

Airfields. A new role for the old airports

This is an article in two stages, mediated by an intermission, where nature, city and aviation intersect.

The first one, focussed in the late twenties of the last century, describes a moment of emotion in which the first airfields will serve geographers, artists and architects as platforms from which to explore the relationship between city and nature.

The second places us today and throws questions into the future. A moment in which the sequential, evolutionary landscapes mark the trend in the treatment of obsolete airport facilities, reversing much of their land to the original field and blurring the traces of their aerial stage.

The experience of Robert Smithson in Pine Barrens defines the intermission, underlining the artist's sensitivity in appreciating the emptiness of the airfield as a unique place, loaded with sensory and heritage values.

Key words: Parques Urbanos, Airport landscape, Aeropuertos, Robert Smithson, Le Corbusier

Este es un artículo en dos tiempos, mediados por un entreacto, en los que naturaleza, ciudad y aviación se entrecruzan.

El primero de ellos, centrado a finales de los años veinte del siglo pasado, describe un momento de emoción en el que los primeros aeródromos servirán a geógrafos, artistas y arquitectos como plataformas desde las que explorar las relaciones entre ciudad y naturaleza.

El segundo tiempo nos sitúa en la actualidad y lanza sus preguntas al futuro. Un momento en que los paisajes en secuencia, evolutivos, marcan la tendencia en el tratamiento de las instalaciones aeroportuarias obsoletas, revirtiendo gran parte de sus tierras al campo original y difuminando las trazas de su etapa aérea.

La experiencia de Robert Smithson en Pine Barrens define el entreacto, subrayando la sensibilidad del artista en la apreciación del vacío del aeródromo como un lugar singular, cargado de valores sensoriales y patrimoniales.

Palabras clave: Parques Urbanos, Airport landscape, Aeropuertos, Robert Smithson, Le Corbusier

Ramón A. Pico
Valimaña

Campos de vuelo

El nuevo papel de los viejos aeropuertos

Director y Catedrático del Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónica de la Universidad de Sevilla.

Figura 1. Louis Blériot en vuelo sobre Dambron, Francia, durante el primer vuelo con éxito entre ciudades (2 de Noviembre de 1908). *Aeroplane Album* - Vol 1 p 83. Fotografía: Branger/ Hulton Archive HH4355.

Uno. Vuelo en los campos¹

A finales de la primera década del siglo pasado, siquiera unos años después de que los hermanos Wright consiguieran levantar el vuelo en Kitty Hawk, el credo de la buena nueva aeronáutica se extendía con fuerza por Europa. Los nuevos artefactos voladores que se atrevían a retar la ley de la gravedad eran máquinas ultraligeras, débiles, de formas insólitas y sorprendentemente *mágicas* (figura 1). Su capacidad de estímulo se extendía en múltiples direcciones: la atracción por sus nuevas geometrías, la morbosa intoxicación de los olores del benceno, el rugido de los motores, el rápido movimiento de las hélices, y por supuesto, la emocionante experiencia de la altura. Resultan profundamente expresivas las palabras de Marinetti, recordando en sus textos su bautizo aéreo, un momento en el que *'el pecho se abría, en un gran agujero*

en el cual el horizonte completo flotaba deliciosamente, suave, fresco y torrencial.' Marinetti sintió *'la ferocidad y el limpio masaje del alocado viento'*...cómo, al descender... *'has triunfado sobre la pegajosa carretera. Has triunfado sobre las leyes que obligan al hombre a arrastrarse'*. (Marinetti 1968:136).²

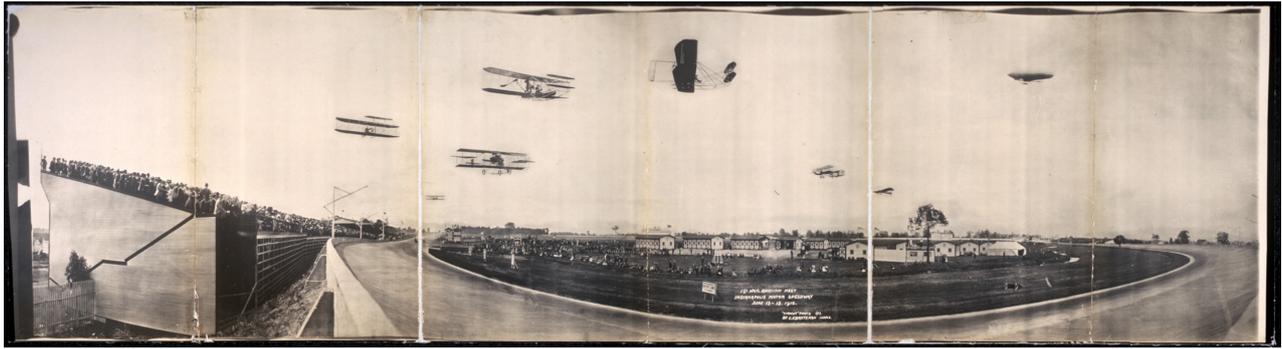
Estos primeros encuentros, experimentos aislados que encuentran su lugar en los sembrados de las periferias urbanas, inmediatamente reclaman la atracción de los curiosos, entre los cuales no faltaban intelectuales, artistas y arquitectos como Le Corbusier, quien relata, especialmente emocionado el encuentro celebrado en mayo de 1909 en los alrededores de París:

