

## nuevo área terminal, aeropuerto tenerife/sur new terminal area, tenerife/sur airport

### proyecto/building project:

Nuevo Área Terminal: ampliación del actual edificio terminal, construcción de un edificio de aparcamientos y construcción de edificios satélite.

### tipo de encargo/commission:

Propuesta presentada al concurso restringido

### arquitectos/architects:

Equipo de arquitectura de ACXT, S.A.

Juan C. Coll Barreu

### ingeniería/engineering:

IDOM, Ingeniería y Consultoría, S.A.

RTKL United Kingdom Ltd

### colaboradores/collaborators:

Iñaki Bergara, Asier Atxurra y Daniel Gutiérrez

### emplazamiento/location:

Aeropuerto de Tenerife/Sur Isla de Tenerife.

### cliente/client:

AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

### superficie aproximada/approximate surface area:

Nuevo Área Terminal: entre 150.000 m<sup>2</sup> y 500.000 m<sup>2</sup> construidos.  
Satélite Oeste: 75.000 m<sup>2</sup> construidos.

El Aeropuerto de Tenerife/Sur constituye el acceso principal a la Isla de Tenerife, la mayor de las que componen el archipiélago canario y uno de los más importantes destinos turísticos españoles.

Para satisfacer la creciente demanda del aeropuerto y reforzar el atractivo de España para el tráfico internacional especializado en ocio, cuyo auge se prevé, AENA convocó en julio de 1997 a un grupo de equipos de Europa y Norteamérica, expertos en el análisis y diseño de infraestructuras aeroportuarias, a un concurso restringido en el que debía desarrollarse, a nivel de estudio previo, el recientemente redactado Plan Director del aeropuerto.

La propuesta que aquí se resume es una de las soluciones presentadas al concurso. Desarrolla las previsiones del citado Plan Director del aeropuerto, que define la geometría del campo de vuelos y de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, referentes a la implantación última del Nuevo Área Terminal y, especialmente, al Satélite Oeste. Se trata de una solución acorde con el nivel de definición de la Fase Previa.

Como programa arquitectónico, el aeropuerto reproduce la pluralidad de actuaciones, fragmentos y relaciones presentes en el paisaje del hombre contemporáneo y en su compleja y móvil realidad social y geográfica.

Debe resolver la oposición entre la universalidad de los desplazamientos a que sirve, inseparables de la globalidad en las relaciones que estos mismos desplazamientos generan, y su pertenencia a la concreción del lugar. El aeropuerto es el punto de acceso al territorio, lo es con mayor radicalidad en los casos isleños, y se convierte por ello en la primera y la última imagen del lugar al que se viaja.

La claridad fue uno de los factores más importantes que motivaron nuestra propuesta de Edificio Satélite.

El viajero que llega al Satélite procedente del Terminal Central o de su vuelo de llegada no debe ver aumentada la ansiedad del viaje por un edificio confuso. Al contrario, la sencillez en el funcionamiento y en la configuración del espacio facilitaría las operaciones de embarque, circulación, espera y descanso.

Esto se produce en primer lugar por la rotundidad formal y la transparencia del edificio, que permite de modo inmediato situar al observador con respecto a los lados tierra y aire, y también en su posición con respecto al Terminal Central.

La conexión con los dos muelles de embarque se propone por las dos esquinas del lado aire del salón rectangular, el lugar más evidente.

Se configuró el Satélite con la voluntad de buscar un lugar donde el hombre recuperase la dignidad que perdió al convertirse en viajero en masa y de permitir un espacio para la libertad del observador. A la claridad de la planta se uniría la multiplicidad de recorridos.

En el área principal del Satélite se propone un espacio exterior, un volumen de vidrio dentro del salón rectangular, abierto al aire y a la luz, protegido del viento, ajardinado con especies de la isla, con un estanque y fuentes de agua vaporizada que, junto con unos toldos superiores, mitigarán el calor. El jardín debía ser la sala de vuelos retrasados.

