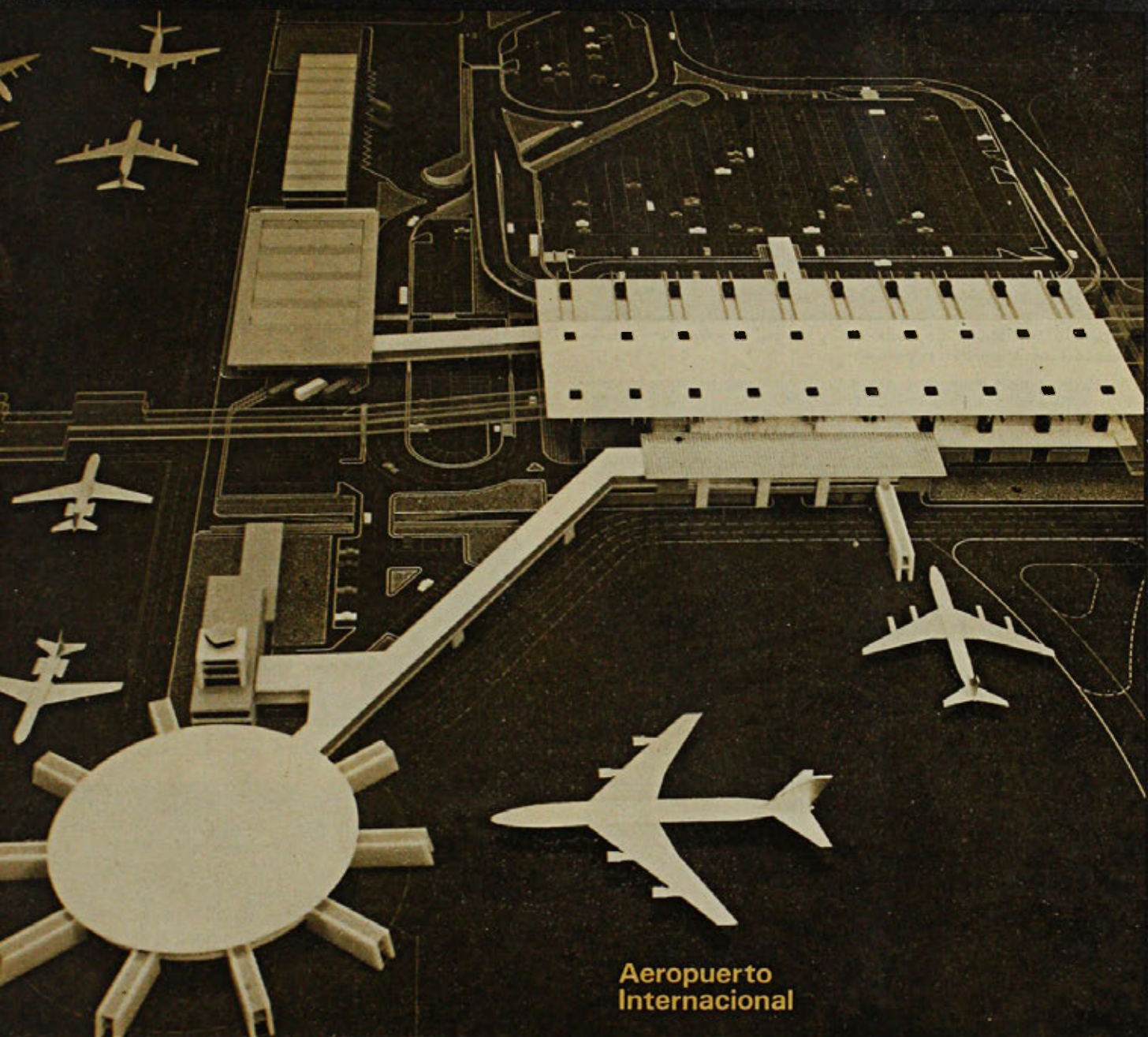


Primer Premio



Aeropuerto
Internacional

PUDAHUEL

Concurso Nacional de Anteproyectos

El transporte aéreo crece aceleradamente en todo el mundo con una tasa media estimada en un 15% anual. Esta situación rige tanto para el transporte de pasajeros como para la carga y deriva del vertiginoso desarrollo técnico experimentado por las aeronaves. En solo 30 años, hemos pasado del bimotor para 21 pasajeros al JUMBO JET que conduce 450 y se avocina la puesta en servicio de las máquinas supersónicas como el CONCORDE o el S.S.T., todo lo cual augura un mayor incremento de este espectacular desarrollo.

Pudahuel dejará de ser un aislado punto de llegada para transformarse en una importante estación de las futuras rutas transoceánicas - Pacíficas o polares australes.

Si en la actualidad, con un reducido movimiento, inferior a 1.000.000 de pasajeros al año, PUDAHUEL carece de un terminal adecuado, la

Segundo Premio

ORIGINAL DE UNIVERSIDAD DE CHILE

- C.— Anamaria Barrenechea, Francisco Ehijo, Miguel Lawner, José Medina. (Recompensa).
- D.— Arturo Marandé, Eliana Wachholtz, Jaime Sepúlveda.
- E.— Kurt Konrad, Guillermo Schenke, Pieter Gastelaars, Aquiles González, Ernesto Boden-Hofer, Erick Krohmer. (Recompensa).
- F.— Juan Astica, Francisco Becca, René Echeverría. (Recompensa).

situación previsible para los próximos 20 años sería insostenible ya que la propia Dirección de Aeropuertos estima que el número de pasajeros nacionales o internacionales alcanzará a los 6.000.000 en 1990.

Todas estas razones justifican el Concurso de Anteproyectos para el llamado TERMINAL INTEGRADO DE PUDAHUEL y al cual podían optar equipos asociados de Arquitectos e Ingenieros.

BASES DEL CONCURSO

Además de convocar a equipos interdisciplinarios, las bases del concurso se caracterizaron por la originalidad de no cuantificar un programa con toda exactitud. Sólo se entregaron, (a mero título ilustrativo), superficies de grandes áreas afines y se precisaron con bastante rigor las funciones requeridas, pudiendo los concursantes organizarlas a su entera voluntad.

Este procedimiento evitó que prevaleciera en todas las soluciones, la "imagen ideal de aeropuerto" eventualmente supuesta por la Oficina Directora del Concurso. Semejante determinación no complació a algunos concursantes, habituados a operar con programas dimensionados al detalle, y durante el periodo de consultas, solicitaron insistentemente las superficies de cada recinto, a lo que la Oficina Directora se negó, suponemos que en procura de lograr que cada concursante investigara la modalidad más adecuada a las solicitudes del programa. Sabia medida, si consideramos la incertidumbre que los propios expertos deparan al futuro de los terminales aéreos.

CRECIMIENTO Y FLEXIBILIDAD

Factor decisivo en un edificio de esta naturaleza, es su flexibilidad. Considerando la velocidad del desarrollo tecnológico y el incremento del transporte aéreo, un terminal debe ser susceptible de admitir frecuentes modificaciones en su estructura interna y permitir, además, crecimientos armónicos con los espacios originalmente concebidos. Esta situación es común a todas las demandas de la sociedad contemporánea (escuelas, hospitales, industrias, etc.) y constituye un desafío no resuelto eficazmente por la arquitectura. El concurso de PUDAHUEL no escapa a esta consideración.

Se presentaron algunas soluciones que concibieron la primera etapa como parte de un conjunto proyectado de antemano y que sólo en las etapas ulteriores adquiere su forma definitiva. Este camino, implica un doble riesgo: 1º Que las siguientes etapas no se ejecuten o que demoren en llevarse a cabo, en cuyo caso, la primera etapa mantiene durante largos años una apariencia incompleta. 2º Que se modifiquen substancialmente los fundamentos de las etapas posteriores, con lo cual, debe alterarse el diseño previsto originalmente y se desarticula la unidad del conjunto.

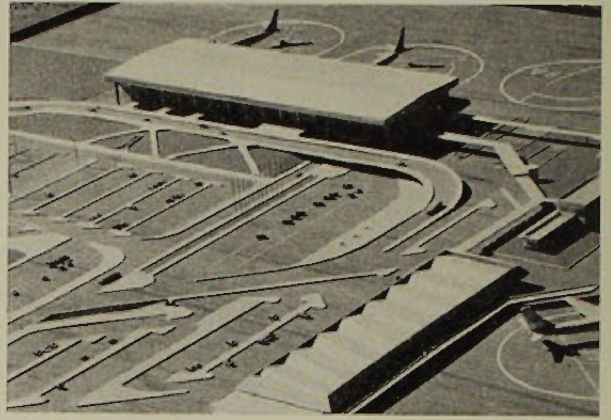
Las soluciones en arco, (e) y (n), son ilustrativas en este sentido. La primera etapa es sólo un segmento del total y la forma permanecerá trunca mientras no se complete el total. Por otra parte, se corre el riesgo que el futuro no aconseje continuar con el arco, afectando decisivamente la integridad espacial.

El camino inverso, consiste en proyectar la primera etapa como un total en sí mismo, pero adecuada para prolongarse en el futuro sin un compromiso formal que obstaculice las demandas posteriores. Esta fórmula nos parece más compatible con las reales posibilidades económicas de un país presionado por múltiples requerimientos, todos los cuales revisten urgencia.

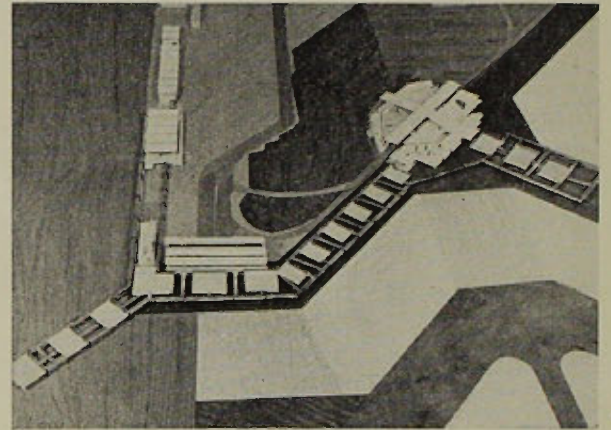
Bajo este principio operaron, asimismo, dos modalidades diferentes: 1º Solución celular. Cada etapa es un terminal complejo dotado de todos sus servicios. (Aduana, policía internacional, sanidad, halles de recepción y salida, casinos, etc). Proyectos (g), (h) y (i). Reúne el mérito de no afectar el funcionamiento del terminal durante el periodo de construcción de las futuras etapas, pero adolece del inconveniente de multiplicar todos los servicios según sea el número de células que se construyan. Esta solución es más adecuada para terminales en los cuales el movimiento de pasajeros de cada compañía justifica por sí sola la necesidad de un terminal. Por mucho que se incremente el movimiento de Pudahuel, estamos lejos de alcanzar este status.

2º Solución lineal. (Proyectos, (a), (b), (c), (f) y (k).

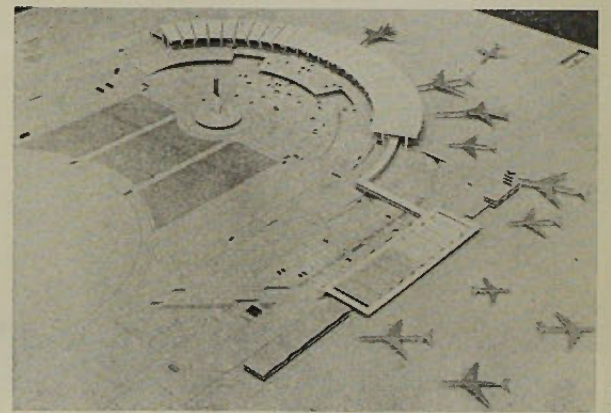
Se parte de un primer tramo que crece linealmente según aconsejen las circunstancias y en donde se estima que el aumento de superficies permitirá ampliar las dependencias que así se requiera mediante adición de módulos, conservando la unidad de los servicios. Coincidimos con el jurado que estimó este camino como el más afinado.



