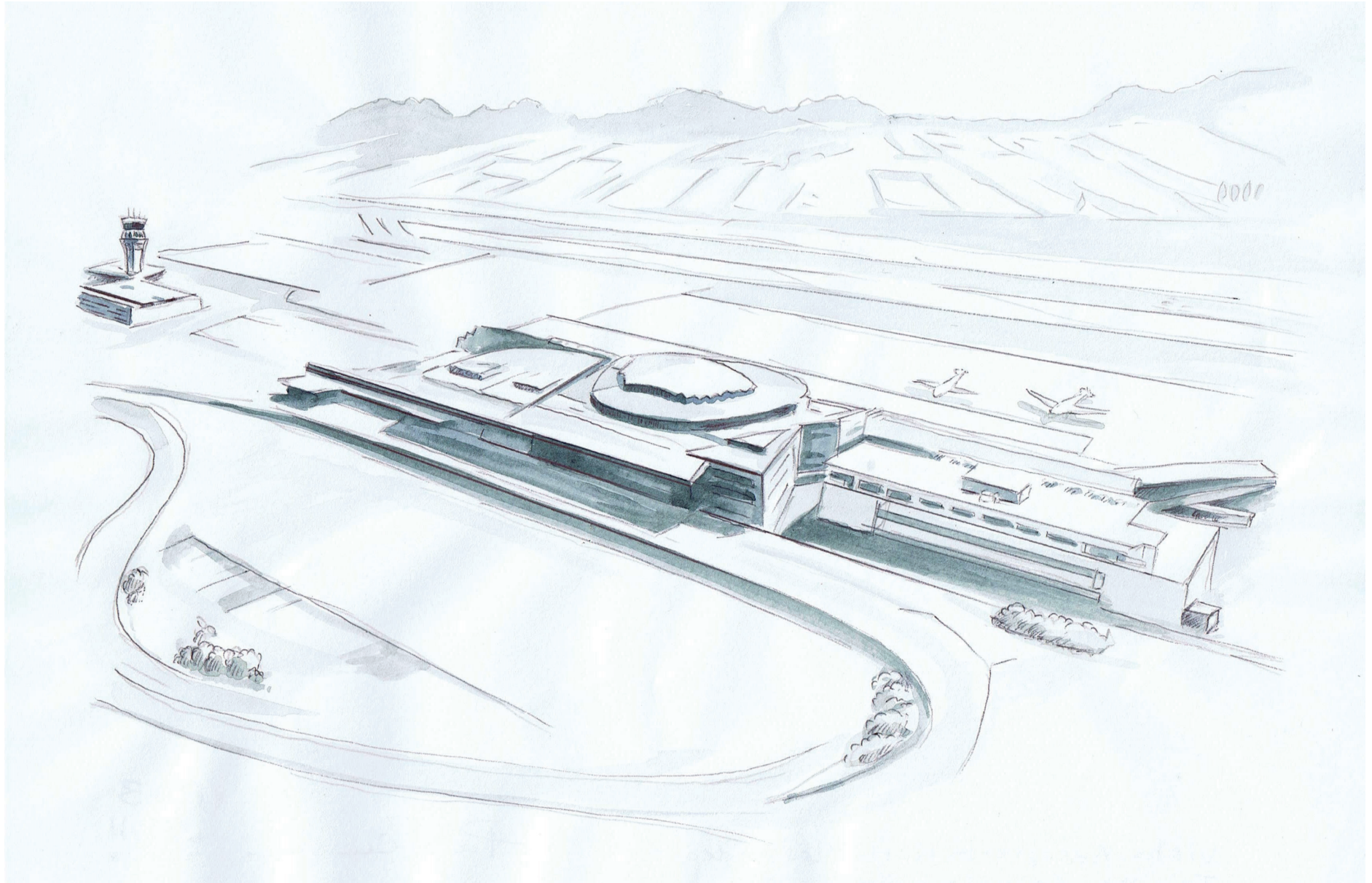


LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA



BEATRIZ DELGADO HERNÁNDEZ

TRABAJO FIN DE GRADO
TUTOR: JUAN MANUEL BARRIOS ROZÚA
CURSO 2017/18



**LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.
BEATRIZ DELGADO HERNÁNDEZ**

TRABAJO FIN DE GRADO

TUTOR: JUAN MANUEL BARRIOS ROZÚA

CURSO 2017/18

DTO. CONSTRUCCIONES ARQUITECTÓNICAS

ÁREA DE COMPOSICIÓN ARQUITECTÓNICA

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE GRANADA

ÍNDICE

00. INTRODUCCIÓN

Justificación y estado de la cuestión.	09
Objetivos.	10
Metodología.	11
Agradecimientos.	12

01. ARQUITECTURA AEROPORTUARIA

01.1 La imagen de los aeropuertos.	15
01.2 Diseños en continua evolución.	16
01.3 Conceptos clave.	19
01.4 El binomio aeropuerto-ciudad.	23

02. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

02.1 Los antecedentes del aeropuerto. (1920-1940)	27
02.2 La terminal primitiva. (1940-1960)	32
02.3 La metamorfosis de la terminal. (1960-1970)	39
02.4 El continuo progreso sorteando las dificultades. (1970-1990)	43
02.5 Las transformaciones para un nuevo siglo. (1990-2018)	48
- Plan Director.	
- Nueva imagen del aeropuerto.	
- Funcionalidad del aeropuerto y futuras actuaciones.	
02.6 Anexo planimetría terminales.	64
02.7 Línea cronológica.	70

03. CONCLUSIONES

73

04. APÉNDICE DOCUMENTAL

79

05. BIBLIOGRAFÍA CITADA

87

“Como arquitecto, diseñas para el presente, con cierto conocimiento del pasado, para un futuro que es esencialmente desconocido”

Norman Foster, 1935

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

00. INTRODUCCIÓN

Justificación y estado de la cuestión.

Aeropuerto, arquitectura que frecuentan, entre otros, viajeros y sus acompañantes, operarios de la instalación, tripulantes de aeronaves,...,un lugar en continuo movimiento, tránsito, prisas; ¿alguna vez nos paramos a observar lo que nos rodea? Dos opciones, o existe tan poco tiempo que lo único que percibe la vista, son las pantallas y rótulos de información, o por el contrario, contamos con demasiado tiempo sin saber, a veces, que uso darle; es ésta la que nos permite, con más detenimiento, fijarnos en los detalles: las personas que pasan ante ti, el mobiliario y decorado de la terminal, su luminosidad, los sonidos, los aviones que llegan y se van; y con un poco de suerte, aprecias los aspectos arquitectónicos de ese gran espacio que te envuelve: su estructura, sus materiales, su apariencia, el modo en que albergan a los aviones. En otras palabras, examinamos todos esos elementos con los que entramos en contacto.

Sería difícil justificar el presente trabajo sin tener que recurrir a una mera cuestión personal, puesto que bajo la premisa que la línea de investigación elegida, se centra en el estudio de una tipología arquitectónica, han sido las continuas visitas a estos edificios las que me han llevado a preguntarme: cómo funcionan y cómo han ido evolucionando a lo largo de la historia; siempre en continuo cambio, de la mano de la sociedad y los avances tecnológicos.

Es una arquitectura que despierta cierta fascinación, el hecho de encontrarte en un espacio cuya escala va cambiando continuamente, y debido a su condición de lugares de tránsito, estos contenedores de personas atesoran un sinfín de historias de pasajeros, un continuo intercambio de individuos y diferentes culturas.

Personalmente, el estudio de la evolución del Aeropuerto de Tenerife Norte, desarrollado en este trabajo, me ha ayudado a comprender, aún más, la importancia que tiene para la Isla, y como ha ido transformando el paisaje que lo rodea.

Objetivos.

Existen diversas líneas que se podrían analizar, en cuanto a los aeropuertos se refiere, pero he decidido abordarlos desde la idea de ser una tipología arquitectónica en continuo cambio. Inicialmente, pretendo dar un enfoque general sobre la arquitectura aeroportuaria, reflexionar sobre la imagen actual de los aeropuertos y la evolución en sus diseños, siendo un campo donde los arquitectos pueden innovar. Así mismo, nombrar los criterios claves que se tienen en cuenta a la hora de diseñarlos y la importancia de los mismos. Por otra parte, he querido hacer una mención a un concepto, que cada vez se extiende más entorno a esta arquitectura, y es su estrecha relación con las ciudades, tanto desde el punto de vista económico como el urbanístico.

Parte de estas ideas generales, quedan reflejadas en el caso del estudio principal de este trabajo, la arquitectura del Aeropuerto de Tenerife Norte, escogido por sus características singulares. El objetivo principal, es dar una visión de la evolución del aeropuerto desde los años veinte hasta nuestros días, a través de las distintas terminales y sus modificaciones. Realizar un análisis de su arquitectura, la cual ha estado en continuo cambio, transformándose para adaptarse a las nuevas necesidades de la sociedad, la creciente demanda del transporte aéreo y las nuevas tecnologías. Al mismo tiempo, muestro la relación que existe entre el aeropuerto y la Isla, y la importancia desde sus inicios, para el desarrollo de Tenerife y el resto de islas del archipiélago.

Metodología.

La investigación se ha estructurado en dos capítulos seguidos de una conclusión. El primer capítulo aborda esta tipología arquitectónica de una manera más general y amplia, tocando diversos temas: la imagen actual de los aeropuertos, la variedad que existe en sus diseños, las premisas que son necesarias para la construcción de los mismos, y su relación con las ciudades. Todos estos aspectos se completan con referencias de proyectos de aeropuertos singulares, algunos de gran relevancia por su importancia en la evolución del concepto del mismo, por sus grandes dimensiones, o extrañas localizaciones.

En el segundo capítulo se estudia el caso concreto del Aeropuerto de Tenerife Norte. Se aborda la investigación desde una visión basada en el conocimiento histórico, como medio para dar a conocer al lector el desarrollo evolutivo del aeropuerto. Se organizan una serie de apartados coincidentes con diferentes etapas hasta la actualidad. En la visión histórica, se entremezclan acontecimientos nacionales e internacionales para permitir la transversalidad en el estudio y obtener una mejor visión de la época, al mismo tiempo que se describen las diferentes terminales. Por último, se plantean las actuaciones con las que se ha llegado a lo que actualmente existe, una descripción detallada del área terminal y como seguirá evolucionando. Este análisis se realiza a partir de la información recogida a través de la consulta bibliográfica, la fotográfica y la planimetría, que ayudan a comprender las diferentes terminales. De igual manera, las visitas al lugar y los diálogos con el personal directo del aeropuerto, han sido claves para tener una visión actual del mismo.

Además, se completa el trabajo con un eje cronológico de elaboración propia, que refleja las actuaciones en el Aeropuerto de Tenerife Norte a lo largo de su crecimiento exponencial, así como una visión paralela de los acontecimientos más relevantes ocurridos en esas fechas. Además, para una mejor comprensión, este trabajo se enriquece con el archivo fotográfico y el apéndice documental extraído de diferentes crónicas de periódicos de la época.

Para finalizar, se plasman unas conclusiones acerca de la evolución de la arquitectura de este aeropuerto, su futuro inmediato; y como ha influido en el devenir socioeconómico de la isla de Tenerife.

Agradecimientos.

Esta investigación ha sido posible gracias a la amabilidad y generosidad de diversas personas:

El personal del Aeropuerto de Tenerife Norte, en especial al Director del Aeropuerto, Sergio Millanes Vaquero, al Jefe Departamento Operaciones y Servicios, Ángel Cristo Pimentel Luis, al Controlador aéreo, Ricardo Cámara Trojaola, y al Señalero, Israel. A todos ellos, gracias por compartir su valioso tiempo conmigo.

A mis padres, que me enseñaron a tener inquietud por todo lo que me rodea, y me han apoyado hasta el final.

El pintor canario Pablo Hernández Rodríguez (Pablinish), por la acuarela de la vista del Aeropuerto de Tenerife Norte.

El piloto Antonio Márquez Hernández, por las espectaculares fotografías aéreas.

Juan Manuel Barrios Rozúa, por su interés y preocupación en la calidad de este trabajo, guiándome hasta su final.

El TEA, por las fotografías de la “Colección Contemporánea – Antonio González-Calimano”.

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

01. LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA

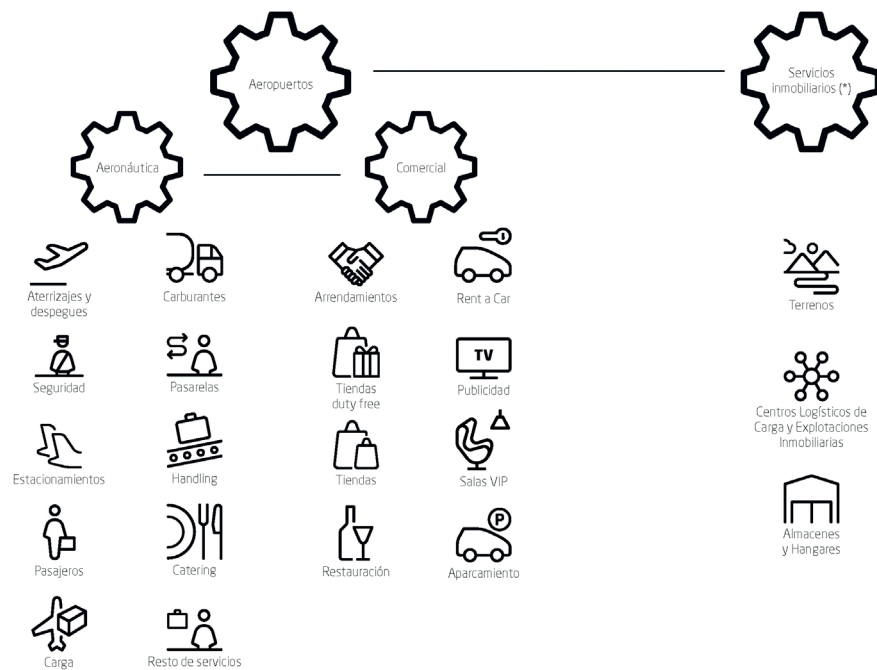
01.1 La imagen de los aeropuertos.

Abordar los aeropuertos como tipología arquitectónica, supone entender que su visión ha cambiado totalmente. Si su necesidad nació, gracias al primer vuelo a motor realizado por los hermanos Wright en la arena de Carolina del Norte, hoy en día, son una edificación indispensable y estratégica para el desarrollo de las ciudades, simbolizan el progreso y la libertad.

Para la mayoría de personas, la imagen que se tiene del aeropuerto es un avión y un destino, una barrera que se debe atravesar para poder realizar viajes por diversos motivos. Por otro lado, en algunos lugares, los aeropuertos son un elemento indispensable, ya que representan la salida del aislamiento mismo, como ocurre en las islas, en zonas de difícil acceso como las regiones polares o zonas despobladas.

La percepción cambia desde el punto de vista económico, además del tránsito de personas, el aeropuerto pasa a ser un equipamiento clave para la competitividad de un territorio. El itinerario de los usuarios está previamente planeado, y tras pasar el control de seguridad, se retiene a los mismos, contando con un tiempo en el que poder atravesar todas las tiendas y zonas de restauración, que al fin y al cabo son el reclamo para poder ocupar las largas o cortas esperas. Se crea todo un negocio en torno a esta arquitectura, que debe ser capaz de adaptarse a las nuevas demandas.

Las terminales de aeropuerto son híbridas, en parte son intercambiadores de transporte, en parte son una industria, un centro de distribución y un centro comercial. ⁽¹⁾



Esquema modelo de negocio para los aeropuertos. Informe Anual Aena 2016.

(1) Pearman, (2004): pp.14

01.2 Diseños en continua evolución.

En los años cincuenta, el cambio al turismo en masa, hacía que los aeropuertos ganaran importancia, como ocurrió con las estaciones de ferrocarril en su momento, de modo que nace el problema de darle forma a estos templos de la aviación buscando una visión moderna. La innovadora terminal TWA (Nueva York), en 1956, de Eero Saarinen, conseguía una gran ligereza con el uso del hormigón, dando forma a esas alas que cubren unos espacios unificados y fluidos. Desde su diseño, el abanico de demandas cada vez más amplio, ha supuesto la aparición de una gran diversidad en la estética de la arquitectura de estos edificios.

[...] Saarinen hizo algo muy sencillo que nos dejó a todos atónitos. Y ahora, años después, su solución ya no tiene tanto sentido y estamos otra vez donde empezamos. Toda la dinámica del aeropuerto se complica más y más, sobre todo en cuestión de seguridad. Este tipo de complejidad me fascina porque puedes intentar encontrar belleza en ella. Y porque es más difícil conseguirla. ⁽²⁾

Los aeropuertos permiten innovar a los arquitectos a la hora de realizar arquitectura a gran escala, ejemplo de ello es la terminal del Aeropuerto Internacional de Kansai (Japón). En los años XX supuso una de las obras arquitectónicas y de ingeniería de mayor envergadura. En su diseño se puede ver el recurso usado en tantos aeropuertos, las formas aerodinámicas y similitudes con las aves, los aviones o las alas. En Kansai, a partir del estudio de las corrientes de aire, se dio forma a la cubierta

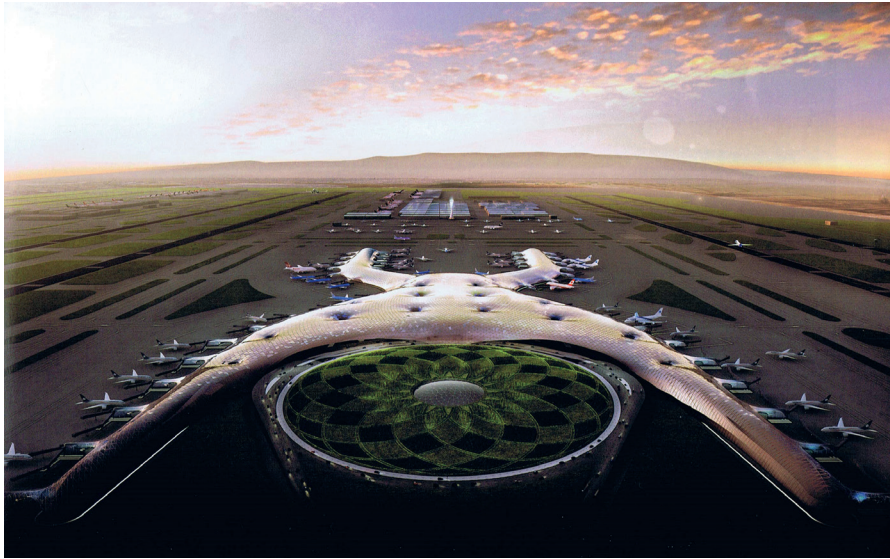
(2) Frank Gehry citado por Pearman, (2004), pp.14



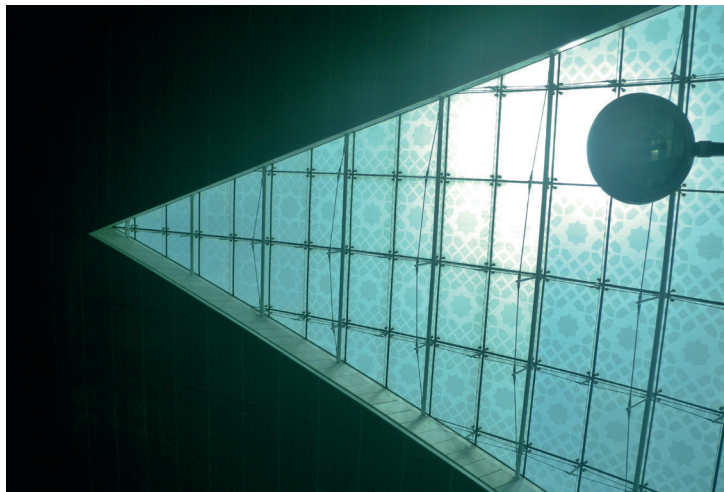
Vista exterior Terminal TWA, 1962. Portfolio Ezra Stoller.



Vista aérea del Aeropuerto Internacional de Kansai, 1994. Jodidio, 2012.



Vista aérea del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, 2015. Revista Arquitectura Viva Proyectos 066 2014.



Vista interior del Aeropuerto Internacional de Dubái.
Fot.: Beatriz Delgado, 2015.

ondulada de 1,7 km de largo. “Se extiende por la isla como un planeador, el eslabón perdido entre la tierra y el avión”.⁽³⁾

En la Ciudad de México, el nuevo proyecto de Norman Foster y Fernando Romero, pretende convertirse en la mayor infraestructura aeroportuaria de América Latina. Representa una nueva forma de entender estos espacios, basado en los proyectos concebidos por Foster junto a Buckminster Fuller en los años setenta; instalaciones ubicadas en las zonas inferiores, y liberación de la cubierta continua y fluida, que permitirá la entrada de luz natural al interior. El proyecto se inspira en el simbolismo mexicano y la arquitectura del país; desde el aire, se evoca la imagen de un águila posado con las alas abiertas.⁽⁴⁾

Otros aeropuertos de grandes dimensiones son: el Aeropuerto Internacional de Pekín, el Aeropuerto Internacional de Dubái, o el Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson en Atlanta, con unos cien millones de pasajeros al año. Por otra parte, conseguir lo opuesto, aeropuertos de pequeña escala, es todo un reto, teniendo en cuenta los usos e instalaciones que se exigen en esta arquitectura. En España, el Aeropuerto de Lleida con unos cuatro mil metros cuadrados, recoge todas las necesidades de un aeropuerto de estas dimensiones, y se adapta a la escala del paisaje. Su torre de control queda integrada en el edificio principal mediante la cubierta que se pliega y crea una doble piel translúcida, creando continuidad y protegiendo las aberturas interiores.⁽⁵⁾

Con una escala un poco mayor, el Aeropuerto de San Pablo en Sevilla, es otro aeropuerto pequeño, donde Rafael Moneo crea un espacio compacto que recoge elementos de la arquitectura

(3) Jodidio, (2012), pp.16

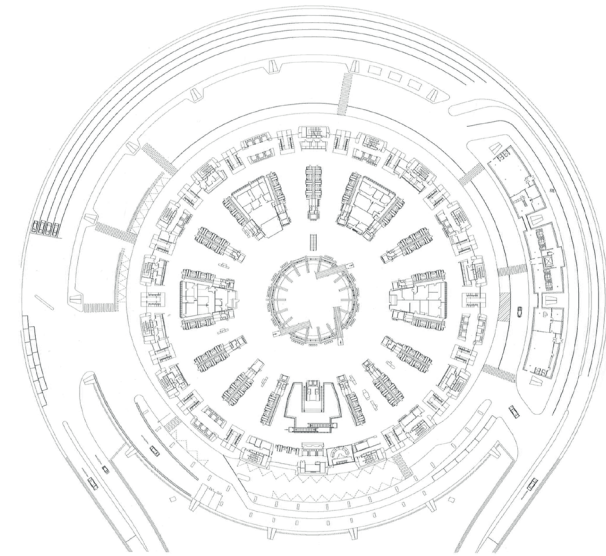
(4) Las siguientes consideraciones proceden de Fernández-Galiano, (2014).

(5) Las siguientes consideraciones proceden de Uffelen, (2012), pp.16

árabe y romana, trasladándolos a un diseño contemporáneo como se aprecia en sus bóvedas coronadas por un lucernario central. Hay una referencia a la idea del Panteón de Agripa, y un juego de colores claros y oscuros en su interior.⁽⁶⁾

Además de la escala, existe una gran variedad en las formas utilizadas para diseñar las terminales, ya sean: lineales, rectangulares, en curva, de planta radial como en París (terminal uno de Charles de Gaulle), estrelladas como el proyecto para la nueva terminal del Aeropuerto de Pekín, o creadas a partir del cruce de las mismas, como en el Aeropuerto Internacional de Bangkok.

En cuanto a las clasificaciones, se distinguen aeropuertos según sus funciones, su desarrollo y la categoría de sus instalaciones. También hay una distinción en función de la longitud de sus pistas, los destinos y procedencias de las aeronaves, el carácter de los vuelos, su nivel de utilización a lo largo del año, etc.⁽⁷⁾



Terminal 1 del Aeropuerto de París Charles de Gaulle, 1967. Pearman, 2004.



