

Sobre la construcción de un hotel en el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile

Reflection on the construction of a hotel in the Arturo Merino Benitez International Airport in Santiago, Chile.

Alberto Montealegre Klenner

Filiación

Profesor Titular de la F.A.U. de la Universidad de Chile

E-mail: abmk@montealegre-beach-arquitectos.cl

Resumen

Se discute la localización de un hotel en el eje de la composición del aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile, pegado y obstruyendo la vista hacia el Edificio Terminal, considerándose que, de materializarse, sería una grave aberración arquitectónica.

Palabras clave

Alberto Montealegre Klenner; Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile.

Abstract

The author argues against the location of a Hotel in the main axis of the Master Plan of the Arturo Merino Benitez Airport in Santiago de Chile (SCL). This new Hotel would be adjacent to the Terminal Building thus blocking the views to and from this building. The author states that if the project is followed through it would be a serious architectural outrage.

Key words

Alberto Montealegre Klenner; Arturo Merino Benitez International Airport in Santiago de Chile.

Sumario

Un murallón frente a la puerta de la casa
El Anteproyecto Avanzado de 1997
Nueva fase de crecimiento y no simple parche
Algunas imágenes

Un murallón frente a la puerta de la casa

La ubicación de hoteles está considerada desde el inicio en el PM (Plan Maestro) del aeropuerto en una ubicación razonable. Hay un área central que se extiende desde aproximadamente 600 m desde la fachada principal hasta 1500 m, destinada a recibir edificios tales como empresas de servicio y comida a los aviones, hoteles, etcétera.

La construcción que está haciendo el concesionario en el eje de la composición, pegada y obstruyendo la vista hacia el Edificio Terminal, de materializarse sería una grave aberración arquitectónica. Al llegar los pasajeros no sabrán si llegan a un hotel o al

aeropuerto. Al menos les resultará bizarra su ubicación en ese lugar tan destacado, apropiado para situar los mástiles de bandera o la escultura del prócer. Como señaló Fernando Castillo V., Premio Nacional de Arquitectura, es como construir un murallón frente a la puerta de la casa.

Los arquitectos del hotel han enviado una carta a El Mercurio argumentando que, en pocas palabras,... no es tanto lo que tapa el hotel... (es en realidad un 30% de la fachada, debe medirse en el contexto del edificio ampliado). Pero esa no es la principal justificación de su rechazo, sino su posición en el conjunto arquitectónico y el absurdo papel protagónico que toma un hotel en ese lugar.

Debería ser innecesario enfatizar que el Edificio Terminal del aeropuerto es una importante obra pública, la puerta de acceso al país desde el extranjero. Pertenece a una serie de inversiones en edificios públicos que se han levantado en el país en el último tiempo: estaciones del metro, museos, centros culturales, bibliotecas, etcétera.

A este tipo de obra ciudadana hay que agregar la importante cantidad de parques urbanos que han mejorado sensiblemente la calidad de vida de los barrios más pobres de Santiago. Estas obras, patrimonio nacional, han significado una contribución importante en el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos y un motivo de orgullo. Son verdaderamente lo nuestro, nuestra cultura real. Cada vez hay mayor conciencia sobre la importancia de cuidarlos y conservarlos.

Lamentablemente la estética del aeropuerto se ha deteriorado paulatinamente tomando cada vez más un carácter de bazar. Se ha aumentado el área destinada a locales comerciales, han proliferado los letreros publicitarios, kioscos, etcétera, en cada espacio que sea capaz de soportarlos. En este ambiente, de materializarse la actual construcción del hotel, sería una especie de tiro de gracia. Si esto resulta grave hoy día, sería aún peor cuando se amplíe nuevamente el Terminal y tome la configuración en forma de U considerada para su ampliación en el PM. El hotel será "consagrado" como el personaje principal de la composición. ¿Es ese el rol que le corresponde? ¿Es acaso símbolo institucional, como lo es el palacio de La Moneda en el centro del Barrio Cívico? En arquitectura, y en la cultura en general, un error de diseño de este tipo tiene nombre: se llama falta de decoro, indecencia.

Anteriormente, el año 2000, se iniciaron faenas para la construcción de este mismo hotel. El rechazo y protestas del gremio de arquitectos fue unánime. Las cartas al respecto de varios arquitectos y Premios Nacionales de Arquitectura publicadas en la prensa de la época fueron testimonio de ello. Finalmente el entonces subsecretario del MOP, señor Juan Carlos Latorre, anunció que la obra no se realizaría en ese lugar por contravenir el PM que lo situaba a 1200 metros del edificio Terminal. Ahora se insiste nuevamente en cometer el error.