Un día los hombres del aeroplano consideraron que había llegado el momento de dejarse ver. Se organizó la "reunión" de Juvisy. Los Latham y Voisin, quizás los hermanos Wright (no lo recuerdo bien) anunciaron que a las dos de la tarde, un domingo, volarían. El cielo estaba azul. Era primavera. ¡Tenemos que verlo! Éramos 300.000 los que fuimos a contemplar el espectáculo! (Le Corbusier 1935: 13-14).³

También las ferias y museos de la época permitieron ir descubriendo los sorprendentes artefactos. Ya en 1908, como sección del *Salon de l'Automobile* de París, una sala acogía una muestra de los nuevos aparatos, y tan sólo un año más tarde un certamen específico, el *Salon de Locomotion Aérienne* ocupa el Grand Palais, cargado del mágico ambiente de las exposiciones universales del XIX.

En cualquier caso, este acercamiento resultará claramente insuficiente para contener la avidez con la que el público reclama la presencia de los increíbles aparatos voladores, e inmediatamente los *circos aeronáuticos* se extienden por el mundo occidental. Entre 1909 y 1920 serían escasas las capitales oc-





cidentales que no organizaran en su periferia algún encuentro de una ronda aeronáutica en la que oradores como el arquitecto Vasili Kamensky proclamaban la buena nueva de la modernidad desde las hipnotizantes máquinas voladoras.

En esos campos despejados de avena comenzaría el encuentro y la competencia por la velocidad, el *dromos* griego, que acabará por dar nombre a un nuevo recinto, el *Aeródromo*. El campo abierto daba de esta manera paso a recintos fundamentalmente deportivos, de forma sospechosamente ovalada, donde los pilotos competían a lomos de inquietos ingenios en carreras similares a las de los modernos automóviles o las antiguas cuadrigas. Progresivamente, ferias e instalaciones provisionales darán rápidamente paso a equipamientos permanentes y así en Londres, desde antes del comienzo de la primera guerra, entraría en funcionamiento el Hendon Aerodrome, mientras que el New York Airdrome de Long Island, 1920 sería una atracción más en las cercanías de Conney Island.

Paulatinamente, como ha señalado Jean-Louis Cohen, a ambos lados del Atlántico *'le meeting aérien remplace les courses de Longchamp comme lieu de reencontré mondain'* (Cohen 1994: 30). La espectacular imagen del cielo de Indianápolis preñado de aeroplanos en el verano de 1910 refleja la emoción del momento (figura 2).

Paralelamente, desde sus *hogares* de los campos periféricos las naves se irán aventurando en las ciudades para finalmente llegar a conquistarlas. Desde el suelo la experiencia se vive con intensidad: a los primeros avistamientos en la lejanía le siguen apariciones fugaces, contactos con el cielo y el suelo de las pobladas ciudades. El asombro y la fascinación van conquistando a los habitantes de la ciudad moderna.

La primera incursión en el cielo parisino la protagonizaría el brasileño Alberto Santos Dumont al rodear con su dirigible la Torre Eiffel en 1901. Los aeroplanos tomarían el

relevo y en marzo de 1909 en Le Mans se producen ya las primeras exhibiciones de Wilbur Wright, y tan solo unos meses más tarde el conde Lambert asaltaba el corazón de la ciudad provocando la exaltación del joven Le Corbusier.

Las emociones se desbordan cuando aquel verano Louis Blériot destroza el convenio de las fronteras históricas, al convertirse en la primera persona que a bordo de un aeroplano atravesó el Canal de la Mancha pilotando su Blériot XI: *'Una tarde soleada Auguste Perret, con quien estaba trabajando, irrumpió en el estudio blandiendo un Intransigeant recién salido de imprenta. "¡Blériot ha cruzado el Canal! ¡Las guerras han terminado: ya no son posibles! ¡Ya no habrá fronteras!'* (Le Corbusier 1935: 14).