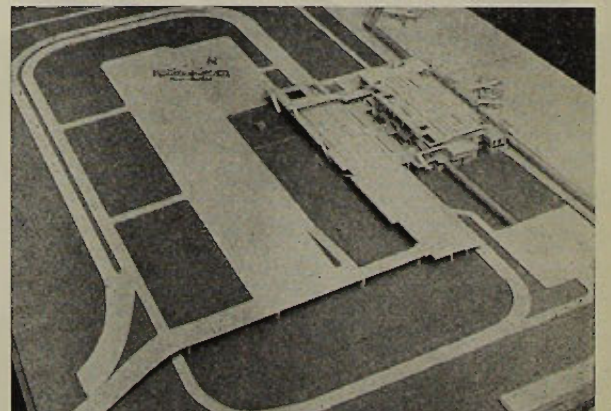
c



d



e



f

G y H.— Manuel Atria, Héctor Valdés, Florentino Toro, José Gómez, Carlos Huidobro, Francisco Lira, Gustavo Lira, Gustavo Munizaga. (Tercer Premio) (G).

I.— Mario Pérez de Arce.

J.— Fernando Parcha, Eugenio Gutiérrez, José Sepúlveda. (Recompensa).

Por último, cabe una mención especial a la concepción del proyecto (I), que concibió el aeropuerto como una simple sala de embarque o desembarque desde el cual se traslada a los pasajeros mediante helicópteros o buses, al centro de la ciudad, en donde se emplaza el verdadero terminal. Los proyectistas, procedieron lisa y llanamente a elegir un predio urbano y allí proyectaron el edificio que se ilustra en la fotografía (I). Este punto de vista nos parece fuera de lugar para Pudahuel, ya que en la actualidad sólo en Londres, uno de los aeropuertos más solicitados del mundo, comienza a examinarse esta novedosa concepción.

EL AEROPUERTO COMO ESPECTACULO

Las compañías aéreas sufren hoy día el drama de despachar la mayor cantidad de pasajeros en el menor lapso de tiempo posible, todo esto, sin la puesta en servicio aún de los gigantes que se avecinan. Su punto de vista es que en la actualidad, un obstáculo serio para estos propósitos, lo constituye el elevado número de amigos o familiares que acompañan a cada pasajero que se embarca o desembarca, y procuran desalentar a estos acompañantes, introduciendo de inmediato al pasajero a salas de embarque aisladas del público, una vez que ha sido despachado en el mesón de chequeo. Fiumicino, en Roma, es un ejemplo relevante de esta concepción y algunas soluciones del Concurso, (b) y (e), así procedieron. Creemos que el movimiento diario de aviones previsto en Pudahuel para 1990. (74 aviones entre nacionales e internacionales), es decir, una media de tres por hora, no justifican una excesiva aprensión en este sentido. El aeropuerto pierde, en cambio esa atmósfera de espectáculo feérico que lo caracteriza y que no hay motivo para eliminarle mientras no obstaculice su funcionamiento. La mayor parte de las soluciones plantearon generosos halles de despedida entendiéndose que esta característica de show no puede evitarse. En algunos casos, se disfruta además de una excelente visual sobre las pistas.

INTEGRACION CON LAS EDIFICACIONES ACTUALES

Las bases establecían que Pudahuel absorberá próximamente todo el movimiento aéreo, tanto nacional como internacional, (desaparece Los Cerrillos) y además fijaban como pie forzado, el mantenimiento del terminal existente, el edificio administrativo con su torre de control, las bodegas de aduana y carga y los terminales de compañías extranjeras ya construídos. En cuanto al actual terminal, no se establecía su destino. Cada concursante podía emplearlo en lo que quisiera, pero no eliminarlo. El resto de los edificios a conservar, debían mantener su actual destino.

Todos los concursantes, salvo dos, optaron por asignarle al actual terminal las funciones de terminal nacional, ya sea modificándolo, ampliándolo o simplemente conservándolo tal cual.

Uno de los méritos principales de la solución premiada fué justamente el de atribuirle a este edificio exclusivamente la función de satélite de embarque nacional. Partiendo del punto de vista de concebir un sólo Terminal, al cual arriban todos los pasajeros —tanto nacionales como internacionales—, y que después se embarcan mediante edificios satélites adyacentes a los aviones, este proyecto consiguió dos aciertos significativos:

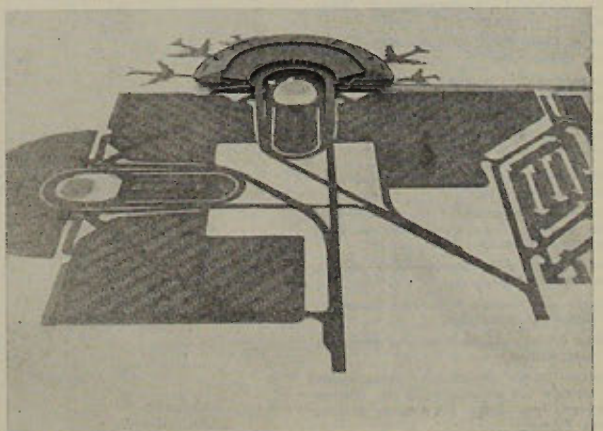
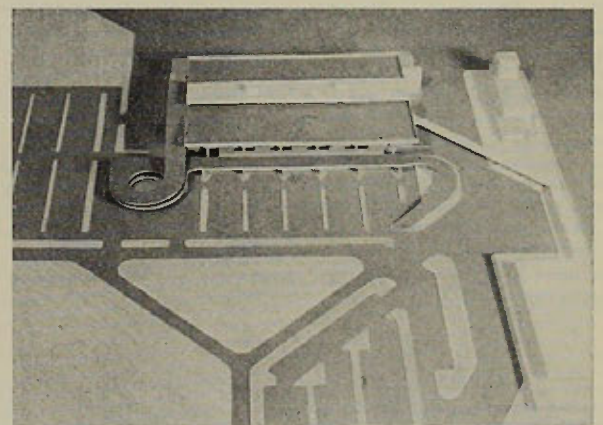
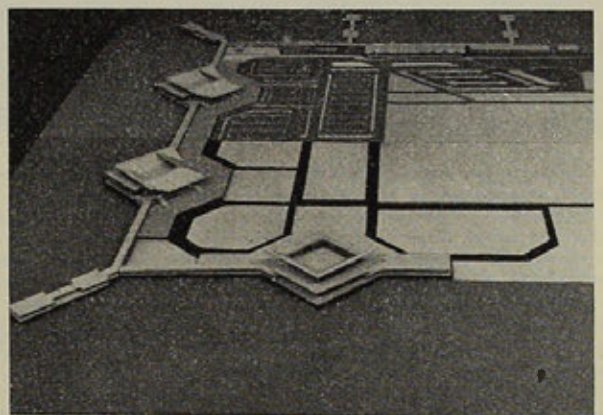
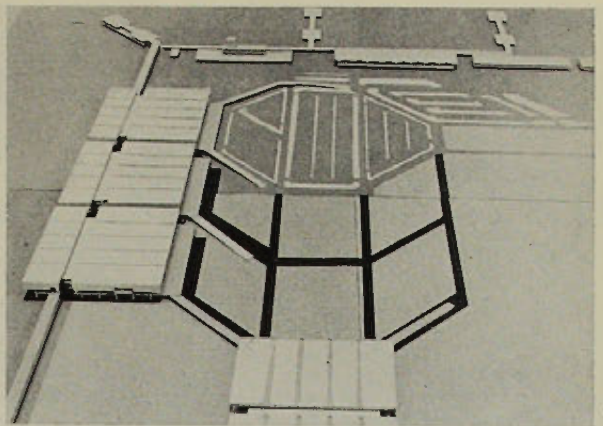
1º Los pasajeros nacionales, que constituyen más del 50% del total, también disfrutaron de las comodidades con las cuales estará provisto el nuevo edificio a construirse.

2º Línea Aérea Nacional (LAN), evita el problema de tener que duplicar la mayor parte de su personal, ya que el resto de las soluciones, debían consultar personal de servicio y atención tanto para los vuelos nacionales como para los internacionales. Esto implica una muy importante disminución en los costos de explotación de LAN y constituye un indudable mérito de los autores de este proyecto.

OPERACION DEL SISTEMA PROPUESTO

En este rubro es digno de destacar el alto nivel alcanzado por la mayor parte de los concursantes, lo cual envuelve un análisis y documentación acucioso en materias muy especializadas tales como tipología, dimensionamiento y ángulos apropiados para aeronaves y pasajeros; operación de las líneas aéreas, operación de las autoridades de administración y de control; expedición en el flujo de pasajeros y carga para acelerar los procesos de embarque y desembarque; mecanización de los sistemas de despacho y operación de concesiones, bodegaje, custodia y comunicaciones.

En relación al sistema para acceder hasta los aviones, las soluciones optaron por dos caminos. a) mediante satélites, procedimiento que permite



g

h

i

i

K.— Juan Encheñique, José Cruz, Alberto Pivonka, Carlos Aguirre. [Recompensa].

L.— Luis Garretón Risopatrón.

M.— René Guzmán Parada.

N.— Eduardo Cuevas.

concentrar salas de embarque y facilita el control de las autoridades, pero que en general implica un mayor recorrido para los pasajeros y b) **solución muelle**, en donde los aviones atracan hasta el borde mismo del edificio y mediante puentes telescópicos se accede a ellos. Tiene el mérito de reducir el recorrido de los pasajeros, pero requiere un gran perímetro de fachada dada la magnitud de los nuevos aviones. El proyecto (e) es muy representativo de este sistema y su forma curva aparece justificada, entre otras cosas, por el propósito de ampliar la longitud de fachada de atraque.

EXPRESION ARQUITECTONICA

Es posible que en este aspecto estimemos que el resultado es inferior a nuestras expectativas. La complejidad del problema tecnológico puede haber conspirado en contra de un mayor acierto en este sentido y probablemente, con mayor dominio de los múltiples determinantes funcionales y con un lapso de tiempo mayor, el resultado habría sido superior. Entendemos que un aeropuerto es una auténtica puerta de salida para un país. La primera y última imagen que se lleva un extranjero y ella debe ser representativa de nuestra cultura.

Algunas soluciones impactan por su majestuosidad, (n) y (e). Otras por su severidad (b). Unos se pierden en la especulación formal caprichosa, (d) y (h). La escala humana se desvirtúa en el (k), con el tratamiento de columnas desproporcionadas que atraviesan el edificio de arriba a abajo.

El proyecto ganador (a), acierta en el tratamiento espacial de la aduana, que goza de una pasarela elevada desde la cual los acompañantes que esperan la salida, dominan la revisión de los pasajeros, evitando así las típicas aglomeraciones frente a las puertas. Semejante intención se advierte en el (c), pero resuelta con mayor timidez. Este proyecto y el (f), destacan por su rico tratamiento espacial buscando integrar los ambientes a fin de impedir que el público pierda noción de donde se encuentra, problema habitual de este tipo de edificios multitudinarios.

Muchas otras consideraciones podríamos hacer en torno a un concurso de esta magnitud; el espacio nos impide enunciarlas. Como balance final, opinamos que los patrocinadores del Concurso, la Oficina Directora y el Jurado, sortearon exitosamente un problema de difícil resolución y el fallo resulta inobjetable. Desde luego, las principales palmas recaen en los 18 concursantes por el alto nivel de sus presentaciones.

Solo basta concretar en los hechos, un proyecto que el país reclama urgentemente.

