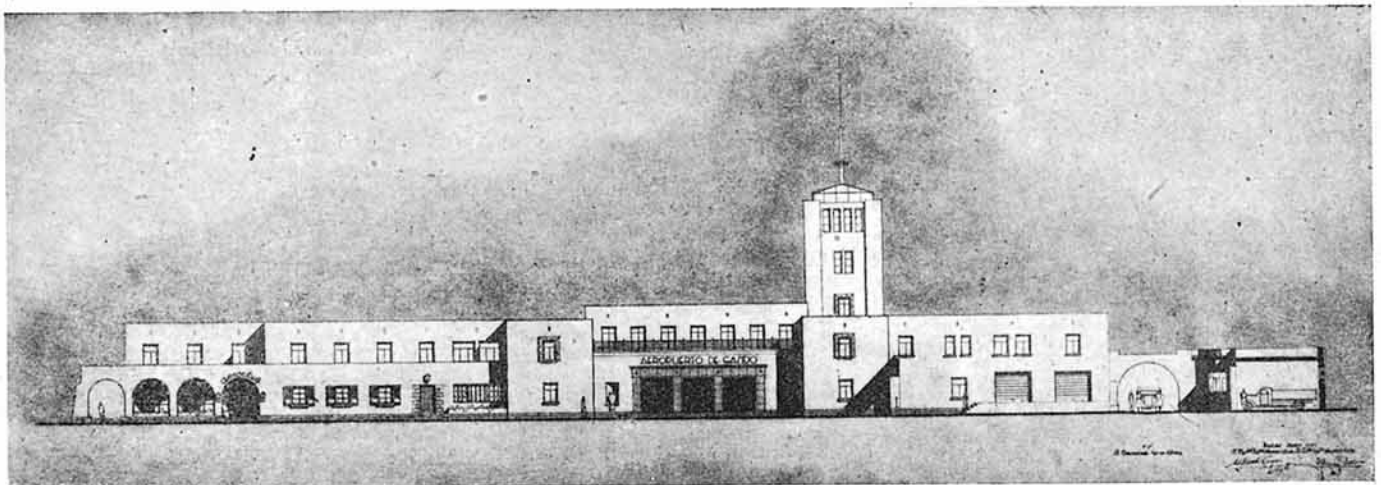
Antes de la conquista de la Gran Canaria por las huestes del General Alonso Fernández de Lugo en 1477, ordenado por aquellos augustos Reyes Isabel y Fernando, que la sometió al dominio directo de la Corona española, las construcciones de la isla reflejan estas dos cualidades: la perfecta adaptación al clima y el sentido universal. Toda la isla es una maravilla de color y de duros contrastes de luz y sombra. No existían los "estilos históricos": sencillez, claridad, orden, ausencia absoluta de preocupación decorativista y de originalidad. El pueblo guanche, que algunos le consideran de origen autóctono, como supervivientes de la población que habitaba la Atlántida, y otros, que por su costumbre de la momificación le hacen considerar su origen común con el de Egipto y del Perú, no nos deja otro vestigio de sus preocupaciones estéticas que los dibujos y decoraciones de tracerías enlazadas que desarrolla en los productos cerámicos "Pintaderas".

Con los conquistadores españoles que iniciaron la colonización, también artistas españoles, naturalmente, arquitectos, emprendieron la ruta a través de las extensísimas regiones conquistadas para el Imperio. Si bien no participaron arquitectos de primera fila, no tardaron en surgir obras del arte mediterráneo del 1500 a 1750. Al ser España un país eminentemente medite-