El último escalón en este acercamiento lo constituirá el salto al interior de la cabina. No es extraño que en la escuela de vuelo fundada por Farman en la periferia parisina en 1912 coincidiera un importante núcleo de intelectuales y artistas interesados en la aviación: Anatole France, Pierre Loti, Henri Bergson, Pablo Picasso Vasily Kamensky, o Le Corbusier (Wohl 1994).

En estos momentos la experiencia del vuelo es intensa y breve, incómoda y emocionante a la vez (Gordon 2004). Provoca todos los efectos de una poderosa droga. Así lo intenta expresar Marie Marvingt una de las primeras mujeres piloto, cuando en el artículo *The intoxication of Flight* recuerda su primer vuelo en septiembre de 1910 (Marvingt 1911). Entre avión y piloto se produce una especial simbiosis, una sensación de euforia especialmente embriagadora, señalada por Berghaus (Berghaus 2000) y descrita en su momento por el futurista italiano Fedele Azari (Azari 1919). Y como cualquier droga, sus efectos contribuirán a forjar experiencias marcadas en exceso por percepciones sugestivas, parciales o distorsionadas.

Mientras geógrafos, arqueólogos o fotógrafos se lanzaban rápidamente a explotar la

Figura 2. Primer Encuentro Nacional de Aviación en los Estados Unidos. Circuito de velocidad de Indianápolis entre el 13 y el 18 de junio de 1910. Library of Congress Archive. USA. Bretzman, C. F. (Charles F.), LC-USZ62-123914

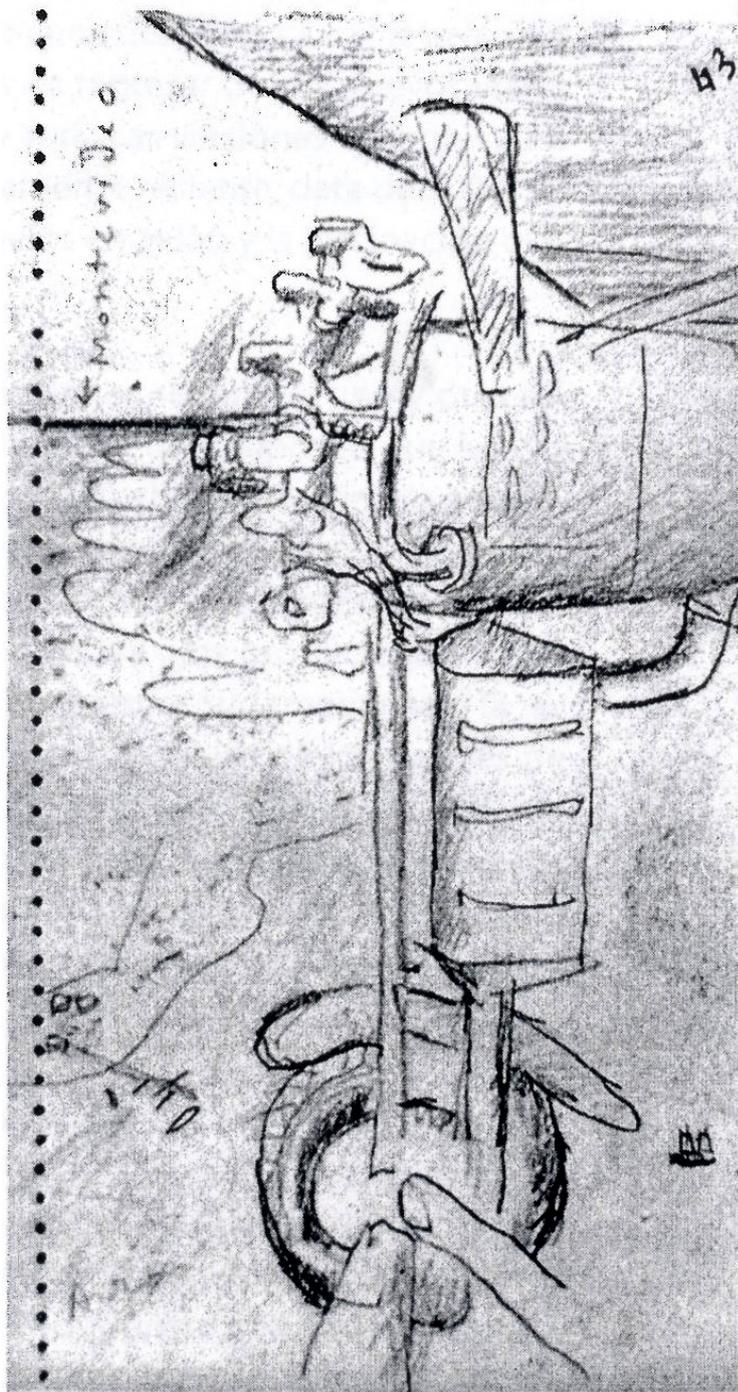


Figura 3. Izda. Le Corbusier. Boceto del avión en el que realizará en trayecto entre Buenos Aires y Montevideo, al fondo, en el horizonte (1929). Fondation Le Corbusier. Carnet B4 Fig 3 Dcha. Ilustración n° 116 de Aircraft : 'Otro es nuestro destino' (Le Corbusier 1935)