El Jurado estuvo integrado por los siguientes miembros:

Eugenio Celedón, Ministro de Obras Públicas y Transportes, quien lo presidió;

Carlos Valenzuela, Subsecretario de Obras Públicas;

Alfonso Díaz Ossa, Director General de Obras Públicas;

Alfonso Rougier, Director de Aeropuertos;

Edwin Weil, Director de Arquitectura;

Juan Parrachia, Director de Planeamiento;

Nicolás García, representante del Colegio de Arquitectos de Chile;

Jorge Sibisa, representante del Colegio de Ingenieros de Chile;

Joaquín García, Director de Aeronáutica;

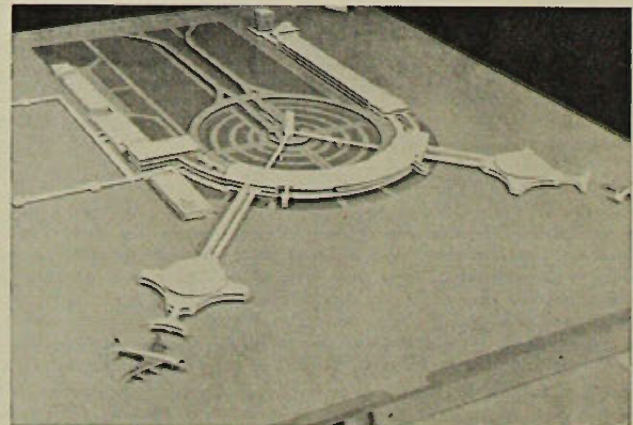
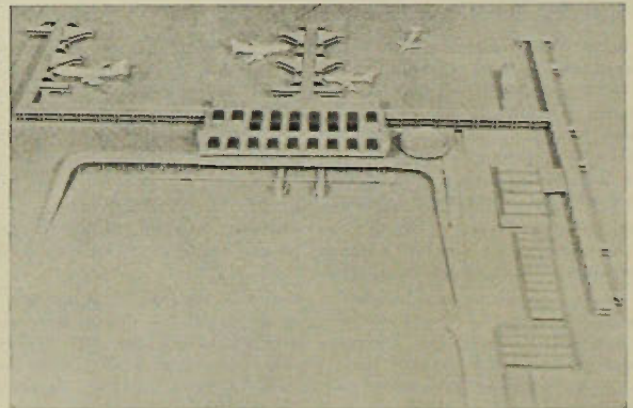
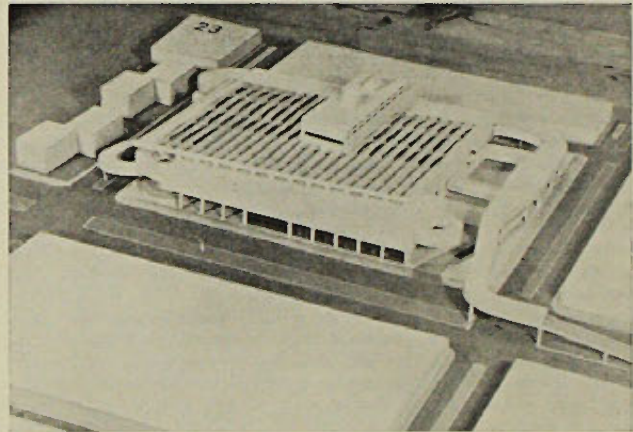
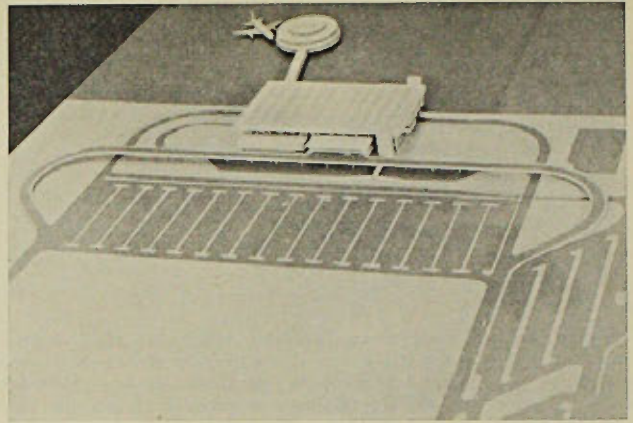
Jaime Bellalta, representante de los Concurstantes Arquitectos;

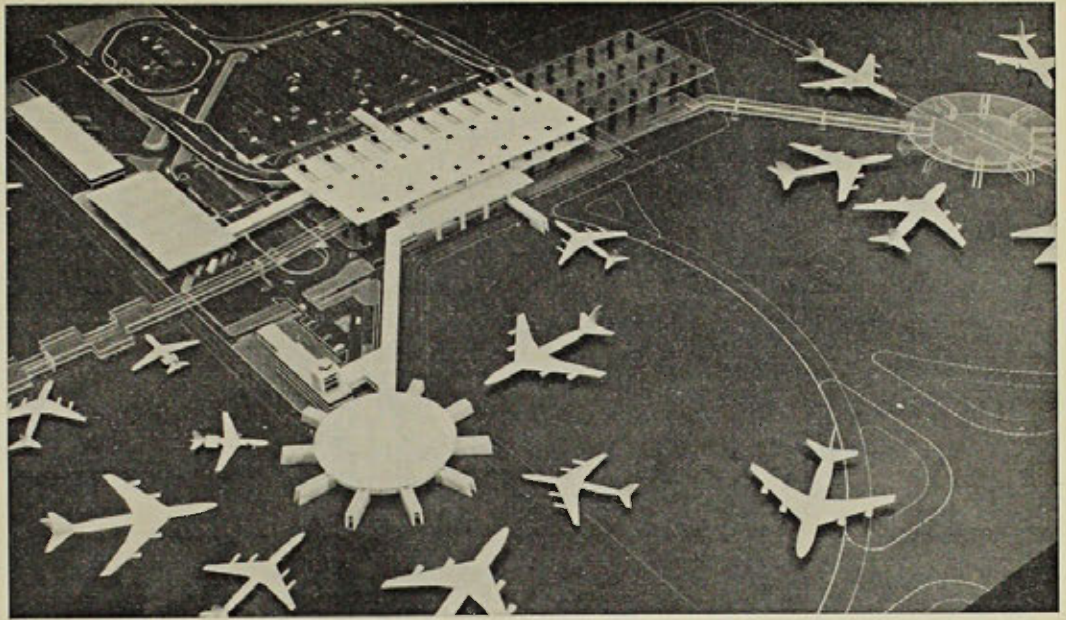
Enrique Sepúlveda, representante de los Concurstantes Ingenieros;

Gonzalo del Conto, Arquitecto autor de las obras ya realizadas; y

Aníbal Frías, designado por la Dirección de Aeropuertos.

Actuaron como Secretarios permanentes del Jurado los miembros de la Oficina Directora, Ing. Jorge Maldonado y Arq. Carlos Albrecht.





PRIMER PREMIO

EQUIPO PROYECTISTA CONEST-CO-DEPLAN.

Ingeniero Civil Jefe del Proyecto: Eduardo Ferrer D.

Plano Regulador Zona Terminal: CONEST.

Edificios: Arquitectos: Jorge Patiño y Francisco Torres.

Transporte Terrestre, Vialidad y Estacionamientos: Arquitectos: Moisés Bedrack M. y Pastor Correa P.

Infraestructura Aeronáutica: Ing. Eduardo Ferrer D.

PLANTA DE CONJUNTO

- 1.—Edificio terminal primera etapa
- 2.—Ampliación segunda etapa
- 3.—Edificio satélite
- 4.—Puente de unión
- 5.—Edificio satélite segunda etapa
- 6.—Plataforma internacional
- 7.—Plataforma segunda etapa
- 8.—Edificio administración técnica existente
- 9.—Edificio satélite
- 10.—Estacionamientos
- 11.—Estacionamientos 2.a etapa
- 12.—Bodega existente
- 13.—Muelle 2.a etapa.

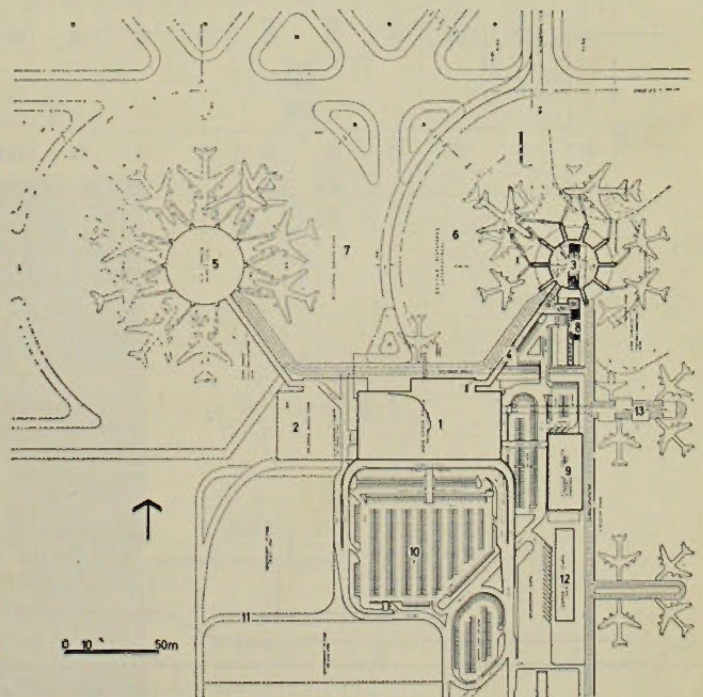
acta oficial del fallo emitió las siguientes consideraciones ativas a este proyecto:

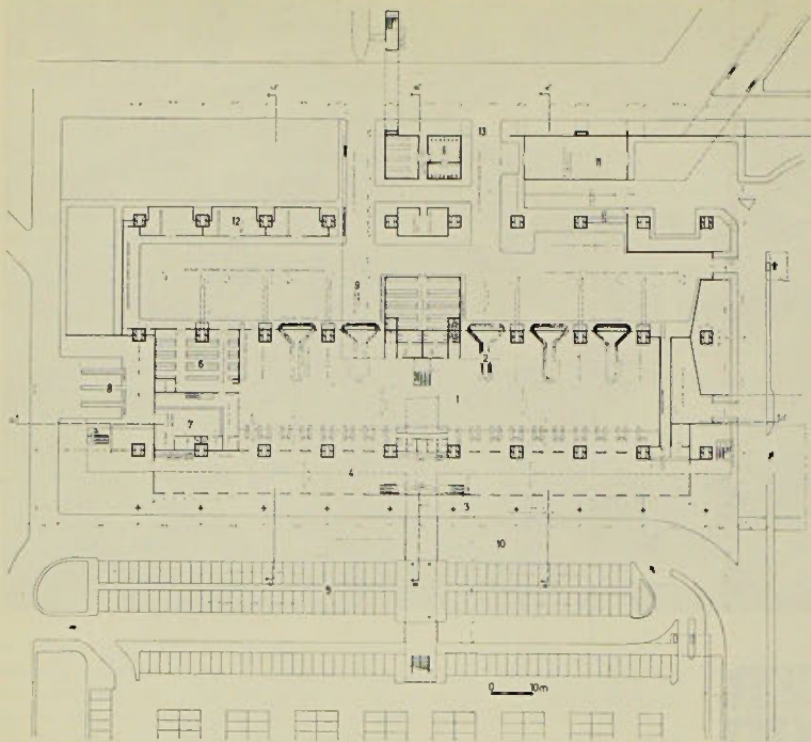
se considera como el anteproyecto más completo en el cumplimiento de las condiciones que planteó el llamado a Concurso. Particularmente constituye la solución que mejor aprovecha la infraestructura y servicios existentes, ofrece una inserción moderada de extensión de lasas de aviones con una máxima capacidad de posiciones de naves; logra una integración funcional con el terminal nacional, transformando a este satélite natural del futuro terminal internacional; y a la vez, plantea un satélite internacional hábilmente emplazado incorporando los edificios de administración y control. También la solución de estacionamiento vehicular se estima correcta, amplia, económica y simple".

igualmente conviene destacar que se aprecia una disposición estructural extraordinariamente clara y bien organizada".

El edificio terminal se realiza con una superficie construida de 34 mil m², aproximándose con exactitud a lo previsto, y el sistema empleado en el interior del terminal, salvo el tratamiento de partidas de menor importancia, constituye una excelente base de desarrollo para el proyecto definitivo".

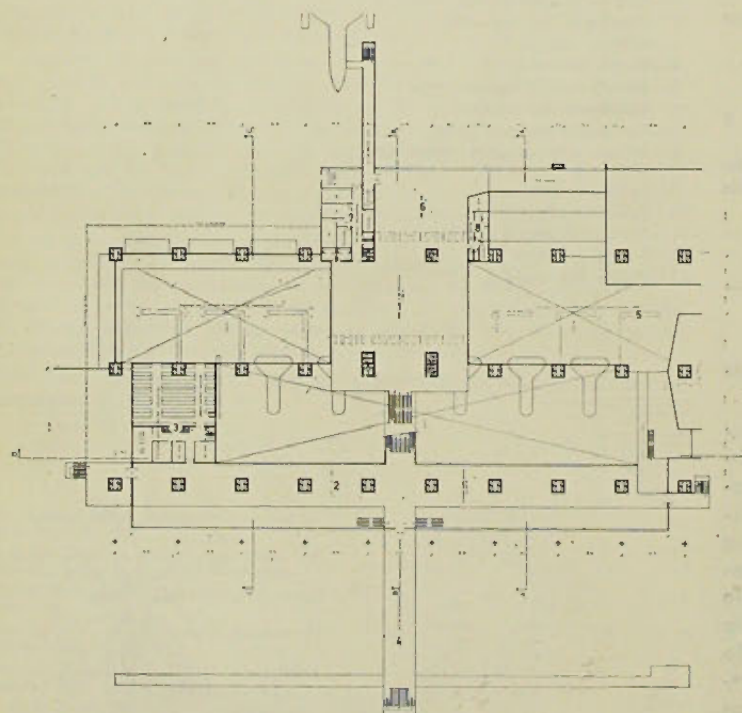
se considera como un anteproyecto valioso cuyo principal mérito está en la concepción de conjunto y el dispositivo interior y espacial del edificio terminal".





