

AEROPUERTO SANTOS DUMONT — RÍO DE JANEIRO [BRASIL] —

El aeropuerto Santos Dumont, destacado en la historia aeroportuaria brasileña por su desempeño y por haber sido uno de los primeros construidos en el Brasil, sirviendo inicialmente como estación de hidroaviones y posteriormente de aerotaxis, se inscribe en la arquitectura pionera mundial como una de las primeras obras del Modernismo, permaneciendo como un raro ejemplar de inmunidad a la movilización y expansión urbana, ocupando a lo largo de sus 66 años de existencia un lugar entre los cinco más animados aeropuertos nacionales.

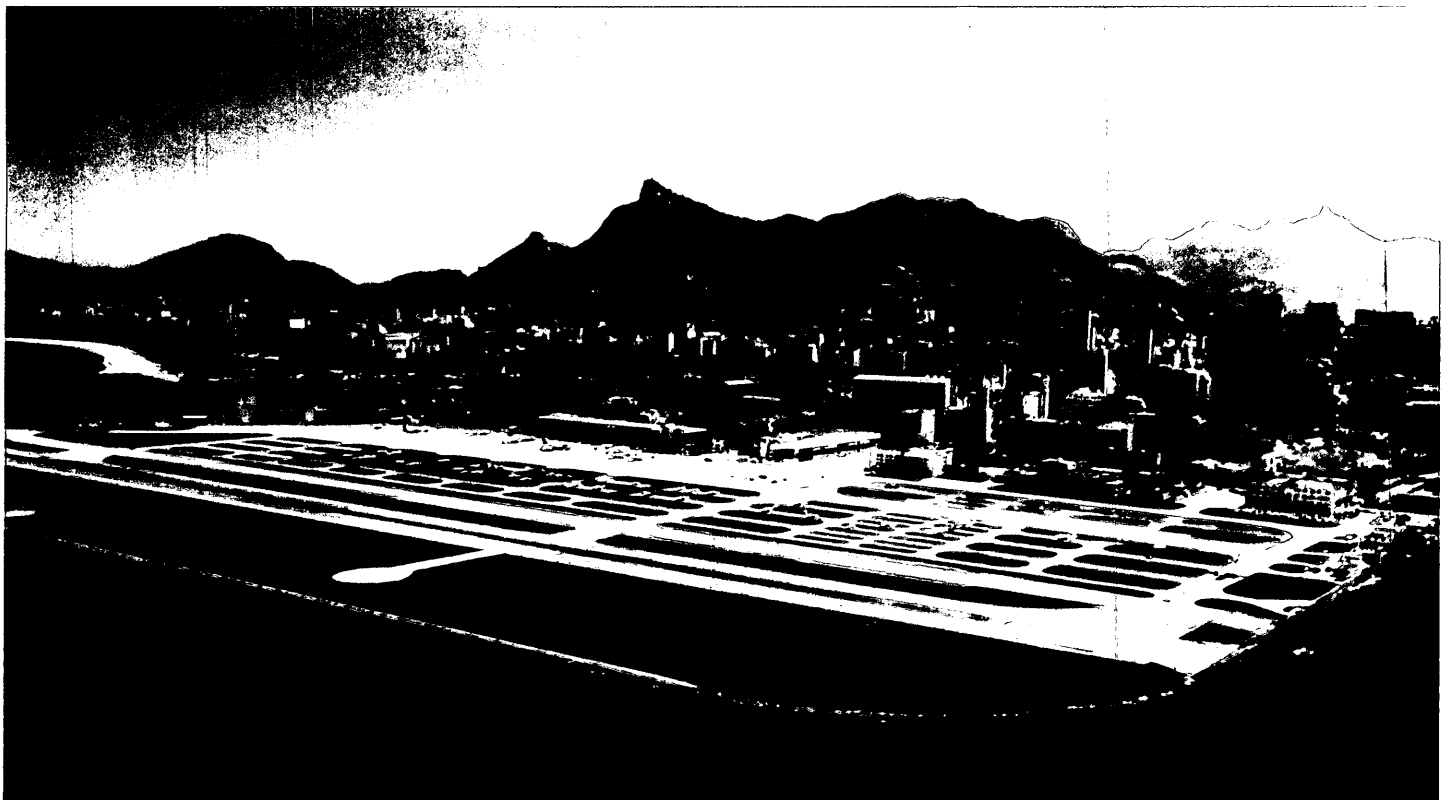
Historia del Aeropuerto

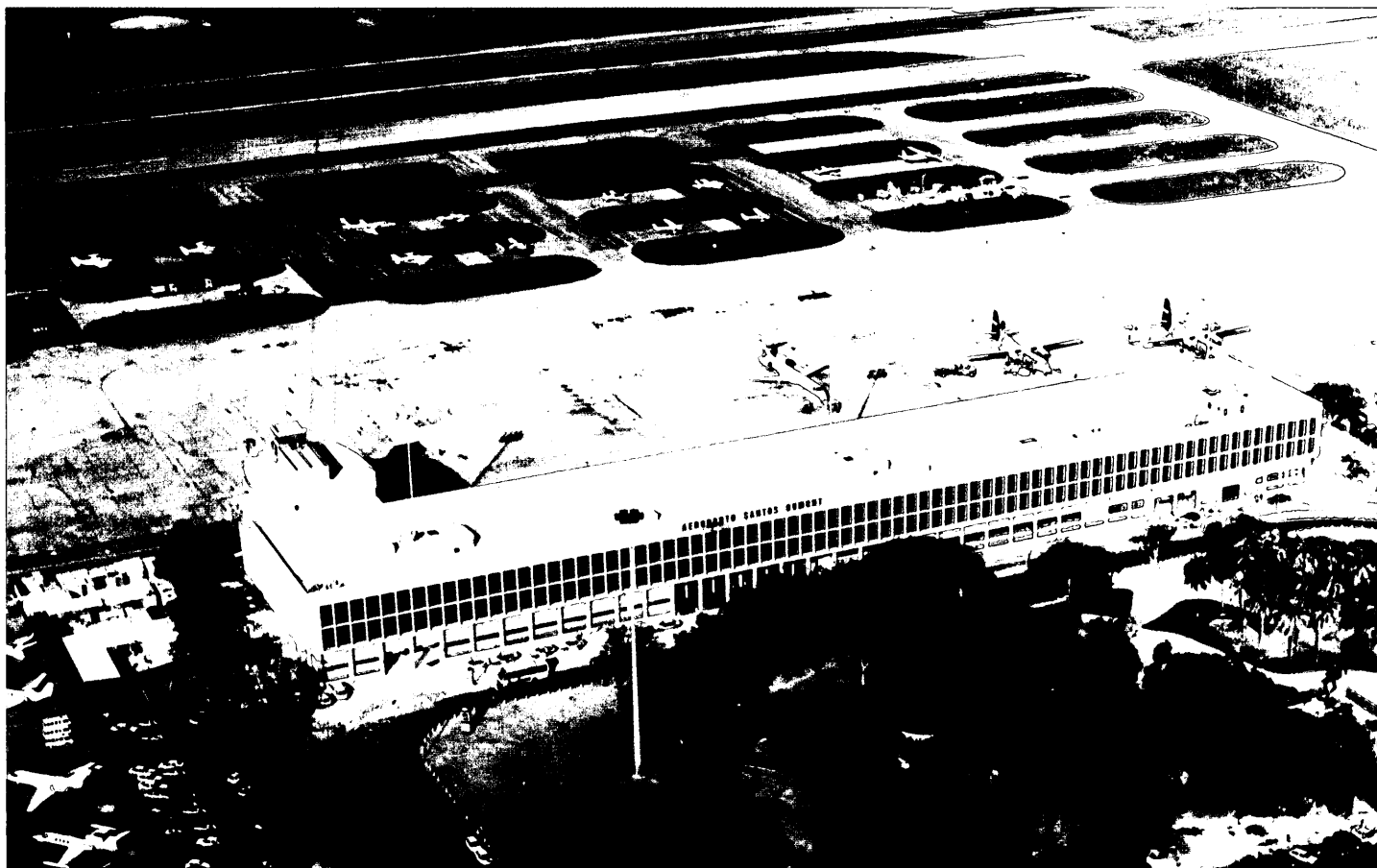
A inicios del siglo XVII, la parte de tierra situada en la base del Morro do Castelo en la ciudad de Rio de Janeiro donde