Desde el jardín, y también desde el interior del área principal, se accedía a un jardín superior: una terraza abierta, situada en el nivel que llamamos de descenso, que funcionaría como cafetería exterior, en continuidad con el área de restaurantes y espacialmente unida al jardín del área de embarque.

Se definió un sistema estructural capaz de unificar los distintos ámbitos en los que se desarrolla el edificio. El sistema se articulaba mediante una trama primaria de torres cilíndricas de hormigón blanco, separadas 32 m entre sí.

Las torres estructurales y de servicios serían las únicas piezas opacas, como habitantes blancos dentro del Satélite transparente. La cubierta también sería de vidrio y bajo ella las torres parecerían columnas exentas.

The Tenerife/Sur Airport is the main access to the Island of Tenerife, which is the largest island of the Canary Islands Archipelago and one of the most important areas for tourism in Spain.

In order to satisfy expansion requirements of the airport and to sustain the prominent position held by Spain as a focal point for holiday and leisure activities, in June 1997, AENA organized a design competition in which a limited number of design teams from Europe and North America were invited to participate. These teams, formed by experts in the analysis and design of airport infrastructures, were required to present a preliminary study based on the recently drawn up Plan for the airport.

The proposal that is summarized herein is one of the solutions presented in the design competition. The design adheres to the provisions of the Plan for the airport, which defines the runways and airplane parking platforms in the New Terminal Area as well as the design of the Western Satellite. The degree of definition of the design solution corresponds to the Preliminary Phase.

From an architectural perspective, an airport incorporates a multitude of activities, fragments and relationships that form a part of the landscape of contemporary society and that are inherent to complex requirements for movement, both in geographical and social contexts.

The design solution must surmount the contradiction of the universality of travel (and the global nature of the relationships that it serves) and the identity of place. The airport is a threshold of a region and this characteristic is intensified when the region is an island. In essence, it embodies the first and last impression for the person who visits the place.

Clarity was the greatest source inspiration in our proposal for the Satellite Building.

The traveler that reaches the Satellite Building from the Central Terminal or from incoming flights should not be subjected to the rigors of a confusing building. On the contrary, what is needed is a simple design and clear spaces that are capable of streamlining the arrival, circulation, waiting and rest of the passengers.

With this in mind, the formal rotundity and transparency of the building clearly marks the difference between ground and air for the incoming passengers, as well as clearly situating the passenger with respect to the Central Terminal.

The connection between the two departure doors is at both ends of the rectangle- the most logical place.