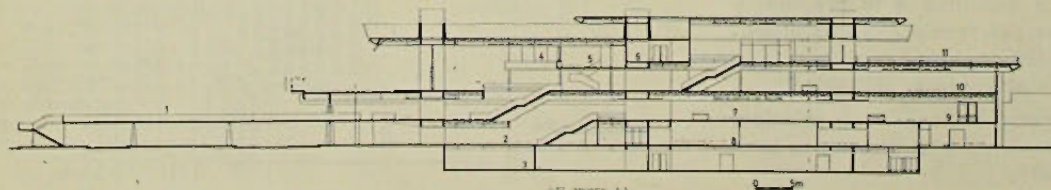
PLANTA PRIMER PISO

- 1.—Hall de aduana
- 2.—Cintas entrega equipaje
- 3.—Acera pasajeros
- 4.—Hall de espera
- 5.—Estacionamientos
- 6.—Bodega equipaje retenido
- 7.—Oficinas aduana
- 8.—Buses especiales
- 9.—Hall de equipaje
- 10.—Calzada inferior
- 11.—Recepción y distribución correo aéreo
- 12.—Bodegas
- 13.—A y de losa estacionamiento aviones.



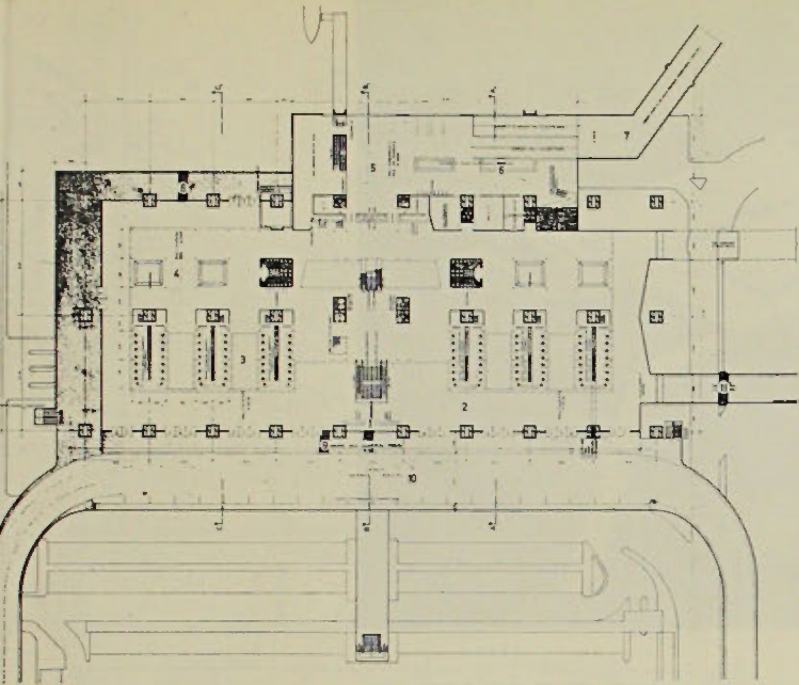
PLANTA PRIMER ALTILLO

- 1.—Hall policía internacional
- 2.—Mirador sobre aduana
- 3.—Futura ampliación aduana
- 4.—A y de estacionamientos
- 5.—Cinta transportadora
- 6.—Hall sanidad
- 7.—Oficinas Policía internacional
- 8.—Oficinas sanidad



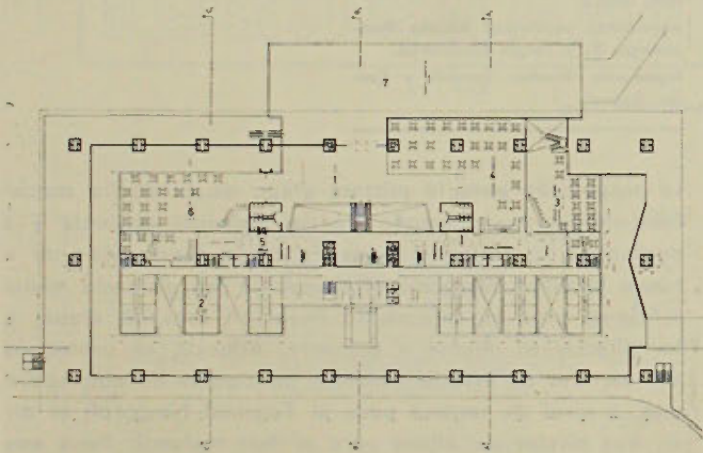
CORTE TRANSVERSAL

- 1.—Puente a y de estacionamiento
- 2.—Hall aduana
- 3.—Sala máquinas
- 4.—Oficinas compañías
- 5.—Administración
- 6.—Cocina
- 7.—Hall policía internacional
- 8.—Equipaje no acompañado
- 9.—Hall sanidad
- 10.—Hall embarque
- 11.—Terraza observación.



PLANTA SEGUNDO PISO

- 1.—Informaciones
- 2.—Hall counters
- 3.—Mesones despacho compañías
- 4.—Hall espera con acompañantes
- 5.—Hall embarque y pas en tránsito
- 6.—Concesiones
- 7.—Puente a y de satélite
- 8.—Terraza de observación
- 9.—Vereda pasajeros que embarcan
- 10.—Calzada superior
- 11.—Puente unión a embarque nacional.

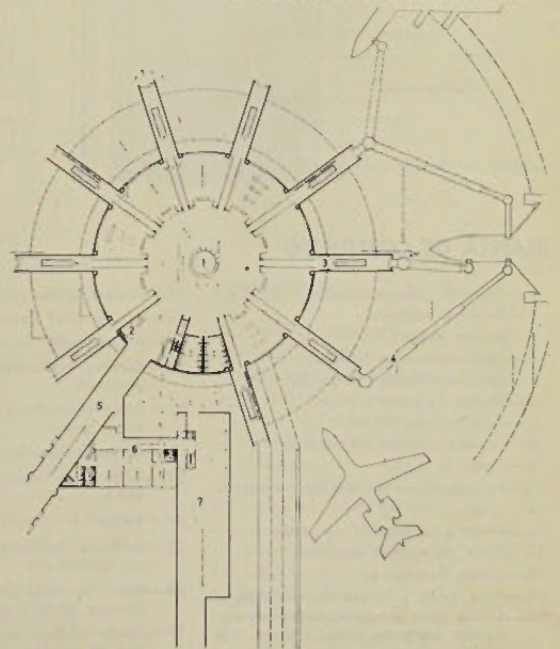
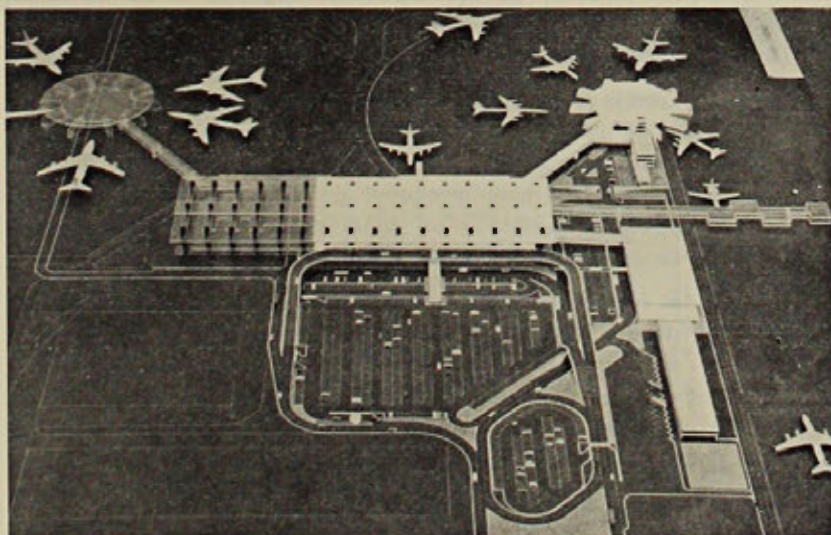


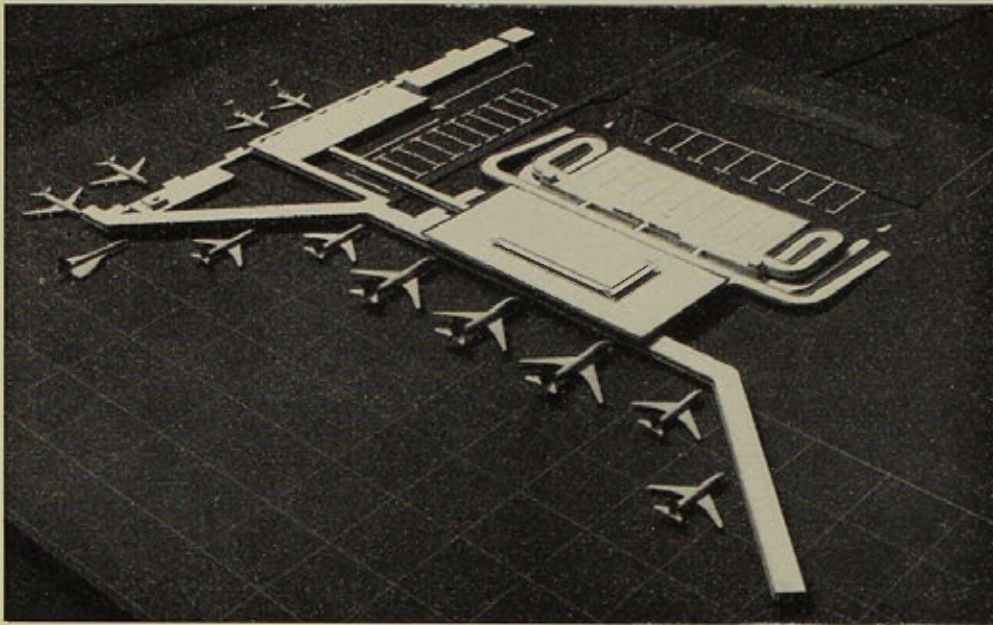
PLANTA 2.º ALTILLO

- 1.—Hall restaurantes
- 2.—Oficinas compañías
- 3.—Restaurant pasajeros en tránsito
- 4.—Restaurant autoservicio
- 5.—Cocina
- 6.—Restaurant principal
- 7.—Terraza de observación

PLANTA 2.º PISO EDIFICIOS SATELITES

- 1.—Mesón de información
- 2.—Concesiones
- 3.—Espigón embarque y desembarque
- 4.—Telescopios
- 5.—Puente unión a y de edificio principal
- 6.—Salones oficiales
- 7.—Edificio administración existente





SEGUNDO PREMIO

Arquitecto: Emilio Duhart H.

Ingeniero: Elías Arze I. (Arze y Bernath, Ings.).

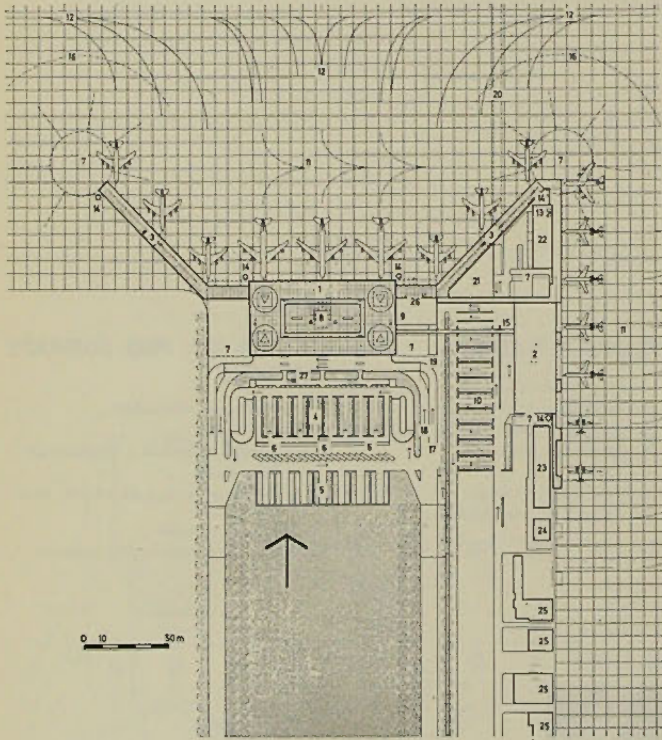
Arquitectos asociados: Alberto Montealegre K. y Sergio Risopatrón.