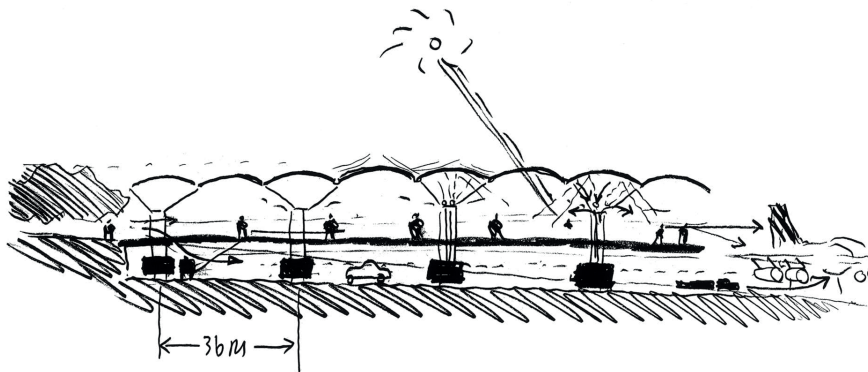
Vista exterior del Aeropuerto Internacional de Bangkok. Fot.: Beatriz Delgado, 2015.

(6) Las siguientes consideraciones proceden de Pearman, (2004): pp.173

(7) Datos extraídos de Zoido Naranjo, (2013), pp.19



*Cubierta del Aeropuerto de Stansted, 1981.
Archivo Foster and Partners.*



Boceto del Aeropuerto de Stansted, 1981. Archivo Foster and Partners.

01.3 Conceptos clave.

El diseño de los aeropuertos va condicionado por unas premisas que garantizan el buen funcionamiento del mismo, el confort de los usuarios y su relación con el entorno. Al mismo tiempo, deben conseguir espacios que puedan adaptarse a los nuevos usos requeridos, como la flexibilidad para modificar las distribuciones interiores o permitir futuras ampliaciones, una arquitectura que evolucione con la sociedad.

El Aeropuerto de Stansted (Londres) supuso una vuelta a la idea original de aeropuerto, buscando un edificio más eficaz. Foster diseñó un espacio de fácil lectura para el pasajero: “llegada por tierra, atravesar el vestíbulo en dirección a los aviones, visibles al otro lado, y salida en avión.”⁽⁸⁾ Además, su estructura modular permitía futuras ampliaciones.

La importancia de la funcionalidad en el diseño, queda reflejada también, en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas donde se crea un sistema cuidadosamente sincronizado. La terminal distribuida en seis plantas, tres en superficie y tres subterráneas, crea un diagrama lineal sencillo. La cubierta ondulada da continuidad a los cuatro módulos que van acogiendo: la dársena de entrada, la recepción de pasajeros, la zona de facturación, el control de seguridad y el embarque para los pasajeros de salidas; para las llegadas, el desembarque, la zona de recogida de equipajes y salida. Las plantas inferiores acogen el mantenimiento, el procesamiento de equipaje y transferencia de pasajeros entre edificios. Los módulos quedan separados por grandes grietas verticales que bañan de luz natural todas las plantas inferiores, y a la vez, crean relaciones visuales entre los diferentes niveles, ayudando al pasajero a tener una mayor

(8) Pearman, (2004): pp.169

legibilidad de los espacios y sus funciones. Estas fisuras acogen todas las conexiones verticales que permiten la progresión de los módulos.

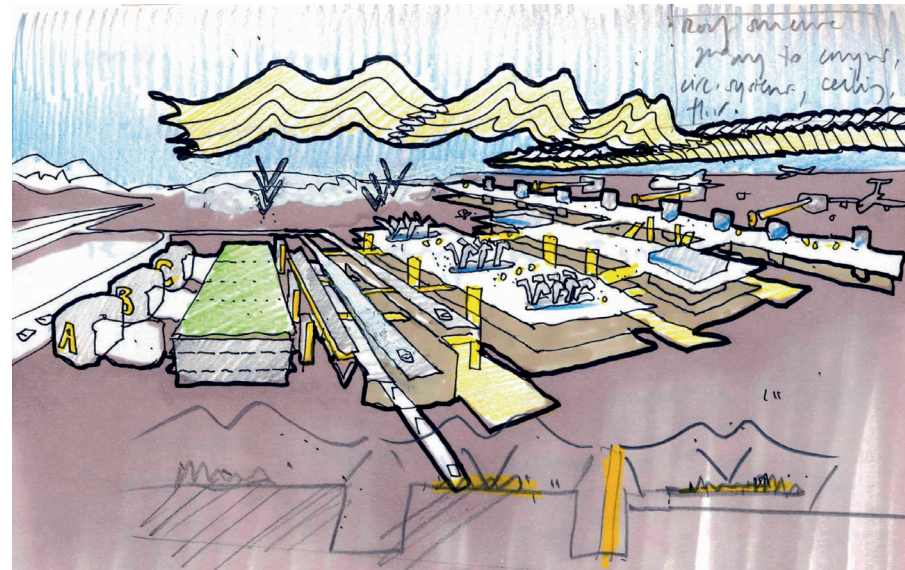
Por otro lado, hay que planear minuciosamente el proyecto de un aeropuerto, para conseguir que las distancias que recorre un pasajero no sean interminables y acaben perdiendo su avión. Novedoso fue el proyecto de Gerkan, Marg and Partners para el Aeropuerto de Berlín Tegel, donde buscaban el principio de descentralización. Su diseño hexagonal permitía ser la única terminal “drive to gate”.⁽⁹⁾ Los vehículos podían dejar a los pasajeros lo más cerca posible de sus puertas de embarque, con menos de cincuenta metros de recorrido hasta su avión. Hoy en día, la ruta fácil y corta para el pasajero, es sabotada por los pasos de zonas comerciales como puertas de embarque. El Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, continuando con la reinención del tipo de Stansted, también busca reducir los recorridos interiores con pocos cambios de nivel, así se facilita la movilidad del pasajero y de los trabajadores.

Otro criterio de gran importancia en el diseño de los aeropuertos, es la dimensión social. Entender el itinerario que realiza el pasajero, cuál es su visión y como se siente en ese gran espacio.

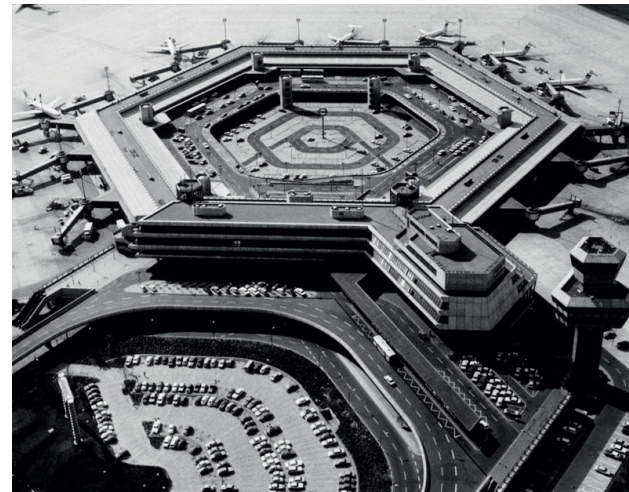
[...] por “no lugar” designamos dos realidades complementarias pero distintas: los espacios constituidos con relación a ciertos fines (transporte, comercio, ocio), y la relación que los individuos mantienen con esos espacios.⁽¹⁰⁾

(9) Datos extraídos de Koolhaas, (2014), pp.138

(10) Augé, (2004), pp.52



Boceto de la Terminal T4 Madrid Barajas, 2005. Archivo Rogers Stirk Harbour +Partners.



Vista exterior del Aeropuerto de Berlín Tegel, 1965. Archivo Gerkan, Marg and Partners.



Vista interior puerta de embarque del Aeropuerto Koh Samui. Fot: Beatriz Delgado, 2015



Vista de los exteriores del Aeropuerto Koh Samui. Fot: Beatriz Delgado, 2015

Es normal, relacionar los aeropuertos con lugares de grandes dimensiones, en los que a veces se pierde el confort del usuario. En los centros comerciales vemos como esa escala industrializada, ya se está cambiando, consiguiendo una escala más doméstica. A través de los paseos exteriores, los materiales o la altura de los edificios, el centro comercial Las Rozas Village, en Madrid, lo consigue. Está innovación ha llegado también a los aeropuertos, como en Tailandia en la isla de Koh Samui; los espacios donde el pasajero interactúa, encuentran esa escala más humana que se relaciona perfectamente con el entorno. El aeropuerto se distribuye, como si de un pequeño pueblo se tratase, con sus calles al aire libre entre edificios que reflejan la arquitectura del país. Los pasajeros pasean y compran entre jardines, al mismo tiempo que son dirigidos hacia las salas de espera para el embarque, las cuales parecen salones dentro de grandes cabañas. El estrés o las sensaciones negativas que pueden tener los viajeros, quedan generalmente reducidas.

En la actualidad, debido a que los aeropuertos también son un importante foco de problemas ambientales, hay una concienciación en cuanto a crear diseños sostenibles.

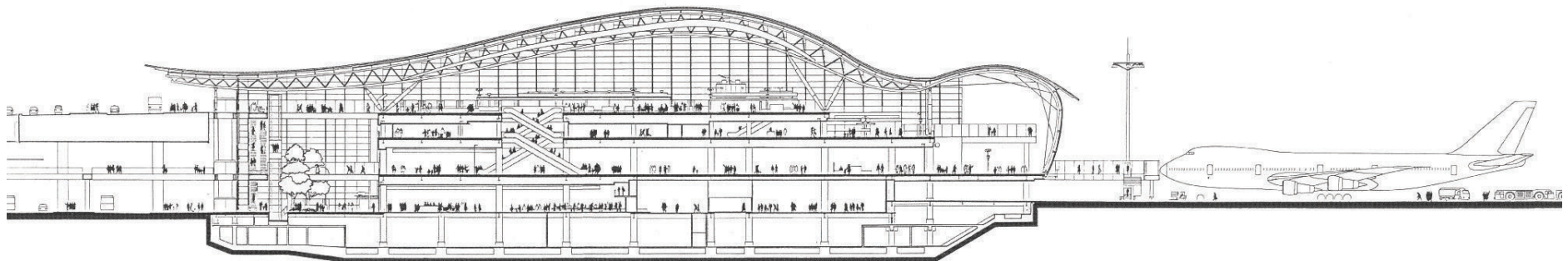
Existe un gran impacto, especialmente, durante el proceso de construcción de estas grandes infraestructuras. Para realizar el Aeropuerto Internacional de Kansai, ubicado sobre una isla flotante, hubo que extraer tierras de la cercana isla de Awaji, dejando este lugar profundamente marcado.

Por ello, hoy en día se busca que los diseños y todo el proceso que envuelve la construcción de los aeropuertos, sea lo más sostenible posible, reduciendo al mínimo el impacto en las instalaciones y el entorno urbano adyacente. El nuevo aeropuerto de la Ciudad de México busca minimizar el impacto ambiental, involucrando sistemas de construcción de acuerdo a las

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

condiciones del terreno. Pero las obras que ya han comenzado sobre la antigua cuenca del lago de Texcoco, muestran un impacto en la flora y la fauna del lugar, así mismo, existe un riesgo de inundación del terreno.

En la construcción de las terminales, juega un papel fundamental, el diseño de las cubiertas y fachadas permitiendo la entrada de luz natural y al mismo tiempo teniendo un control sobre ella. También, la reducción del consumo de energía en la climatización es importante. En cuanto a la relación con su paisaje próximo, la arquitectura aeroportuaria debe intentar crear el menor impacto visual, integrándose en el mismo.



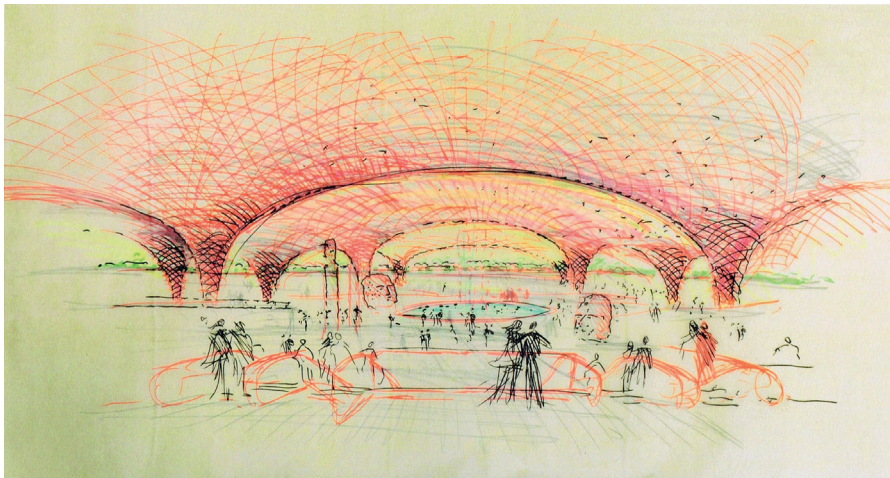
Sección transversal Aeropuerto Internacional de Kansai, 1994

01.4 Binomio aeropuerto-ciudad.

Los aeropuertos han tenido una gran trascendencia en la evolución de las ciudades. Hoy en día, los alrededores de un aeropuerto, y el espacio que se sitúa entre el mismo y una ciudad, son zonas del área metropolitana en continuo crecimiento. Se crean flujos y movimientos, tanto en su interior como en la propia ciudad, y es que, los aeropuertos, influyen en el movimiento económico hacia la periferia urbana.

Entre aeropuertos, genéricamente, se mueven cargas y personas, es por ello, que la creación de grandes urbes logísticas alrededor de las pistas de aterrizaje, suponga una competición por ser el más rápido en colocar un producto en el mercado global. Los aeropuertos pasan a ser un “bien común” para las ciudades o regiones a las que sirven. Su presencia incita al desarrollo urbano, y aunque generalmente las terminales se construyen en los límites de las ciudades, hoy en día, muchas de ellas están atrapadas en el área metropolitana. Debido a esta proximidad, muchos aeropuertos son candidatos para convertirse en ciudades-aeropuerto.

Aparecen nuevos planes estratégicos integrales que, a parte de las actividades principales relacionadas con el propio aeropuerto, se preocupan también, del trazado de los espacios próximos al mismo, donde se desarrollan actividades que no están directamente relacionadas con la aviación. En ese sentido, es fundamental la planificación de las relaciones entre el transporte aéreo y otros medios de transporte, como el ferroviario y enlaces con la red de carreteras, para fomentar un mayor crecimiento.



*Boceto interiores del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, 2015.
Revista Arquitectura Viva Proyectos 066 2014.*

Una ciudad-aeropuerto es, ante todo, una estrategia empresarial de la entidad gestora del aeropuerto, cuyo objetivo es obtener

beneficios de las oportunidades empresariales que surgen a raíz del funcionamiento del aeropuerto y del importante papel que desempeña en las redes de transporte terrestre.

El concepto [...] también está relacionado con el desarrollo regional. Una ciudad-aeropuerto no se mantiene aislada en los límites del aeropuerto, sino que forma parte de una estrategia regional más amplia, [...]

[...] es un conjunto más o menos denso de actividades relacionadas con el aeropuerto y su funcionamiento, así como de otras actividades comerciales y empresariales situadas en la plataforma aeroportuaria y su entorno. ⁽¹¹⁾

El Aeropuerto Internacional Rey Abdulaziz de Yeda, es un ejemplo de master plan. Se encuentra en una zona comercial importante y en desarrollo de Arabia Saudí. El plan, en su última fase, incluye: tres nuevas terminales conectadas, una nueva pista de aterrizaje y una organización en torno a seis grupos de instalaciones principales, junto al desarrollo de la ciudad-aeropuerto.⁽¹²⁾

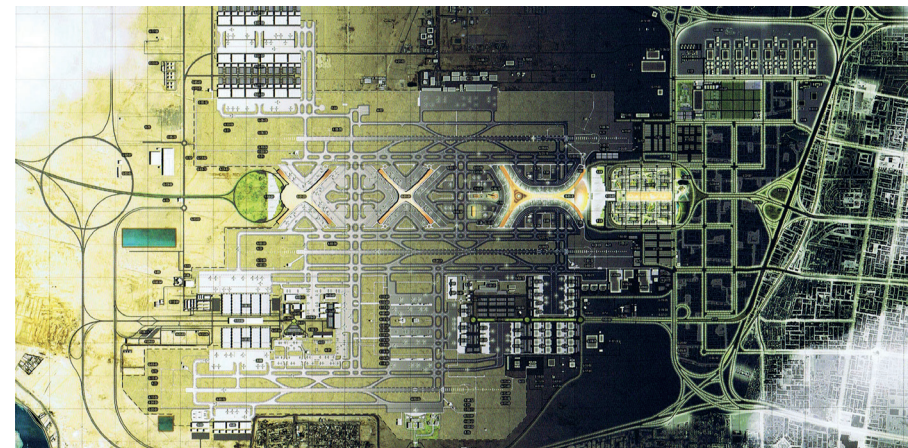
Cuando se construye una ciudad-aeropuerto, es parte integral de la región, si se mejora el acceso al aeropuerto y se mejora la accesibilidad en toda la región. ⁽¹³⁾

La ubicación de los aeropuertos respecto a las ciudades, siempre ha sido un tema polémico. ¿Qué es mejor, grandes aeropuertos en la periferia o pequeños y próximos? A la hora de crear nuevos master plan para aeropuertos, es indispensable

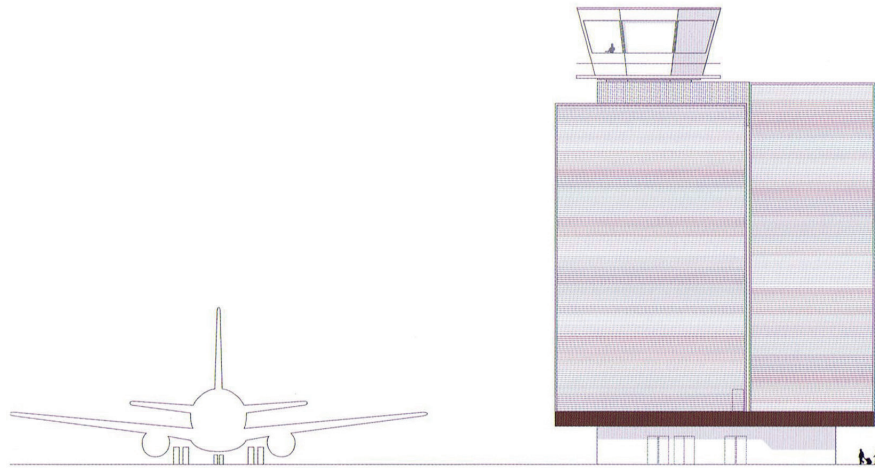
(11) Güller y Güller, (2002), pp.79

(12) Datos extraídos de Boscher, (2011), pp.78

(13) Boscher, (2011), pp.128



Master plan del Aeropuerto Internacional Rey Abdulaziz de Yeda. Boscher, 2011.



contar con terrenos localizados en las afueras, en puntos estratégicos que permitan la expansión. Por otro lado, la cercanía y fácil conexión con el centro de la ciudad es clave para trayectos rápidos, como los realizados por motivos de negocios, reuniones, congresos.

En esta simbiosis aeropuerto-ciudad, encontramos en el Aeropuerto de Tenerife Norte, un ejemplo práctico de lo expuesto con anterioridad; su localización, tamaño y conexión con la ciudad, se ajusta a las necesidades de la sociedad a la que presta servicio. Seguidamente, se muestran en este trabajo, entre otros aspectos, la génesis y desarrollo, a lo largo de su historia, de la arquitectura de las sucesivas terminales que ha albergado este aeropuerto, hasta el momento actual.



Aeropuerto de LLeida, 2010. Uffelen, 2012 .

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

02. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE **02.1 Los antecedentes del aeropuerto. (1920-1940)**

Para poder comprender lo que supone el Aeropuerto de Tenerife Norte para la isla en la actualidad, se hace necesaria la puesta en valor de ciertas pinceladas históricas que nos sitúen en un contexto, ayudando a entender toda la evolución posterior, comenzando con su ubicación.

Las Islas Canarias bañadas por el Océano Atlántico y ubicadas al noroeste de África cuentan con una posición clave como enlace entre tres continentes: Europa, África y América. De las siete islas, Tenerife es la más extensa con 2.304 km², cuya capital, Santa Cruz de Tenerife, desempeñó la capitalidad de la provincia de Canarias, que formaba el Archipiélago Canario hasta septiembre de 1927, cuando se dividió en dos provincias.

En los años veinte, el principal enlace entre la isla de Tenerife y el exterior, lo constituía el transporte marítimo el cual era de gran importancia ya que Santa Cruz estaba considerada capital de provincia marítima de primera clase; recibiendo el tráfico de todos los buques, desde y hacia, Europa, África y América, así como la red de barcos que conectaba las siete islas. El puerto cumplía su papel fundamental en la economía tinerfeña, donde la principal industria era la agrícola orientada hacia la exportación de estos mismos productos, en particular: plátanos, papas y tomates.⁽¹⁾ Por otra parte, el turismo, hoy en día motor principal de la economía de las islas, se encontraba en desarrollo. La capital, por ser punto de arribada a la isla, junto al Puerto de la Cruz, representaban los principales centros receptores de turismo en Tenerife. Sus especiales condiciones



Vista aérea de la Plaza Candelaria, 1925-1930. Fot.: Adalberto Jorge Benítez Togores. Archivo de fotografía histórica de Canarias de FEDAC.

(1) Extraído del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 2, pp.9

climatológicas y naturaleza abundante convirtieron a la isla en un reclamo para muchos extranjeros de países europeos.

No es de extrañar, que su lejanía respecto al resto del Estado Español y la necesidad de crear un puente entre Europa y Sudamérica, motivaran el deseo de la construcción de un aeropuerto por parte de las autoridades insulares; las cuales solicitaban al Gobierno nacional, dedicase una atención preferente a las comunicaciones y al conjunto de servicios en el archipiélago; consiguiendo con ello, el desarrollo económico y social que demandaban los ciudadanos.

Para comenzar a hablar de la imagen del aeropuerto, debemos remontarnos a los inicios de la aviación en Canarias comenzando con la llegada del primer aeroplano al archipiélago. El 10 de mayo de 1913, una multitud de entusiastas tinerfeños esperaban la llegada del piloto francés Léonce Garnier,⁽²⁾ que después de los primeros vuelos en Gran Canaria, realizaría otra demostración en Tenerife, para ello se habían habilitado unas huertas de La Cuesta cercanas a la montaña de Ofra.

El deseo por llevar la aviación a la isla y la realización de un futuro aeropuerto, seguía presente y quedaba reflejado en las acciones del Cabildo Insular⁽³⁾ en 1920, con la adquisición de unos terrenos pertenecientes a los canteros en la zona de Los Rodeos; se trataba de un lugar donde antaño se habían plantado grandes extensiones de cultivos; un pequeño inicio de lo que un día llegarían a ser.

(2) Las siguientes consideraciones proceden del artículo del periódico La Opinión, 2010 en <https://www.laopinion.es/canarias>.

(3) El Cabildo Insular es una Entidad administrativa exclusiva de las Islas Canarias (España), y que tiene su origen en los Cabildos o consejos de gobierno existentes durante el periodo colonial.



Panorámica de San Cristóbal de La Laguna, 1931. Fot.: Ernesto Fernando Baena Jover. Memoria de una Época, Portafolio de Tenerife, 1998.

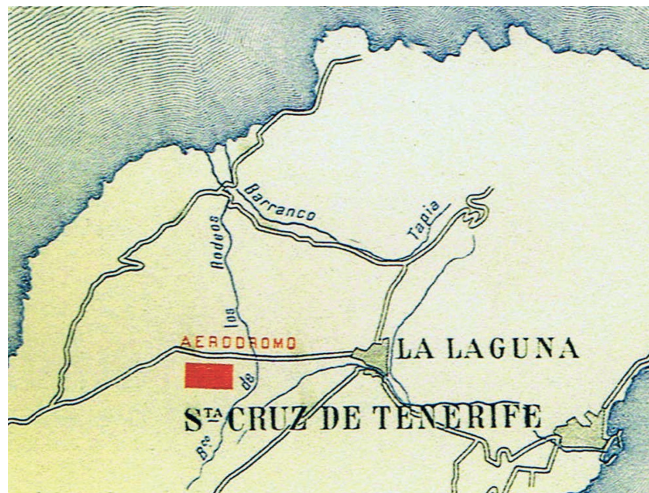
La realización del futuro aeropuerto exigió una serie de pasos previos como, por ejemplo: el establecimiento en 1926 de los criterios para la elección de un aeródromo, y que requisitos eran necesarios para pasar a la calificación de aeropuerto; todo ello de acuerdo con el Ministerio de la Guerra,⁽⁴⁾ por encontrarse la aeronáutica bajo mando militar. Así mismo, se creó al siguiente año, el Consejo Superior de Aeronáutica, un órgano que se encargaba de todas las competencias en esta materia y desempeñaba dos importantes cometidos: el Plan de Líneas Aéreas y la Clasificación de Puertos Aéreos y su Organización.⁽⁵⁾

Como ejemplo de criterios para la clasificación de un terreno para uso aeronáutico se expone lo siguiente:

Aeródromo es todo terreno llano de extensión suficiente y convenientemente preparado para que las aeronaves puedan aterrizar y partir con facilidad y seguridad.