experiencia del vuelo, para artistas y arquitectos no sería fácil romper la membrana que esta sobredosis de admiración por la forma y la cultura mecánica provocó, apoyada por personajes míticos en la historia de la aviación como Gabriel Voisin, constructor de aeroplanos y a la postre mecenas de propuestas urbanísticas.

Textos como *Vers une Architecture* de Le Corbusier, *Estilo y Época* de Ginzburg o el manifiesto escandinavo *Acceptera*, junto a obras como las de Prouvé o Lods son claros exponentes de esta fascinación por la cultura

mecánica de la aviación.

Probablemente de esta parálisis sólo escapa desde fecha muy temprana la especial atención a la realidad de las cubiertas como nueva fachada de la arquitectura, y por tanto de la ciudad. Pero no será hasta el momento en que la lírica de la máquina comience a agotarse y la percepción se aclare cuando surjan interpretaciones más complejas. A partir de entonces, la navegación aérea y sus instalaciones servirán como instrumento fértil de conquista y control de la periferia para aquellos que, como Frank Lloyd Wright, desean superar los límites de una metrópolis aquejada de 'rascacielismo' desde un nuevo pacto entre ciudad y naturaleza.

Es aquí donde se sitúan las propuestas más tardías del futurismo italiano, integradas en el *Manifiesto futurista dell'architettura aerea*, los planteamientos desurbanistas soviéticos o las experiencias americanas de Le Corbusier, Bel Geedes, Neutra o Buckminster Fuller, para quien en la extrema libertad de circulación que permite el avión reside la clave de una nueva estrategia de colonización global (Fuller 1938:1).

Así, desde finales de los años veinte, se comienza a abordar una reflexión completa y compleja del territorio desde la altura. Superada la fascinación por el avión como objeto y recompuestas las emociones tras los primeros contactos con el aire, comienza la exploración, surgen las miradas serenas sobre la tierra que ha quedado abajo.

El desarrollo de los instrumentos de navegación y de las instalaciones terrestres, junto con las mejoras aerodinámicas y de resistencia mecánica en los aparatos⁴ constituirán un terreno fértil para la exploración de la naturaleza desde el aire y el reconocimiento de la actividad humana sobre la misma. Una vez abiertas las rutas, las horas de vuelo, cada vez más largas, cada vez más seguras, permiten una percepción estable y continua del territorio.

En esta exploración la experiencia de Le Corbusier resulta especialmente activa. Acompañado en todo momento de su libreta de dibujo (Le Corbusier 1947), recorrería miles de millas a través del aire en los treinta años que median entre 1928, momento de su bautizo aéreo y 1958, su último viaje conocido (figura 3).

Sudamérica y M'zab, los meandros y el desierto, constituyen, pese a no ser sus primeros vuelos, el conjunto de experiencias definitivamente trascendentes en la reformulación de las coordenadas geográficas y espaciales



Figura 4. Le Corbusier. Vista aérea de la propuesta para Río de Janeiro de 1929. Fondation Le Corbusier ref. 32091

de un arquitecto apasionado por la aviación. El encuentro con Antoine Saint-Exupéry, tanto en Buenos Aires como en Argelia, contribuye a catalizar la transformación. Los textos del piloto, en los que la conquista de lo desconocido, el permanente ingenio como medio de progreso, el sacrificio e incluso la tragedia constituyen ingredientes necesarios para la construcción de la realidad, poseen una especial cercanía al relato con el que años más tarde Le Corbusier reconstruye su personal Historia de la Aeronáutica: *Aircraft*.

Aircraft surge en la primavera de 1935, a partir de las estimulantes experiencias vividas en los cielos, como un verdadero Manifiesto para una *Nueva Era* según apunta el propio Le Corbusier (Le Corbusier 1935: 56). Si diez años antes *Vers une architecture* limitaba la validez del modelo de la aeronáutica al marco de la vivienda y la estética, la referencia ahora se amplía a la ciudad y al encaje de ésta con su marco natural.