Ingenieros: Gunther Bernath y Carlos Recine.

La proposición para la primera etapa de desarrollo consiste básicamente en la ampliación del Terminal existente y su destinación al tráfico nacional y en la construcción de un nuevo terminal internacional situado a una distancia mínima suficiente para su crecimiento lineal en segunda etapa, en las direcciones oriente y poniente. Además, se contemplan dos sectores de estacionamientos principales de automóviles: uno, a nivel de terreno para el Terminal Nacional; el otro en tres niveles de altura para el Internacional. Estos estacionamientos pueden crecer en segunda etapa en ambos sentidos, (vertical y horizontalmente) para el internacional y horizontalmente para el nacional.

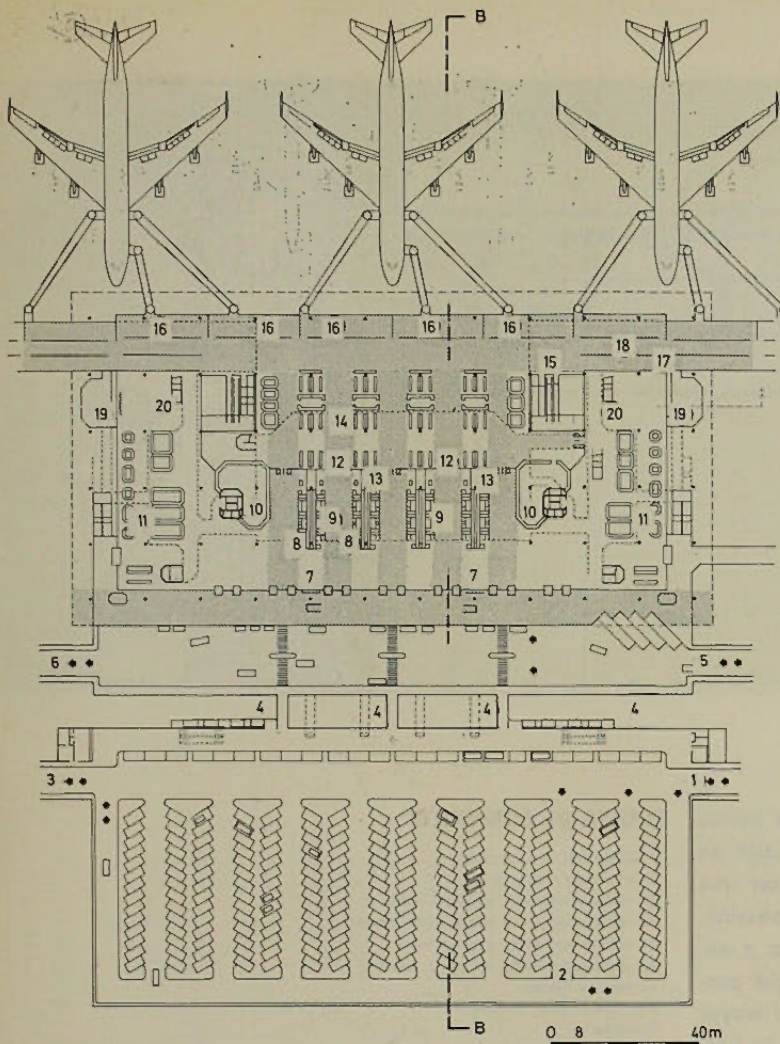
Corresponde al esquema lineal de crecimiento en oposición al de unidades satélites porque permite una adaptación paulatina y más flexible a las etapas de desarrollo del aeropuerto. La trama ortogonal de estructuras a 15 metros es bastante flexible y no constituye un pie forzado, además de coincidir con uno de los tramos del terminal existente.

El jurado valorizó en este proyecto la "buena distribución, clara y flexible, su buena operación y explotación, su expresión simple y elocuente y las bondades de su tratamiento espacial". Objetó, en cambio, la obstrucción visual que afecta a los pasajeros desembarcados al salir de la aduana, por la concepción del edificio de estacionamiento de automóviles en tres niveles de altura. Asimismo, al Jurado le mereció dudas la estrategia de expansión propuesta en la Memoria.



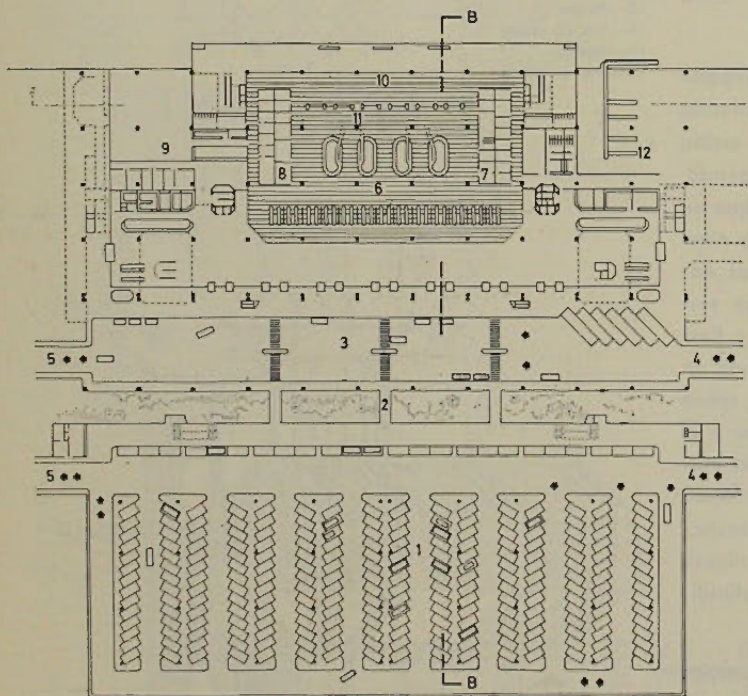
PLANTA DE CONJUNTO

- | | |
|--|--|
| 1.—Terminal internacional | 17.—Rampa acceso |
| 2.—Terminal nacional | 18.—Acceso nivel llegada |
| 3.—Brazos (finger) | 19.—Acceso patio de carga |
| 4.—Estacionamientos (viajero) | 20.—Camino subteraneo de vehículos y peatones |
| 5.—Estacionamientos (larga duración) | 21.—Zona recepción y despacho de carga y correo. |
| 6.—Líneas de buses urbanos | 22.—Edificio administración existente |
| 7.—Ampliaciones futuras | 23.—Edificio de aduana y bodega existente |
| 8.—Terraza mirador y helipuerto | 24.—Bodega provisoria existente |
| 9.—Carga y correo | 25.—Edificios existentes de mantención de compañías |
| 10.—Estacionamientos terminal nacional | 26.—Paso de vehículos de servicio de aviones hacia y desde la losa |
| 11.—Losa | 27.—Vacío de Reserva para futuro ensanche de camino. |
| 12.—Línea guía tránsito aeronaves | |
| 13.—Torre de control existente | |
| 14.—Torres iluminación | |
| 15.—Paso avión y acceso de visitantes | |
| 16.—Limite zona estacionamiento para Jumbo alargado (Nose in) en 2.a parte | |



PLANTA TERCER NIVEL PISO SALIDA

- 1.—Rampa de subida
- 2.—Estacionamientos
- 3.—Rampa de bajada
- 4.—Vacio
- 5.—Rampa de acceso
- 6.—Rampa de bajada
- 7.—Informaciones
- 8.—Correas transportadoras
- 9.—Mesones líneas aéreas
- 10.—Oficinas líneas aéreas
- 11.—Concesiones
- 12.—Policia internacional
- 13.—Aduana
- 14.—Hall de embarque
- 15.—Escalera a aduana de llegado
- 16.—Saln espera
- 17.—Pasajeros que llegan
- 18.—Pasajeros que salen
- 19.—Salón oficial
- 20.—Escalera a terraza de observación

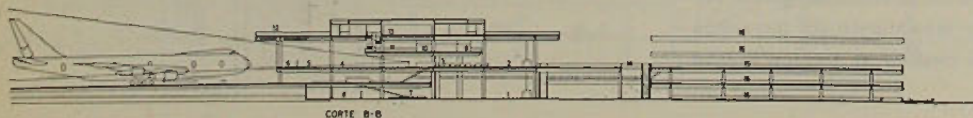


PLANTA 1.er NIVEL PISO LLEGADA

- 1.—Estacionamientos
- 2.—Paso peatones
- 3.—Estacionamiento breve
- 4.—Entrada
- 5.—Salida
- 6.—Hall inspección equipaje
- 7.—Policia internacional - sanidad
- 8.—Aduana
- 9.—Bodega aduana
- 10.—Inspección sanidad
- 11.—Inspección policial
- 12.—Selección y clasificación de carga.

CORTE B-B

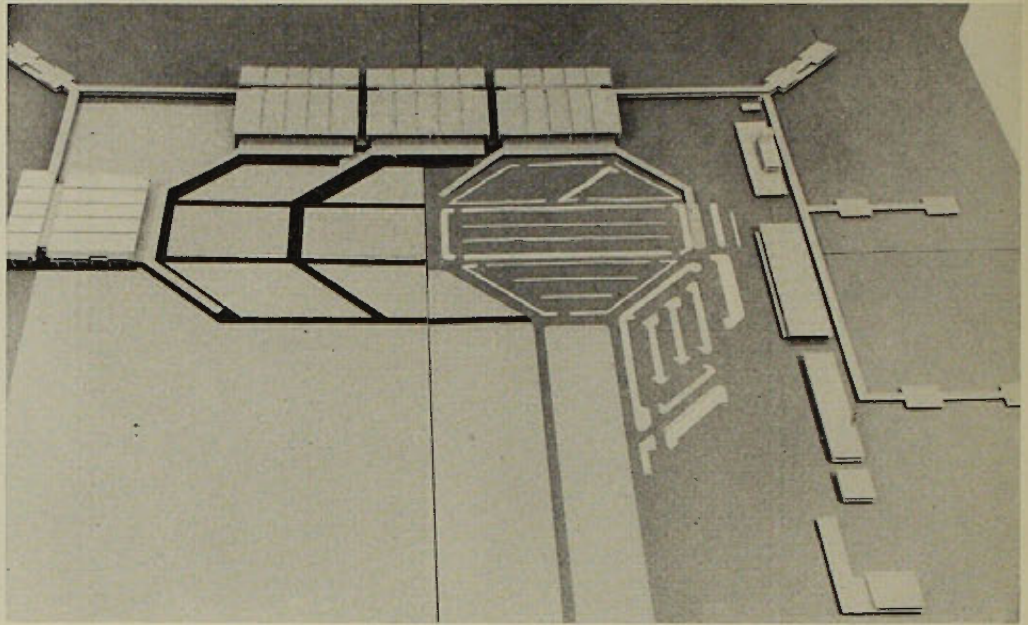
- 1.—Hall de llegada
- 2.—Hall de salida
- 3.—Mesones líneas aéreas
- 4.—Nivel de salida
- 5.—Hall de embarque
- 6.—Salón de espera
- 7.—Aduana
- 8.—Nivel de llegada
- 9.—Oficinas líneas aéreas
- 10.—Cocina
- 11.—Restaurant visitantes
- 12.—Helipuerto
- 13.—Sala de máquinas
- 14.—Paso peatones
- 15.—Estacionamientos
- 16.—Estacionamientos (futura ampliación)



TERCER PREMIO

Arquitectos Asociados:
Manuel Atria C., Héctor Valdés Ph.,
Florentino Toro M., José Antonio Gó-
mez L., Carlos Huidobro G., Francís-
co Lira V., Gustavo Munizaga V.,
Arquitecto Asesor: Manuel Sánchez
de Carmona.

Ingenieros:
Fernando del Sol V., Helmut Vogel,
Raúl Ramírez, Ruperto Casanueva.