[...] la dimensión del terreno debe ser, como mínimo, de 600 a 800 metros en todos los sentidos” “El terreno ha de ser llano, casi horizontal, sin resaltes ni ondulaciones pronunciadas, y su superficie firme, [...]

Si a un terreno preparado para aeródromo, como queda dicho, se le añaden todas o gran parte de las instalaciones auxiliares necesarias a la navegación aérea, se las dota de personal para servirlos y se abre todo ello al tráfico aéreo, ya



Plano de localización del Aeródromo de Los Rodeos, años 30. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.

(4) Departamento gubernamental encargado de los asuntos militares de tierra, que estuvo vigente en España entre 1851 y 1939. Este órgano heredó las funciones correspondiente a la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra, En la actualidad el ministerio equivalente es el de Defensa. Datos extraídos de la enciclopedia Wikipedia.

(5) Las siguientes consideraciones proceden de Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, (2006), pp.36

sea para el público o para algún servicio oficial o particular, entonces el aeródromo se clasifica como aeropuerto. ⁽⁶⁾

A los terrenos adquiridos a los canteros se les anexionan diecisiete hectáreas más que el Cabildo arrenda en 1929, procediendo a realizar obras de explanación, tala de arbustos y segado de hierbas. Con ello, el terreno del conocido como Llano del Rodeo, se encontraba listo para uno de los acontecimientos más importantes para la isla, el comienzo del transporte aéreo en Tenerife; el día 5 de diciembre de ese mismo año, aterriza el primer avión con el propósito de establecer un servicio regular con la Isla. Proveniente de Berlín aterriza en Los Rodeos el Arado V, de la Luft-Hansa; rodeado de multitud y grandes manifestaciones de júbilo.⁽⁷⁾

Semanas después, aterrizaría en ese campo el piloto Ernesto Navarro⁽⁸⁾ con las intenciones de analizar las posibilidades de la línea a Canarias y la situación de sus aeródromos. Los terrenos de Los Rodeos contaban con la dificultad de situarse en un valle con una orografía nada fácil, por encontrarse rodeado de montañas, y una climatología adversa en algunas épocas del año. El informe meteorológico sobre Los Rodeos fue desfavorable, inclinándose Navarro por el emplazamiento en la bahía de Los Cristianos, en el sur de la isla. Las dificultades de conexión entre el sur y la capital,

(6) Extraído de Albarran, (1931)

(7) Datos extraídos de la crónica de *La Prensa*, 6 de diciembre de 1929, recogida en *VVAA*, (1999), pp.370

(8) Ernesto Navarro Márquez, piloto militar que trabajó también, para líneas aéreas comerciales. Fue técnico del Consejo Superior de Aeronáutica. Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 1, pp.4



Vista aérea de La Laguna, 1920. Archivo Antonio García Rueda, Foto Rueda.



Vista aérea de Santa Cruz de Tenerife, 1925-1927. Fot.: Adalberto Jorge Benítez Togores. Archivo de fotografía histórica de Canarias de FEDAC.

De paraíso a paraíso
From Paradise to Paradise

Sevilla-(Valencia)-Madrid-Barcelona-Baleares

Días, excepto domingos
Sundays excluded

Salida	Arribo	Aerolínea	Aeródromo
6:30	7:00	551	SEVILLA - Avenida de la Libertad, aeródromo
7:40	8:10	551	SEVILLA - Tablada, aeródromo
9:30	10:00	555	VALENCIA - Paz 28, aeródromo
10:00	10:30	555	VALENCIA - Alameda, aeródromo
10:00	10:30	552	MADRID - Barajas, aeródromo
10:00	10:30	552	MADRID - Antonio Maura 4, aeródromo
13:00	13:30	553	BARCELONA - Prat, aeródromo
13:30	14:00	553	BARCELONA - Diputación 740, aeródromo
13:30	14:00	553	BARCELONA - Puerto, aeródromo
15:40	16:10		PALMA DE MAJORCA - Puerto, aeródromo

Sevilla-Islands Canarias

Salida	Arribo	Aerolínea	Aeródromo
5:30	6:00	554	SEVILLA - Avenida de la Libertad, aeródromo
6:00	6:30	554	SEVILLA - Tablada, aeródromo
			a) LARACHE
			a) CASABLANCA
			a) AGADES
13:40	14:10	11	CABO RUBY - Aeródromo, aeródromo
13:45	14:15	11	CABO RUBY - Aeródromo, aeródromo
15:00	15:30		LAS PALMAS - Ciudad, aeródromo
15:00	15:30		LAS PALMAS - Playa, aeródromo

Las Palmas - Santa Cruz de Tenerife

Servicio 10a veces por semana. B1 hebdomadario. Tercera línea por...

Horario de vuelos de la compañía LAPE, 1934. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.

El servicio aéreo con la Península queda reducido a un solo viaje por semana; los aviones llegarán al aeródromo de Gando los miércoles, con enlace con Tenerife y salida para la Península los viernes.

(Crónica de El Día, febrero de 1941, recogida en VVAA, (1999), pp.507)

hicieron tomar una decisión al Cabildo, decantándose por la opción de construir el aeropuerto en Los Rodeos.⁽⁹⁾

Sin embargo, todos estos avances sufren un parón durante la Guerra Civil de España (1936-1939), dificultando el desarrollo del futuro aeropuerto. Debido a la suspensión de vuelos, se produjo una desvinculación del archipiélago con la Península y el resto de Europa. A pesar de las intenciones del Cabildo Insular con el inicio de las obras de mejora del campo de Los Rodeos en 1936, que ya alcanzaba una superficie de 43 hectáreas, no será hasta el 23 de enero de 1941 que el Aeropuerto de Los Rodeos se reabra al tráfico aéreo.

(9) Datos extraídos del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 1, pp.4

02.2 La terminal primitiva. (1940-1960)

El fin de la Guerra Civil supuso un nuevo impulso para el aeropuerto, dando inicio en 1940 a la construcción de la deslumbrante terminal de pasajeros cuyo diseño corría a cargo de Alfredo Vargas y Salvador Álvarez, ambos arquitectos del Ministerio del Aire.⁽¹⁰⁾ La dirección de la obra recayó sobre el arquitecto tinerfeño José Enrique Marrero Regalado.

El proyecto abarcaba tanto la construcción de un aeropuerto civil como el Aeroclub y las dependencias generales de servicios. Existían expectativas de conseguir uno de los mejores aeropuertos de España, con la gran importancia que ello suponía para la Isla. Las obras ofrecían un cambio radical a lo que en otra época fuera un paisaje agrícola, un llano fértil, donde ahora aterrizarían los aviones procedentes de diversos destinos.

La terminal estaba conformada por un volumen de tres plantas con un diseño alargado y lineal que ayudaba a reforzar la amplitud de la pista de aterrizaje y, al mismo tiempo, integrado con el paisaje; este bloque lineal era roto sólo por la torre de control. Todo el conjunto del edificio quedaba enmarcado por las líneas bajas de llanuras y las serranías escalonadas al fondo.

Según expresaba la crónica del periódico *El Día*,⁽¹¹⁾ el diseño del aeropuerto guardaba semejanzas con el barroco



Vista exterior de la terminal y el hangar, años 40. Fot.: Adalberto Jorge Benítez Tогores. *Imágenes para el Recuerdo, Portafolio de Tenerife, 1997.*

(10) Departamento ministerial encargado de la aviación civil y militar en España, entre los años 1939 y 1977. Datos extraídos de la enciclopedia Wikipedia.

(11) Diario de Santa Cruz de Tenerife; comenzó con la publicación de "La Prensa" en octubre de 1910. Datos extraídos de Historia en <http://grupoeldia.com/historia/>.



Vista exterior de la terminal con la torre de control modificada, 1950.

La imagen de Tenerife ya no sería percibida únicamente desde el mar, al aproximarse al puerto tinerfeño, sino, también desde el aire, donde la imponente visión del majestuoso Teide, crearía, a partir de entonces, una sensación de aventura en todos aquellos viajeros que, desde lejanos lugares de Europa y del mundo, se dirigieran a disfrutar del inigualable clima y la exuberante belleza natural [...]

(Crónica de El Día, 1941, recogida en VVAA, (1998), pp.444)

colonial,⁽¹²⁾ que se estaba realizando en California en el S.XX, con una arquitectura inspirada en la mexicana. Se puede ver este barroco en el uso del color blanco o las cubiertas planas, pero también queda reflejada la arquitectura racionalista y matices del estilo mediterráneo, como los arcos en la fachada; así mismo, su adaptación al paisaje y a las condiciones del clima, están íntimamente relacionados con la arquitectura canaria de las primeras edificaciones de las Islas, por parte de los conquistadores y colonizadores. Por otro lado, la torre de control parecía guardar ciertas similitudes con la arquitectura románica y sus torres-campanario en las iglesias.

En la fachada del lado aire⁽¹³⁾ destacaban tanto los amplios y apaisados ventanales de arco de medio punto, como el balcón canario situado en la planta superior. Los balcones canarios, al igual que el del aeropuerto, sobresalen de la fachada, siendo habitual encontrarlos abiertos, con cubierta de teja canaria; en este caso ambos laterales quedan flanqueados con dos ventanas de arco de medio punto. Desde la carretera la fachada ofrecía una visión de dos cuerpos, uno de mayor altura por el que se accedía al edificio, y unas amplias escaleras que salvaban el desnivel existente con el campo de vuelo.

En cuanto a su distribución interior, la planta baja quedaba destinada a un semisótano donde se ubicaba la clínica de urgencia, las oficinas del personal, los garajes y la vivienda del

(12) Datos extraídos de la crónica de El Día, 1941, recogida en VVAA, (1998), pp.444

(13) Parte del aeropuerto cuya atención se centra en las aeronaves. El principal componente de esta parte es la pista de aterrizaje, pero dependiendo del tipo de aeropuerto, puede que tenga calles de rodaje, plataformas de estacionamiento y hangares de mantenimiento. Datos extraídos de Tipos de aeropuertos en <http://tiposdeaeropuertoscargaa.blogspot.com.es/>.

conserje. Al pasar a la planta principal encontrabas un noble vestíbulo en el que se instalaron los servicios de información, líneas aéreas, comunicaciones, aduana, policía y el bar comedor. Por último, un cuerpo de menor altura acogía la vivienda del jefe o director del aeropuerto, dormitorios para los pilotos, servicios complementarios y el acceso a la torre de control.

A la terminal de pasajeros se le sumaban una zona de aparcamiento y unas oficinas para el aeroclub; paralelamente a estas obras se construía un hangar para aeronaves con unas dimensiones de 46 metros de luz, cuyas obras finalizarían en 1943.⁽¹⁴⁾

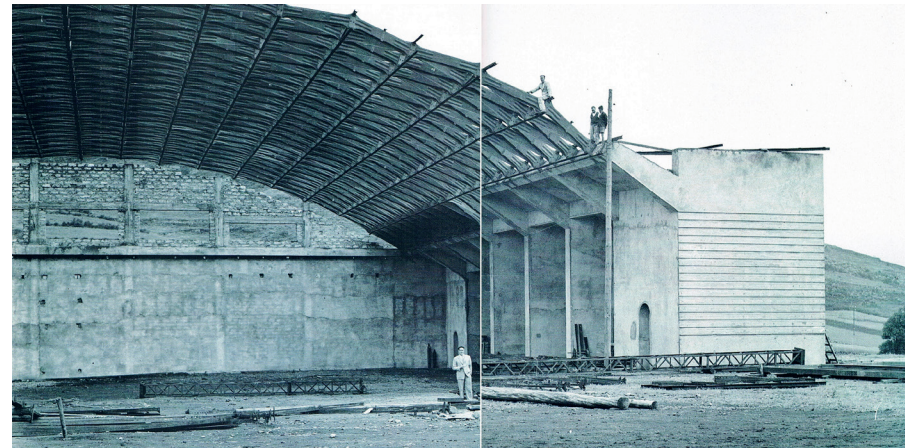
La pista de vuelo, por otro lado, estuvo en continua transformación durante la década de los cuarenta. Inicialmente la pista la conformaban los terrenos naturales que, debido a la inexistencia de un cerramiento perimetral, permitían frecuentemente la entrada de animales que aprovechaban los pastos. El primer cambio importante fue en 1945 con la primigenia pista pavimentada de 800 x 60 metros realizada con telford⁽¹⁵⁾ y macadam.⁽¹⁶⁾ Como consecuencia de su escasa longitud, fueron necesarias dos ampliaciones más hasta llegar a 1.200 x 60 y 1.600 x 60 metros, en 1947 y 1948 respectivamente.

A la finalización de las obras, la torre de control se encontraba aún desprovista de aparatos y tecnología aeronáutica, por lo que esta época supuso la adaptación del aeropuerto a las más recientes innovaciones en aviación, como fueron las mejoras en

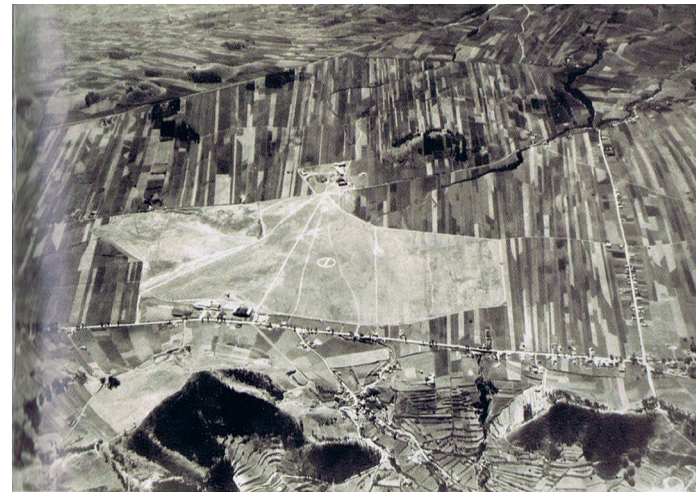
(14) Datos extraídos del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 1, pp.5

(15) Método para construcción de carreteras de macadam, mediante la selección de piedras según su granulometría.

(16) Pavimentado hecho con piedra machacada que se comprime con el rodillo.



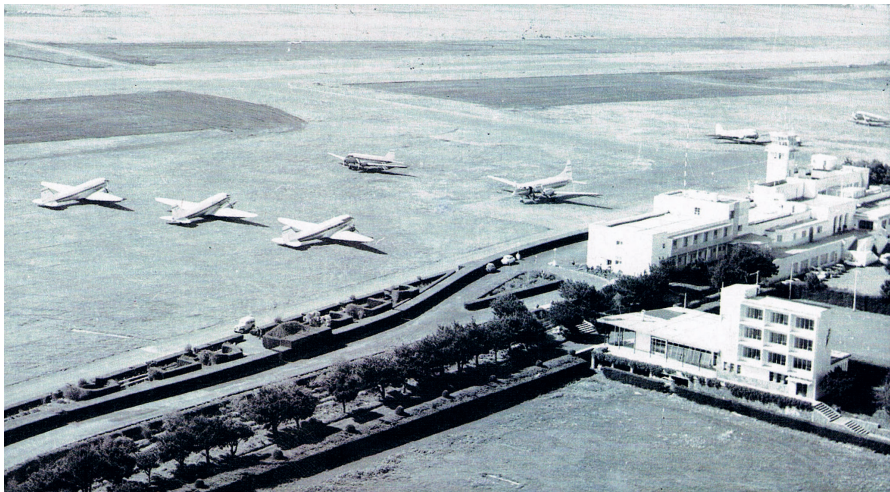
Construcción del hangar, años 40. Fot.: Adalberto Jorge Benítez Togores. Imágenes para el Recuerdo, Portafolio de Tenerife, 1997.



Campo de vuelo, inicio años 40. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Vista interior de la cubierta del hangar. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.



Vista aérea de la terminal, el bloque técnico y el Aeroclub, 1958. Fot.: Adalberto Jorge Benítez Tógares. Memoria de una Época, Portafolio de Tenerife, 1998.

las ayudas a la navegación que permitieron al aeropuerto poder recibir vuelos nocturnos, se instaló la iluminación de borde de pista, la iluminación de una “T” de dirección de aterrizaje y de los obstáculos más próximos al aeródromo, y además se puso en funcionamiento un sistema de comunicaciones tierra-aire.

Desde una visión funcional, existe una gran diferencia entre la actividad que se desenvuelve hoy en día en los aeropuertos y lo que ocurría en estos años en la primigenia terminal. Se normaliza la idea de que existan zonas diferenciadas para los empleados, la tripulación y los pasajeros, sin embargo, en Los Rodeos se encontraban solo dos oficinas para las compañías aéreas,⁽¹⁷⁾ constituyéndose la cafetería/restaurante de la planta principal como el lugar de reunión oficial de todos estos individuos. Así mismo el concepto de aeropuerto como centro comercial con una gran variedad de tiendas, quedaba definido por una pequeña tienda junto a la cafetería que vendía la prensa, el tabaco, los licores y algún que otro recuerdo turístico. En cuanto a la seguridad y los filtros existentes en la actualidad, que separan al pasajero de las aeronaves, nada tenía que ver con la zona de llegadas de esta terminal, que consistía en un mero pasillo que conducía a los pasajeros desde el estacionamiento de aeronaves hasta la puerta de salida de la fachada del lado aire, en cuyo lateral derecho se encontraba la oficina de aduanas.

Un aspecto que debe entenderse en el contexto de la aviación aquí expuesto, es la estrecha relación que existía con el ámbito militar desde los inicios. Al otro lado de la pista de vuelo existía una zona militar que era usada como economato por muchos de los trabajadores civiles del aeropuerto, zona

(17) Las oficinas de Iberia y Aviaco fueron las únicas que durante años se ubicaron en la terminal. Datos extraídos de Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, (2006), pp.79

que ha ido evolucionando hasta nuestros días, ubicando en la actualidad a las siguientes unidades militares: Regimiento de Artillería de Campaña 93, Batallón de Helicópteros VI, USAC. Los Rodeos y UME.

Uno de los factores clave del aeropuerto era su cercanía respecto a la capital por ello era crucial solucionar la accesibilidad al mismo. En 1953 se declaraban de urgencia las obras de construcción en todos los tramos, que se habían iniciado con la carretera de Los Rodeos en 1950, solucionando las dificultades de acceso al aeropuerto desde Santa Cruz de Tenerife. En los años cuarenta la forma de transporte era mediante guaguas (autobuses) de la empresa insular, que llevaban a los trabajadores del Ministerio del Aire hasta la terminal, ya que disponer de una motocicleta o un automóvil no estaba a la orden del día, solo para unos pocos privilegiados.

Al igual que otras edificaciones, el clima húmedo lagunero⁽¹⁸⁾ y el paso del tiempo tuvieron sus efectos en las instalaciones del aeropuerto, por lo que hubo que realizar reparaciones generales en los años cincuenta en el hangar y un proyecto para el remozado de las puertas. Paralelamente se construye una plataforma de estacionamiento de aviones y en la terraza de la terminal se añade una pérgola acristalada.

Entre finales de los años cincuenta e inicio de los sesenta, a la vez que se desarrollaba una importante demanda en el tráfico aéreo vacacional a precios económicos, con la aparición de los vuelos chárter,⁽¹⁹⁾ continuaba el desarrollo del aeropuerto con diferentes actuaciones que seguirían fomentando su consolidación.

(18) Natural, nativo, perteneciente y concerniente a San Cristóbal de La Laguna, municipio de la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

(19) Vuelos no regulares con un propósito de llevar a los pasajeros a un destino turístico a precios más económicos.



Recepción a los primeros turistas, años 50. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Torre de control modificada, 1950. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Vista aérea, aeródromo de Los Rodeos, 1958. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Vista exterior de la terminal de 1940. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.

Se completaba el conjunto con la construcción de un edificio destinado para la central eléctrica del aeropuerto, al que se le añadirían el montaje de dos grupos electrógenos. Importantes cambios fueron también los relacionados con las instalaciones tanto en la torre de control, como la incorporación de la primera instalación de balizamiento de alta intensidad en la pista de aterrizaje y en la calle de rodadura.

En cuanto a la imagen del paisaje seguía siendo alterada con las obras de canalización de desagüe del barranco del Rodeo, con la consecuente expropiación de terrenos; se canalizó con un tubo de un metro de diámetro colocado bajo la pista, para resolver los problemas de inundaciones que regularmente sufría el aeropuerto.

El interior de la terminal había cambiado puntualmente con la división del acceso al vestíbulo en dos partes, zona derecha para llegadas e izquierda para salidas, y se encontraban en este mismo nivel: las oficinas del jefe del aeropuerto, la oficina de tráfico, la oficina del responsable de aduanas, la oficina del oficial de tráfico, el botiquín, el almacén de objetos perdidos, los cuartos de las limpiadoras y las dependencias administrativas de la compañía Iberia.⁽²⁰⁾

Por su condición de ser una arquitectura ligada a la economía del lugar, el Aeropuerto de Los Rodeos implicaba el importante desarrollo turístico de la isla con la evolución del transporte aéreo tinerfeño. Para el turismo fue fundamental la aparición de la figura del operador turístico, que vendía los paquetes vacacionales. Así mismo, la denominación del Archipiélago Canario, en 1963, como zona de interés turístico⁽²¹⁾ por parte del Ministerio de Información

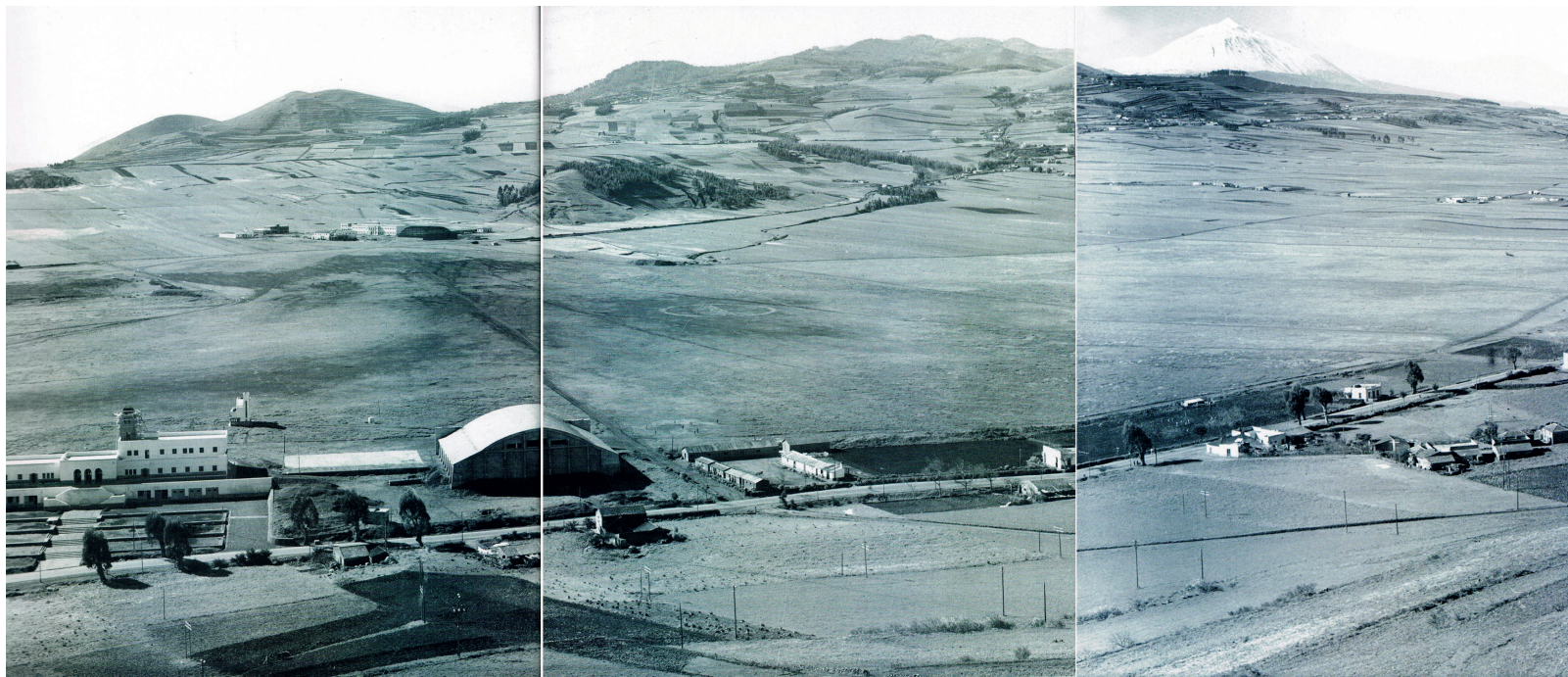
(20) Las siguientes consideraciones proceden de Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, (2006), pp.85

(21) Datos extraídos de Legislación de turismo y medio ambiente de Canarias (1950-2001) en <http://memoriadelanzarote.com/index.php>.