El proceso le conducirá inevitablemente a la *geoarquitectura*, un acercamiento definitivo y humboldtiano a la tierra, enlazando con el interés de aquellos geógrafos preocupados por reivindicar la acción humana en la escritura de la tierra a través de sus *establecimientos*. La cristalización de estas reflexiones constituye una hermosa aventura: la elaboración de propuestas en el aire para Río, São Paulo, Montevideo, Buenos Aires y Argel (figura 4). Aventuras triunfantes a la larga, pues pese a las heridas '*Los dioses sonríen*' (Le Corbusier 1935: 11).

Entreacto. Pine Barrens.

En enero de 1968 el artista Robert Smithson, en compañía de Nancy Holt, Carl André, Robert Morris y Virginia Dwan, se aventuraba en Pine Barrens, un territorio en el que, entre grandes masas vegetales, inmensos viaductos de autopista, fábricas y suburbios en expansión, destacan los torturados pinos pigmeos que dan nombre al lugar, y cuya deformación les fascinaba tanto como para llevar dos años explorándola.⁵ Siguen el rastro de un mapa que les conducirá a un vacío especialmente señalado en la cartografía, uno de los singulares claros en la espesura vegetal: el campo de vuelo de Coyle Field.

La experiencia del encuentro con el pequeño campo de vuelo y sus reverberaciones en la obra de Smithson (Pico 2013:139) cobran especial interés para este artículo en la medida en que pueden contribuir a construir una mirada patrimonial abierta y sensible respecto a los aeropuertos obsoletos. Interesa destacar, del análisis de las fotografías de la visita rescatadas de los archivos personales de Smithson, cómo su sensibilidad le hace subrayar el interés del vacío, del tacto de las pistas, como clara identidad del campo de vuelo. La potencia de esta sutil percepción le llevará a recrear la experiencia, ponerla en valor e incorporarla como referencia en su obra.

Lo que capta la atención del grupo de artistas es la pura experiencia del espacio abierto, el claro en el bosque. Y será precisamente esta cualidad espacial la que Smithson reivin-

dique en sus obras como carácter imprescindible del *site*, contraponiéndolo mentalmente a un *nonsite* especialmente confinado entre las paredes de museos o galerías y los límites materiales que remarcan la propia obra.

Las fotografías que Smithson realiza de este *rastreo* describen a la perfección el carácter abierto y ascendente de las pistas (figura 5) y explican además el interés por recolectar materiales que trasladen a un espacio interior las complejas cualidades del lugar: la gravilla que aporta textura a las pistas, las ramas de los árboles que construyen los bordes o los materiales geológicos que dan firmeza al soporte, a la *madre tierra*, son cuidadosamente rescatados para incorporarlos al *nonsite* y de esta manera sacar a la luz esos matices.

La singular configuración en estrella de las pistas de vuelo servirá de argumento para la definición formal de su obra *A Nonsite, Pine Barrens, New Jersey* [originalmente titulada *A Nonsite(an indoor earthworw)*, exhibida en la Dwan Gallery dos meses más tarde y formulada como un conjunto de envolvente hexagonal constituido por seis agrupaciones de cinco cajones trapezoidales cada una, que reconstruyen la forma en estrella de las pistas, mientras que su progresivo aumento de altura marca una clara referencia a las pendientes que caracterizan a éstas. El conjunto, permitirá al visitante una acercamiento al lugar que Smithson denomina *anti-travel*.⁶

Como veremos, por desgracia gran parte de las actuaciones que actualmente transforman los aeropuertos obsoletos han dejado a un lado este interés de Smithson por el carácter de los espacios exteriores de los campos de vuelo, ciñendo su mirada patrimonial a las arquitecturas (a veces dudosas) de los edificios terminales.

Dos. Campos de vuelo.

Los procesos de obsolescencia que sacuden las ciudades contemporáneas encuentran en los aeropuertos un territorio fértil. Motores y víctimas a su vez de las políticas neoliberales, en estos lugares el abandono comenzó pronto, siguiendo un catálogo variado de situaciones.

Como bien ha señalado Duempelmann (Duempelmann 2014), el caso más frecuente sería el de obsolescencia por caducidad, aquella que se produce cuando los cambios geopolíticos o regulatorios, derivados de nuevas tecnologías en aparatos y expansión de mercados, dan lugar a inevitables transformaciones en el cuerpo del propio aeropuer-

to. Normalmente, este tiende a extenderse y transformarse para dar cabida a estas situaciones sin perder un enclave consolidado, y en ese crecimiento va dejando en el camino parte de sus miembros como escenarios fantasma.