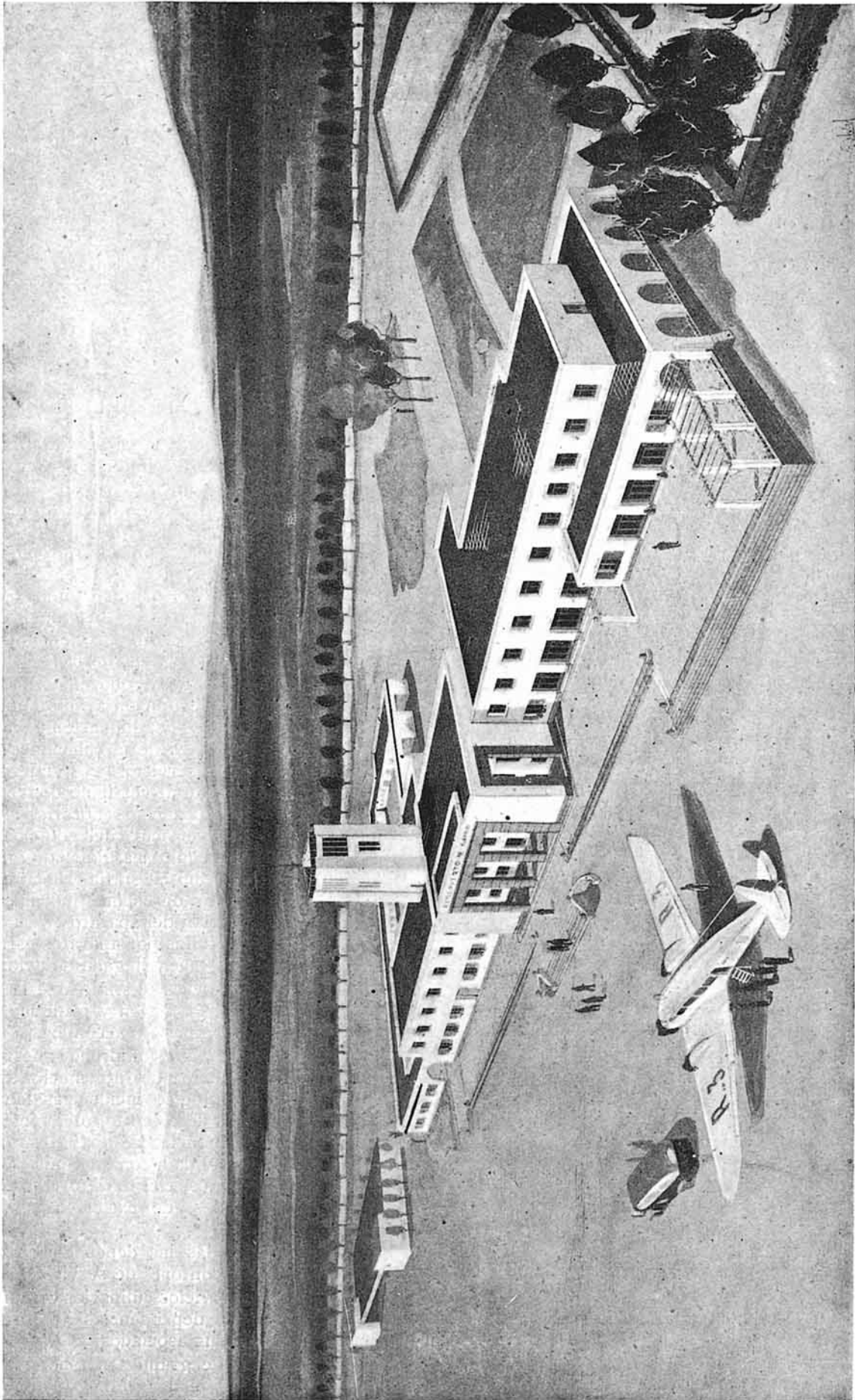
rráneo, por tradición "constructiva", su arquitectura posee unas "constantes" que se repiten a lo largo de los países latinos. Es curioso notar cómo estas características constantes se adulteran y pierden conforme nos alejamos del mar latino. Las formas primarias, si existen, se enmascaran con profusa decoración, y llega la escultura a apoderarse de la construcción en su totalidad, como puede observarse en el barroco portugués y templos primitivos de la América Central. Estas características constantes, que dan su espíritu a la obra arquitectónica, son la base de la arquitectura moderna: los volúmenes primarios, las grandes superficies lisas, la policromía clara y brillante, la armonía de las construcciones con las líneas dominantes del paisaje en que éstas se emplazan, y que obliga a crear nuevas formas para cada lugar e inventar nuevas soluciones.