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

y Turismo, fue un acontecimiento que impulsó enormemente, el crecimiento de los aeropuertos canarios y las construcciones del sector hotelero en los principales centros turísticos.

Es de reseñar que la mencionada arquitectura, suponía para la llegada de los pasajeros al Aeropuerto de Los Rodeos, una bella y agradable fachada al acceso por vía aérea, con una de las más atractivas decoraciones naturales de este rincón tinerfeño.



Panorámica Aeropuerto de Los Rodeos, 1946. VVAA, (1997).



Obreros en la construcción del campo de vuelo. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Obras en el campo de vuelo, 1962-1963. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.

02.3 La metamorfosis de la terminal. (1960-1970)

A lo largo de estos primeros años de experiencias aeronáuticas en el campo de Los Rodeos, se pudo constatar que las condiciones atmosféricas y la visibilidad no fueron siempre las adecuadas, en particular en los temidos días de niebla, lo que daba pie a crear serias dudas sobre su correcta ubicación además de algunos de los informes técnicos que desaconsejaban su emplazamiento en ese lugar.

Fue esta controversia la que propició la realización de estudios en 1960 y 1962 para la construcción de un nuevo aeropuerto en la isla que se ubicara en otra localidad. El estudio fue llevado a cabo por el ingeniero aeronáutico Horacio Fernández del Castillo a petición del Cabildo Insular. Las posibles localizaciones fueron la zona de El Médano en el sur de la isla, donde la distancia con la capital y las zonas turísticas suponía un inconveniente, y Güimar, donde no era posible conseguir los 3.000 metros de longitud de pista necesarios. Finalmente, se impuso la tesis de la cercanía a los núcleos de población, el punto de vista económico y la opción que llevara menos tiempo; decidiendo mantener el Aeropuerto de Los Rodeos con una serie de mejoras.

Uno de los requisitos era la ampliación de la pista de vuelo en 1.000 metros hacia el Sureste, la cual contaba entonces con los 2.400 metros de longitud y 60 metros de ancho que habían sido ampliados en 1953, y solo era apta para aviones de tipo medio. Era necesario dotarla de una capacidad portante adecuada, por consiguiente, se realizaron trabajos de compactación y rebacheo de la misma, y se aplicó un recubrimiento superficial. Así mismo, para conseguir 3.000 metros de longitud, una calle de rodaje paralela a la pista, una calle de salida rápida y un

área de estacionamiento de aviones con capacidad para trece aeronaves, fueron necesarias expropiaciones de varios terrenos, que se declararon de uso público y de urgencia su ocupación, por parte del Cabildo Insular.

Otro tema a tratar en relación con la pista de aterrizaje, fue la búsqueda de una solución para la canalización del barranco del Rodeo, que frecuentemente se obstruía con los arrastres de tierra y vegetación que la lluvia traía, esto ocasionaba no sólo la inundación del campo de vuelo, sino que los problemas llegaban incluso hasta La Laguna. La solución escogida consistió en la construcción de un nuevo paso bajo pista, algunas vaguadas, y el desvío del barranco del Rodeo, a través de un canal, al barranco del Centinela por el Oeste y al del Gomero por el Este⁽²²⁾.

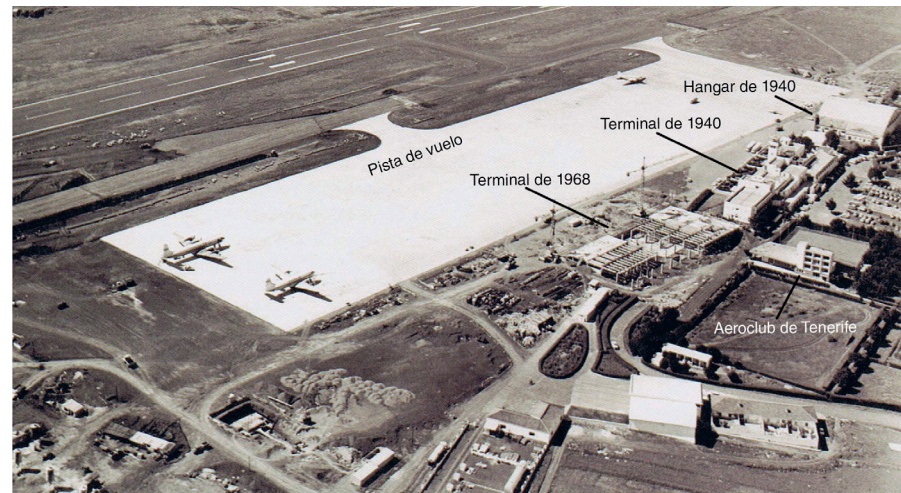
La instalación de más ayudas a la navegación aérea entre 1964 y 1967 permitía hacer frente a los puntuales problemas de brumas y nieblas; entre ellas se encontraban: mejoras en la iluminación y señalización, balizamiento, sistema VASIS, aerofaro, acometidas y redes de alta y baja tensión, grupos electrógenos, teletipos, observatorio meteorológico, instalaciones de la torre de control, etc.

Como consecuencia de la creciente demanda del tráfico aéreo nacional e internacional, y la nueva planificación por parte del Plan General de Aeropuertos y Rutas Aéreas de 1954-1967, del desarrollo de la industria turística por vía aérea, se llevaron a cabo diversas obras de ampliación, acondicionamiento y modernización del aeropuerto, que fueron ejecutadas entre 1965 y 1968; además, durante estos años, se produjo el cambio de nombre del aeropuerto que oficialmente pasó a llamarse Aeropuerto de Tenerife.

(22) Las siguientes consideraciones proceden de Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, (2006), pp.96



Terminal de pasajeros de 1940, años 60. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Construcción de la terminal de 1968. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Fachada lado aire de la terminal de 1968, años 80. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Interior de la terminal de 1968, hueco de la escalera. Archivo Todocolección.

Entre las obras destacaba la remodelación y ampliación del edificio terminal, la construcción de una nueva torre de control y aproximación, y obras de urbanización; el conjunto suponía un paso más hacia los avances tecnológicos que se estaban implantando en los aeropuertos españoles.

La nueva terminal estaba conformada por un cuerpo rectangular y alargado de tres alturas. La horizontalidad quedaba potenciada por las hileras de ventanas corridas que como grietas, rompían las fachadas, y permitían una relación del edificio con el exterior; solamente la fachada orientada a la pista de aterrizaje era atravesada por las cuatro escaleras que permitían el acceso a la zona de estacionamiento de aviones.

Los espacios se distribuían en una planta compuesta por una retícula de pilares, que solo era perforada por el gran hueco de escaleras que llegaba hasta la última planta. La distribución interior de la planta baja estaba dividida por dos grandes espacios, a la derecha una zona de salidas y a la izquierda de llegadas. En el vestíbulo de salidas se encontraban, nada más entrar a la derecha, las escaleras secundarias que accedían al piso superior, le seguía el cuarto de carrillos, donde se preparaba el equipaje facturado, al fondo las mesas de facturación y a su izquierda, formando un ángulo, estaba la oficina de venta de billetes de la compañía Iberia, así mismo cerca del acceso había un pequeño puesto de flores, un locutorio telefónico y un estanco. En llegadas, un mostrador corrido ocupaba el fondo de la sala, donde se recogía el equipaje además del correspondiente patio de carrillos a su izquierda, una oficina de objetos perdidos, vestuarios, aseos y otro núcleo de escaleras.

El núcleo de escaleras central era usado tanto para los pasajeros que subían a la primera planta para realizar el embarque, o los pasajeros que llegaban y bajaban a la recogida

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

de equipajes. Esta planta intermedia se conectaba con la plataforma de estacionamiento de aeronaves mediante las amplias escaleras exteriores y en ella se situaban los controles de la policía para el preembarque.

Había también en el ala derecha una cafetería/restaurante, una oficina del Banco Exterior de España, una oficina de alquiler de vehículos y una pequeña sala de autoridades; y en la izquierda dos tiendas y dependencias del servicio médico.

La última planta era destinada principalmente a las cocinas y los dos enormes restaurantes desde los cuales, se podía salir a disfrutar de las vistas que ofrecía la extensa terraza; en ella se encontraba una gran pérgola donde quedaba grabado el nombre del aeropuerto. Este nivel contaba también con las oficinas de la dirección y administración del aeropuerto.

Paralelamente, la accesibilidad al Aeropuerto mejoró, mediante obras de urbanización y mejora de los accesos de las zonas adyacentes al área terminal.

El conjunto de todas las nuevas instalaciones y servicios que se ubicaron en el edificio, dieron lugar a una nueva catalogación del Aeropuerto de Tenerife, pasó a ser considerado de primera categoría administrativa.



Vista exterior de la terminal de 1968, años 70. FotoTenerife, Twitter.



Vista aérea terminal de 1968. Fot.: Antonio Márquez, 2016.

02.4 El continuo progreso sorteando las dificultades. (1970-1990)

Algunos de los principales destinos del tráfico aéreo tinerfeño en los años 70 eran:

LONDRES
 ZURICH
 VIENA
 DUBLIN
 BERLIN
 STUTTGART
 COLONIA
 MUNICH
 PARIS
 LILLE
 ESTOCOLMO
 OSLO
 COPENHAGUE
 AMSTERDAM
 HELSINKI



Antigua torre de control, 2004. Archivo airliners.net.

Los años setenta trajeron consigo un desarrollo espectacular en el transporte aéreo de las Islas Canarias, Iberia había inaugurado los nuevos aeropuertos de Fuerteventura, La Palma y El Hierro; por otro lado, en Tenerife se desarrollaban las obras para el nuevo aeropuerto,⁽²³⁾ que finalmente se ubicaría en el sur de la isla en la zona de Granadilla de Abona.

Al norte de la isla, continuaban nuevas construcciones para el Aeropuerto de Tenerife Norte, un edificio de campo e instalaciones de carga aérea para la compañía Iberia; y en el campo de vuelo se realizaron reparaciones de los márgenes de la pista de vuelo, la adaptación de los acuerdos de las calles de salida y el recrecido de la pista de vuelo con aglomerado asfáltico.

Durante esta década, la distribución interior de la terminal cambió considerablemente. En planta baja, los grandes espacios diáfanos fueron compartimentados, creando límites para los diferentes usos. El espacio seguía dividido a izquierda, la zona de llegadas con la recogida de equipajes, y a derecha el vestíbulo de facturación, al cual se habían añadido nuevas compañías aéreas con sus respectivos mostradores. A parte de la oficina de Iberia, se habían creado algunas más junto a las puertas de acceso, y el antiguo puesto de flores era remplazado por una caja de ahorros.

(23) El Aeropuerto Internacional Reina Sofía (Aeropuerto de Tenerife Sur) quedó abierto al tráfico aéreo nacional e internacional el 23 de octubre de 1978. Datos extraídos de Historia del Aeropuerto de Tenerife Sur en <http://www.aena.es/es/aeropuerto-tenerife-sur/historia.html>

Un cambio significativo fue la transformación de los patios de carrillos. En la zona de facturación se instaló una cinta colectora que recogía el equipaje y lo conducía hasta un hipódromo⁽²⁴⁾ situado en la ampliación del patio del lateral derecho. En el extremo izquierdo, el antiguo patio daba acceso a los operarios a las dos primeras cintas mecánicas de entrega de equipajes. Cuando el pasajero ya había recogido sus pertenencias, podía encontrar en las puertas de salida oficinas de empresas de alquiler de coches.

La primera planta continuaba siendo para preembarques y llegadas, pero sufría una nueva división con los vuelos internacionales a izquierda y los nacionales a derecha. Fue relevante también, la instalación de los primeros arcos detectores de metales, como consecuencia de varios atentados contra la seguridad aérea ocurridos en todo el mundo en aquellos años. Además, los pasajeros de vuelos internacionales debían pasar un filtro tanto al llegar como al partir. Años después, el atentado del 11-S en Los Estados Unidos, provocaría una explosión dramática en los procedimientos del control, cada vez más exigentes incluyendo nuevos rituales como la eliminación de zapatos, prohibiciones de líquidos o escaneos corporales completos.⁽²⁵⁾

Paralelamente a todas estas transformaciones, no se pueden olvidar las notables variaciones en la demanda aérea interinsular, que tuvieron lugar a consecuencia del cambio en el precio de las tarifas. Mientras en 1978 la demanda creció espectacularmente, en 1980 se resentiría como consecuencia de las continuas subidas de precio. Los viajes relacionados

(24) Sistema de cintas mecánicas que transportan el equipaje, colocado previamente por los operarios, para su recogida a la llegada de un vuelo.

(25) Las siguientes consideraciones proceden de Koolhaas, (2014), pp.134



Campo de vuelo, años 90. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.



Avión Boeing B-747 de la compañía KLM. Fot.: Antonio González – Calimano. Centro de Fotografía Isla de Tenerife, TEA, Cabildo de Tenerife.

con el ocio o turísticos pasaron a ocupar un segundo plano, siendo los desplazamientos por trabajo o salud, los principales y casi únicos demandados.

Además de la caída de la demanda, nuevos sucesos negativos marcarían la historia del aeropuerto. A la polémica de su ubicación se le añadirían los nefastos accidentes⁽²⁶⁾ que tuvieron lugar entre 1965 y 1980.

El 27 de marzo de 1977, la historia de la aviación quedó marcada por la colisión de dos aviones Boeing B-747 (Pan American⁽²⁷⁾ Vuelo 1763 y KLM⁽²⁸⁾ Vuelo 4805) en las pistas del Aeropuerto de Tenerife Norte; era un día de mucha niebla y caos debido a la amenaza de bomba en el Aeropuerto de Gran Canaria, lo que ocasionó su cierre y el desvío de los aviones a Tenerife. Las 574 víctimas mortales suponen, aún en la actualidad, el accidente aéreo más trágico en la historia de la Aviación Civil.

(26) Accidentes ocurridos:

- 3 de diciembre de 1972, accidente del Convair Coronado de la compañía Spantax.
- 27 de marzo de 1977, accidente del Boeing B-747 de KLM y el B-747 de Pan American.
- 15 de febrero de 1978, accidente del B-707 de Sabena.
- 25 de abril de 1980, accidente del B-727 de DAN AIR.

Datos extraídos de Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, (2006), pp.110

(27) *Pan American World Airways* fue la aerolínea internacional más importante de los Estados Unidos desde la década de 1930 hasta su quiebra en 1991. Datos extraídos de la enciclopedia Wikipedia.

(28) Koninklijke Luchtvaart Maatschappij es una aerolínea de los Países Bajos, fue establecida en 1919. Datos extraídos de *KLM In Brief* en www.klm.com.

“Si bien el número de accidentes ocurridos en el aeropuerto es especialmente singular, no cabe la menor duda de que la gran mayoría de ellos no ha tenido en las instalaciones del aeropuerto su factor desencadenante.”⁽²⁹⁾

El deseo de seguir progresando en las conexiones entre islas continuaba. Se había creado un “puente marítimo” entre las dos capitales canarias y junto a la implantación del jet-foil,⁽³⁰⁾ era el medio de enlace más demandado, debido a la oferta de plazas que era considerablemente mayor en comparación con los aviones. Esta situación dio un giro con la creación de Binter Canarias⁽³¹⁾ en 1989 por parte de la compañía Iberia, cuyos objetivos eran unir las islas entre sí y con el exterior. Al implantarse la compañía, el sector aéreo ganó seguidores, y la ocupación del transporte marítimo empezó a retroceder perdiendo un gran número de pasajeros.

Así mismo, en el contexto internacional de la década de los ochenta, el transporte también evolucionó en la Unión Europea, con modificaciones en el sector aéreo como el inicio del proceso de liberalización del mercado de transporte aéreo. La situación comenzó a cambiar gracias al impulso de varios factores, entre ellos la creación de la *Comunidad Económica Europea*.⁽³²⁾

(29) Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, (2006), pp.110

(30) Embarcación de alta velocidad americana que fue implantada en las islas por Trasmediterránea en 1980 y cesó sus servicios sus operaciones en 2005. Datos extraídos de Del Jet Foil a Binter en <https://www.canarias7.es/economia/>.

(31) Compañía aérea del Archipiélago Canario que fue adquirida por un grupo de inversores canarios en 2002. Datos extraídos de Acerca de Binter en <https://www.bintercanarias.com/>.

(32) Las siguientes consideraciones proceden de Martínez Juan, (2003).



Avión de la compañía aérea Binter Canarias. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.

Ligado a este proceso de liberalización se creó el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)⁽³³⁾ en 1991, como nuevo modelo de gestión aeroportuaria.

El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones⁽³⁴⁾, marcó las competencias de Aena para gestionar estas neurálgicas instalaciones de transporte, entre las principales funciones fijadas estaban: la gestión de la red de aeropuertos españoles, las instalaciones y redes de ayuda a la navegación aérea y el control de la circulación aérea.

A esta evolución en el transporte aéreo, se unió la demanda de viajeros que aumentó moderadamente, favorecida por la mejoría en la economía nacional y regional, y la caída del precio del combustible.

Estos impulsos, supondrían en los años venideros, grandes reformas en todos los aeropuertos españoles, con modernizaciones de las instalaciones y ampliaciones.⁽³⁵⁾

En las Islas Canarias marcaron un inicio hacia el futuro de sus infraestructuras; que para el Aeropuerto Tenerife Norte, se plasmó en la construcción de la actual terminal de pasajeros.



Terminal de 1940 y 1968, 2002. Archivo *airliners.net*.

(33) Su objetivo era dotar a los aeropuertos españoles de un modelo organizativo que permitiera actuaciones más ágiles y flexibles que las que ofrecía el marco de la función pública en la que se encontraba el gestor aeroportuario. Hoy en día esta entidad pública, cuenta con personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada para su gestión. Datos extraídos de Historia en <http://www.aena.es/es/corporativa/historia-aena.html>.

(34) Actual Ministerio de Fomento.

(35) Con motivo de los Juegos Olímpicos de Barcelona y la Expo Universal de Sevilla en 1992, fueron necesarias estas transformaciones en los aeropuertos para acoger la oleada de visitantes. Datos extraídos de La historia de Aena hasta su privatización en <http://www.abc.es/economia/>.

02.5 Las transformaciones para un nuevo siglo. (1990-2018)

Plan Director.

Los años noventa supusieron una revisión al estado del aeropuerto, mirando a un futuro próximo hacia el que había que adaptarse, ya que las instalaciones que había, pronto serían insuficientes.

La evolución que debía llevarse a cabo, venía incentivada por varios factores, pero el principal era, sin duda, el incremento del tráfico interinsular, así como el nacional e internacional. La existencia de dos aeropuertos en la misma isla, suponía una división del tráfico de pasajeros: el Aeropuerto de Tenerife Sur con una mayor importancia en el tráfico chárter, y el de Tenerife Norte con el tráfico doméstico regular y una dedicación más limitada de tráfico chárter. Ya en 1993, este tráfico superaba los siete millones de pasajeros⁽³⁶⁾ entre ambos aeropuertos. Además, Los Rodeos debía absorber la creciente demanda turística de su área de influencia,⁽³⁷⁾ la cual comprendía: Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Punta del Hidalgo y la zona norte de la isla.

Es por ello que, para satisfacer las necesidades y solucionar las deficiencias que presentaba el aeropuerto del norte y su entorno, se decide crear un nuevo plan director.

(36) Extraído del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 1, pp.6

(37) Se entiende como área de influencia del aeropuerto, la superficie geográfica donde se encuentra la población de potenciales usuarios del mismo. Datos extraídos del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 2, pp.15



Situación previa a la construcción de la actual terminal. Terminal de 1968 y edificio de recogida de equipajes demolido, años 80. Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, 2006.

Las directrices marcadas por el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte, englobaban la planificación general de la totalidad del aeropuerto y su entorno de influencia, con la expansión y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias. Se calcularon las capacidades necesarias en relación a aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra.⁽³⁸⁾ Así mismo, quedaron detalladas las posibles afecciones urbanísticas y medioambientales, que pudieran ser causadas debido a la implantación del nuevo aeropuerto y sus ampliaciones.

Los problemas que conllevaba la futura demanda de tráfico aéreo, repercutían principalmente en el edificio terminal. Éste era insuficiente para cubrir el tráfico demandado, y presentaba deficiencias de servicio en las áreas de tratamiento de equipajes y en el patio de carrillos. El número de mostradores de facturación y el número de hipódromos de recogida, condicionaban la capacidad, tanto en aterrizajes como despegues, por hora. Así mismo, la oferta del aeropuerto para lugares y superficies comerciales era insuficiente, y las instalaciones no estaban preparadas para facilitar el acceso a minusválidos.⁽³⁹⁾

Por otro lado, todo el ámbito que incluía el lado aire del aeropuerto precisaba de mejoras, es por ello que se llegó a la solución de la construcción de un nuevo edificio terminal de pasajeros, el actual Aeropuerto de Tenerife Norte. Junto a él se diseñaba un nuevo estacionamiento, y accesos con viales interiores de uso exclusivo para el tráfico del aeropuerto. Todo el conjunto de actuaciones, tenía el fin de atender la demanda prevista.



Terminal actual en construcción y terminal de 1968 aún con las escaleras de fachada, 2002. Fot.:Óscar Martínez. Archivo del Aeropuerto de Tenerife Norte.

(38) Las siguientes consideraciones proceden del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 1, pp.7

(39) Las siguientes consideraciones proceden del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte, (2001), pp.145

Previamente a las obras de la terminal en cuestión, y durante las mismas, hubo que tomar decisiones para poder continuar con el funcionamiento del aeropuerto. El edificio de 1968 cambiaba una vez más sus funciones, usándose únicamente como terminal de salidas, y se complementaba con la construcción de un nuevo edificio provisional de llegadas⁽⁴⁰⁾ al oeste que, actualmente, acoge las instalaciones del Real Aeroclub de Tenerife. Por otro lado, fue necesario llevar a cabo diversas demoliciones, en parte, debido a que se situaban en los terrenos para el nuevo edificio. Fueron desmanteladas las dos zonas de aparcamientos que había al noreste, la central eléctrica, la parcela de combustibles, el centro de emisores y el edificio de recogida de equipajes, construido en los años ochenta, que se situaba junto a la antigua terminal de salidas.

Para cubrir las necesidades que se esperaban, se construyeron los actuales edificios, cerca del límite noreste del aeropuerto, que acogen la central eléctrica y la parcela de combustibles de CEPESA, que contaría con la capacidad suficiente para el repostaje de todo tipo de aeronaves. Ésta última, siempre ha sido de gran importancia para el aeropuerto desde sus orígenes. La primera instalación de suministro, entró en servicio en los años cuarenta, y desde entonces ha ido ampliándose su capacidad hasta la actual, ofreciendo combustible del tipo JET A-1 y AVGAS 100 LL.⁽⁴¹⁾ Otro servicio fundamental para el

(40) Durante el periodo en el que el edificio fue usado como terminal provisional de llegadas, contaba con una sala de recogida de equipajes, oficinas para empresas de alquiler de vehículos y dos parking (P1 y P2). Además, el aeropuerto ofrecía un servicio de guagua regular gratuito, que realizaba un circuito cerrado para conectar con la terminal de salidas, ya que se encontraban a unos 800 metros de distancia. Datos extraídos de Aena, (1999).

(41) Datos extraídos del Aena, (2017), pp.2



Vista interior del Aeroclub de Tenerife, antiguo edificio provisional de llegadas. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.



Vista exterior del Aeroclub de Tenerife, antiguo edificio provisional de llegadas. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.



Terminal actual en construcción, 2002. Fot.: Óscar Martínez. Archivo del Aeropuerto de Tenerife Norte.

aeropuerto, es el control de fauna mediante rapaces, que se encuentra en un edificio rectangular de una sola planta a la derecha del hangar, visto desde el lado aire. Debido a que la zona es frecuentada por aves tales como: palomas domésticas, colonias de palomas salvajes, vencejos durante los meses de primavera y verano, y diferentes especies de pájaros de pequeño tamaño; el Servicio de Cetrería cumple un papel fundamental para garantizar la seguridad en el transporte aéreo.

Nueva imagen del aeropuerto.