se erguía el fuerte São Tiago, era conocido como Ponta da Piaçava. A fines de 1693 a través de un Albalá Regio se ordenaba que fuese ahí construida una Casa Pública para castigo de esclavos con reservas de humanidad. Tal eufemismo disfrazaba una prisión siniestra donde eran empleados instrumentos de suplicio conocidos por el oscurantismo de la época en el castigo de esclavos rebeldes ante los ojos de sus señores, instituyéndose entonces el Calabouço, prisión subterránea y sombría, como posteriormente se denominaría a la Antigua Ponta da Piaçava.

En 1920, el desmonte del Morro do Castelo le ganó al mar nuevos espacios con el terraplén de Ponta do Calabouço, destinado a las conmemoraciones del Centenario de la Independencia en 1922, donde fueron construidos varios pabellones

para los festejos. Precisamente sobre esta área terraplenada fue construida posteriormente la primera pista del Aeródromo do Calabouço, embrión del Aeropuerto Santos Dumont. En 1926 se inició un movimiento técnico para ampliación del área terraplenada en Ponta do Calabouço, proyectando en ella la instalación definitiva del Aeropuerto de Rio de Janeiro. El Gobierno Federal aprobó el Plan General del Aeropuerto de Rio de Janeiro en 1933, iniciándose en marzo de 1934 las obras de construcción del terraplén. Antes de su conclusión, se habilitó una pista de 400 metros. En 1936 esta misma pista ya con 700 metros mantenía el tráfico de aviones comerciales de 700 toneladas, ampliándose al año siguiente a 950 y 1050 metros, atendiendo a vuelos regulares entre Rio de Janeiro y São Paulo, así como los vuelos de las líneas para





Asunción y Buenos Aires. En 1936 cambió su denominación, pasando a llamarse "Aeroporto Santos Dumont".

Por iniciativa privada, en 1937 se concluyó la primera terminal de pasajeros. El área era atendida por una rampa para hidroaviones y una flotante como atracadero de aeronaves. La demanda de mejores instalaciones y libertad de operación de otras compañías aéreas, llevó al Gobierno Federal a construir e inaugurar en 1938 una Segunda Estación de Pasajeros; edificio de líneas esbeltas y claras, cuya arquitectura moderna, geometría y funcionalidad obedecía a los más elevados y significativos padrones que tuvo una vida muy corta, cerrando sus actividades en 1942.

El creciente movimiento, tornó imperioso construir una gran estación de pasajeros y hangares más amplios. Después de laboriosos estudios se plasmaron las ideas para la construcción del Aeropuerto Santos Dumont, cuyo edificio central debería tener carácter monumental y las fachadas que darían para la ciudad deberían poseer tratamiento arquitectónico

acorde con su situación y la visibilidad del predio en relación a la ciudad. Tras el concurso fue elegido el proyecto de los hermanos y arquitectos Marcelo y Milton Roberto. Durante 1939, las obras se desarrollaron a buen ritmo. A partir de allí, debido a innumerables problemas, las obras frenaron su ritmo, paralizándose en 1941, cuando se encontraba totalmente concluida toda la estructura de hormigón del edificio, permaneciendo así hasta 1943. A inicios de 1944 se reiniciaron las obras pero, debido a las dificultades financieras impuestas por la guerra, el proyecto sufrió una serie de modificaciones para adecuarlo a la realidad del momento. En 1947 la estación quedó totalmente lista pero no presentaba ya la configuración proyectada inicialmente.