Los hay también que murieron por éxito, a medida la democratización del vuelo ha ido provocando el tránsito de la *Jet Set* a la *Jumbo People*. En este proceso, gran cantidad de instalaciones aeroportuarias fueron sometidas a situaciones de *canibalismo territorial*, adaptando las palabras de Koolhaas, al necesitar con urgencia nuevos y más amplios lugares para dar cabida a aparatos cada vez más grandes y numerosos, haciendo necesaria su refundación y provocando el abandono de la instalación original. Un excelente ejemplo de esta situación se produjo con la clausura definitiva del Greater Southwest International Airport de Fort Worth cuando el nuevo aeropuerto internacional Dallas Fort Worth (DFW) abrió sus puertas en 1974. No habían transcurrido aún 21 años de su inauguración, y apenas 10 de su ampliación, pero ya sus pistas estaban condenadas a la desaparición para garantizar la seguridad en las tomas y despegues en las nuevas pistas, colindantes, de DFW. Tal condena permitiría que los terrenos del entonces aeropuerto fantasma fuesen vendidos en 1979 a un promotor que los desarrollaría como Centre Port, un vulgar polígono industrial y terciario de apoyo al nuevo aeropuerto regional. El proceso para borrar las huellas de una inversión multimillonaria fue fulminante. Situaciones más modestas pero similares condujeron al abandono y el olvido a distintos aeropuertos españoles cuando en los ochenta el tráfico aéreo comenzaba a despegar. Las ruinas del antiguo aeropuerto de San Pablo en Sevilla o del aeropuerto de Lugo son ejemplos cercanos.

Por supuesto, en este elenco no podemos dejar de citar aquellos casos en los que la obsolescencia se produce por fracaso. Aeropuertos recién nacidos o nonatos convertidos en clásicos del escarnio o en coplas de chirigota a raíz del cambio de situación política, económica, o de la evolución de la sensibilidad ambiental. Ciudad Real o Cuenca constituyen perfectos exponentes recientes de este fenómeno, completados por experiencias que por fortuna no llegaron a consolidarse como el aeropuerto en los Everglades (1968) parado por la aprobación en esos momentos de la Airport and Airway Development Act estadounidense, que incorporaba ya regulaciones de impacto medioambiental.



Figura 5. Coyle Field Airport. Pine Barrens New Jersey. Enero 1968. Robert Smithson's Papers. Carrete 3835 Fotogramas 537-541

Estos viejos aeropuertos, espacios de obsolescencia, convertidos en áreas de oportunidad de la primera corona suburbana, hoy tan codiciada, están siendo fruto de operaciones de reconfiguración y procesos de estudio. La reciente publicación *Airport Landscape. Urban Ecologies in the Aerial Age*, editada por Sonja Dumpelmann y Charles Waldheim demuestra este interés (Dumpelmann y Waldheim 2016) actualizando ideas lanzadas por Morshed, Boyer o los propios editores (Morshed 2002, Boyer 2003) y recogiendo una interesante taxonomía de operaciones recientes.

Se trata de lugares caracterizados por su topografía plana, inmensos espacios abiertos carentes de vegetación para impedir la anidación y de elementos verticales que perturben las aproximaciones de los aviones. Por su dimensión y emplazamiento permiten la inclusión de actividades de recreo carentes en la ciudad, y con un tratamiento vegetal adecuado pueden llegar a reducir el efecto isla de calor de las ciudades y atenuar significativamente la huella ecológica de las mismas, al actuar como sumideros naturales de CO₂.

La transformación de estos enclaves privilegiados ha comenzado muy recientemente, normalmente conectados a operaciones inmobiliarias que financian la operación. Se encuadran en la apuesta generalizada por a la recuperación de espacios industriales y del

transporte, a su puesta en valor y conversión en escenarios de ocio, relax y naturaleza, que tan buenos resultados han conseguido a lo largo del planeta...el Landschaftspark Duisburg-Nord, el High Line neoyorquino, o la Promenade Plantée de París como brillantes exponentes.

La vuelta de las ovejas a los terrenos de los viejos aeropuertos indica además que nos encontramos en el momento perfecto para convertir estos escenarios, que formarían parte de ese Tercer Paisaje reclamado por Gilles Clément (Clément 2004), en perfectas islas de sostenibilidad, un archipiélago de *stepping stones*, que permite una mínima amortiguación de las catástrofes medioambientales que las ciudades han traído consigo.