El proyecto de la actual terminal del Aeropuerto de Tenerife Norte, se inició en 1999 y se desarrolló en tres fases; la primera fase comprendía toda la operación aeroportuaria y fue inaugurada a finales de 2002,⁽⁴²⁾ la segunda fase en 2004, y por último se construyó el módulo de vuelos interinsulares que se encuentra en planta baja integrado dentro del edificio principal. El diseño fue del estudio canario NTRES Arquitectos,⁽⁴³⁾ formado por Antonio Corona Bosch, Arsenio Pérez Amaral y Eustaquio Martínez García, Leo A. Daly e Ineco.⁽⁴⁴⁾

Una de las premisas clave para su construcción, fue su ubicación, ya que el nuevo edificio debía adecuarse a la zona existente contigua a la anterior terminal, y al mismo tiempo, el espacio quedaba claramente condicionado por la carretera de acceso y la plataforma de aeronaves. Por ello, el diseño de este aeropuerto tiene ciertas particularidades en comparación

(42) Datos extraídos de Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, (2006), pp.132

(43) Estudio activo entre los años 1984 a 2002. Actualmente Eustaquio Martínez desarrolla su actividad profesional en el estudio EM arquitectos, mientras que Arsenio Pérez y Antonio Corona lo realizan en Corona-Amaral Arquitectura. Datos extraídos de Currículum en <https://www.eustaquiomartinez.com/>.

(44) Datos extraídos de Pérez Amaral, Arsenio, (2003), N°223

con otros aeropuertos españoles, ya que obligaba a buscar un aprovechamiento óptimo del espacio disponible para su emplazamiento.

El aeropuerto se incorpora al paisaje con su forma alargada, como un filtro entre la montaña del Púlpito y la ladera opuesta, a través del cual introduce a los pasajeros a sus futuros destinos.

Aunque todo el conjunto se aprecia como un cuerpo lineal que se ha posado sobre el terreno queriendo abrazar la plataforma de aeronaves, se pueden distinguir las diferentes partes que componen la terminal, correspondiendo cada una de ellas a una determinada función. El elemento más característico del proyecto es la gran cubierta central, como un caparazón, a ambos lados de la misma, volúmenes rectangulares y triangulares completan la franja intermedia, siendo uno de los cuerpos la antigua terminal. El lado aire queda rematado por una cubierta de unos doscientos metros de largo, como si de un gran alerón de avión se tratase, que cubre una fachada acristalada; en el extremo opuesto, un voladizo de casi doce metros de ancho da cobijo a la llegada de pasajeros, especialmente en los días de lluvia.

Nada más entrar en la terminal, se encuentra el vestíbulo de entrada en planta baja, un inmenso espacio circular, envuelto por la cubierta antes mencionada, que actúa como nodo central a partir del cual se organizan los demás espacios. La cúpula, funciona como un gran lucernario donde la luz natural se introduce tamizada por las vigas curvas de madera laminada que conforman la estructura. En este espacio central, se localizan los mostradores de facturación repartidos en dos franjas, en el punto medio, está el acceso a los controles de seguridad, dividido para vuelos nacionales e internacionales a izquierda, e interinsulares a derecha. Mirando hacia el lado aire, el lateral derecho del hall



Vista interior del vestíbulo de entrada, de la actual terminal, desde el anillo superior. Archivo Corona-Amaral Arquitectura.



Vista interior del vestíbulo de entrada, de la actual terminal, desde el anillo superior. Archivo Corona-Amaral Arquitectura.

que se corresponde con la cubierta triangular, cuenta con oficinas de las compañías aéreas mientras que en la primera planta de embarques hay zonas de restauración; verticalmente, un núcleo de escaleras privado conecta con una planta intermedia y una superior. El otro volumen de cubierta triangular, contiene otros usos técnicos del aeropuerto, así como aseos. Continuando con la planta baja, el ala izquierda abarca toda la zona de llegadas, una sala alargada acoge a las personas que reciben a los pasajeros que llegan, una vez que han recogido el equipaje en la sala contigua. Por su magnitud, la zona de recogida de equipajes es el segundo espacio mayor del aeropuerto, una vez más, la cubierta toma protagonismo con sus vigas y correas de madera laminada creando formas triangulares que se van escalonando.

La primera planta de la terminal es la zona de salidas, una vez pasado el control, las personas acceden a este nivel llegando al anillo superior sobre el hall de entrada. Este cuerpo donde se encuentran restaurante y tiendas, queda separado del cuerpo alargado de la zona de embarques, por una fisura, un espacio de doble altura que permite visiones cruzadas, viendo un pasillo a un nivel intermedio por el que transitan los pasajeros de llegadas, y la zona de facturación por debajo del mismo. Para cruzar este hueco, se atraviesa una amplia pasarela, al final de la cual se puede ir a izquierda o derecha del gran pasillo que da acceso a las puertas de embarque. La conexión con los vuelos nacionales e internacionales, se realiza en este nivel a través de los brazos con rampas que se despegan del cuerpo principal; las rampas dan acceso a los fingers⁽⁴⁵⁾ para los pasajeros que se van, y para los pasajeros que llegan, les conducen hacia el pasillo del nivel intermedio. Los embarques de vuelos entre islas

(45) Pasarela telescópica cubierta que permite acceder directamente de la terminal del aeropuerto al avión y viceversa.

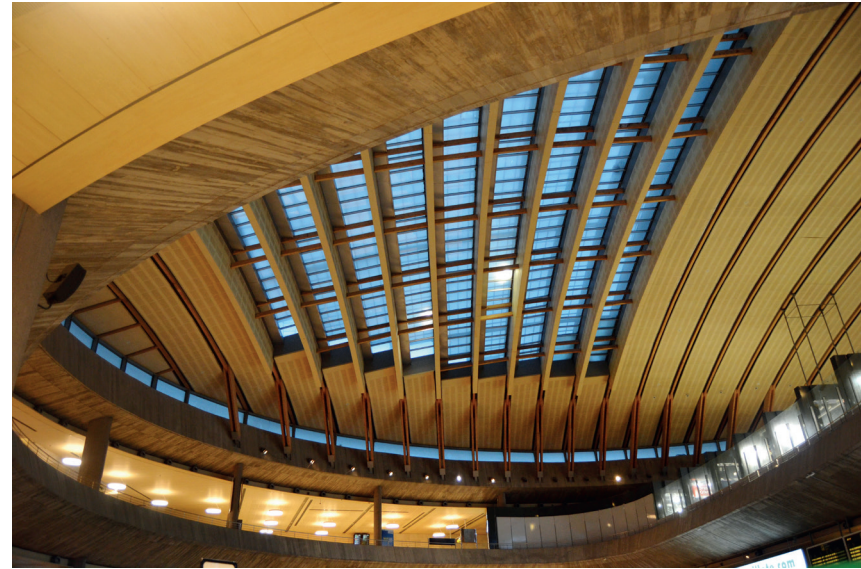
se realizan en la planta baja que cuenta con seis puertas que comunican directamente con la plataforma de aeronaves.

Se aprecia el interés y preocupación, en todo momento, por parte de los arquitectos, por conseguir la conexión de todos los niveles del edificio visualmente, permitiendo una rápida orientación y un entendimiento del funcionamiento del aeropuerto. Ese deseo está presente en la sala de recogida de equipajes donde existe un diálogo con los niveles superiores a través del cerramiento lateral acristalado. Los pasajeros que recogen su equipaje mantienen una relación visual con los pasajeros que acaban de llegar por el nivel intermedio, con los que esperan a embarcar en planta alta, y viceversa. Así mismo, el vestíbulo de entrada está interconectado con la primera planta; normalmente una vez pasado el control, los pasajeros dejan de tener relación con la zona de facturación o entrada al aeropuerto, en este caso se mantiene.

Además de esta comprensión de los espacios por parte del pasajero, hay una interacción entre el exterior y los espacios interiores. El singular paisaje de esta zona de la isla, pasa a formar parte del aeropuerto; tanto en el lado aire como en el lado tierra⁽⁴⁶⁾, las fachadas permiten disfrutar de esta visión. En la zona de embarques, como si de un gran mirador se tratase, los pasajeros esperan observando los aviones que aterrizan y despegan, la ladera de en frente y la voluble climatología.

La sensación de encontrarse en un lugar apacible queda presente, y se refuerza con la materialidad del proyecto. Los

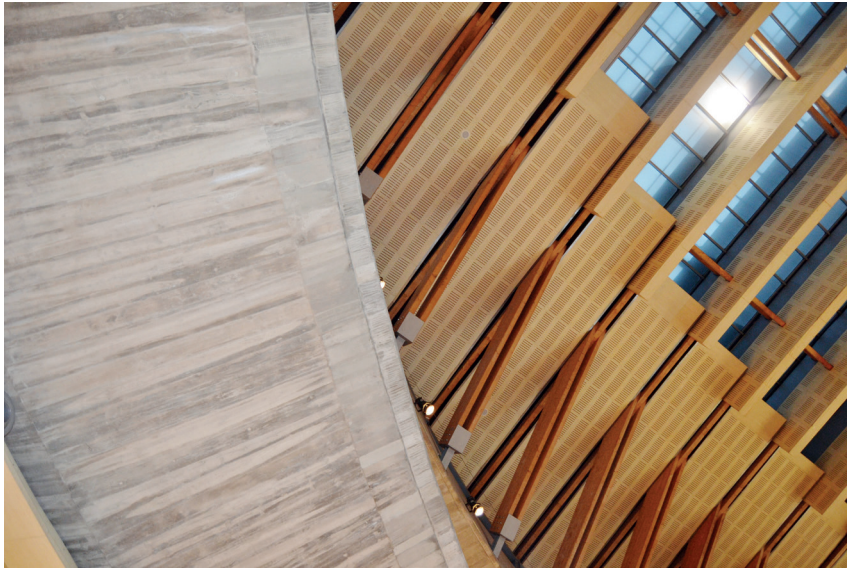
(46) Parte del aeropuerto cuya atención se centra en el manejo de los pasajeros y sus necesidades. Su principal componente es la terminal (para un aeropuerto comercial de pasajeros) o las bodegas y terminal de carga (para un aeropuerto de carga). Datos extraídos de Tipos de aeropuertos en <http://tiposdeaeropuertoscargaa.blogspot.com.es/>.



Cubierta vestíbulo principal. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.



Conexión visual, nivel de facturación y pasillo de llegadas. Vista anterior a la construcción de la sala de vuelos interinsulares. Archivo Corona-Amaral Arquitectura.



Detalle hormigón visto y cubierta de madera laminada. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.



Vista de la sala de recogida de equipajes. Archivo Corona-Amaral Arquitectura.

pavimentos y aplacados de paredes han sido realizados en piedra de tono claro, como el mármol. Se han usado, así mismo en tonos claros, paneles con acabado de madera de abedul para los forros de paredes y falsos techos.⁽⁴⁷⁾ En las estructuras de cubierta se ha usado la madera laminada de abeto blanco finlandés, combinada con soportes metálicos, para conseguir resultados resistentes y atractivos en secciones de grandes luces como es la cúpula principal.⁽⁴⁸⁾ Todos estos materiales transmiten una luminosidad en los espacios interiores, y se relacionan con la presencia del hormigón visto que le confiere al aeropuerto una mayor rotundidad.

[...] Así, acciones y movimientos como entrar en el edificio, facturar, dirigirse a la zona de embarques, descansar, mirar el paisaje, embarcar, etc. (o a la inversa), no sólo se resuelven con sencillos esquemas de funcionamiento, sino que se enfatizan desde el diseño con un gesto formal que en cada caso acompaña a dicha acción, como si objeto construido y sujeto sintonizaran en una misma representación.⁽⁴⁹⁾

Para continuar respondiendo a la demanda especificada en el Plan Director, se construyó el aparcamiento de vehículos y el acceso al aeropuerto desde la autopista TF-5, con dos glorietas y cuatro carriles, dos de entrada y dos de salida. El estacionamiento se estructura en tres niveles, dos de ellos cubiertos, que cuentan con una conexión directa a la terminal gracias al núcleo de escaleras que llega a la planta sótano

(47) Datos extraídos de Aeropuerto de Tenerife Norte en <http://www.corona-amaral.com/portfolios/>.

(48) Datos extraídos de Pérez Amaral, Arsenio, (2003), N°223

(49) Pérez Amaral, Arsenio, (2003), N°223

de la misma, y los ascensores. Tiene una capacidad para 960 turismos, 320 vehículos de alquiler y 22 plazas de guaguas, así mismo existe una zona de aparcamiento para taxis. ⁽⁵⁰⁾

La idea de jugar con esas conexiones visuales se sigue manteniendo en esta parte del proyecto, gracias a los patios de luz alargados que perforan las tres plantas y llenan el espacio con el verde de la vegetación que contrasta con el hormigón. Al mismo tiempo, estos focos de luz natural eliminan la sensación habitual de enclaustramiento, tan común en los parking subterráneos. Por otro lado, el cambio de temperatura del interior de la terminal al aparcamiento se siente nada más salir con las corrientes de aire. El patio rectangular de mayor dimensión, coincide con la fachada acristalada que ilumina las escaleras que dan acceso a la terminal.

En cuanto a las otras áreas indispensables del aeropuerto, la plataforma de estacionamiento de aeronaves necesitó ser ampliada longitudinalmente hacia ambos lados, manteniendo su ancho actual. Por su lado oeste, ocupa lo que antiguamente fue el parking P2 y parte de la zona de handling. ⁽⁵¹⁾ Por el lado este, se extiende hasta los límites de la propiedad del aeropuerto, y supuso durante su construcción, un importante movimiento de relleno con tierras para conseguir la pendiente adecuada. ⁽⁵²⁾

(50) Datos extraídos de *Aeropuerto de Tenerife Norte nuevo edificio terminal de pasajeros e inversiones asociadas*, (2002)

(51) Comprende el servicio de asistencia en tierra que se da a las aeronaves, ya sean de pasajeros o de mercancías, incluyendo todos los servicios de que es provista una aeronave desde que aterriza hasta su posterior partida: descargar y cargar el equipaje, los contenedores especiales, repostar el combustible, servicios de catering, etc.

(52) Las siguientes consideraciones proceden del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 6, pp.31



Vistas exteriores del parking del aeropuerto. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.



Vista aérea del Aeropuerto de Tenerife Norte. Fot.: Antonio Márquez, 2017.



Vista exterior del hangar. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.

En el lado este de la terminal, se ubican las áreas de servicio y abastecimiento, aprovechando las instalaciones preexistentes, la torre de control, el edificio contra incendios, y el nuevo área de terminal de carga⁽⁵³⁾ para dos operadores, que se encuentra actualmente, finalizando las obras de un nuevo edificio con acceso directo a la plataforma de aeronaves.

Como se comentó anteriormente, la zona de aviación general queda ubicada al oeste, donde se sitúa el Real Aeroclub de Tenerife, aprovechando el mismo hangar que antes sirvió como edificio provisional de llegadas; además, se completa con una zona de aparcamientos para los usuarios y dos plataformas destinadas a la aviación general.

El hangar construido en 1943, es un recinto que, a penas a sufrido cambios en su composición, se sigue apreciando su estructura curva de cerchas. Actualmente es usado por la Unidad Aeromóvil de la Guardia Civil, compartido con SATA,⁽⁵⁴⁾ oficinas de Binter técnico y para la reparación de aeronaves; aunque el espacio es muy limitado para aviones de gran tamaño. Un plan futuro, es el cambio de las instalaciones de la Guardia Civil a la nave en abandono junto al Aeroclub, manteniendo los muros perimetrales, sustituyendo la actual cubierta por una nueva, y creando una nueva distribución interior. Junto al Hangar, la terminal de 1940, muestra una apariencia muy diferente; aunque se siguen reconociendo los volúmenes, el cambio de las cubiertas planas por cubiertas de teja, y la anexión de otro

(53) Actualmente, la que ha sido terminal de cargas provisional durante unos nueve años, se localiza junto al hangar del Aeroclub, al oeste de la terminal. El nuevo edificio se ubica exactamente en el mismo lugar donde antiguamente se encontró el anterior, el espacio anexo a lo que fue la antigua torre de control.

(54) Servicio Aéreo de Transporte del Ejército del Aire.

edificio de tres alturas, modifican la imagen inicial del mismo. Su uso actual, recoge las funciones del bloque técnico con las oficinas de dirección.

La antigua torre de control comenzó a ser demolida en 2016. La actual, inaugurada en 2011, cuenta con un atractivo diseño arquitectónico con formas más aerodinámicas que la anterior, y sistemas de navegación más avanzados para el control del tránsito y la aproximación de aeronaves.

El acceso se realiza por un edificio de dos alturas con una estructura de forjados reticulares de casetones recuperables, sobre pilares prefabricados de hormigón armado. La cubierta del edificio es de chapa metálica, y es perforada por el fuste de la torre de control, cuya estructura parte desde una losa de hormigón armado de 150 cm de canto. El fuste está conformado por seis costillas prefabricadas de hormigón armado, que fueron montadas en tres tramos, y llegan hasta la estructura del fanal. Los niveles superiores de la torre son plantas circulares, cuyos forjados de hormigón se van apoyando sobre el fuste, y se completa con pilares metálicos de sección tubular. Por último, el fanal y la cubierta, se realizan con una estructura metálica de acero galvanizado, y ésta última es accesible, pudiendo realizar labores de mantenimiento, ya que en la cubierta se encuentra el campo de antenas.⁽⁵⁵⁾

En el edificio auxiliar se ubican las dependencias técnicas y administrativas de Navegación Aérea, mientras que en la parte superior del fuste están: la sala de equipo de aire acondicionado, la entreplanta técnica-sala de descanso y la sala de equipos de comunicación. Se accede a estos niveles a través de dos ascensores y una escalera perimetral interior, que forman el

(55) Las siguientes consideraciones proceden de Utrilla Navarro y Díaz Lorenzo, (2006), pp.143



*Vista exterior de la actual torre de control.
Fot.: Beatriz Delgado, 2017.*



*Vista aérea del Aeropuerto de Tenerife Norte.
Fot.: Antonio Márquez, 2017.*



Vista interior del vestíbulo de entrada. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.



Vista exterior del Aeropuerto de Tenerife Norte, lado aire. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.

núcleo central de la torre. El conjunto del proyecto se completa con la urbanización de sus accesos, los aparcamientos, la zona de descarga y jardines.⁽⁵⁶⁾

Funcionalidad del aeropuerto y futuras actuaciones.

En el caso de Tenerife, a pesar de existir dos aeropuertos, el Aeropuerto Internacional Reina Sofía en el sur y el Aeropuerto de Tenerife Norte, y pueda parecer que no está justificado el coste de mantenimiento de ambos, la realidad es totalmente diferente. Los dos aeropuertos son imprescindibles y de gran rentabilidad; cada uno cumple con sus características operativas concretas, repartándose las funciones del sistema de transportes de la isla. En concreto, el aeropuerto Tenerife Norte, representa una necesidad social, estando especializado en el tráfico interinsular. Así mismo, su ubicación es clave para toda la zona norte de la isla con conexiones de tipo regular nacional, y en especial para el Puerto de la Cruz, siendo un foco turístico de gran importancia. A tan solo doce kilómetros al oeste de la capital insular, y a unos 650 metros de altitud, es de los pocos aeropuertos donde puedes tardar menos de veinte minutos en llegar en coche, y menos de cuarenta en transporte público. Esta cercanía a los núcleos de población, ha influido considerablemente desde el punto de vista socioeconómico, a lo largo de su historia. Respecto a la importancia de su localización, el actual Director del Aeropuerto, Sergio Millanes Vaquero, afirma:

(56) Datos extraídos del artículo de periódico EUROPA PRESS, 2011, en <http://www.europapress.es/islas-canarias/>.

Sales de Santa Cruz, puedes llegar al aeropuerto en unos 15 minutos, accedes directamente a la zona de embarque nada más entrar en la terminal y al momento, ya puedes coger el avión. En pocas instalaciones de este tamaño o más grande se accede con tanta rapidez a la zona de embarque.⁽⁵⁷⁾

Además de la estrecha relación con las ciudades, los aeropuertos deben responder a los nuevos usos requeridos y a la demanda de los pasajeros. El tráfico aéreo se ha convertido en un elemento clave para la economía, es por ello que los aeropuertos españoles han llevado a cabo una reestructuración de sus espacios en los últimos años, como parte de una estrategia comercial de Aena. El objetivo es optimizar las zonas comerciales de los aeropuertos, introduciendo en ellas grandes cadenas y marcas de prestigio, que los usuarios demandan tanto en tiendas como en restauración.⁽⁵⁸⁾ Para ello se utiliza el concepto de espacio comercial “pasante”, que el pasajero debe atravesar tras sortear el control de seguridad.

En este caso, la versatilidad de los espacios que forman la terminal del Aeropuerto de Tenerife Norte, ha sido clave para poder llevar a cabo estos cambios de distribución. Al pasar el control y subir las escaleras mecánicas que nos conducen a la planta superior, el pasajero se encuentra con un circuito comercial de tienda Duty Free que es de paso obligado, para poder acceder a la zona de puertas de embarque. Se consigue con ello, la mejora de los ingresos comerciales.

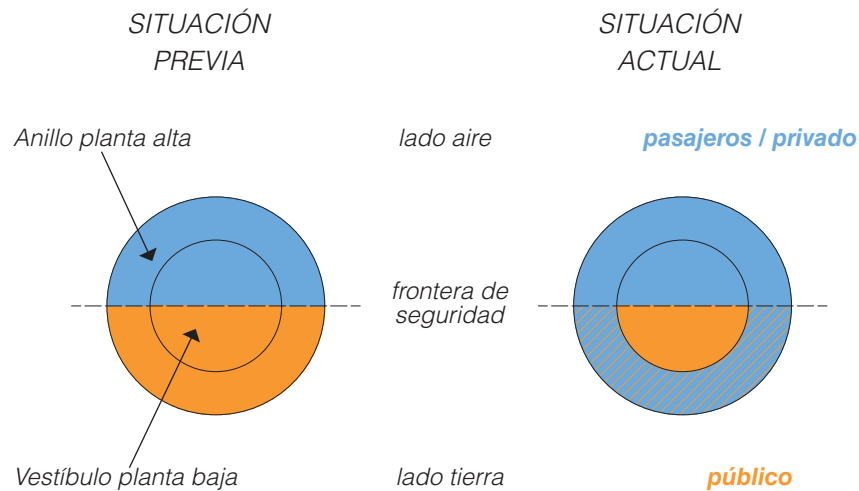
Para poder ampliar esta zona comercial en la planta superior, se realizaron unos cambios en las fronteras de seguridad del aeropuerto. El esquema anterior dividía el

(57) Datos extraídos del artículo de periódico La Opinión, 2016.

(58) Datos extraídos de Aena, (2011), pp.3



Vista del anillo superior antes de los cambios en la distribución interior, 2002. Archivo Corona-Amaral Arquitectura.



espacio circular, la mitad era público y la otra mitad para los pasajeros que iban a embarcar. Los separaba el control de seguridad, que en planta alta suponía un par de mamparas translucidas, siguiendo la normativa, que apenas restaban visión al lado aire. Las personas acompañantes, que no iban a volar, podían acceder a este nivel y esperar hasta ver despegar el avión. Sin necesidad de hacer cambios en el edificio, se unificaron todos los filtros de seguridad en la planta baja de facturación, como se puede ver actualmente, esto permite una mayor facilidad en temas de seguridad, concentrando a los pasajeros de vuelos interinsulares, nacionales e internacionales. La frontera se cambia, y la parte pública queda restringida sólo a la mitad de la planta baja y la zona de espera de llegadas.

Estas transformaciones han supuesto cambios en la idea de proyecto inicial, ya que se ha perdido parte de esa conexión visual. El deseo de los arquitectos de evitar, en la medida de lo posible, la colocación de barreras, pasillos, mamparas, etc. que guían de manera artificial los movimientos del pasajero,⁽⁵⁹⁾ es modificada con la instalación de ese "túnel comercial". Se pierde la fluidez que tenía el anillo superior, pudiéndose antes bordearlo, y se pierde, así mismo, la visión del mismo con el ala de embarques.

En cuanto a futuras actuaciones, el aeropuerto siempre tendrá ese carácter singular, por estar condicionado a la hora de realizar ampliaciones debido a su ubicación, lo que supone también dificultades para cumplir algunos aspectos de las normativas. Aun así, ya el Plan Director de 1999 contemplaba la posibilidad de expansión de la terminal en



Vista del anillo superior con los últimos cambios en la distribución interior, 2017. Fot.: Beatriz Delgado, 2017.

(59) Las siguientes consideraciones proceden de Pérez Amaral, Arsenio, (2003), N°223

un futuro. La propuesta consistía en mantener el edificio de la terminal de 1968 como complemento de la actual terminal, pudiendo derribarse en el futuro, permitiendo la dilatación hacia el oeste con la construcción de un nuevo módulo integrado, funcional y arquitectónicamente, con la terminal.