No es necesario construir un hotel encima, o dentro del aeropuerto, para asegurar clientela. Prueba de ello es el hotel construido en los terrenos de ENEA, a un par de kilómetros del aeropuerto, y que funciona exitosamente. Es corriente en los aeropuertos la operación de un sistema de "vans" que trasladan pasajeros y su equipaje a los hoteles, estacionamientos de automóviles de arriendo, buses, taxis, etcétera.

Pudahuel es el final de línea, los pasajeros de trasbordo que podrían usar el hotel serán mínimos, el centro de la ciudad está a pocos minutos por Costanera Norte, etcétera. La clientela principal será por lo tanto las tripulaciones de los aviones. Para evitarles la relativa incomodidad de tomar un vehículo para trasladarse a un hotel cercano, los pasajeros y acompañantes que usan el aeropuerto, deberán recorrer unos 100 metros extra de ida y de vuelta bajo el sol y la lluvia con sus equipajes, antes de llegar al primer automóvil estacionado ¿Para quién se ha construido el aeropuerto, para el público, las tripulaciones o el concesionario? ¿Cuál es el orden orgánico para estos actores?

Quizás el fondo del asunto es que, una vez en un vehículo, a las tripulaciones o pasajeros les dará lo mismo elegir cualquier hotel, minutos más, minutos menos. Dentro de las sanas leyes del mercado está la competencia leal. No parece creer en ella el concesionario que quiere acomodar todos los datos a su favor situándose en el centro del tráfico. Quizás lo más simple y práctico sería dispensarlo de su obligación contractual de construir un hotel y hacer una nueva licitación para el efecto a futuro. Preferiría no opinar sobre la arquitectura del hotel de mis colegas que me parece, por lo que conozco buena y correcta, si se construye en el lugar adecuado. Pero me veo obligado a hacer un comentario. Se ha publicado una carta en que ellos afirman que el proyecto del hotel es respetuoso en su concepción arquitectónica y su materialidad con el Edificio Terminal. Lamentablemente creo que no es así y ello me parece otro factor en contra de su ubicación. El hotel además de ser un proyecto en hormigón armado, por las funciones que alberga será necesariamente opaco. El Edificio Terminal por el contrario tiene su principal característica en la transparencia (que ha ido perdiendo paulatinamente con la intervención del concesionario). El Edificio Terminal, detalle de importancia, es la primera gran obra de arquitectura pública, después de las grandes estaciones de ferrocarril del siglo pasado, construida en acero y con las características estéticas de esbeltez, diafanidad e imagen de modernidad propias de este material.

Se ha argumentado que el PM contempla en el área central un futuro crecimiento de los estacionamientos y más de alguien se habrá imaginado un edificio de varios pisos como los que se han construido anexos a los *malls*. Parecería una contradicción aceptar estacionamientos y rechazar un hotel. El caso es que efectivamente el PM consulta una ampliación de los estacionamientos pero sólo en un segundo nivel, lo que duplicaría la capacidad actual. Este segundo piso no techado, dejaría a los automóviles a nivel del piso de la planta baja del Edificio Terminal (este está construido en una plataforma artificial, el estacionamiento actual está un nivel más abajo). Se trata de una ampliación que respeta la obra realizada y su valor arquitectónico y que constituirá un auténtico progreso en beneficio real del pasajero y no habría una obstrucción, como el hotel, para llegar a los estacionamientos. Cuando los usuarios se trasladan tensos y fatigados con sus maletas no son hoteles, ni jardines, ni "lugares de encuentro" lo que hace falta, sino el automóvil lo más próximo posible.

El Anteproyecto Avanzado 1997

Entregamos al MOP en Marzo de 1997 lo que se llamó el Anteproyecto Avanzado para completar la primera fase del PM (fue desarrollado para ejecutar y licitar la segunda etapa de construcción, esta vez por el concesionario, la primera fue construida por el Estado). Era un total de alrededor de 600 planos de arquitectura e ingeniería más otros documentos que corresponden básicamente a lo construido hasta hoy. En esa

oportunidad quedó claro en el Informe Final, que, de acuerdo con las proyecciones de tránsito de pasajeros, las nuevas instalaciones alcanzarían hasta aproximadamente el año 2005, manteniendo su "nivel de servicio". No debería ser una sorpresa que el aeropuerto se encuentre en una situación crítica. Las autoridades a cargo, aparentemente, no tienen prevista, o no han anunciado la construcción de una nueva etapa en fecha próxima.