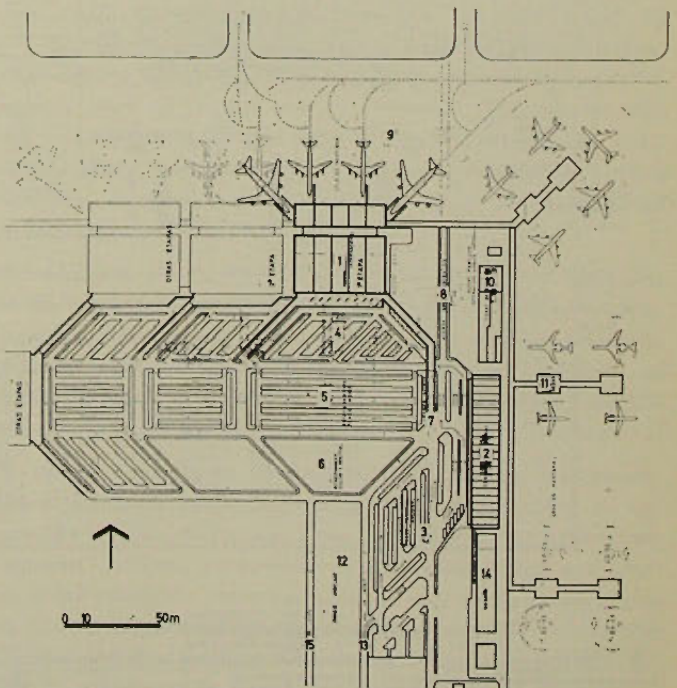
Constituye una solución característica del sistema que hemos llamado "celular o modular". El acta del fallo lo juzga en éstos términos: "Su principal mérito consiste en ofrecer una unidad de terminal compacta, repetible para su expansión, funcionalmente bien estudiada y simple de operación y explotación. Sin embargo, parece discutible la estrategia propuesta (repetición) pues dicha repetición no ofrece mayor cantidad de posiciones de aviones proporcionalmente a la multiplicación de funciones similares que sobrevendrán con dicha multiplicación".

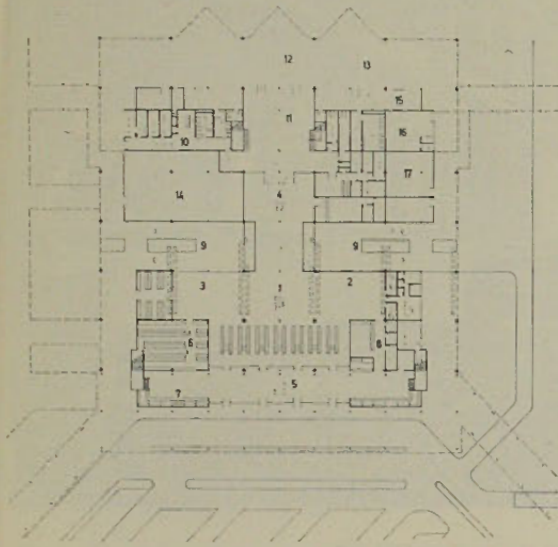
En el Terminal internacional, se han distribuido y agrupado sus funciones en dos niveles principales: el primero, destinado a satisfacer todas las actividades relacionadas con el arribo de pasajeros y los trámites de ingreso al país. El segundo, para servir desde su acceso al Terminal hasta su embarque en el avión a quienes salen al extranjero. A este segundo nivel se llega en vehículo mediante una calle elevada. Otras dependencias no fundamentales para el pasajero se han emplazado en un tercer nivel. (Oficinas de líneas aéreas y Restaurantes con sus dependencias de servicio). La separación en dos niveles, que las bases recomendaron insistentemente, reúne ventajas apreciables: separación de flujos —el de salida y el de llegada—. Concentración de espacios y de superficies edificadas, centralización de instalaciones, reducción del frente edificado y del perímetro de fachada destinado a los accesos. Cada uno de los módulos o células propuestas, está constituido por cinco módulos de 18 metros de ancho con una profundidad de 80 metros.

Volumétricamente, este módulo se segmenta en dos cuerpos de 13 metros de altura, amarrados por uno más bajo. La segregación corresponde a la zonificación interna: el cuerpo Sur aloja los accesos, estacionamiento y movimiento de pasajeros así como la carga. El área Norte se destina al mantenimiento y actividades operacionales.

PLANTA DE CONJUNTO

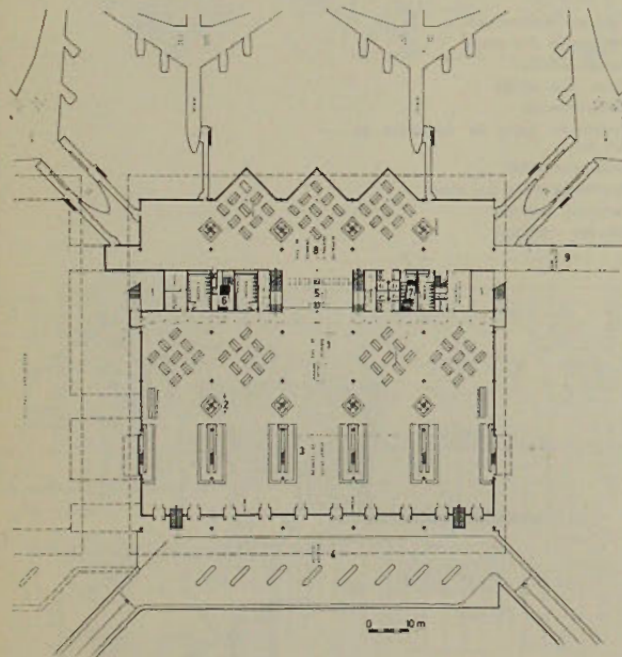
- 1.—Terminal internacional
- 2.—Terminal nacional
- 3.—Estacionamientos terminal nacional
- 4.—Estacionamientos plazo corto (taxis)
- 5.—Estacionamientos plazo medio
- 6.—Estacionamientos visitas y personal
- 7.—Rampa acceso
- 8.—Acceso área mantención
- 9.—Losa
- 10.—Torre de control
- 11.—Dedos
- 12.—Parque
- 13.—Vía de acceso
- 14.—Bodega
- 15.—Vía de salida.





PLANTA PRIMER NIVEL

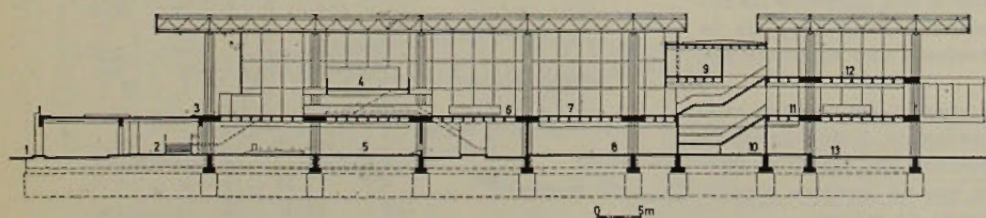
- 1.—Hall de aduana
- 2.—Entrega de equipaje
- 3.—Entrega de equipaje
- 4.—Hall de policía
- 5.—Hall de espera
- 6.—Bodega equipaje retenido
- 7.—Concesiones
- 8.—Oficinas
- 9.—Depósito equipaje de salida
- 10.—Servicios
- 11.—Hall de espera sanidad
- 12.—Llegada de emergencia desde losa
- 13.—Espacio cubierto equipo de losa
- 14.—Sala máquinas
- 15.—Estar personal cancha
- 16.—Salón oficial
- 17.—Correo.



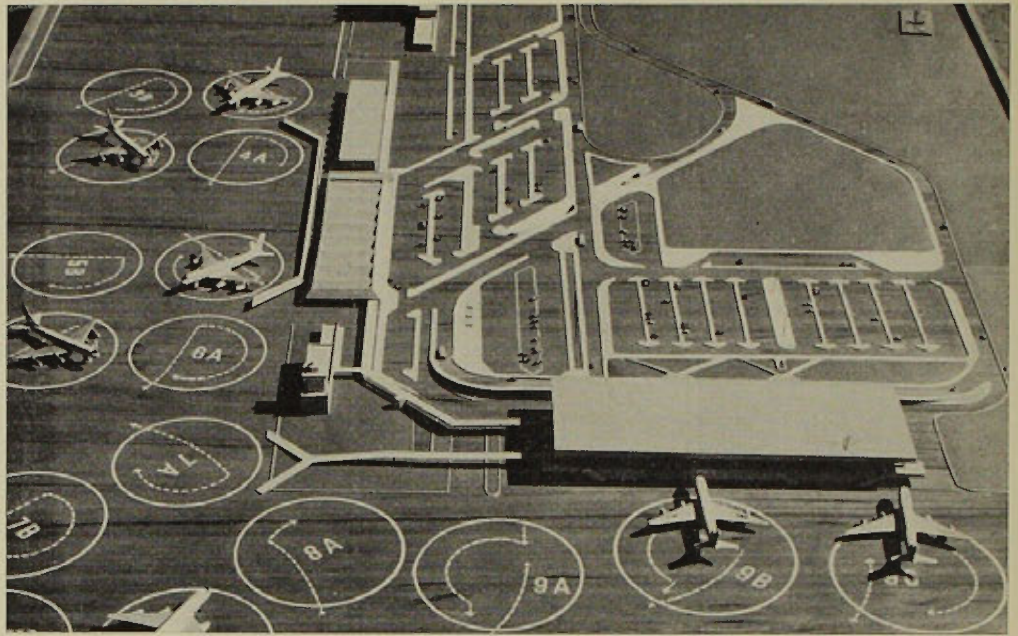
PLANTA 2.º NIVEL

- 1.—Hall de despedida
- 2.—Concesiones
- 3.—Mesones de líneas aéreas
- 4.—Andén de acceso
- 5.—Control aduana y policía
- 6.—Servicios
- 7.—Servicios
- 8.—Hall de embarque y pasajeros en tránsito
- 9.—Dedo de embarque.

CORTE



- 1.—Andén de salida del terminal
- 2.—Hall de espera
- 3.—Andén de llegada al terminal
- 4.—Oficinas líneas aéreas
- 5.—Aduana
- 6.—Concesiones
- 7.—Hall de despedida
- 8.—Policía internacional
- 9.—Cocina
- 10.—Dependencias de sanidad
- 11.—Hall de embarque y pasajeros en tránsito
- 12.—Restaurantes
- 13.—Superficie cubierta para equipo de losa.



RECOMPENSA

Arquitectos: Anamaria Barrenschea G., Francisco Ehijo M., Miguel Lawner S. y José Medina R.

Arquitectos colaboradores: Jorge Muñoz y Nelson González.

Ingenieros: René Fischman, Rubén Espina y Carlos Sandor.

Constituye otro ejemplo de solución lineal. Respeta en un alto porcentaje la infraestructura existente y dispone la ubicación de los nuevos edificios de tal forma que las faenas de construcción no interfieran el funcionamiento de lo existente. El nuevo Terminal internacional se proyecta en un eje Oriente-Poniente lo que le otorga flexibilidad y facilidad de crecimiento futuro y una posible conexión para servir a la segunda pista paralela. El edificio administrativo y la torre de control quedan equidistantes de ambos terminales (nacional e internacional).

El Terminal Internacional está concebido en dos niveles fundamentales. El de abajo, para los pasajeros que desembarcan. El alto para aquellos que embarcan. Una calle elevada conduce al nivel alto. Esta calle no se proyecta en forma de puente sino que mediante un terraplén provisto de jardines, que desciende suavemente hasta los estacionamientos de automóviles. Esta solución otorga al pasajero que arriba al aeropuerto, un marco más digno que el habitual de automóviles adyacentes a la línea de edificación.

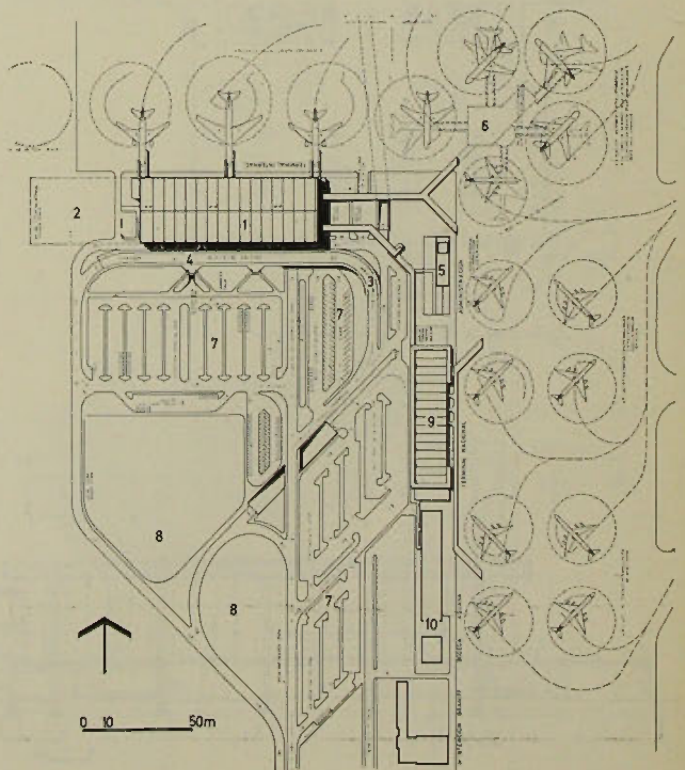
La solución interior es muy libre ya que las luces de 45 metros se salvan mediante cerchas metálicas y la vista sólo se interfiere por tres núcleos duros que concentran los servicios en todos los niveles.