(60)

Esa propuesta se sigue manteniendo hoy en día, queriendo aprovechar ese espacio para ubicar dependencias de la Policía, la Guardia Civil y zonas de alquiler de oficinas, que supondrán importantes ingresos para el aeropuerto.

La terminal de 1968 acoge actualmente en planta baja el GRS⁽⁶¹⁾ y en planta alta usos de oficinas y aulas entre otros. El edificio ya sufrió cambios con la demolición de las escaleras que daban a la plataforma, con motivo de la construcción de la nueva terminal, pero finalmente su destino es acabar desapareciendo del todo, y su imagen, pasará a ser un capítulo más de la historia de Tenerife, un recuerdo.

El estudio Corona-Amaral Arquitectura propone una idea de proyecto que amplía el área terminal por ambos laterales, tanto hacia el oeste como al este. El lugar ocupado por la antigua terminal es sustituido por un cuerpo nuevo de oficinas detrás de la zona de embarques, una nueva sala de facturación que mantiene la relación con el espacio central de entrada, y una crujía de servicios dando al lado tierra que queda cubierta por la continuación del gran voladizo.

Por el extremo este, la zona de recogida de equipajes es ampliada junto a la sala de espera, y sobre ella, el núcleo

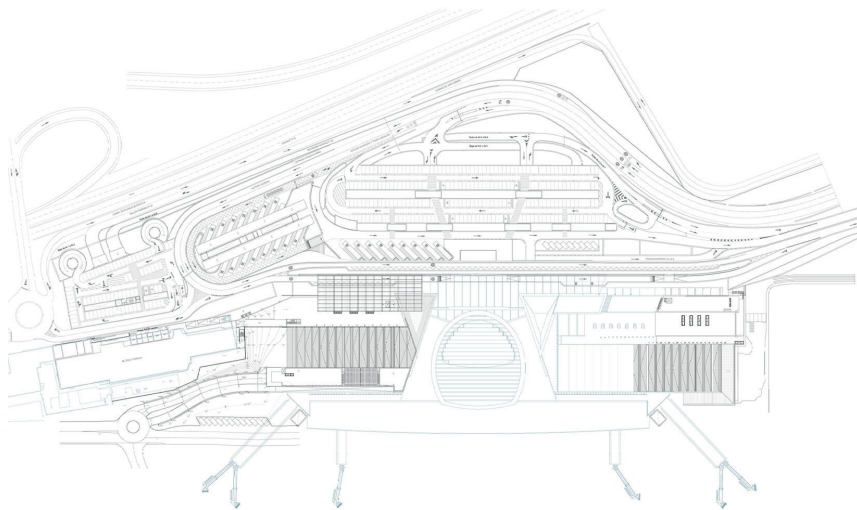
(60) Las siguientes consideraciones proceden del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), cap. 6, pp.32

(61) Grupos de Reserva y Seguridad de la Guardia Civil.



Planta e imágenes del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Tenerife Norte, 2010-2011. Archivo Corona-Amaral Arquitectura.

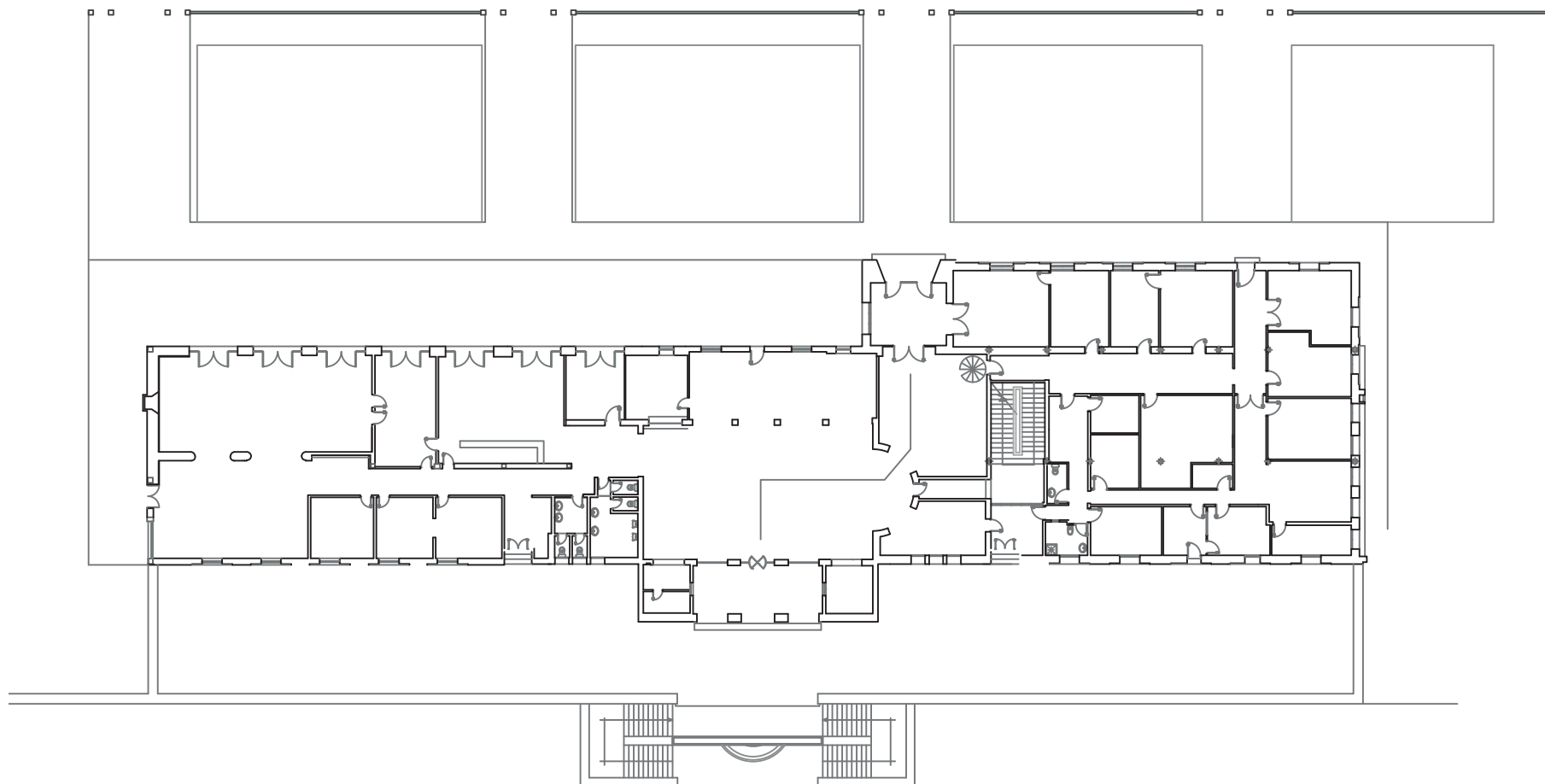
técnico. El proyecto sigue las líneas de diseño del anterior, queriendo realizar una arquitectura plenamente integrada y que expresa una visión de continuidad, aunque innovando en el lenguaje de la fachada del nuevo núcleo de oficinas.⁽⁶²⁾



(62) Datos extraídos de Ampliación Aeropuerto de Tenerife Norte en <http://www.corona-amaral.com/portfolios/ampliacion-aeropuerto-tenerife-norte/> .

02.6 Anexo planimetría terminales.

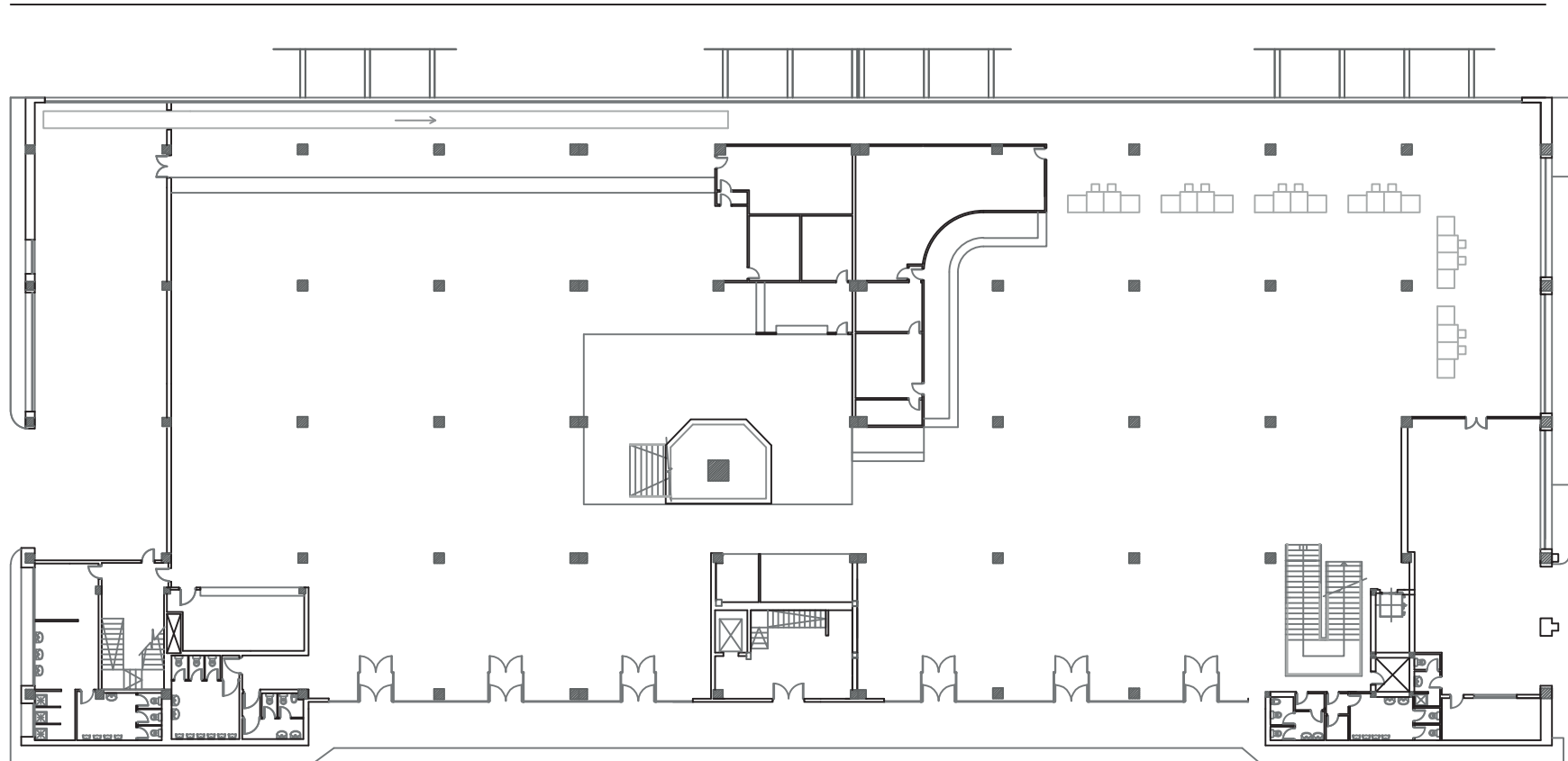
LADO AIRE



PLANTA BAJA TERMINAL DE 1940.
Escala 1:400 (Planimetría del año: 1958)

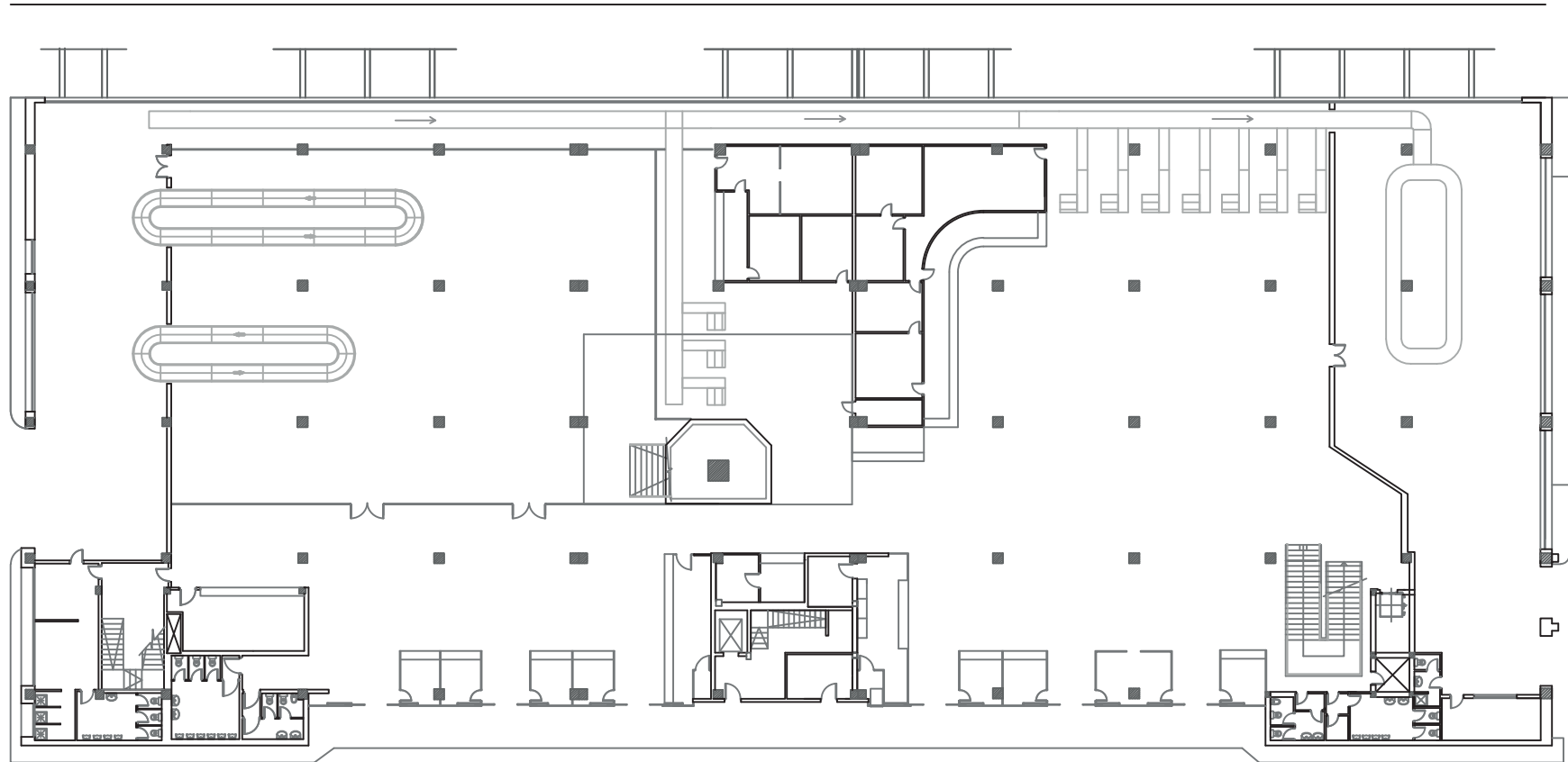
LADO TIERRA

LADO AIRE



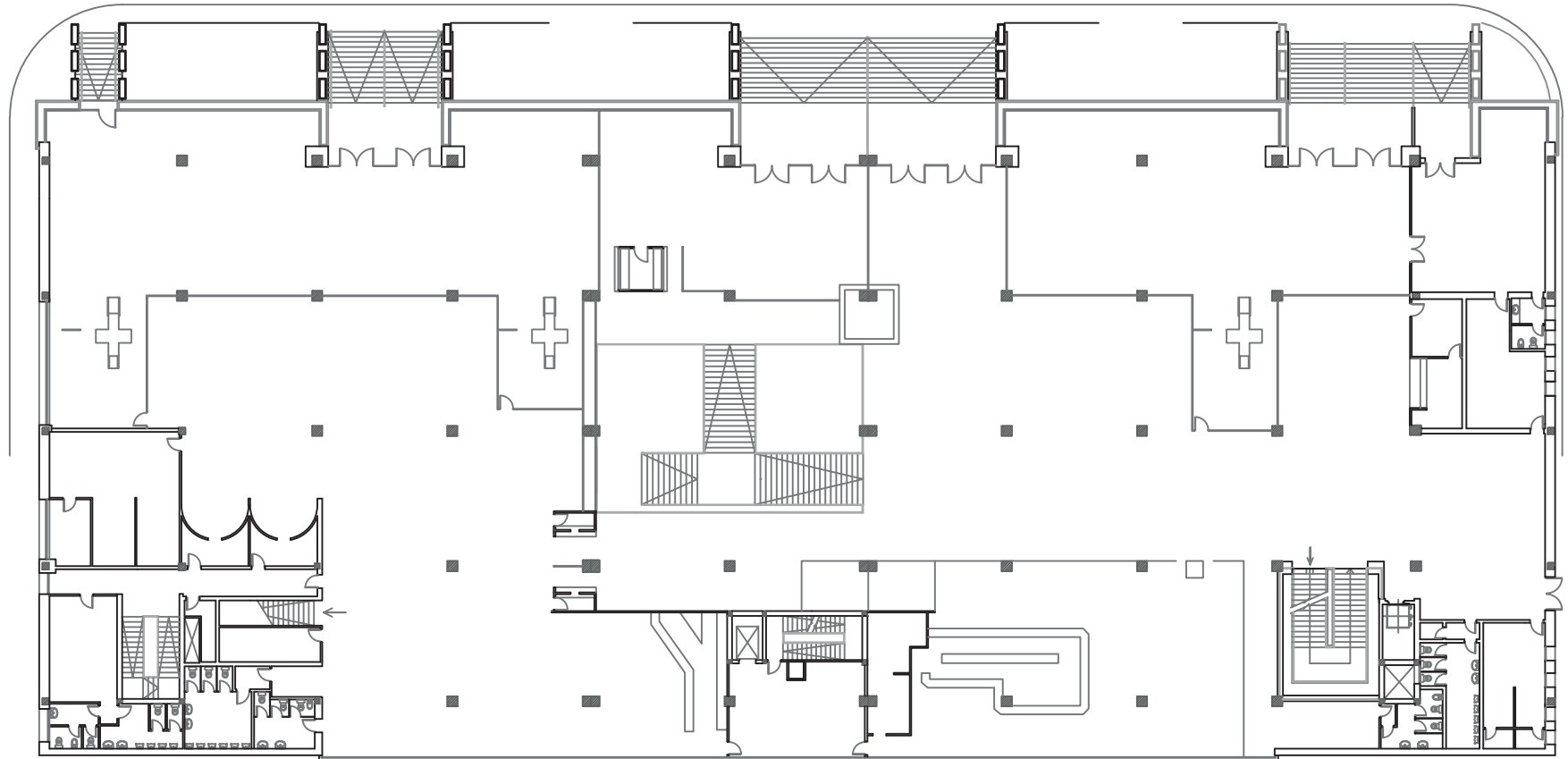
LADO TIERRA

PLANTA BAJA TERMINAL DE 1968
Escala 1:400 (Planimetría del año: 1968)



PLANTA BAJA TERMINAL DE 1968.
Escala 1:400 (Planimetría del año: 1978)

LADO AIRE

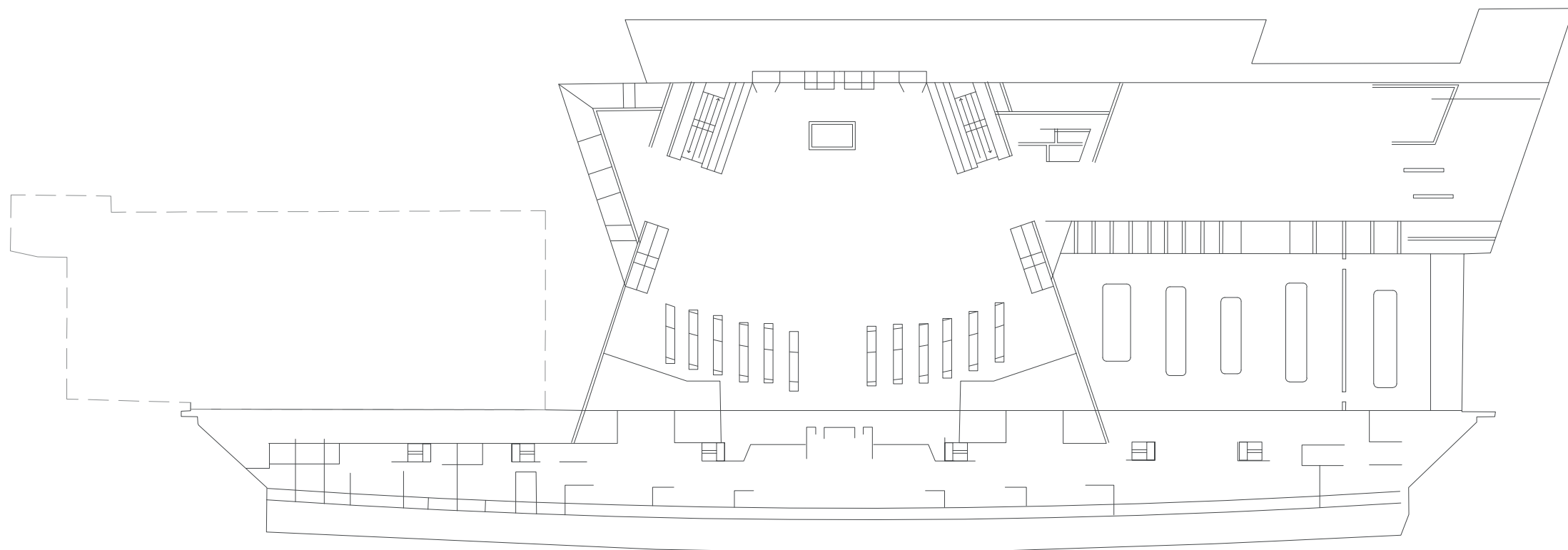


LADO TIERRA

PLANTA PRIMERA TERMINAL DE 1968

Escala 1:400 (Planimetría del año: 1978)

LADO TIERRA

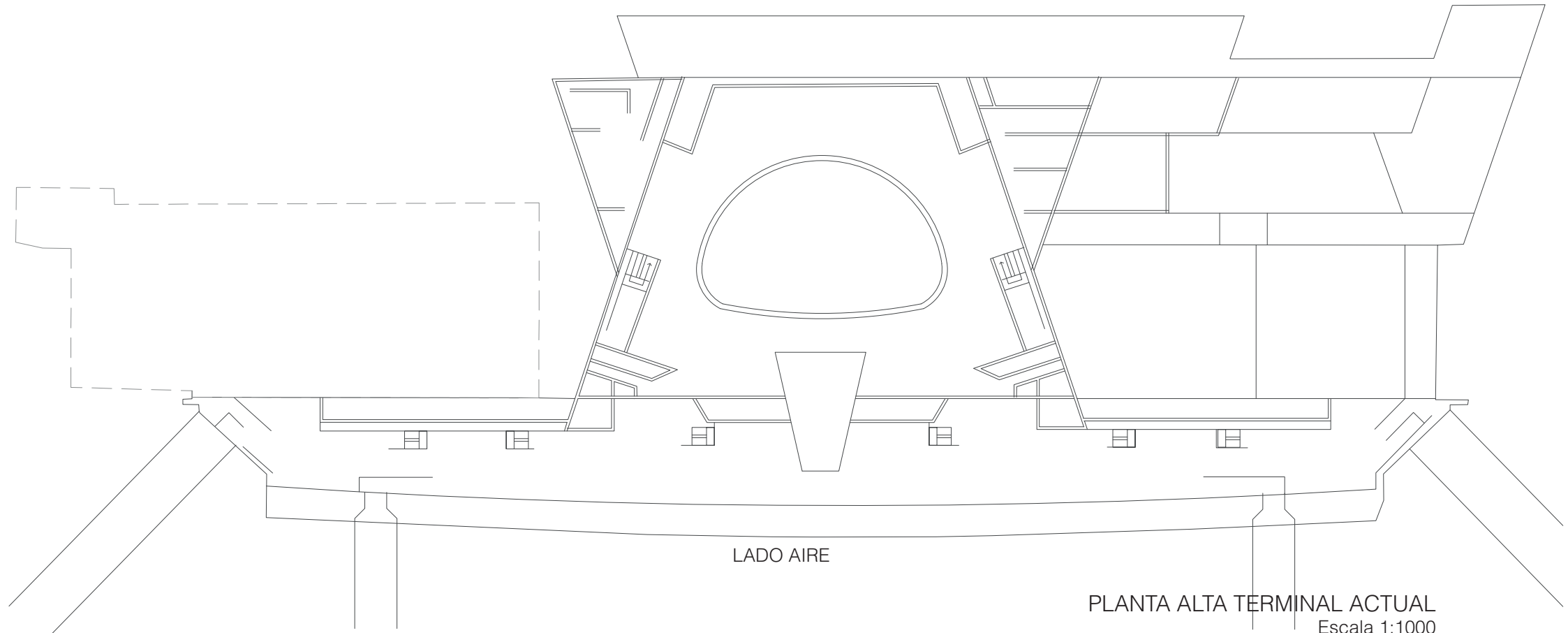


LADO AIRE

PLANTA BAJA TERMINAL ACTUAL

Escala 1:1000

LADO TIERRA



LADO AIRE

PLANTA ALTA TERMINAL ACTUAL

Escala 1:1000

02.7 Línea cronológica

02. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

EVOLUCIÓN DEL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE



ACONTECIMIENTOS EN EL CONTEXTO HISTÓRICO NACIONAL E INTERNACIONAL



1910

1920

1930

1940

1950

1960

1970

1980

1990

2000

2010

1903: Los hermanos Wright consiguieron elevarse con un biplano.