Al plantearse el problema de proyectar el edificio de Aeropuerto en una región determinada—dada la modernidad del tema, puesto que responde a necesidades de rapidez y economía que la Aviación proporciona en la vida del hombre actual—hay que tener en cuenta que ha de ser, en su forma estética, un adelanto de las impresiones artísticas que ha de experimentar el viajero; ha de ser un reposo para los ojos y el espíritu; ha de ser reproducción, por medios sencillos y exactamente apropiados, de la arquitectura que las constantes mediterráneas nos proporciona, con una medida "humana" que nos impresione.

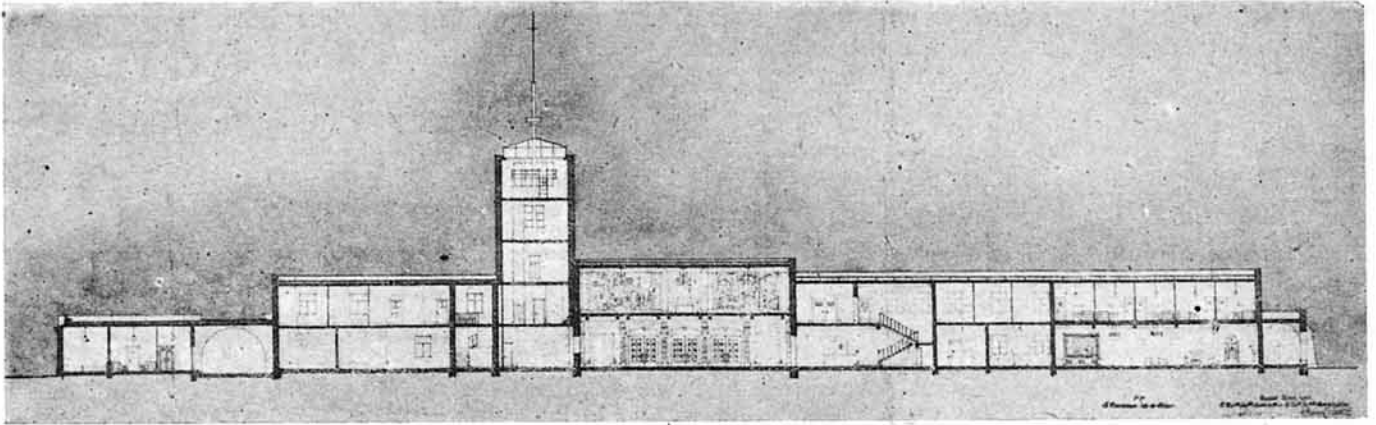
Al Aeropuerto de Gando, emplazado a la orilla del mar, con orografía de terreno desde la horizontalidad del desierto de Maspalomas hasta la imponente masa de "Los Pechos" de la isla, con planos violentos de luz y sombra, sin perder la orientación moderna, pretendemos darle una tendencia popular y marina. Al ser resuelta la plástica del edificio desde el punto de vista



Edificio del Aeropuerto de Gando. — Alzado posterior.



Aeropuerto de Gando. — Perspectiva de conjunto hacia el edificio principal de viajeros.



Edificio del Aeropuerto de Gando. — Sección transversal.

exclusivamente funcional, que luego trataremos, según las "Precisiones" de Le Corbusier—libertad absoluta, sin ningún prejuicio; plan libre, osatura independiente, a favor de la **Economía, Eficacia, Función, Belleza**—, su estética ha de ser de orientación moderna y con detalles de la arquitectura popular de la comarca. Nos encontramos que en los paramentos que definen las masas plásticas la superficie de huecos ha de responder a dos preocupaciones: una, de proporción estética, y otra, de índole práctica para la vida interior. Así, con los materiales empleados, la proporción de huecos y macizos de tendencia moderna, logramos un conjunto que pudiéramos llamar **clásico**, pues tanto en planta como alzados tienen una preocupación de **módulo**, sin sacrificio del desarrollo funcional del proyecto. Los pórticos de acceso los recuadramos con moldurados planos, sencillos y grises, de piedra de "Arucas", con el fondo blanco del revoco a la cal. Algunas ventanas se las valoriza en su composición con jambas molduradas de estilo misional o colombino, y utilizamos las arquerías y huecos continuos adintelados con la sobriedad de las manchas oscuras en los grandes paramentos blancos en que se enclavan.