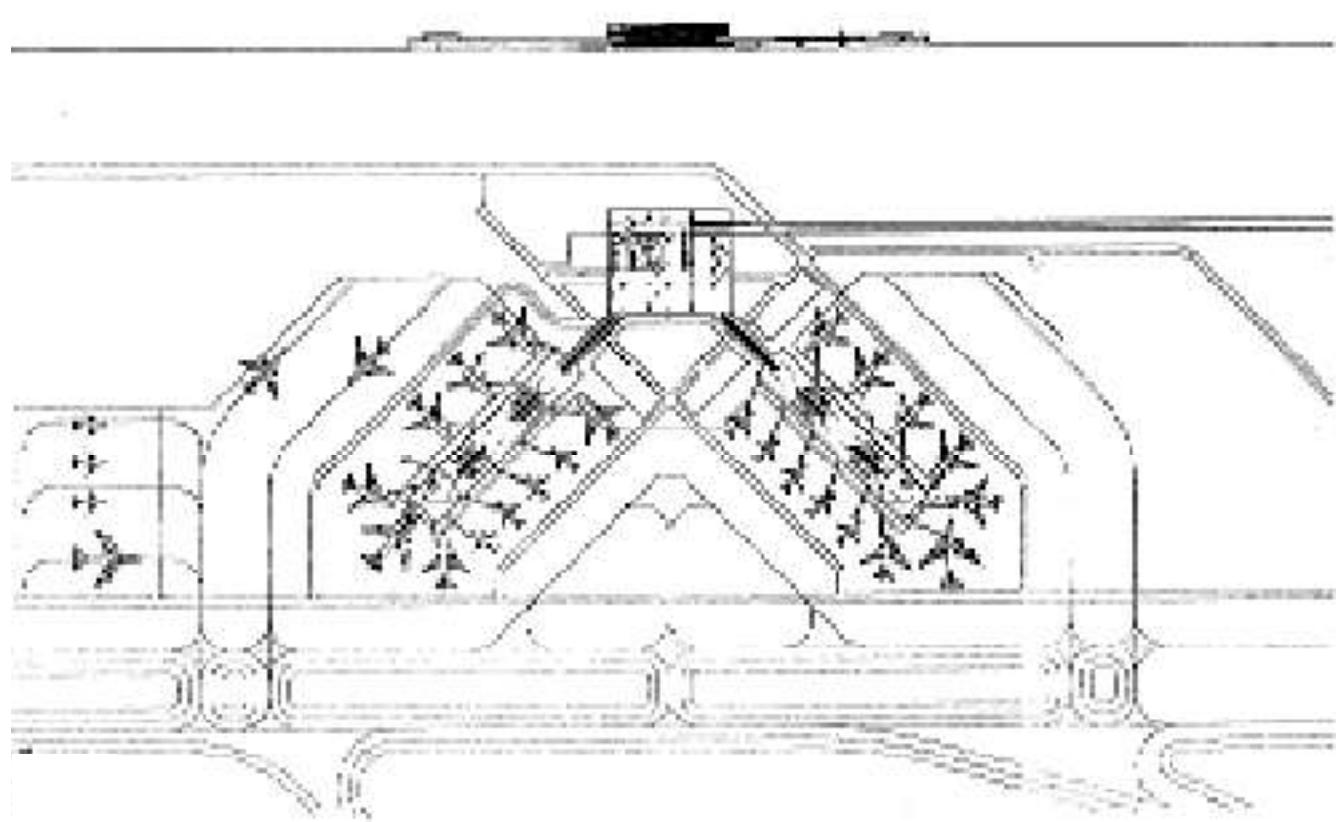
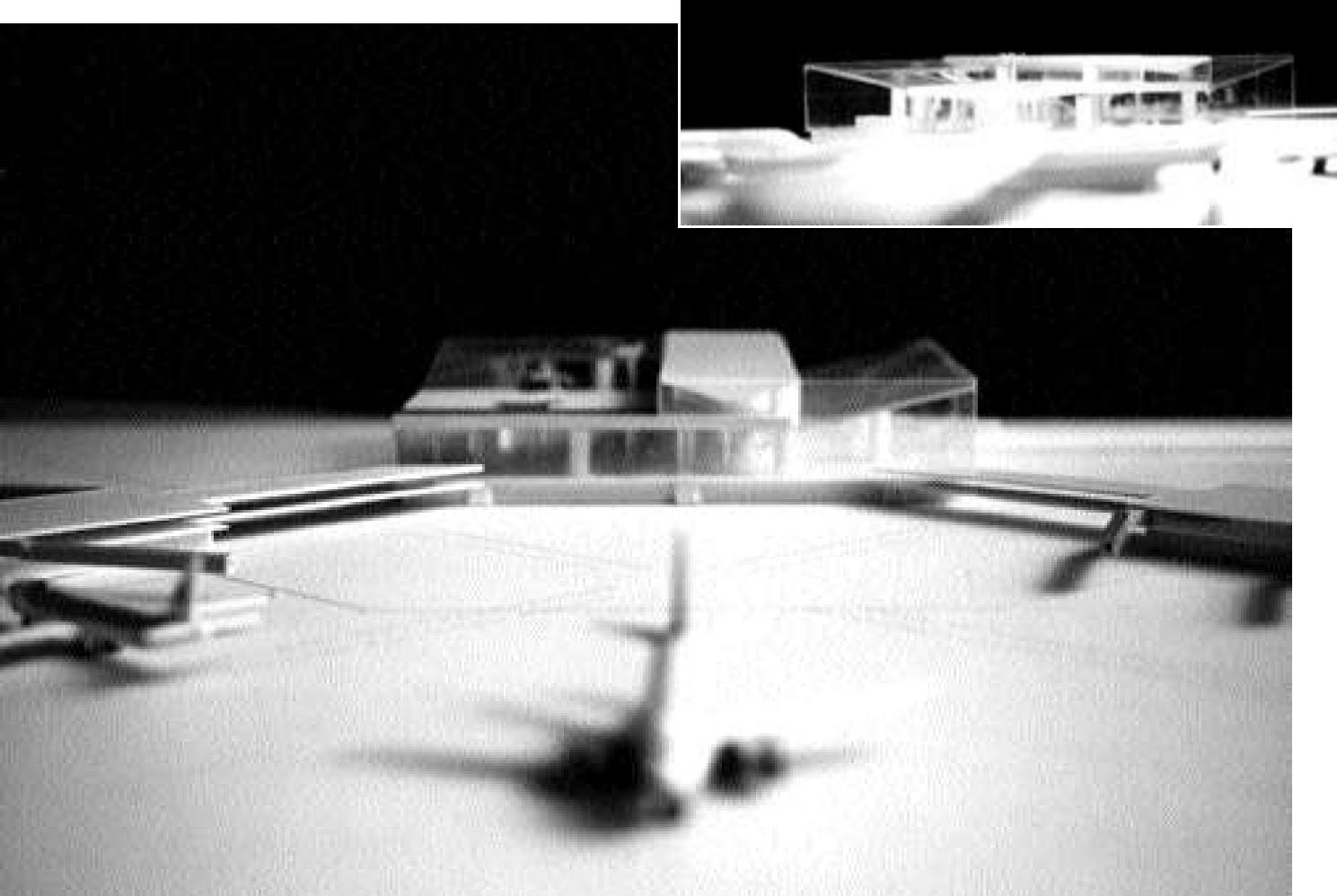
The Satellite Building is designed to be a place where man can recuperate his dignity after suffering the hardships of mass travel as well as being a barrier-free space that admits infinite trajectories for both passengers and observers.