Desde esta perspectiva, la gran mayoría de las operaciones de transformación de aeropuertos se autodefinen como sostenibles y comprometidas con el futuro. Quizás los ejemplos más conocidos, por divulgados, sean los derivados de los concursos convocados para trabajar sobre los terrenos de los antiguos aeropuertos de Tempelhoff (2010) y Downsview (2000), en Berlín y Toronto respectivamente. No en vano la mayoría de estas actuaciones cumple con los tres ingredientes definidos por Cranz y Boland (Cranz y Boland 2004) como componentes del canon de 'parque sostenible': generación de estímulos para



Figura 6. Landscape Park Munich-Riem. 1995-2006. Latitude Nord. (Dümpelmann y Waldheim 2016: p.250)

la vida salvaje, activación de redes de compromiso ciudadano (especialmente enfocado en estos casos a la agricultura urbana y ecológica); y diseño adaptativo, capaz de asimilar los necesarios cambios ecológicos y sociales que a lo largo del tiempo se van a ir produciendo en la vida del parque.

En todas ellas vamos a encontrar una profunda insistencia en la importancia de las políticas ambientales, en la restauración de los hábitats, en la creación de áreas generadoras de salud, proactivas en su relación con el medioambiente. Sin duda, responden con eficacia a la mezcla de necesidad y mala conciencia que nuestra sociedad contemporánea arrastra tras los primeros informes de la Comisión Bruntland, a la necesidad de expiar nuestros pecados ambientales.

Encontraremos también una importante y variada presencia de espacios de producti-

vos en los que puedan tener cabida las nuevas técnicas de generación de energías, de comunicación digital y de agricultura ecológica, así como espacios de estimulación para la producción artística y los procesos de emprendimiento y de dinámicas de empoderamiento. En definitiva, crisoles de contemporaneidad.

Todos estos ingredientes, atractivos y valiosos, interesantes y necesarios para el proyecto de los parques actuales, en demasiadas ocasiones eclipsan e incluso llegan a anular la reflexión sobre la identidad y la memoria del espacio aeroportuario, un lugar altamente singular, cómplice indispensable de la transformación de la ciudad y el territorio contemporáneos.

Con frecuencia, en gran parte de las propuestas las trazas de las pistas se desvanecen o mutilan, la apertura espacial se fragmenta y finalmente el lugar resultante cobra bastantes similitudes formales con el parque clásico; en otras el terreno además se retuerce para imaginar, recrear o exagerar una topografía demasiadas veces insólita; y finalmente no son pocas las propuestas que optan directamente por aniquilar la memoria del aeropuerto.

En el caso de la propuesta de Latitude Nord para la transformación del área ocupada por el aeropuerto de Munich-Riem tras su clausura en 1992 nos encontraríamos en la primera de las situaciones. Las trazas del nuevo Landscape Park Munich-Riem (1995-2006, figura 6) se apoyan en la geometría de las pistas para superponer nuevas mallas de sendas y tramas vegetales, dando lugar a una configuración análoga a la que recibió el parisino Bois de Boulogne tras las intervenciones de finales del XVII, en las que una red de vías se abría caminos en la espesura vegetal en busca de las perspectivas e ilusiones ópticas inspiradas por Le Nôtre.

La exageración de la topografía inventada es el argumento principal utilizado por Office of Landscape Morphology para transformar el vacío aeropuerto de Hellinikon, en las afueras de Atenas (figura 7). Su propuesta, ganadora del concurso convocado en 2004 genera un paisaje suave y dinámico que se contrapone a la planitud del lugar, con el ambicioso objetivo de crear en sus 536 Hectárea el mayor parque europeo. Un parque cargado de valores ambientales, generador de biodiversidad y espacios de encuentro para la comunidad, pero en el que el interés por la memoria del aeropuerto se limita a ensalzar el icónico edificio terminal construido por Eero Saarinen en 1960 y la tortura de la pista principal que

Figura 7. Parque Hellinikon, Atenas, Concurso 2004. David Serero - Office of Landscape Morphology. (Dümpelmann y Waldheim 2016: p.249)





pasa a convertirse en mutilado paseo de circulación que atraviesa los seis valles protagonistas del nuevo paisaje.

Finalmente, las propuestas más radicales apuestan decididamente por anular la historia y revertir el lugar a sus orígenes, recuperando antiguas zonas de marisma en el caso de la intervención en la base aérea de Novato en California (1999), considerando además que en ocasiones estas instalaciones han constituido auténticos atentados ambientales, como la implantación en los años 40 de dos pistas de vuelo en el privilegiado enclave del atolón de Midway, hábitat privilegiado de una de las más importantes colonias de Albatros en el Pacífico. Incluso, avanzando en la provocación, resulta interesante la propuesta lanzada por el colectivo berlinés Mila en su iniciativa *The Berg*, que desde 2010 mantiene activa su reclamación para el vacío de Tempelhoff de la erección de un gran monumento a la naturaleza, recreando una colosal prótesis artificial implantada en el área metropolitana de Berlín (figura 8).