En 1955, aprovechándose el desmonte del morro de Santo Antônio, para la construcción de otro avance sobre el mar, fue posible proceder a la ampliación de las pistas, pasando la principal a tener 1.350 metros de extensión, pavimentada en hormigón, y la secundaria a 1.260 metros, con pavimento asfáltico, incre-

mentando así las actividades del aeropuerto.

Operando a plena capacidad y debido a su estratégica localización, se implantó el transporte aéreo rápido entre las dos principales ciudades del país, conocido como Puente Aéreo Rio - São Paulo, que representó una iniciativa pionera en la aviación comercial. A lo largo de su existencia el Aeropuerto Santos Dumont, fue consolidando su posición influyente en el desarrollo económico de la Región, pasando de 18.759 pasajeros en el año 1937, cuando aún operaba su estación de hidroaviones, hasta 2.624.235 pasajeros, con un volumen de 86.766 aterrizajes y despegues, registrados en el año 1997.

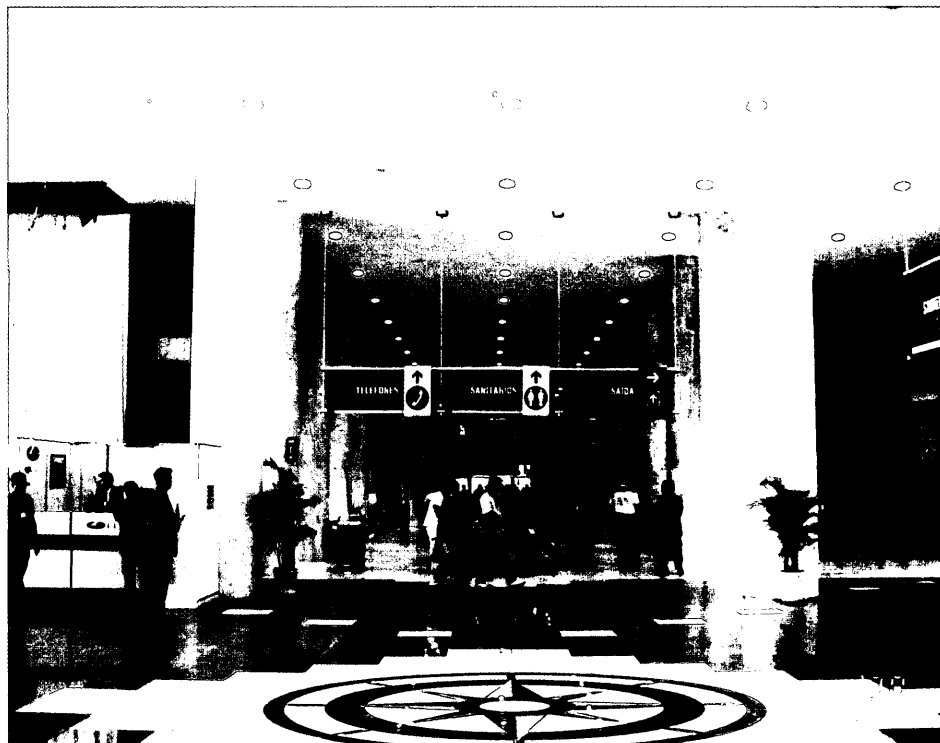
El día 13 de febrero de 1998 se produjo un incendio de elevada proporción, que consumió el 70% de todo el edificio, reduciendo a escombros uno de los predios más representativos de la arquitectura moderna brasileña, causando un enorme trastorno en los usuarios del Puente Aéreo que perdieron la comodidad de un aeropuerto situado en el centro de Río de Janeiro, habiéndose trasladado