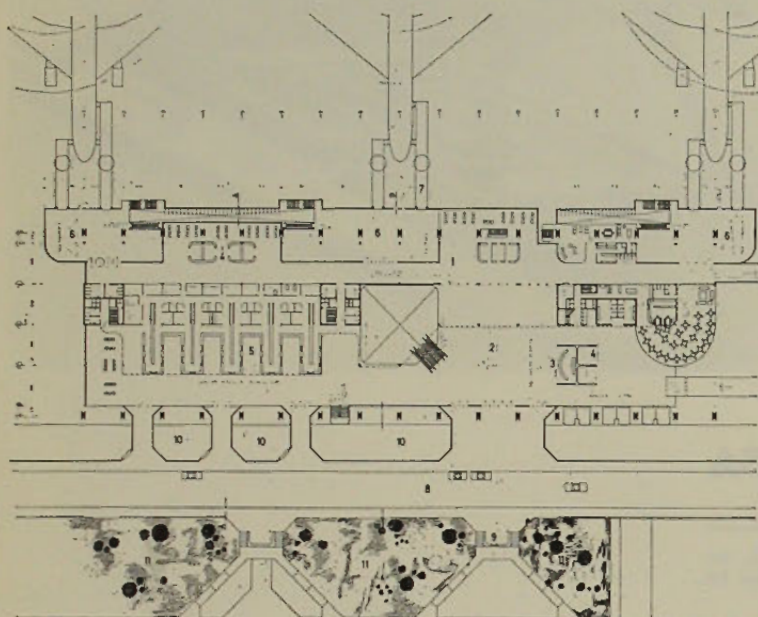
El jurado estimó meritoria "la factibilidad de la solución, estudiada acuciosamente, y que alcanza a una superficie de sólo 25.000 m². Se valorizó la claridad y flexibilidad de la planta, la concentración de los servicios y una estructura racional".

Se objetó la economía excesiva del espacio, así como la evacuación de los pasajeros que desembarcan y que salen de aduana enfrentando la sala de máquinas. Por último la insuficiencia de la expansión propuesta que no aumenta proporcionalmente la capacidad de posiciones de aviones.

PLANTA DE CONJUNTO

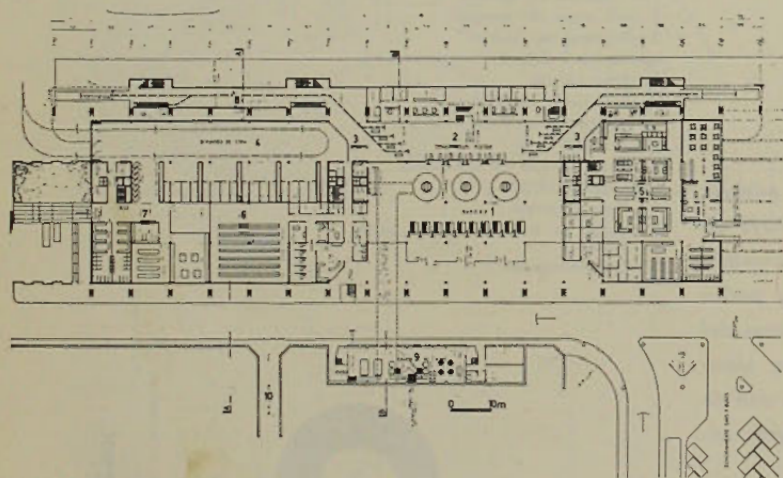
- 1.—Terminal internacional
- 2.—Ampliación 2.a etapa
- 3.—Rampa subida
- 4.—Calle nivel salida
- 5.—Administración
- 6.—Proposición Salas de embarque en 2.a etapa
- 7.—Estacionamientos
- 8.—Estacionamientos 2.a etapa
- 9.—Terminal nacional
- 10.—Aduana - bodega





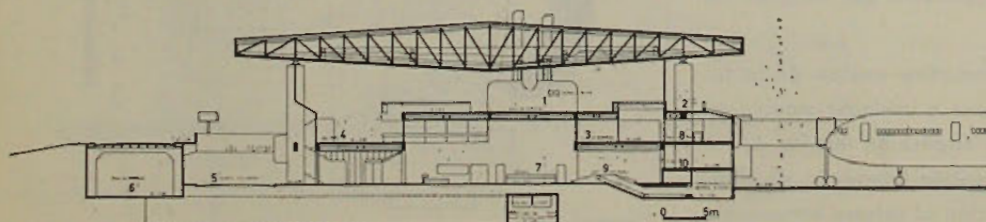
PLANTA 2.º PISO

- 1.—Zona de embarque
- 2.—Hall principal despedida
- 3.—Informaciones
- 4.—Concesiones
- 5.—Area mesones de despacho
- 6.—Sala embarque
- 7.—Puente Telescópico
- 8.—Calle a nivel de salida
- 9.—Mirador
- 10.—Vacío
- 11.—Jardines en Talud.



PLANTA PRIMER PISO

- 1.—Aduana
- 2.—Policía internacional
- 3.—Sanidad
- 4.—Hall de equipaje
- 5.—Cocina
- 6.—Bodegas de aduana
- 7.—Zona servicios
- 8.—Pasajeros que llegan
- 9.—Sala de máquinas
- 10.—Paso de peatones desde el estacionamiento.



CORTE TRANSVERSAL

- 1.—Hall de público
- 2.—Terraza de observación
- 3.—Hall de embarque
- 4.—Hall principal
- 5.—Pasajeros que llegan
- 6.—Sala de máquinas
- 7.—Aduana
- 8.—Sala de embarque
- 9.—Carrusel equipajes
- 10.—Oficina sanidad.



RECOMPENSA

Arquitectos: Fernando Parcha E., Eugenio Gutiérrez L. y José Manuel Sepúlveda G.

Ingenieros: Alejandro Jung J., Enrique Bellman y Domingo Chávez.

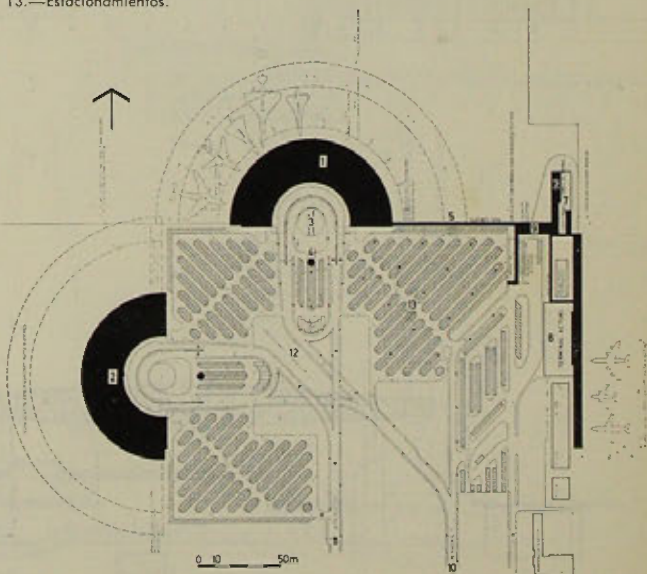
Esta es otra solución típica de sentido modular. La primera etapa programada para los próximos 10 años, constituye de por sí un terminal completo, de modo que cuando sea necesario construir la segunda etapa, ésta será independiente y podrá proyectarse con toda la libertad, según los requerimientos del momento, que seguramente, diferirán de los actuales planteamientos. A nuestro juicio, la forma en arco de cada uno de estos módulos compromete en forma excesiva las futuras expansiones.

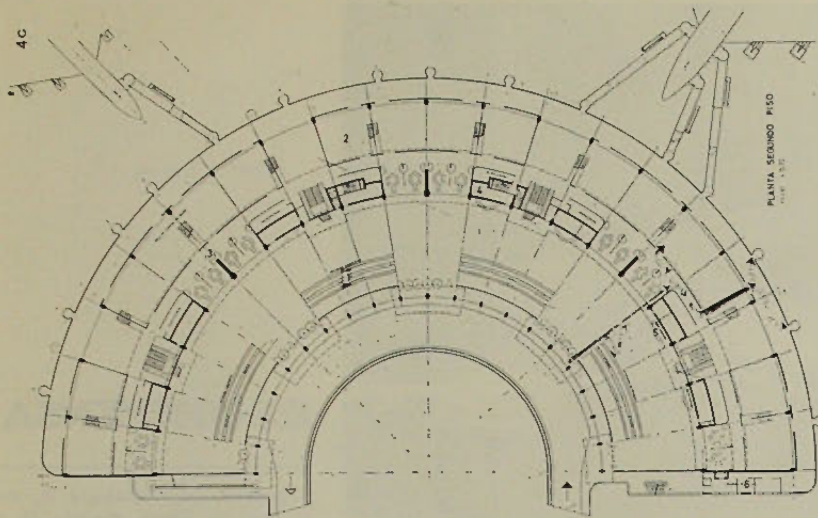
La solución adoptada, ha pretendido alcanzar la máxima flexibilidad en la acomodación de los distintos tipos de aviones, el máximo aprovechamiento del espacio disponible en la losa de estacionamiento y el mayor rendimiento por longitud de fachada.

El Jurado consideró meritorio el exhaustivo análisis de la futura expansión del aeropuerto en base a unidades modulares. Objetó el afán de simetría para la disposición interna de las funciones lo que condujo a una repetición infundada de ellas. Señaló asimismo sus dudas con relación al sistema estructural.

PLANTA DE CONJUNTO

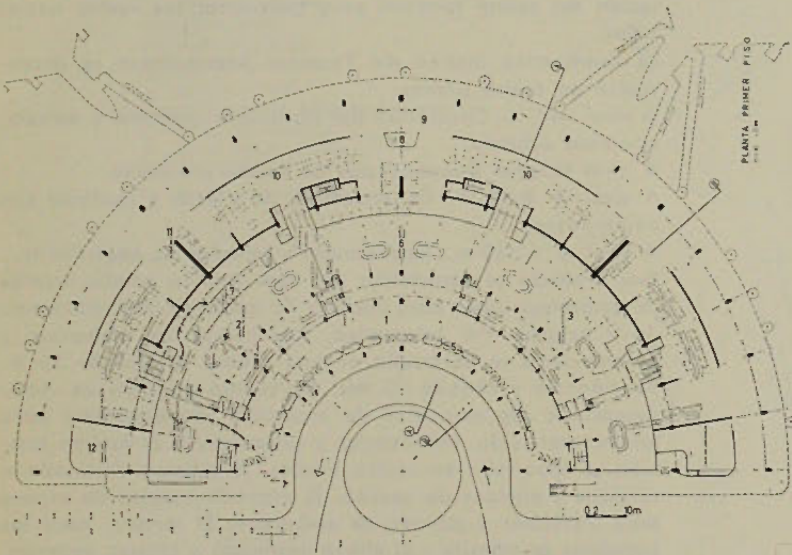
- 1.—1.a etapa del terminal
- 2.—2.a etapa del terminal
- 3.—Estanque de agua
- 4.—Control - espera
- 5.—Paso cubierto
- 6.—Ampliación administración
- 7.—Administración y torre de control
- 8.—Terminal actual
- 9.—Nuevo edificio de operaciones
- 10.—Pista de salida
- 11.—Pista de acceso
- 12.—Jardín de especies arbóreas nacionales
- 13.—Estacionamientos.