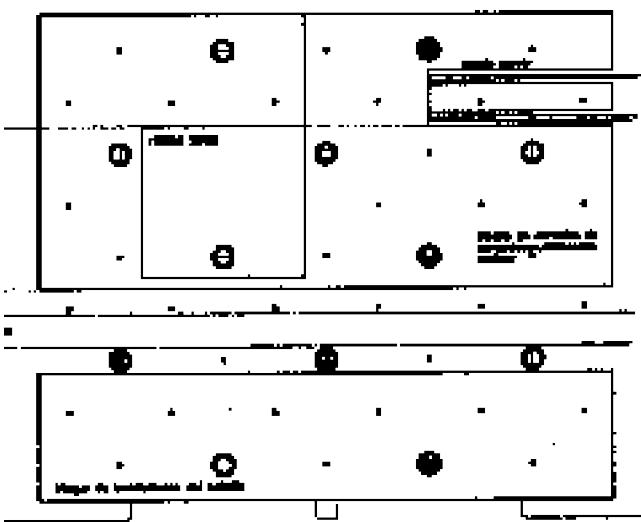
An outdoor area is proposed for the central area of the Satellite Building- a glass volume within the rectangular hall, open to air and light, protected from the winds, and with a garden of local plant species, a pool and water fountains, which, in conjunction with overhead tarps, keep the area comfortably cool. The garden is an ideal waiting lounge for delayed flights.

From the garden and from inside this central area, it is possible to gain access to an upper garden or open terrace located on a different level that will operate as an outdoor cafeteria and rest area, which is near the restaurant zone and linked to departure garden-lounge.