En medio de esta crisis, el gerente de la concesionaria ha reclamado en declaraciones a El Mercurio que el "charquicán institucional", así calificó a las demasiado complacientes autoridades, no lo ha dejado ampliar el tercer nivel, construyendo sobre el espacio del hall de llegada de pasajeros. Sus planes por lo tanto van más allá que la construcción del hotel; juega al arquitecto e imagina además otras transformaciones interiores que dañarían irremediablemente la calidad espacial y arquitectónica del edificio, rellenándolo hasta donde aguante.

El PM consulta ampliaciones del aeropuerto hasta un horizonte de 25 millones de pasajeros al año. Es importante entender que el permanente crecimiento de un aeropuerto, asociado al crecimiento del tráfico aéreo, es consubstancial a su naturaleza. Es un error afrontar esta realidad con soluciones inorgánicas y de parche como las que está sugiriendo el concesionario al ofrecer 1.200 m² extra en un edificio que ya tiene cerca de 100.000 m².

El diseño aeroportuario, y especialmente el de terminales aéreas, está regulado por los estándares de la IATA, institución que agrupa actualmente a 256 compañías aéreas del mundo que representan el 94% del tráfico aéreo internacional. Esos estándares están reunidos en un manual de diseño que establece relaciones numéricas entre "nivel de servicio al pasajero" (o nivel de confort del usuario) y superficies destinadas a esperas, facturación, recuperación y procesamiento del equipaje, proporción de áreas comerciales, largo de cintas transportadoras de equipaje, niveles de mecanización, etc. Es decir, para un determinado número de pasajeros en la hora punta, corresponde, para un nivel de servicio deseado, un determinado tamaño de edificio. O sea, no se puede ampliar una zona del edificio sin ampliar las otras relacionadas, lo que equivale a decir que el módulo de crecimiento de un terminal es en edificios completos o fracciones de edificios que inmediatamente deben contar con el conjunto de facilidades correspondientes.

Pudahuel y la mayoría de los nuevos aeropuertos de Chile y el mundo, se han dimensionado para un nivel de servicio denominado "Nivel C". Lo único que se consigue con soluciones puntuales, es decir, crecimientos dentro del edificio, es disminuir el nivel de servicio bajándolo de categoría a nivel "D" o "E". Por lo tanto el denominado colapso del terminal es en realidad una reducción del espacio por pasajero, un aumento de los tiempos de espera y un entramamiento de todo el funcionamiento en general. Proponer un crecimiento parcial, llenando huecos y ofrecerlo como una solución es no entender el problema. Lo que se conseguirá es un edificio más congestionado y con un nivel de servicio menor.

Nueva fase de crecimiento y no simple parche

Es necesario afrontar urgentemente una nueva fase de crecimiento que no sea un simple parche. El Edificio Terminal y el PM, fueron proyectados con un criterio modular. Esa fue la principal razón por la que se eligió el proyecto en el concurso que se llamó para el efecto. Modularidad significa el crecimiento en edificios completos o en porciones de ellos de la misma calidad y nivel de servicio (como ha ocurrido con la primera etapa de construcción, que servía en ese momento sólo para el tráfico internacional, que se ha integrado sin problemas como parte del edificio actual).

Al concesionario actual del aeropuerto (necesariamente transitorio), nada lo autoriza para desvalorizarlo. No puede ser que los intereses comerciales, o soluciones de urgencia, planteadas en esta forma burda, sin mayor alcance o visión de futuro, prevalezcan como guía de diseño. Uno se acuerda del antiguo Edificio Terminal en que el nivel de servicio al pasajero y visitante decayó hasta el derrumbe. Hacia allá vamos. Ubicar un hotel donde se lo está construyendo en este momento e imaginar ampliaciones de parche son dos formas de lo mismo: alteración de obras de patrimonio público con otros fines que la calidad de vida de los ciudadanos. Creyendo ser proactivos se está planteando una forma de explotación que aparentemente considera sólo la optimización de utilidades económicas o parches arquitectónicos, caminando directo al deterioro y desvalorización de las instalaciones. Como el aeropuerto tiene una clientela cautiva, esta tendría que soportarlo todo. A ver si las autoridades se acuerdan de ella.

El nuevo ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán, declaró (El Mercurio 21/03/06) que el concesionario "tiene todas las facultades jurídicas" para construir un hotel frente al terminal... En 2004 se modificó formalmente el plano regulador del aeropuerto y se estableció un convenio complementario en que se permitía el traslado del hotel".