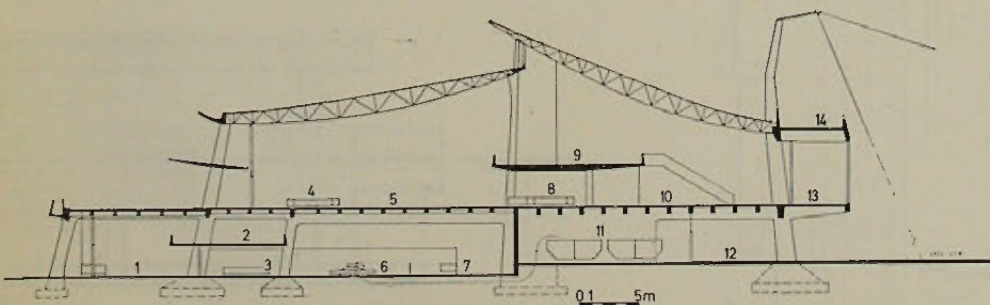
PLANTA SEGUNDO PISO

- 1.—Mesones compañías
- 2.—Sala de espera de salida
- 3.—Control
- 4.—Sanitarios
- 5.—Concesiones
- 6.—Salones oficiales



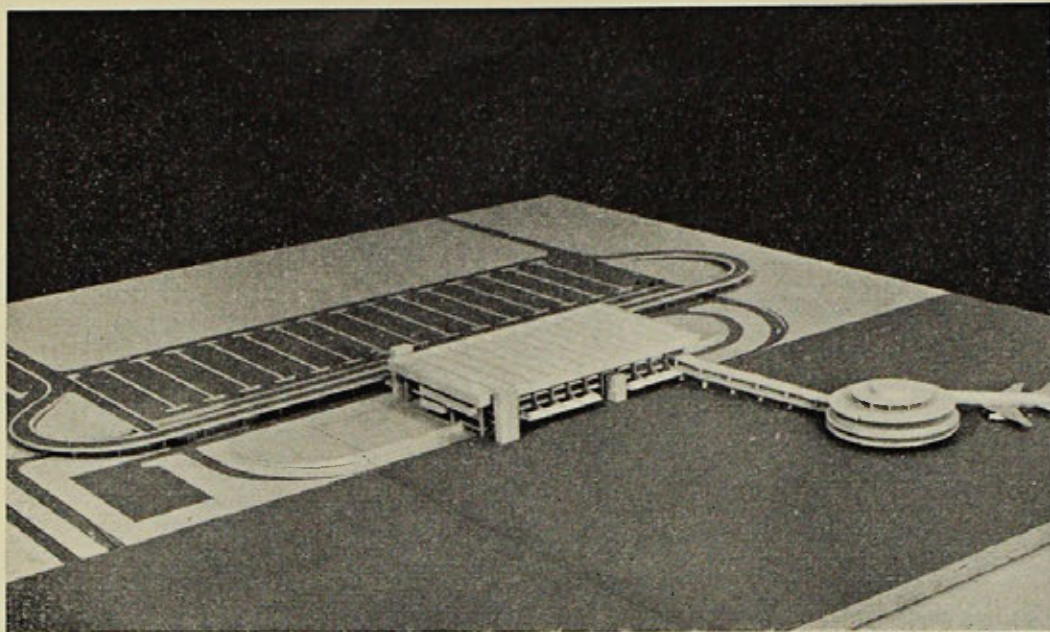
PLANTA PRIMER PISO

- 1.—Hall de público
- 2.—Aduana - entrega de equipaje
- 3.—Aduana - entrega de equipaje
- 4.—Mesón compañías
- 5.—Concesiones
- 6.—Entrega de equipaje vuelos nacionales
- 7.—Policía - sanidad
- 8.—Personal de cancha
- 9.—Zona vehículos de cancha
- 10.—Equipaje que sale
- 11.—Equipaje que llega
- 12.—Sala de máquinas



CORTE

- 1.—Hall público
- 2.—Oficinas Aduana y compañías aéreas
- 3.—Revisión aduana
- 4.—Mesones de compañías
- 5.—Hall de despedida
- 6.—Entrega de equipaje
- 7.—Policía y sanidad
- 8.—Control documentos
- 9.—Restaurant
- 10.—Salas de espera
- 11.—Distribución de equipaje
- 12.—Equipo de cancha
- 13.—Galería de embarque
- 14.—Terraza de observación.



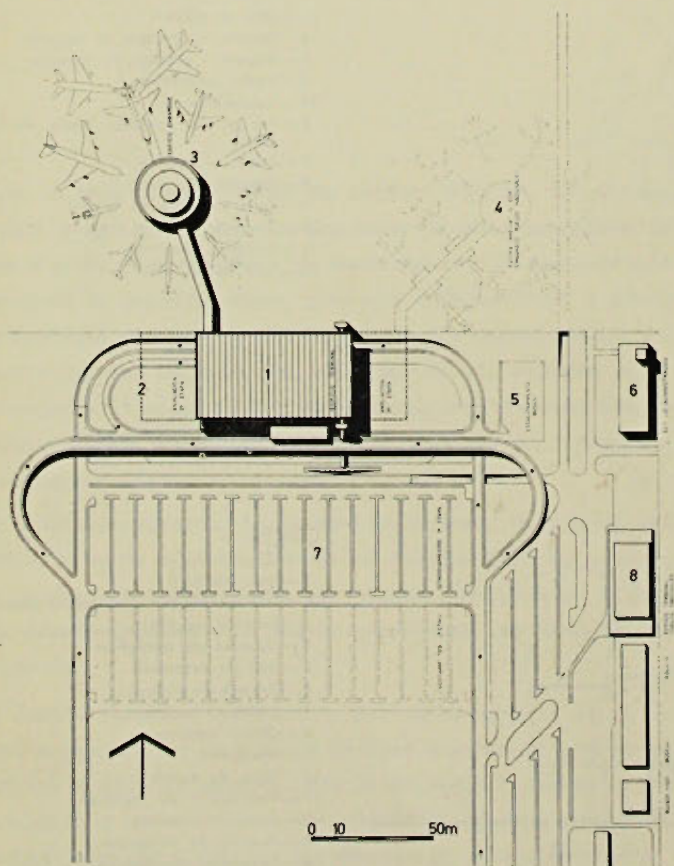
RECOMPENSA

Arquitectos: Juan Echenique G., José Cruz G., Alberto Piwonka O. y Carlos Aguirre M.

Ingenieros: Roberto Dannemann W. por Briones-Mc Kee (Chile) Ltda.

PLANTA DE CONJUNTO

- 1.—Edificio terminal
- 2.—Ampliación 2.a etapa
- 3.—Edificio embarque
- 4.—Futura ampliación edificio embarque vuelos nacionales
- 5.—Estacionamiento buses
- 6.—Edificio administración
- 7.—Estacionamiento 1.a etapa
- 8.—Edificio terminal nacional



Propone un Edificio Principal con su eje mayor dispuesto de Este a Oeste y destinado a Terminal Internacional y la adaptación del actual terminal para concentrar los vuelos nacionales.

La zonificación interna del Terminal Internacional se desenvuelve en cuatro planos:

A nivel -5 m. Circulación del transporte colectivo y estacionamiento cubierto.

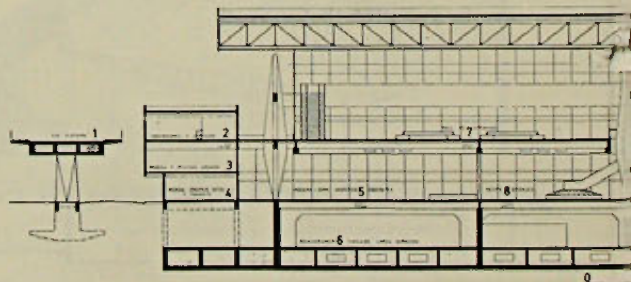
A nivel terreno: Dependencias de salida y Aduana.

A nivel $+ 6,40$ m.: Dependencias de acceso y contacto con aereo-naves.

A nivel $+ 11,40$ m.: Restaurantes y terrazas de observación.

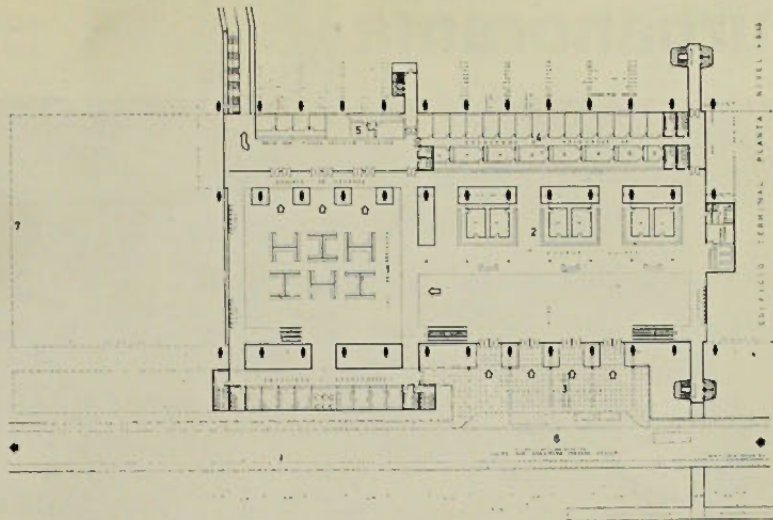
Este proyecto se caracteriza por consultar un amplio satélite de embarque, apto para facilitar la aproximación simultánea de 9 aviones. Por tal motivo, este cuerpo de embarque y desembarque se desarrolla en una planta circular de 56 m. de diámetro y alejado 90 mts. del cuerpo principal en consideración a los standards de seguridad recomendados para los factores ruido, turbulencias y temperatura. El satélite también se desarrolla en cuatro niveles. El primero destinado a servicios y equipos de cancha. El segundo a salas de espera para pasajeros y puertas de embarque. El tercero, para los pasajeros en tránsito y el último destinado a estares, roperías, peluquerías, etc.

El Jurado ha destacado la incorporación de un terminal de vehículos que penetra hasta el mismo edificio principal, con las evidentes ventajas que ello implica, infortunadamente no del todo agotadas en la solución propuesta. Se repara el emplazamiento propuesto para el satélite al costado opuesto de su eventual integración con las obras existentes y las estrechas conexiones del mencionado satélite con el cuerpo principal que conecta en un verdadero cuello de botella.



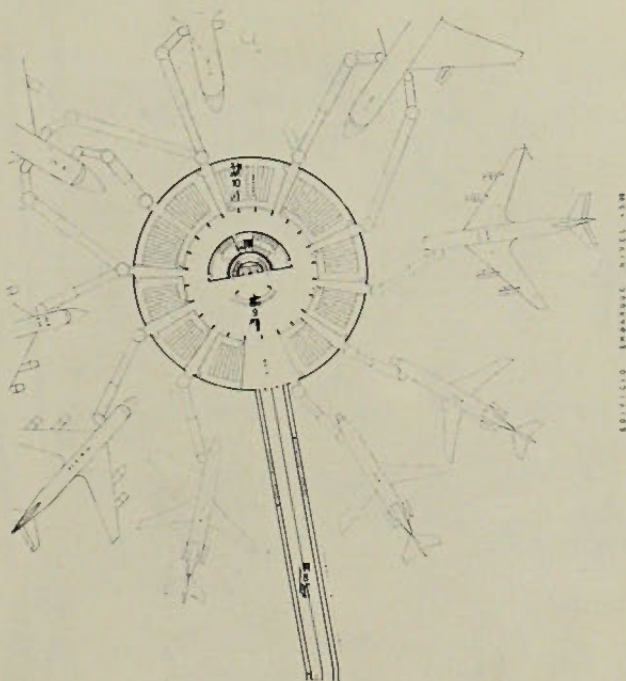
PLANTA NIVEL + 3.00

- 1.—Hall de Espera acompañantes
- 2.—Salida a vehículos particulares
- 3.—Salida a locomoción colectiva
- 4.—Estacionamientos corta duración
- 5.—Inspección equipaje
- 6.—Entrega equipaje
- 7.—Sanidad y policía internacional
- 8.—Informaciones
- 9.—Oficinas
- 10.—Estar tripulación
- 11.—Zona futura ampliación
- 12.—Llegada pasajeros vuelos internacionales
- 13.—Llegada de equipaje
- 14.—Salida de equipaje.



PLANTA NIVEL + 6.40

- 1.—Hall de despedida
- 2.—Líneas aéreas
- 3.—Andén de llegada
- 4.—Oficinas compañías
- 5.—Salones oficiales
- 6.—Acceso general pasajeros que salen
- 7.—Futura ampliación
- 8.—Unión edificio embarque
- 9.—Informaciones
- 10.—Salones de embarque.



CORTE

- 1.—Via elevada
- 2.—Concesiones y servicios
- 3.—Bodega y oficinas aduana
- 4.—Equipo detenido
- 5.—Aduana - zona inspección equipajes
- 6.—Estacionamiento larga duración
- 7.—Hall de despedida
- 8.—Retiro de equipaje
- 9.—Circulación vehículos colectivos
- 10.—Policía - sanidad
- 11.—Zona puertas embarque
- 12.—Acompañantes
- 13.—Terraza observación.