1913: Llegó el primer aeroplano a Tenerife.

1924: Llegaron a Tenerife dos Breguet (aviones de reconocimiento y bombardeo) y el Dornier Wal. Aterrizaron en el campo de Arico.

1926: Publicación las reglas para la elección de los aeródromos.

1927: Creación del Consejo Superior de Aeronáutica.

1927: Fundación de la compañía Iberia.

1930: La Real Orden de 14 de mayo, aprobó la designación de aeropuertos nacionales del campo de Los Rodeos y de la bahía de Los Cristianos.

Años 30: Importante llegada de cruceros de viajeros alemanes y británicos a la isla.

1936: 18 de julio, suspensión inmediata de los servicios aéreos y marítimos en el archipiélago.

1939: Creación del Ministerio del Aire.

1940: Las autoridades tinerfeñas impulsaron la puesta en marcha de las comunicaciones aéreas con la isla.



1940: Inicio de la construcción de la terminal de pasajeros.

1940-1943: Construcción del hangar para aeronaves de 46 metros de luz.

1941: Inversión del Cabildo Insular de unas 525.000 pesetas para la mejora del campo de aviación.

1934: Orígenes del Aeroclub de Tenerife.

1936: El Cabildo Insular inició las obras de mejora del campo de Los Rodeos. La superficie de los terrenos era de 43 hectáreas.

1945: Realización de una primigenia pista de vuelo pavimentada de 800 x 60 metros.
1947: Ampliación de la pista del aeropuerto hasta 1200 x 60 metros.
1948: Ampliación de la pista del aeropuerto hasta 1600 x 60 metros.

1950: Comienzo de las obras de la carretera de Los Rodeos para el acceso al aeropuerto.

1953: Ampliación de la pista del aeropuerto hasta 2400 x 60 metros.

1955: Construcción de una pérgola acristalada en la terraza de la terminal.

1956: Reparación general y pintura del hangar.

1957: Comienzo de las obras del nuevo edificio del Aeroclub de Tenerife.

1958: Remozado de las puertas del hangar y construcción de una plataforma de estacionamiento de aviones

1952: Primeros antecedentes del tráfico chárter en Canarias.

1955: Apertura del Aeropuerto de Santa Cruz de la Palma.

1956: Se firmó en París un acuerdo multilateral sobre los derechos de los vuelos no regulares (vuelos chárter).

1957: Creación de la Comunidad Económica Europea (CEE).

1958: La Ley de 26 de diciembre, creó la Junta Nacional de Aeropuertos.

1959: Gran incremento de viajeros europeos en los destinos de las playas del sur de España, Baleares y Canarias.

1960: Mejora de las instalaciones de la torre de control y montaje de dos grupos electrógenos en la central eléctrica.

1962-1963: Obras de mejora de la pista de vuelo, compactación y rebacheo de la misma, y aplicación de un recubrimiento superficial.

1963: Expropiación de terrenos para la ampliación de la pista y desvío del barranco del Rodeo.

1966: Construcción de una nueva torre de control.

1965-1968: Remodelación del edificio terminal.

Años 60: Aparición del operador turístico, elemento fundamental en la expansión del transporte aéreo vacacional.

1963: Declaración del archipiélago canario como zona de interés turístico.

1964-1967: Plan General de Aeropuertos y Rutas Aéreas.

1965: Cambio del nombre de Aeropuerto de Los Rodeos, por el de Aeropuerto de Tenerife.

1966: Construcción de una nueva torre de control.

1967: Remodelación del edificio terminal.

Años 70: Cambios en la terminal:
- primeras dos cintas mecánicas de entrega de equipajes.
- división del flujo nacional e internacional.
- primeros arcos detectores de metales.

1970: Inicio del recercido de 2300 metros de la pista de vuelo con aglomerado asfáltico.

1971: Instalación de un sistema ILS de aterrizaje.

1970: Inauguración del aeropuerto de La Palma.

1972: Inauguración del aeropuerto del Hierro.

1975-1978: Crecimiento espectacular de la demanda aérea interinsular.

1977: 27 de marzo, trágico accidente del Boeing B-747 de KLM y el B-747 de Pan American.

1978: Quedó abierto al tráfico aéreo el Aeropuerto Internacional Reina Sofía.

1979: Importante incremento en el precio de las tarifas. Demanda reducida a viajes por trabajo o salud.

Años 80: Diversas mejoras en las instalaciones del aeropuerto y construcción de un edificio adicional de llegadas al este de la terminal de 1968.

Años 80: Cambios fundamentales en el transporte aéreo europeo.

1982-1987: Crecimiento moderado de la demanda de viajeros.

1986: Comenzó la caída de los precios del combustible.

1989: Implantación de Binter Canarias.

1996: Proyecto para la actual Terminal de pasajeros de NTRES Arquitectos.

1999: Plan Director de 1999 para el Aeropuerto de Tenerife Norte.

1991: Creación de la entidad pública empresarial Aena.

1992: Juegos Olímpicos de Barcelona y la Expo Universal de Sevilla.

1999: Entró en servicio una nueva instalación de suministro de combustible.

2002: Inauguración primera fase de la actual terminal.

2004: Inauguración segunda fase de la actual terminal.

2005: Finalización de las obras del módulo para vuelos interinsulares en la planta baja de la terminal.

2001: Tráfico aéreo del Aeropuerto de Tenerife Norte: 2,1 millones de pasajeros anuales y 1.400 en hora punta.

2003: Firma de acuerdos comerciales para vuelos entre Canarias y Venezuela.

2004: Certificado el Sistema de Gestión Ambiental del aeropuerto.



2010-2011: Corona-Amaral Arquitectura, plantean nuevo proyecto para la ampliación de la terminal.

2011: Inauguración de la actual torre de control.

2012: Transformaciones en la distribución interior de la terminal, cambios en las fronteras de seguridad.

2016: Mejora de la climatización en la terminal, renovación y modernización de aseos.

2017: Construcción del nuevo área de terminal de carga

2015: Tráfico aéreo del Aeropuerto de Tenerife Norte: 4,4 millones de pasajeros anuales y 2.201 en hora punta.

2015: Privatización parcial de Aena, salida a bolsa del 49% del capital. Entrada en el Ibex 35.

2015: Plan de Aislamiento Acústico de los Aeropuertos de Tenerife Norte y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

03. CONCLUSIONES



La imagen del Aeropuerto de Tenerife Norte, al igual que la de muchos otros, ha ido evolucionando a lo largo de los años. Una visión aérea puede mostrar fácilmente todos los estratos de la historia del aeropuerto y los cambios experimentados. Como elementos colocados en una secuencia cronológica, se puede ver cada terminal realizada. Pero algunos de estos estratos han sido eliminados o modificados, y sólo cumplieron su función durante un periodo de tiempo. Ejemplo de ello, son las edificaciones que fueron demolidas para permitir la realización del actual aeropuerto, o las obras provisionales que se efectuaron durante el proceso de construcción y aseguraban el correcto funcionamiento del tráfico aéreo. Otras edificaciones permanecen, pero han ido cambiando continuamente sus usos y distribuciones interiores, manteniendo un esqueleto exterior. Las terminales realizadas en 1940 y 1968, reflejan estas transformaciones, acogiendo hoy unas funciones que no fueron las inicialmente previstas.

En este paisaje aeroportuario, la actual terminal se impone como una barrera entre la pista de aterrizaje y la terminal de 1968, relegando a ésta a un segundo plano. Por su lado, la terminal primigenia pasa desapercibida en el lateral oeste, como si de una vivienda se tratase, con sus jardines delanteros y para uso del bloque técnico.

La arquitectura de los aeropuertos se encuentra en continuo cambio, siendo una de las tipologías, que desde sus inicios en los años XX, se ha desarrollado rápidamente, consiguiendo una amplia diversidad. En Los Rodeos, la antigua terminal de los años cuarenta, conformaba un volumen alargado integrado en el paisaje, cuyos espacios interiores mantenían un diálogo con la escala doméstica; casi imperceptible hoy en día en las grandes

terminales. Salir a esperar un avión sentado en un banco de los jardines exteriores, junto a la pista, es algo impensable en la actualidad. Casi treinta años después, la construcción de la siguiente terminal, respondía a las nuevas demandas del tráfico aéreo. Formada por un cuerpo compacto, con unas fachadas, donde las hileras de ventanas, marcan la horizontalidad. En su interior, el núcleo de escaleras permite una conexión visual de los tres niveles que siguen manteniendo una escala de confort reconocible por los pasajeros. Durante los años que funcionó como terminal, incorporó novedades normalizadas en el presente, como las cintas de recogida de equipaje.

Ahora, casi cien años después desde los inicios de la aviación en Canarias, nos encontramos con una moderna terminal de grandes dimensiones, que intenta recoger espacios adecuados a la escala de los pasajeros, así como para las aeronaves. Su diseño interior envolvente y cálido, el rápido entendimiento del funcionamiento del aeropuerto, y las conexiones visuales, entre plantas y con el paisaje exterior, hacen que el pasajero se sienta en un lugar apacible, dentro del continuo movimiento que supone una terminal. Su arquitectura innovadora y arriesgada en este paisaje singular, no tiene nada que envidiar a otros aeropuertos; siendo seleccionada en 2006, para la exposición del MOMA de Nueva York. En cuanto a su funcionalidad, el aeropuerto ha sabido adaptarse a las nuevas necesidades requeridas, gracias a la versatilidad de sus espacios, a pesar de la pérdida de algunas ideas iniciales del proyecto, con los cambios de distribuciones interiores.

Las futuras actuaciones previstas, llevarán a la terminal a completar su imagen, aunque ello supondrá la eliminación de alguno de sus estratos, como la terminal de 1968, que acabará convirtiéndose en un recuerdo.

Así, la potenciación del Aeropuerto de Tenerife Norte, es y seguirá siendo, de gran importancia para la Isla, guardando una estrecha relación con sus habitantes y evolucionando con la sociedad.

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.



“Y así Los Rodeos, [...] ha quedado elevado a la categoría de moderno vestíbulo de la isla, para las cordiales bienvenidas y para los sentidos adioses, [...]”

(Crónica de El Día, 06 de marzo de 1946 recogida en VVAA, (1998), pp.206) Fot.: Antonio Márquez, 2017

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

04. APÉNDICE DOCUMENTAL

Tenerife: Así fue el siglo XX

370

1929

Octubre

En las primeras horas de la mañana de ayer comenzó a circular la noticia de la inmediata llegada a nuestra isla del avión de la Compañía Luft-Hansa, que hace tiempo tenía anunciado un vuelo de ensayo a Tenerife, interrumpido por causas que ya conocen nuestros lectores.

Poco después de la una se recibió un aviso telefónico de Las Palmas, anunciando que el avión acababa de volar sobre aquella ciudad, siguiendo con rumbo a Tenerife.

Efectivamente, una media hora más tarde, el aparato hacía su feliz arribo a Tenerife, evolucionando unos momentos sobre la población, y enfilando luego la montaña de San Roque, en dirección a la vecina ciudad.

En el campo de aterrizaje
Los alrededores del campo de Los Rodeos se hallaban invadidos de público. Tanto en la carretera del Norte, como en los caminos de la Cañada y de la Villa, aparecían llenos de coches, en varias filas. Desde este punto, tomando como lugar de referencia en los planes y gráficos de orientación del vuelo se dirigió directamente el «Arado V» hacia el campo de aterrizaje, sobre el que describió dos amplios círculos, a muy escasa altura, saludando por los aplausos y aclamaciones del público. Después de evolucionar sobre el campo, el «Arado V» se alejó un poco, ocultándose tras la montaña llamada de la Rambla, para reaparecer a los pocos momentos y tomar tierra, operación que realizó con toda normalidad.



Antes de saltar a tierra los aviadadores se acercaron las autoridades, cumplimentándolos y cambiándose los saludos de rigor. En el campo se encontraban, aguardando la llegada del «Arado V», el capitán general de la región, señor Rodríguez Casademunt; gobernador civil, señor Benito Quintero; gobernador militar de la plaza, señor Rodríguez del Barrio; cónsul de Alemania, señor Albers; presidente de la Mancomunidad, señor Salazar; presidente del Cabildo, señor La-Roche; alcalde de La Laguna, señor

Apoteósico recibimiento del «Arado V» [«D-1594»]

Las Noticias, 7 de diciembre de 1929.



El recibimiento. Apenas detenido el aparato, el público que se estacionaba alrededor del campo avanzó en masa, siendo imposible a los guardias que vigilaban las márgenes del terreno, impedir que llegara hasta donde se encontraba el avión, rodeándolo completamente.

La Prensa, 6 de diciembre de 1929.

Martínez Morales; ex diputado a Cortes, señor Rodríguez y Díaz Llanos; vicepresidente del Cabildo, señor Toribio Valle; vicecónsul alemán, señor Groth; tenientes de alcalde del Ayuntamiento de esta capital, señores Ravina y Guimerá; teniente coronel de la Guardia Civil, señor Vara Terán; secretario e interventor del Cabildo, señores Lara y López; presidente de la Mancomunidad del Valle, señor Machado y otras muchas representaciones de esta capital, La Laguna y el Valle.

Primeras manifestaciones de los aviadadores. Interrogados por las autoridades sobre el vuelo, los tripulantes del «Arado V» manifestaron que habían hecho una travesía muy feliz, hallándose satisfechísimos del rendimiento del aparato y de la forma en que el viaje se había desarrollado. También se mostraron muy bien impresionados por las condiciones del campo, tanto en lo referente a la buena orientación y visualidad como con relación a sus demás cualidades, así como del recibimiento que el público les ha dispensado.

Banquete en el Hotel Agüera. Después de servirse en el mismo campo un champán de honor, ofrecido por el Cabildo, se trasladaron los aviadadores, acompañados por las autoridades, a La Laguna, en cuyo Hotel Agüera se hallaba preparado el banquete organizado por la Corporación insular, en obsequio de los tripulan-

tes del «Arado V». Desde el campo de aterrizaje a La Laguna, fueron escoltados los automóviles que conducían a los aviadadores y autoridades, por una larga fila de vehículos de toda clase, llenos de gente, ovacionándoseles con entusiasmo por el público apostado en las proximidades de la carretera.

El banquete, muy bien servido en el Hotel Agüera, se desarrolló en un ambiente de gran cordialidad y entusiasmo.

Al final pronunció breves palabras el presidente del Cabildo insular, señor La-Roche, quien brindó por el feliz resultado del vuelo de ensayo del «Arado V», quien correspondió con gratitud a las muestras de afecto recibidas haciendo votos porque los resultados obtenidos de este vuelo de ensayo permitan llegar al establecimiento definitivo de la línea Berlín-Sevilla-Tenerife, como figura en los planes de la Luft-Hansa.

Tanto el señor La-Roche como Von Schroeder, cuyas palabras fueron traducidas por el señor Ahlers, oyeron grandes aplausos al finalizar sus respectivos brindis.

Desde el Agüera se dirigieron los aviadadores al Hotel Martiánez, donde se hospedarán durante su estancia en Tenerife.

La Prensa, 6 de diciembre de 1929.

Arriba

Fotos superiores, arriba: Aspecto del público entre las gigantescas alas del «D-1594 [Arado V]», momentos después de aterrizar en el aeródromo de La Laguna.

Debajo: Los aviadadores, Von Schroeder y Abrecht, en grupo en el campo de aviación, con el Capitán General, Gobernador Civil, presidente del Cabildo, cónsul de Alemania y el alcalde de La Laguna. Imágenes publicadas en Las Noticias, 7 de diciembre de 1929. [Cf. ETC. 4.]

Mapa: El recorrido efectuado por el «Arado V» desde Sevilla a Tenerife. Mapa publicado en La Prensa, 6 de diciembre de 1929.

- 21 CANARIAS: Dan comienzo los trabajos de tendido del cable telefónico entre Tenerife y Gran Canaria, que lleva a cabo el buque cableero Dominia.
- 21 ICOD: Restauración de la capilla central del cementerio, en la que podrá oficiarse misa.
- 22 ICOD: Bendición de las dos campanas del Calvario, La Dolorosa y San Juan.
- 24 CANARIAS: Ha quedado establecida la comunicación telefónica entre Tenerife y Gran

Canaria (entre la playa de Regla y la de Sardinia).

- 27 LA LAGUNA: Se celebra la Fiesta de Arte en el Teatro Leal.
- 27 SANTA CRUZ DE TENERIFE: Se retiran dos cartas a intérpretes debido a cobrar estas demasiado a los turistas.
- 28 SANTA CRUZ DE TENERIFE: Robo en la sastrería de la calle Alfonso XIII, con un botín de 10.000 liras, 45 pta y varias piezas de tela.

Octubre

- 2 SANTA CRUZ DE TENERIFE: El gobernador civil, Benito Quintero, visita a La Gomera. Se propone recorrer los pueblos e inspeccionar los Ayuntamientos y las obras públicas.
- 5 TENERIFE: Incendio en La Esperanza, arden 300 hectáreas de monte en Los Ovejeros, El Hoyón y La Charca.
- 11 SANTA CRUZ DE TENERIFE: En estos días se han arrojado del puente de Galcerán tres per-

Febrero

- 3 SANTA CRUZ DE TENERIFE: La delegación provincial de Abastecimientos autoriza la libertad de comercio de cacahuetes y chufas.
- 7 TENERIFE: La delegación provincial del Sindicato Nacional de Canadería procede a la distribución equitativa entre los ganaderos de la provincia de 200 toneladas de maíz en grano.

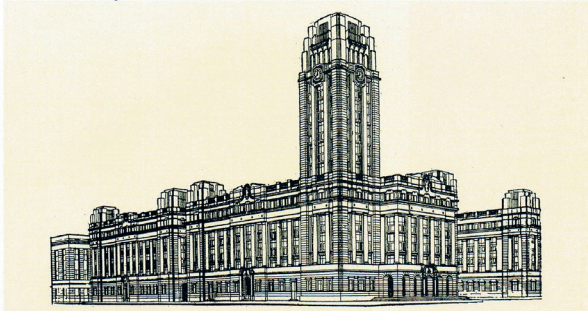
en cafés, casinos y círculos que se acostumbraban a celebrar con motivo del Carnaval, así como el uso de dominós, caretas o disfraces.

- 10 TENERIFE: Campaña para potenciar las luchas canarias, Angelito y Camurria formarán nuevos practicantes de este deporte canario.
- 11 CANARIAS: El servicio aéreo con la Península queda reducido a un solo viaje por semana: los aviones llegarán al aeródromo

cepción de las Asociaciones Católicas con fines exclusivamente religiosos, deben presentar en el Gobierno Civil la lista de socios, inventario de bienes, balance de fondos; si no lo hacen quedarán automáticamente extinguidas.

- 21 CANARIAS: Se ponen en circulación las nuevas monedas de cinco y diez céntimos, el Banco de España procede a recoger las de cobre.
- 23 SANTA CRUZ DE TENERIFE: Partido de fútbol a beneficio de los

Biblioteca, Universidad de La Laguna. *El Día*, 1 de enero de 1941.



- 8 SANTA CRUZ DE TENERIFE: Vela pugilística en el cine La Paz, combate de revancha entre el catalán Safont y el tinerfeño Abreu, el tinerfeño se impone por los puntos.
- 8 PUERTO DE LA CRUZ: Se hace saber a todos los vecinos que tengan maíz que en el plazo de cuarenta y ocho horas deben ponerlo a disposición de la Alcaidía.
- 8 TENERIFE: Circular del Gobernador Civil recordando que están suspendidos toda clase de bailes

de Gando los miércoles, con enlace con Tenerife y salida para la Península los viernes.

- 14 TENERIFE: La Fiscalía de Tasas comunica que a partir de ahora las denuncias anónimas no se tomarán en cuenta
- 18 SANTA CRUZ DE TENERIFE: Nueva tasa para los vinos de la última cosecha: vinos inferiores a 12 grados: en bodega 1,70 pesetas litro; al público 2,15 pesetas litro.
- 20 SANTA CRUZ DE TENERIFE: Todas las asociaciones existentes, a ex-

damnificados en el incendio de Santander.

- 23 MADRID: Carmencita Franco, la hija del Caudillo, recibe el dormitorio canario ofrecido por un grupo de patrióticas damas de la sociedad tinerfeña.
- 26 LA LAGUNA: Reunión del Instituto de Estudios Canarios bajo la presidencia de fray Albino González.

Tenerife: Así fue el siglo XX

507

1941
Febrero

Contra la viruela

[...] En cada Municipio se extraerá por el Inspector Municipal antes del 15 de febrero de los libros del Registro Civil una lista de los nacidos en los tres últimos años de 1938-39-40 (vivos en la actualidad), en la que constará nombres y apellidos de los niños por orden de nacimiento, nombre de los padres y domicilio, haciendo lista especial de cada distrito. La legislación vigente obliga a que todos los niños dentro de sus primeros seis meses de edad sean vacunados contra la viruela, siendo responsables los padres del no cumplimiento de esta obligación. En un bando se fijarán local, días y horas de vacunación (por lo menos una hora diaria, en local céntrico). Todas las personas de cualquier edad y sexo serán invitadas a vacunarse.

La campaña durará quince días (del 1 al 15 de marzo). Se multará a los padres o tutores que no hayan llevado a sus hijos a vacunar.

Las multas se impondrán dentro de los cinco días siguientes a la terminación del plazo de vacunación [...].

Sta. Cruz de Tenerife, 25 de enero de 1941. El Gobernador Civil.

El Día, 31 de enero de 1941.

Arriba

Un avión de la Compañía Iberia en Los Rodeos. El 24 de enero de 1941, con la llegada del bimotor Dragón, quedó inaugurada la línea entre Tenerife y Las Palmas. El trayecto de ida costaba 75 pesetas, y el de ida y vuelta 135.
The Document Company
(Cal. A. Calimano)

Comentario 1941

El aeropuerto de Tenerife. Planos y obras en el campo de aviación de Los Rodeos.



Detalle de las tareas de explanación de la pista del futuro aeropuerto de Los Rodeos. (Foto Benítez.)

Doble página anterior: Tarjetas postales de la época, con motivos nacionales («Falange Española Tradicionalista y de las JONS», pág. 442, y «Viva el Glorioso Ejército Español! Rojo y guayda en el azul de la nueva España», pág. 443). En ambas se indicaba la autorización de la censura. (Col. Eloy González.)

El 3 de octubre de 1941, el matutino tinerfeño publicó reproducciones de los planos generales del que sería futuro Aeropuerto Civil de Tenerife (Los Rodeos).

Estaba previsto que las obras de la terminal de viajeros y dependencias aledañas diesen comienzo en breve plazo, puesto que, en aquellos momentos, se ponían en limpio los planos para proceder al replanteo, correspondiendo el trabajo, como iniciación de la labor posterior de dirección de las obras, al arquitecto tinerfeño, camarada José Enrique Marrero Regalado.

El proyecto, sin duda de enorme importancia para la Isla, comprendía tanto el Aeropuerto Civil propiamente dicho como el Aeroclub y las dependencias generales de servicios. «Estos, a su vez, se dividen en tres secciones principales que son: Tráfico, Servicios Técnicos y Servicios Administrativos».

Según expresaba «El Día», «todo se halla perfectamente adaptado a las condiciones y características generales del edificio. Es este un gran bloque de poca altura (una planta de semisótanos, planta principal y un cuerpo menor sobre ésta), aunque va completamente desviado de los sectores de aterrizaje, sin restarle a estos nada de amplitud o visibilidad. Su línea, alargada y baja, contribuye a acentuar la característica esencial del campo—su amplitud—, armonizando perfectamente con el paisaje, todo él acusando las mismas líneas bajas de llanuras interminables y serranías escalonadas al fondo».