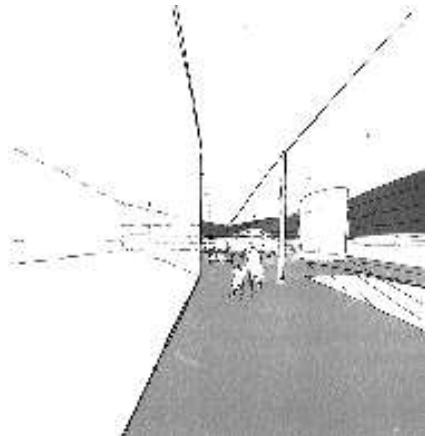
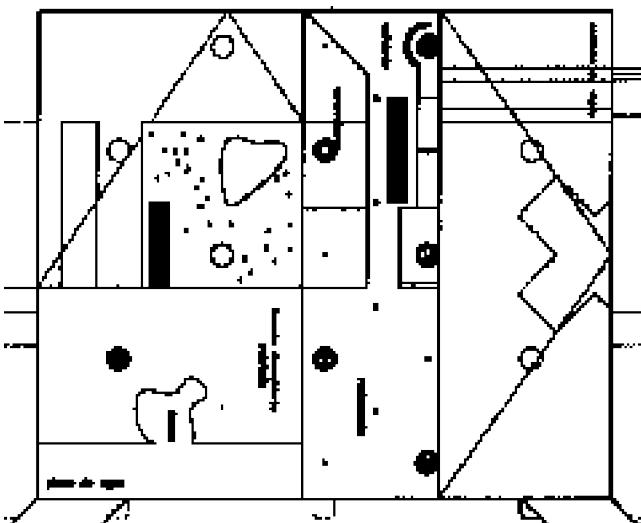
The structural system employed unifies the variable character of the different spaces within the building. The system consists of a primary framework of concrete cylinder-towers, which are placed at 32 m intervals.

The structural/service towers are isolated and opaque elements- like pale inhabitants of the transparent Satellite Building. The roof is also of glass and the effect of the isolated columns below is further enhanced.

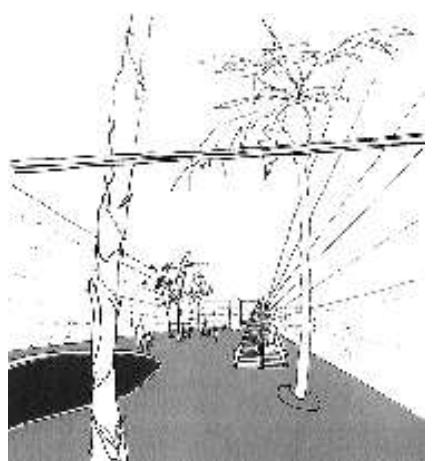
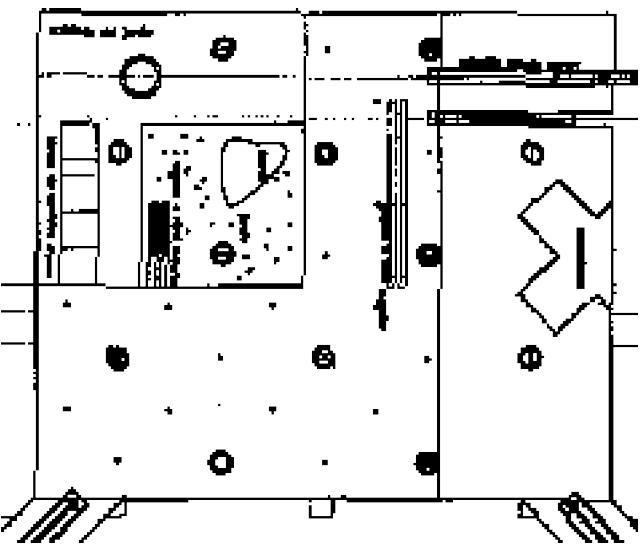