sus instalaciones al Aeropuerto Internacional. La reacción popular, conjuntamente con el caos en que se tornó el Puente Aéreo operando en el Aeropuerto Internacional, llevó a Infraero, empresa gubernamental que administra los aeropuertos en el Brasil, a decidirse por la inmediata recuperación del predio, para que en 180 días el Aeropuerto Santos Dumont fuese entregado a sus usuarios. Para ello fue contratado a COPPETEC – Consultoría, Proyectos y Estudios Tecnológicos, el estudio del comportamiento estructural del edificio y el proyecto de recuperación de su estructura. La ejecución de las obras fue contratada a Constructora Norberto Odebrecht S.A.

La Obra

Tomando en cuenta el plazo y la oportunidad única de restablecer el diseño original del predio, se determinó la directriz de reconstrucción arquitectónica, que sin tener el carácter de restauración, procuró rescatar las formas originales del edificio, con la recuperación plena de los 1º y 2º piso, limitándose internamente los 3º y 4º pisos a la recuperación estructural, erradicándose todos los añadidos efectuados a lo largo de los años. No había ampliación del aeropuerto debido al exiguo plazo de ejecución de las obras, pero sí dotar al Terminal de Pasajeros de mayor nivel de confort. Para esto, el proyecto contempló la creación de una nueva Sala de Embarque climatizada con capacidad para 325 asientos, mayor que las tres preexistentes, creación de una Sala de Desembarque también climatizada y equipada con dos cintas transportadoras de equipaje y reordenación del área de chequeo concentrándola en un único espacio.

Para su ejecución fue dividida en dos fases: La Primera Fase consistió en la demolición parcial de la estructura de todo el 5º y parte del 4º pisos, colocando el edificio en su diseño original. La Segunda Fase consistió en la ejecución de todo el acabado del 1º, líneas A/F relativas a la construcción de nuevos servicios sanitarios, mezzanines, salas de embarque y desembarque así como el revestimiento con mármol y granito de las fachadas e



interiores, cierre lateral en ventanales y vidrios y reconstitución de los elementos decorativos de la fachada tierra. Complementando esta fase, se realizaron todos los trabajos de las instalaciones eléctricas, hidráulicas, de aire acondicionado y de equipamientos, así como también la ejecución de un nuevo revestimiento en los techos 3º y 4º, devolviendo a la Estación de Pasajeros sus condiciones operacionales.

El sistema de telemando implantado posibilita el control de los vuelos entre las ciudades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte y Vitória, indispensable para el buen funcionamiento del Puente

Aéreo Rio-São Paulo y de los vuelos regionales. De esta forma, el flujo operacional fue optimizado, pasando de 4.037.641 pasajeros/año, en 1999 y a 15.000 pasajeros/día que reubica al Santos Dumont entre los aeropuertos con mayor movimiento del país y de América Latina. Rescatar uno de los marcos de la arquitectura moderna en el Brasil, así como promover la vuelta a la normalidad del Aeropuerto Santos Dumont, restituyéndolo a la comunidad, uniendo funcionalidad, optimización y belleza estética, fueron los principios orientadores de todo el trabajo desarrollado, resultado de su elevado valor arquitectónico y social. ■

FICHA TÉCNICA

Promotor:	Empresa Brasileña de Infraestructura Aeroportuaria (INFRAERO)
Proyecto:	Planorcon
Empresa constructora:	Constructora Norberto Odebrecht, S.A.
Presupuesto:	
Plazo de ejecución:	Febrero 1998 a Agosto 1998

CARACTERÍSTICAS

• Capacidad	4.037.641 pasajeros/año
• Unidades de obra	
Área construida	7.800 m ²
Hormigón	1.700 m ³
Acero	140 t.
Revestimiento granito	11.500 m ²