Por otro lado, en cuanto a las características y estructura del edificio principal, «su estilo es el barroco colonial que, sin poderse catalogar íntegramente como genuino en nuestras construcciones, presenta las mismas cualidades distintivas de la que hemos dado en llamar arquitectura canaria, que no es otra cosa que la adaptación al paisaje y a las condiciones del clima de las maneras y estilos traídos a las primeras edificaciones de las islas por los conquistadores y colonizadores que las poblaron a su descubrimiento».

Asimismo, podían apreciarse en los croquis amplios y apaisados ventanales, que simulaban su escasa altura con arcos de medio punto, y, además, estaban las persianas de los buecos que ponían una nota oscura en los amplios paños de pared que formaban el frente del edificio, salvo los pórticos de acceso al campo.

La torre de control, aparte de su evidente utilidad técnica, rompía, desde el punto de

vista estético, «la línea chata y larga» de la terminal.

La fachada que daba para «la carretera, a lo largo de la cual corre la línea de la edificación, es más alta y de otro estilo, sirviendo de acceso a ella amplias escalinatas, que remontan el desnivel existente hasta el campo».

La planta superior, encima de la estructura principal de servicios y anejos ya mencionada, estaba reservada para el pabellón del jefe o director del Aeropuerto, dormitorios para los pilotos y servicios accesorios.

En conclusión, se indicaba en el comentario, se trataba, en general, de «un magnífico edificio que llenará completamente las necesidades para que ha sido concebido y formará una bella y grata portada al acceso de Tenerife por vía aérea, enclavado en la enorme planicie de Los Rodeos y en uno de los lugares más bellos de la Isla, perteneciente al municipio de La Laguna».

Por otro lado, desde hacía meses, el Cabildo Insular de Tenerife, al frente del cual venía realizando una «plausible y patriótica labor su presidente, nuestro camarada don Francisco La Roche y Aguilar», había acordado anunciar la subasta para la ejecución del proyecto, en su emplazamiento de Los Rodeos.

Las obras, que habían ocupado la preferente atención del Cabildo, tenían por objetivo que «Tenerife pueda contar en plazo no muy lejano con uno de los más importantes aeropuertos de España».

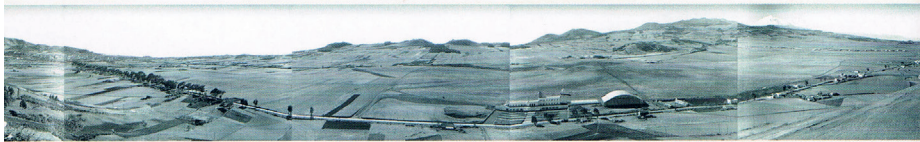
Durante el primer semestre de 1941, la Corporación Insular había invertido en los trabajos del campo de aviación unas 526.265 pesetas, «no habiéndose interrumpido los trabajos en ningún momento».

La definitiva terminación del decano de los aeropuertos tinerfeños tardaría, sin embargo, algún tiempo en llegar, revolucionando a partir de entonces no sólo el tráfico local, sino, también, las comunicaciones con la Península y con el resto del mundo. La imagen de Tenerife ya no sería percibida únicamente desde el mar, al aproximarse al puerto tinerfeño, sino, también desde el aire, donde la imponente visión del majestuoso Teide, crearía, a partir de entonces, una sensación de aventura en todos aquellos viajeros que, desde lejanos lugares de Europa y del mundo, se dirigieran a disfrutar del inigualable clima y de la exuberante belleza natural de la incomparable Nivaria mitológica. • il. 206-215, 360, art. 206, 216, 360.

EL DIA

Publicado el 6 de junio de 1946

¡Visite usted los Rodeos!



Dejemos a un lado la trascendencia vital que en el aspecto económico tiene nuestro puerto. Para sucesivas generaciones de tenerifeños el dique Sur representa principalmente la posibilidad de un largo paseo sobre el mar. Vista así, la gran obra portuaria es un largo camino de piedra, arrullado por las olas, refrescado por las brisas salobres y dotado de los necesarios asientos para el descanso y para el flirteo. No parece sino que la competencia, la tenacidad y el esfuerzo de una larga serie de ingenieros-jefes, la penosa tarea de cuadrillas de buzos, el atromador movimiento de vagonetes y grúas, durante montones de años, han estado encaminados a lograr que los tenerifeños desocupados o en asueto puedan disfrutar de las delicias de un paseo por el muelle. Todo habitante del interior de la isla, que visite Santa Cruz con pleno conocimiento de las prescripciones protocolarias, considerará que su visita ha sido incompleta si no ha podido darse una vueltecita hasta los dominios de la grúa Titán. Y nosotros mismos, los inscriptos en el padrón municipal de la capital de la provincia, buscamos siempre, con renovada curiosidad, la posibilidad de disponer del tiempo suficiente para un paseo por el dique o un ratillo de posición sedente en los duros sillones del malecón. En esto radica, pues, la fuerza atractiva del puerto como espectáculo. Ver atracar y desatraer los buques, atisbar el paso de desconocidos pasajeros por la temblorosa pasarela, seguir las incidencias de las

operaciones de carga y descarga, no son cosas nuevas para la inmensa mayoría de los tenerifeños, pero día tras día y año tras año tienen atractivo suficiente para retener su atención.

Nos hallamos por lo tanto ante una realidad evidente: el puerto, cuya fisonomía y actividades se mantienen casi inmutables desde lejano tiempo, sigue constituyendo siempre un lugar de atracción para excursionistas y paseantes. Siendo esto así ¿podrá nadie dudar de que el aeropuerto —elemento nuevo y casi desconocido en la vida del tenerifeño— tiene que ser ahora un espectáculo insular de primera fuerza? Hay en él, como en el puerto, una participación primaria y decisiva de la Naturaleza. El panorama circundante lo embellece, pero la manera de funcionar es novísima y dotada de una emoción insuperable. Encontramos en Los Rodeos una perfecta colaboración de la Naturaleza con el hombre. (Aquí el hombre ha sido el Cabildo Insular). Los elementos naturales son la amplísima llanura, la mullida yerba florecida que tapiza el suelo, las maravillosas perspectivas de un paisaje genuinamente tenerifeño. Los elementos humanos están representados por los bellos y capaces edificios que dan eficiencia y prestigio de cosa bien lograda al Aeropuerto. Está la estación para viajeros, distribuida en amplias y modernas dependencias, en una de cuyas alas tendrá su sede el Aero Club de Tenerife, cuyo salón principal ha sido embellecido por unas finas alegorías murales de Antonio Torres, en

las que este excelente artista tenerifeño nos da una deliciosa muestra de su manera personalísima y meritoria de entender la pintura decorativa. Está el gran hangar —la edificación que más legítimamente puede presumir de puerta en Tenerife— en cuyos rincones dormitan fatigados los grandes aviones plurimotores, con la insignificancia dimensional de cigarrones en reposo. Y está la sala del futuro restaurante en la que el Hotel Agüere cuida de mitigar el desfallecimiento de los estómagos excitados por el clima de altura. Apenas si falta otra cosa, entre los poyetes florecidos de la parte del edificio que mira al terreno de aterrizaje, que el suficiente número de asientos para que el público que espera la llegada de los aviones pueda permanecer sentado, que es una de las más cómodas maneras de esperar.

Y ahora hablemos un poco de la intensificación del tráfico aéreo, con el servicio interinsular recién establecido. Llamemos la atención de los tenerifeños sobre esta parte esencial del espectáculo del Aeropuerto constituida por el despegue y aterrizaje de los aparatos. Tienen estas operaciones, realizadas hoy con una rapidez, facilidad y maestría indiscutibles, singular atractivo. Pensámbanos nosotros, viendo aterrizar hace unos días el bimotor Douglas, que quizá sea el de Los Rodeos el único aeropuerto donde las grandes aves mecánicas se posan sobre flores. La frase acaso suene a ligeramente cursi. Pero es exacta. Lo cierto es que por la sencillez y rapidez con que el

Panorámica del aeropuerto de Los Rodeos (véanse en detalle en las páginas 206 a 215). (Foto Benítez.)

avión toma tierra, la sensación que da al espectador es la de que se ha pasado. Y también está allí tapizado por una mullida yerba que la Primavera ha hecho florecer para contribuir con un atractivo más a la belleza del Aeropuerto de Los Rodeos.

El título de esta crónica no ha sido inspirado, como pudiera parecer, por la Junta Insular de Turismo para mover la propaganda exterior. Lo hemos elegido simplemente para persuadir a los tenerifeños de que en una visita a nuestro gran Aeropuerto encontrarán un indudable motivo de interés y satisfacción. La gente de Santa Cruz y de La Laguna puede fácilmente dirigir sus excursiones a aquel bello lugar, tan próximo y accesible a las dos mayores ciudades de la isla. Visitar Los Rodeos es disfrutar de un magnífico espectáculo que deleita y enorgullece. Algunos excursionistas, para contemplar la hermosa perspectiva del campo en toda su extensión, han subido a veces a la inmediata montaña de El Púlpito, desde la que se domina un incomparable panorama. Y con este motivo han hecho los más cálidos elogios del Aeropuerto tenerifeño. Justamente, pensamos, es desde El Púlpito de donde puede hacerse el panegírico de Los Rodeos!

NIJOTA

Crónica de Juan Pérez Delgado, "Nijota", 1946, recogida en VVAA, (1998), pp.216

EL DIA

Publicado el 8 de septiembre de 1958

El Aeropuerto de Los Rodeos ocupa uno de los primeros puestos entre los treinta y siete existentes en España

Actividad creciente de nuestro aeropuerto. Para dar una idea del movimiento registrado en nuestra provincia, durante el quinquenio 1953-1957, se expone el siguiente cuadro:

Años	Viajeros		Viajeros	
	Entrados	Salidos	Entrados	Salidos
1953	1.161	23.595	1.160	23.484
1954	1.373	23.969	1.370	24.910
1955	1.443	26.876	1.433	27.773
1956	1.543	34.798	1.540	34.347
1957	1.693	35.462	1.692	36.442

Las anteriores cifras nos dicen que el transporte de viajeros aumentó en un 49 por ciento (en los entrados) y en 55 por ciento (en los salidos), en relación con el año 1953, acusando el número de vuelos realizados un aumento del 45 por ciento.

Aeropuerto de Los Rodeos. En primer término, el edificio del Aeroclub Tenerife, cuya construcción comenzó en el año 1957.

(Foto Benítez.)

En nuestra nación existen 37 aeropuertos, entre ellos el de Los Rodeos, de nuestra provincia, que ocupa el sexto lugar, por el orden de importancia de su tráfico, entre los demás.

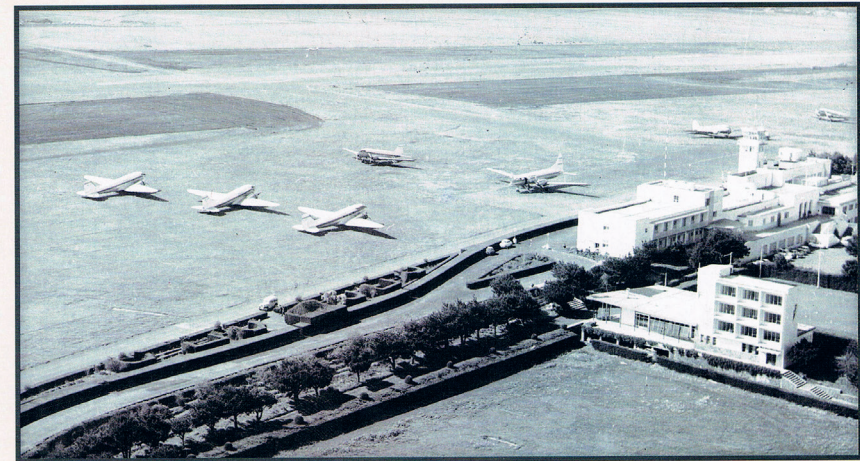
Esta afirmación queda bien demostrada con las siguientes cifras, referidas al año 1956, que son las últimas disponibles:

Aeropuertos españoles	Viajeros	
	Entrados	Salidos
1.º Madrid (Barajas)	301.525	305.193
2.º Barcelona (Muntadas)	258.330	254.067
3.º Palma de Mallorca (Son Bonet)	182.881	180.877
4.º Las Palmas (Gando)	41.652	41.551
5.º Sevilla (San Pablo)	34.886	35.859
6.º Tenerife (Los Rodeos)	34.798	34.347
7.º Valencia (Manises)	30.170	30.096
En los restantes	125.871	130.830
Total nacional	1.010.113	1.012.820

Como puede observarse, el movimiento de viajeros en los 30 aeropuertos restantes alcanzó un promedio muy inferior al que se registró en cualquiera de los siete que anteceden, representando el tráfico del aeropuerto de Los Rodeos el 3,45 por ciento del registrado en la totalidad de los emplazados en nuestro territorio nacional.

¡Qué equivocado estaba Newton cuando aseguró que el hombre sería incapaz de modificar las leyes de la Física para permitir sostener-

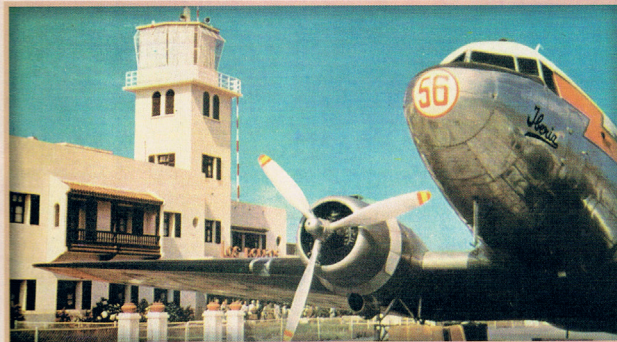
se y trasladarse de un punto a otro en el aire los aparatos más pesados que él. Estas leyes fueron modificadas al descubrir los físicos franceses Penaud y Marey y el inglés Petigrew que «el esfuerzo necesario para que un aeroplano se mantenga horizontalmente en el aire es igual a su peso multiplicado por la pendiente de caída estando el motor parado» [...] RAFAEL PÉREZ-ALCALDE



«Playa y Piscinas de Bajamar, lugar predilecto y extraordinariamente concurrido durante todo el año por sus inmejorables condiciones para los baños y la permanente benignidad de su clima.»



«El Aero Club de Tenerife desenvuelve sus actividades características en el Aeropuerto de los Rodeos, donde tiene una escuela para aprendizaje de aviación civil, con varias avionetas de su propiedad, y actualmente construye en sus inmediaciones el edificio social de la entidad.»



Página siguiente. Izquierda: Romería regional de San Benito. Fotografía publicada en el programa de las «Fiestas del Snto. Cristo de La Laguna», 1959.

Derecha: Nuestra Señora de Los Remedios, patrona de la Santa Iglesia Catedral. Fotografía publicada en el programa de las «Fiestas del Snto. Cristo de La Laguna», 1959.

Abajo: Portada del programa de las «Fiestas del Snto. Cristo de La Laguna», 1959, realizada por F. A. Carrasco.

(Gal. Eloy González.)

«Orfeón La Paz [...]. Su nutrida Masa Coral de voces mixtas celebra frecuentes conciertos corales, con variado y extenso repertorio de escogidas obras polifónicas. Ha sido galardonado con varios premios en disputados certámenes de esta clase, y en ocasiones ha colaborado con la notable Orquesta de Cámara de Canarias. Posee también un estimable conjunto de cuerdas y tiene en su largo historial la realización de magníficos festivales artísticos.»



EN 1903 los hermanos Wright realizaron uno de los primeros vuelos con un aeromotor —el otro lo realizó un neozelandés un poco antes—, logrando elevarse por el aire unos pocos metros durante algunos instantes. Comenzaba la era de la aviación.

En nuestro país la aviación comercial se inició en 1919 enlazando Madrid con Barcelona, siendo el mismo año en que se produjo en nuestra isla, a modo de exhibición, un vuelo aéreo.

En 1921 se creó la primera compañía aérea española, CETA, y en 1927 la compañía Iberia, en 1930 se fusionaron creando CLASSA para, en 1940, finalizar con la denominación de Iberia Líneas Aéreas de España.

En 1929 comenzó el transporte aéreo en Tenerife, utilizando el conocido Llano del Rodeo, cuyos terrenos hubo que acondicionar, segando las hierbas y cortando los arbustos para que pudiera aterrizar el avión de la Lufthansa bautizado en esa ocasión con el nombre de *Tenerife*.

El aeropuerto de Los Rodeos, que tratamos monográficamente en las páginas siguientes, se encuentra a doce kilómetros de Santa Cruz y a unos 650 metros de altitud. A pesar de que siempre

existieron diversas polémicas en torno a su ubicación, discutiéndose si se localizaría en el Médano o en otros lugares, terminó por imponerse la tesis de la cercanía de los núcleos de población, influyendo el punto de vista económico no el aeronáutico, aunque se detectaron tempranamente problemas de climatología.

Siempre estuvo Los Rodeos a remolque del aeropuerto de Gando en Gran Canaria y la fatalidad se cebó gravemente con su suerte, como todos recordamos. No obs-

tante, los adelantos tecnológicos han hecho viable el funcionamiento del aeropuerto del Norte de Tenerife que, a pesar de crearse el nuevo aeropuerto Reina Sofía, sigue manteniendo su servicio y capacidad operativa con ayudas para la navegación y con sistemas de iluminación y de aproximación muy sofisticados.

En la actualidad posee una pista de aterrizaje de 3,4 kilómetros de longitud y 45 metros de ancho, mayor incluso que la del aeropuerto transoceánico del Sur.

El paisaje agrícola de Los Rodeos comenzó a modificarse a partir de 1930. El llano fértil, la parte más cultivada y productiva de la isla, cambió de forma radical para que los aviones pudieran aterrizar, lo que hizo decir a Der-venn en 1954 que «lo hacían en medio de un gran jardín».

Atrás quedaban las primeras ascensiones en globo realizadas en Tenerife, en 1820, que nos relata Viera y Clavijo; o la de 1886, en que desde la plaza de la Constitución, un acróbata subió en dos ocasiones en globo para realizar ejercicios. Con la aparición de Los Rodeos, Tenerife quedaba integrada definitivamente a la tecnología aeronáutica mundial.

C.G.G.

Págs. 394-395: El dirigible Zeppelin sobre-vuela Santa Cruz. Existen dos fechas de las que hay documentos fotográficos en las que el dirigible *Conde Zeppelin* pasó sobre la isla de Tenerife: una fue en el mes de mayo de 1932 y otra en 1935, en la que dejó caer sobre la ciudad de Santa Cruz unos paquetes con correspondencia y que, en paracaídas, cayeron sobre la zona de Cabo-Llanos. Años antes el *Hindenburg*, que así era su nombre oficial, había atravesado cielo canario, los habitantes de las islas contemplaron ensimismados, subidos a las azoteas e incluso trasnochando, su vuelo majestuoso. La empresa alemana Zeppelin fue autorizada y contratada por el gobierno español para realizar vuelos que unieron la ciudad de Sevilla con Buenos Aires, con parada semanal en Canarias, en julio de 1936, situación que no se llevó a cabo por coincidir con el comienzo de la guerra civil. Esta foto corresponde al paso del dirigible por encima del puerto santacruceño, en el que vemos gran cantidad de barcos atracados, lo que constituyó un suceso ciudadano que atrajo la atención de la población.

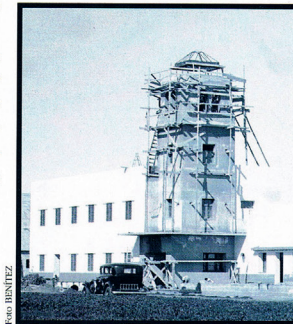


Foto BENTZ

Unelco
La energía de Canarias.


GOBIERNO DE CANARIAS
Consejería de Turismo

EL DIA

ENTREGA 33

LA ARQUITECTURA AEROPORTUARIA. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE.

05. BIBLIOGRAFÍA CITADA

LIBROS y ARTÍCULOS:

Aena, (1999), *Mejoramos Tenerife Norte para un aeropuerto de altos vuelos*, Aena y Ministerio de Fomento, abril de 1999. (Folleto de promoción de la nueva terminal)

Aena, (2011), *Memoria Aena Aeropuertos*.

Aena, (2017), *Mapas estratégicos de ruido (fase III) del Aeropuerto de Tenerife Norte*. (Anexo VII. AIP)

Aeropuerto de Tenerife Norte nuevo edificio terminal de pasajeros e inversiones asociadas, (2002), Aena. (Folleto explicativo)

Albarran, J. L., (1931), *Revista práctica de automovilismo y aviación*, en Motoavion, 10 de marzo de 1931, N°70, Madrid.

Augé, Marc, (2004), *Los No-Lugares: Espacios del anonimato*, Barcelona, editorial Gedisa.

Boscher, Romain, (2011), *Broad horizons/Larges horizons: ADPI Architecture and Engineering*, Londres, editorial Black Dog Publishing.

Fernández-Galiano, Luis, (2014), *New Mexico City Airport, Norman Foster's Reinvention of the Type*, en Arquitectura Viva Proyectos, N°066 2014, Madrid.

Güller, Michael y Güller, Mathis, (2002), *Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto*, Barcelona, editorial Gustavo Gili.

Jodidio, Philip, (2012), *Renzo Piano, 1937: la poesía del vuelo*, Calonia, editorial Taschen.

Koolhaas, Rem, (2014), *Door, Elements of architecture*, Venezia, editorial Marsilio.

Martínez Juan, Ramiro, (2003), *Análisis de las operaciones Hub&spoke en el transporte aéreo. Aplicación al aeropuerto de Barcelona*, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya. (Tesina)

Pearman, Hugh, (2004), *Aeropuertos*, Madrid, editorial Kliczkowski.

Pérez Amaral, Arsenio, (2003), *El nuevo aeropuerto de Los Rodeos, Tenerife*, en AITIM, N°223.

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife – Norte, (1999), España, Ministerio de Fomento [versión electrónica]:

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte, (2001), España, Ministerio de Fomento [versión electrónica]

Uffelen, Chris Van, (2012), *Airport Architecture*, Berlín, editorial Braun.

Utrilla Navarro, Luis y Díaz Lorenzo, Juan Carlos, (2006), *Historia del Aeropuerto de Tenerife Norte*, España, Centro de documentación y Publicaciones de Aena.

VVAA, (1997), *Imágenes para el Recuerdo, Portafolio de Tenerife*, España, editorial Leoncio Rodríguez, S.A. (Periódico El Día)

VVAA, (1998), *Memoria de una Época, Portafolio de Tenerife*, España, editorial Leoncio Rodríguez, S.A. (Periódico El Día)

VVAA, (1999), *Tenerife: Así fue el siglo XX (1900-1945)*, España, editorial Leoncio Rodríguez, S.A. (Periódico El Día)

Zoido Naranjo, Florencio, ed., (2013), *Diccionario de urbanismo: geografía urbana y ordenación del territorio*, Madrid, editorial Cátedra.

PÁGINAS WEB:

Artículo del periódico La Opinión, 2010, *Las primeras alas de Tenerife, Tenerife*, en <https://www.laopinion.es/canarias/2010/05/10/primeras-alas-tenerife/284965.html>.

Enciclopedia Wikipedia, en <https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Portada>

Historia, en <http://grupoeldia.com/historia/>.

Tipos de aeropuertos, en <http://tiposdeaeropuertoscargaa.blogspot.com.es/>.

Legislación de turismo y medio ambiente de Canarias (1950-2001) en <http://memoriadelanzarote.com/index.php>.

Historia del Aeropuerto de Tenerife Sur, en <http://www.aena.es/es/aeropuerto-tenerife-sur/historia.html>

KLM in brief, en www.klm.com.

Del Jet Foil a Binter, en <https://www.canarias7.es/economia/>.

Acerca de Binter, en <https://www.bintercanarias.com/>.

Historia, en <http://www.aena.es/es/corporativa/historia-aena.html>.

La historia de Aena hasta su privatización, en <http://www.abc.es/economia/>.

Currículum, en <https://www.eustaquiomartinez.com/>.

Ampliación Aeropuerto de Tenerife Norte, en <http://www.corona-amaral.com/portfolios/>.

Artículo de periódico EUROPA PRESS, 2011, *El Aeropuerto de Tenerife Norte pone en servicio la nueva Torre de Control*, en <http://www.europapress.es/islas-canarias/>.

Artículo de periódico La Opinión, 2016, *Desmontando los bulos de Los Rodeos*, en <https://www.laopinion.es/tenerife/2016/05/15/desmontando-bulos-rodeos/675302.html>.