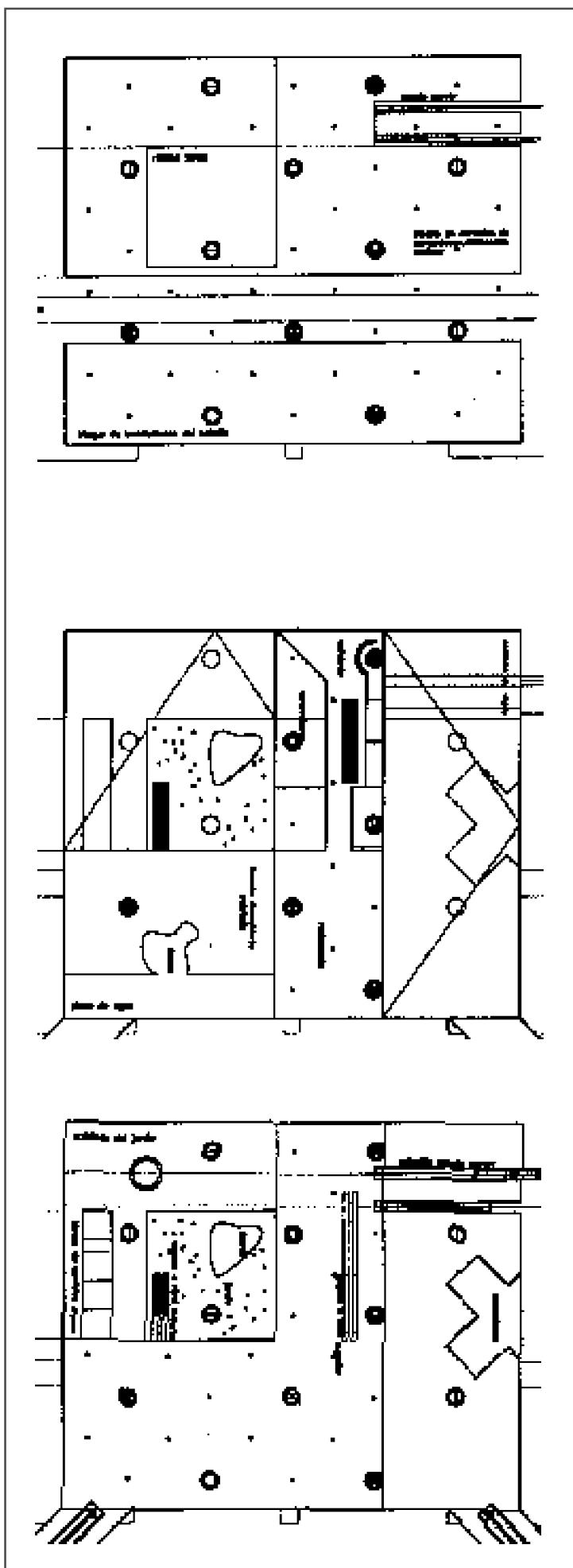
nivel plataforma  
platform level

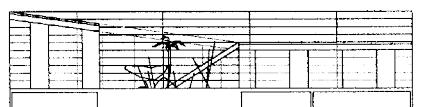


nivel superior  
up level

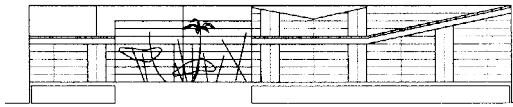


nivel de embarque  
level

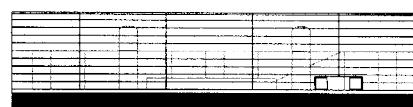




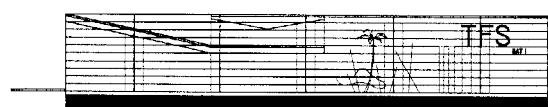
sección transversal  
cross section



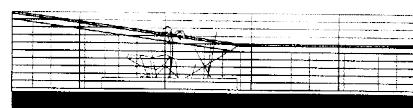
sección longitudinal  
longitudinal section