Antes de entrar en la plástica del edificio hagamos algunas consideraciones sobre su emplazamiento y programa de necesidades.

Para el emplazamiento se ha escogido el lugar en que el edificio, en su máxima dirección, sea paralelo a la del viento dominante en zona muerta de despeje y aterrizaje, obteniéndose con esto las siguientes ventajas: a) Zona de aterrizaje no influida por la situación del edificio. b) Para maniobras con mala visibilidad y tiempo coincidirá la dirección del viento favorable con la que precisa el aparato. c) Los movimientos del avión para su aproximación y alejamiento del edificio son claros y sencillos. d) El viento, en su dirección dominante, no actúa en las fachadas principales, evitando molestias (1). e) Las pistas afirmadas pueden tener las dimensiones normales.

El programa de necesidades se reduce a los siguientes servicios: servicios de tráfico, servicios técnicos y

(1) N. DE LA R.—El viento dominante lo es en Gando con una frecuencia acusadísima sobre los demás, y, por otra parte, su velocidad es también grande normalmente, lo cual, unido a la naturaleza del suelo, aconseja evitar el efecto sobre las fachadas.

servicios administrativos. Nosotros adjuntamos también albergue y Aero-Club.

Servicios de tráfico abarca: El de viajeros, con las dependencias de despacho de billeteaje, salas de recepción y espera, información, cuartos de aseo, etc.; el de mercancías, con los locales de despacho de las mismas y almacenes.

Servicios técnicos: Dirección del Aeropuerto, protección de vuelo (Radio y Servicio Meteorológico), Policía, Aduanas, Correos, Telégrafos, Radiogramas, Incendios, Combustibles, Sanidad y Automóviles.

Servicios administrativos: Oficinas administrativas, Estadísticas, Intervención y Cancillerías.

Respecto a la plástica desarrollaremos los factores más interesantes que la revolución arquitectural de Le Corbusier implica: clasificación, dimensión y circulación.

Se establecen tres clases de circulaciones: de viajeros, de mercancías y de servicios. Los viajeros, a través de un porche, penetran al vestíbulo donde está colocada la oficina de información (horarios de viajes, predicción de tiempo y servicios del edificio), locales de control de aduana de equipajes, Policía, Cancillerías, Teléfonos, Correos y Radiotelegrafía y los cuartos de aseo indispensables. Salas de espera, indicador de señales luminosas de posición del aparato en ruta, mapas y señales acústicas—emitidas por aparatos estratégicamente situados—de la salida y llegada de aviones.

Circulación de mercancías, distinta que la de equipajes, con locales para su revisión y franqueo, con andenes de carga y descarga y almacenaje.

Circulación de tráfico, que comprende: despacho del Jefe del Aeropuerto, oficina de información de vuelo, de pilotos, parte meteorológico, incidencias de ruta, mapas de itinerario, libros de a bordo, etc. Meteorología y Radio, con sus dependencias de aparatos y administrativas. Servicios de Sanidad, con su clínica de urgencia. Servicios de Incendios, con extintores manuales y de mayores proporciones, de exclusivo servicio del campo.

El albergue, con todas las dependencias de hotel moderno en cuanto a "confort" de servicios.

El Aero-Club, con servicios culinarios comunes al albergue y con todas las dependencias necesarias para el lujo y "confort" de sus asociados.

Todo con terrazas de grandes perspectivas y respondiendo a un fin funcional, utilitario y estético.