Creo que es lamentable que los autores del proyecto no hayamos sido nunca consultados sobre estas decisiones. Lamentable también que ellas sean tomadas fuera de sano sistema de licitación pública en negociación privada. El Concesionario ha hecho un ofertón a través del canal nacional de televisión, para construir nuevas ampliaciones del terminal. ¿Es acaso dueño del aeropuerto y las ampliaciones se le entregarán también directamente en una negociación privada? ¿No es el procedimiento transparente una licitación pública?

¿Cuál será el monto de la inversión que ha hecho el país en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago? En pistas de aterrizaje, losas de estacionamiento de aviones, edificios, equipamiento, Terminal de Carga Aérea, Mantención de aviones de LAN e instalaciones de diversa índole. Estimo que no menos de US\$600 millones, sin contar el valor de los terrenos. ¿Cuál será el costo del hotel? Estimo unos US\$5 a 6 millones. El público se ha enterado por la prensa que el MOP ha contraído una deuda fiscal de US\$1.265 millones por obras adicionales a través del sistema de concesiones. De esta cifra US\$242 millones se pierden absolutamente en indemnizaciones a las concesionarias por atraso en entrega de terrenos y similares (no se reciben obras a cambio de ellas).

Es interesante, en este contexto, la escala que tiene la inversión en el hotel del aeropuerto.

El señor Bitrán, nuevo Ministro de Obras Públicas, ha declarado que “no tiene facultades jurídicas para impedir que esto siga adelante”, refiriéndose a la construcción del hotel en el aeropuerto. ¿Es que se necesitan facultades jurídicas para renegociar un contrato que destruiría una obra de esta importancia? Está claro que el situar el hotel en donde ya se ha iniciado su construcción es exclusivamente una ventaja comercial para el Concesionario.

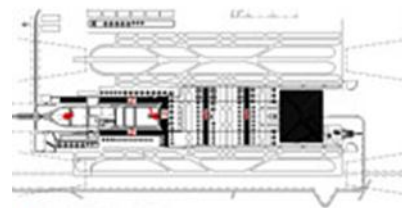
Entiendo que una de las razones por la cual se otorgó la explotación comercial del aeropuerto al actual concesionario fue que en su oferta incluyó la construcción de un hotel, cosa no contemplada en las Bases. Si el asunto no resulta negocio si no se le sitúa en este lugar, tan negativo por muchos conceptos ¿Por qué no se dispensa al concesionario de esa obligación contractual? ¿Por qué no se hace en el futuro una nueva licitación pública ubicando el hotel en el lugar correspondiente? Por último, ¡cuándo nos van a dar una explicación razonable y completa!, ¿o será que ésta en realidad no existe?

He enviado dos últimas cartas a El Mercurio tratando de esclarecer diversos aspectos sobre este tema. No han sido publicadas. Esta memoria resume nuestros planteamientos.

El Concurso para la ejecución del proyecto del aeropuerto y su Plan Maestro fue abierto a consorcios formados por oficinas nacionales e internacionales que debieron precalificar presentando sus antecedentes. Se seleccionaron cuatro grupos. Nuestro grupo fue adjudicado después de una votación del jurado de 9 votos a favor de nuestro proyecto contra 2 que se inclinaron por la presentación de otro grupo. Nuestro equipo estuvo formado por las empresas de Ingeniería Geotécnica Consultores, RFA Ingenieros Consultores y Aeroports de París. Los arquitectos fueron Paul Andreu, Emilio Duhart H., Emilio Duhart E. y Montealegre Beach Arquitectos.

Vale la pena insistir en que el PM ha sido estudiado en base a los estándares de IATA contemplando un desarrollo a largo plazo orientado en un orden de prioridades funcionales en favor del pasajero y la mayor cantidad de usuarios. Tiene el respaldo de nuestro socio en el proyecto, AEROPORTS DE PARIS. Esta empresa de primer rango internacional, proyecta aeropuertos en todo el mundo. Aparte de ello administra todos los grandes aeropuertos de París y otros aeropuertos más pequeños de su región y el resto de Francia. Cuenta por ello con una experiencia única en este rubro. Declaran los arquitectos del hotel y el concesionario que se están haciendo numerosos cambios al PM. Sería interesante conocerlos junto con la solvencia de sus nuevos autores. ●

Algunas imágenes



- 1 EDIFICIO TERMINAL ACTUAL
- 2 AMPLIACIONES FUTURAS DEL TERMINAL
- 3 POSICION HOTEL, PROPUESTA POR CONCESIONARIO
- 4 POSICION HOTEL EN EL PLAN MAESTRO

A.M.K.
Marzo de 2006.