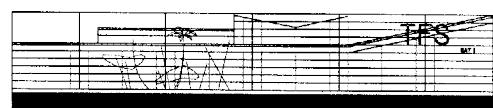
alzado este  
east elevation



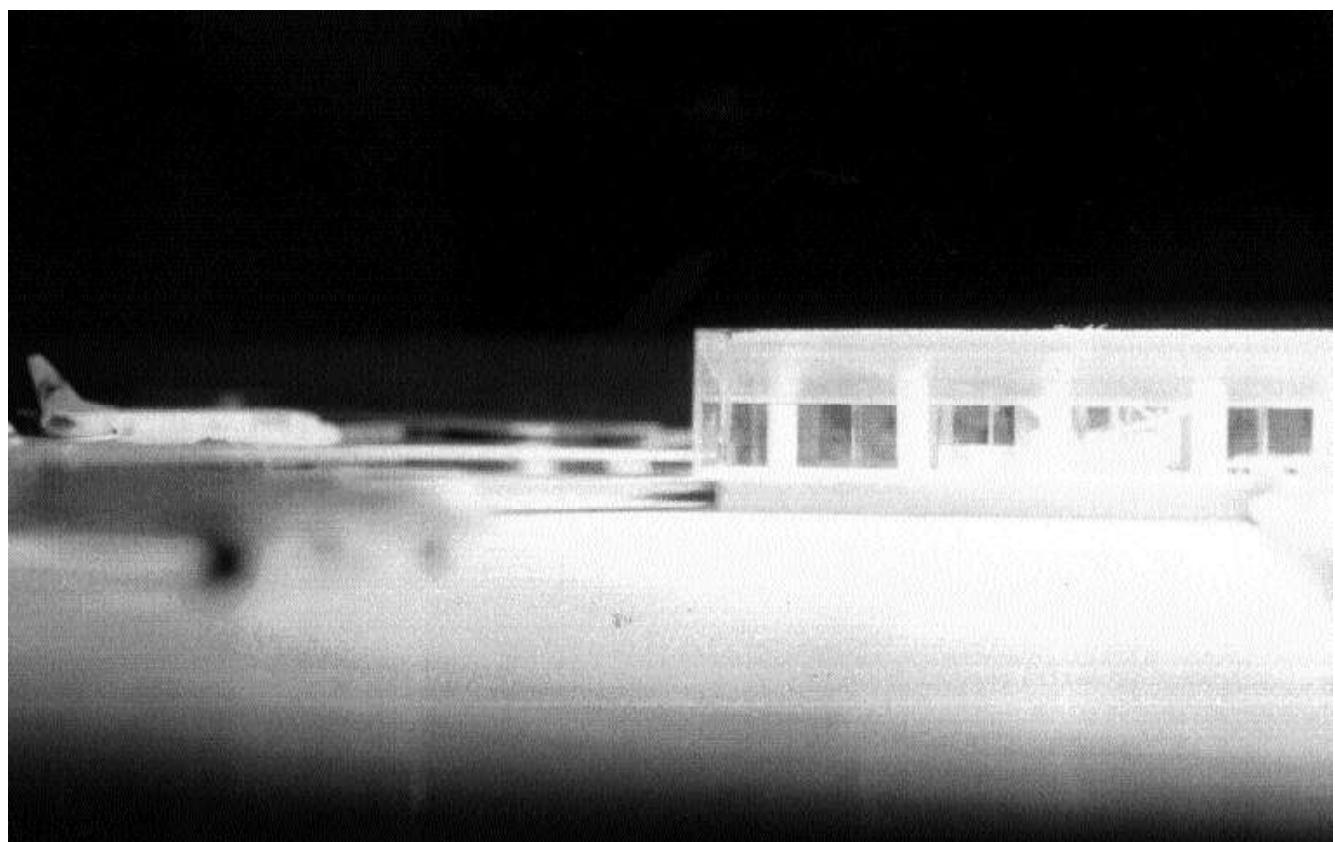
alzado tierra  
earth elevation

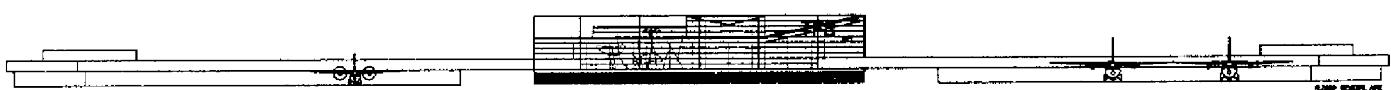


alzado oeste  
west elevation



alzado aire  
air elevation





alzado general  
general elevation