En definitiva, pese al claro valor e interés de estas propuestas, en muchas de ellas se echa en falta añadir como ingrediente una consideración amplia del valor de la memoria de un territorio que durante una parte

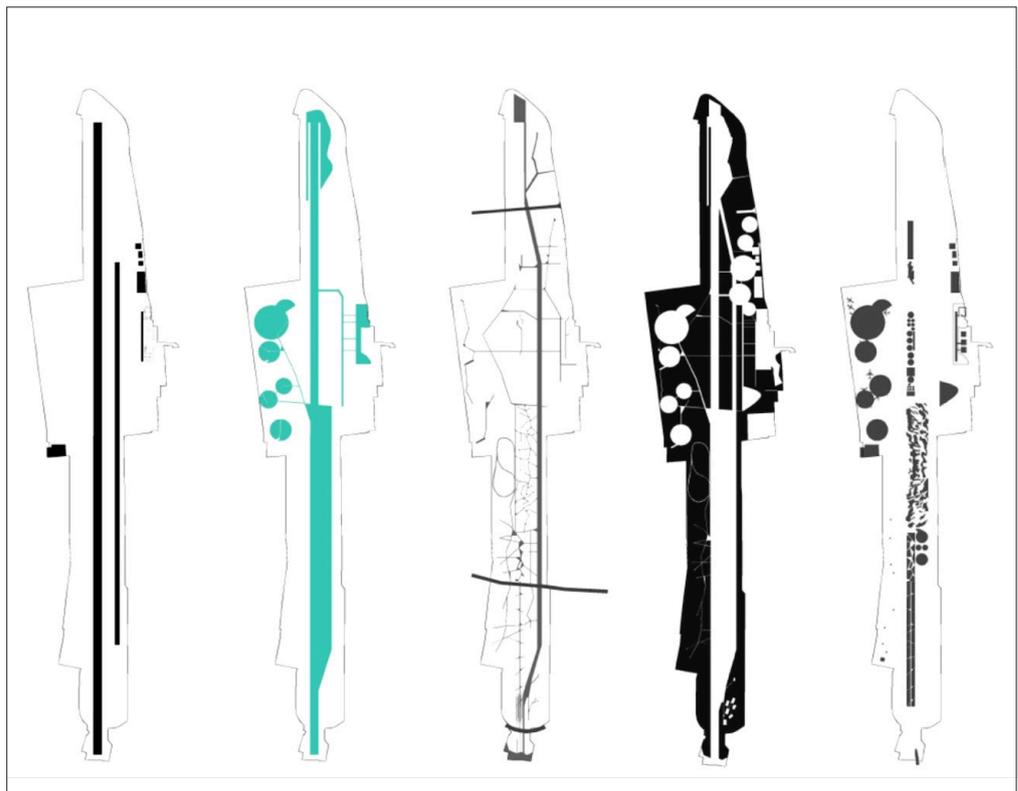
importante de su historia ha contado con un destino especial de clara relevancia para la transformación de su entorno cercano y remoto (Smithson 1969). El interés normalmente se limita a las terminales, las torres, los hitos y con suerte, a determinadas señales en el pavimento, que permanecen en el lugar como monumentos clásicos a la aviación. Sería necesario reclamar una actitud patrimonial más avanzada y enriquecer los proyectos (a veces ya especialmente complejos) con una reflexión añadida sobre la memoria del espacio aeroportuario.

En este sentido, cobra especial interés la propuesta de *Paisajes Emergentes* presentada en el concurso convocado en 2008 para la transformación de los terrenos del aeropuerto Mariscal Sucre de Quito en un Parque Metropolitano (figura 9). Luis Callejas y su equipo proponen inundar los más de tres kilómetros de la pista principal del aeropuerto para transformarla en la médula de un activo parque hidrológico, cargado de actividades de recreo y con capacidad de generar energía y agua de riego como para hacerse autosuficiente.

De esta manera el proyecto consigue preservar la memoria del lugar e incorporar los ingredientes inevitables del proyecto de pai-

Figura 8. The Berg. Tempelhoff Airport. Iniciativa lanzada tras concurso 2010. Mila. Ref. web 1.

Figuras 9. Paisajes Emergentes. Propuesta concurso aeropuerto Mariscal Sucre, Quito. 2008. Ref. web 2.



saje contemporáneo: compromiso social, activación ambiental y nuevas tecnologías se dan cita en el escenario reinterpretado de la pista principal del aeropuerto, mutada en un gran estanque-laboratorio en el que reunir distintos ecosistemas acuáticos del trópico.

La pista, en un ejercicio interesante de equilibrio entre claves de contemporaneidad y trazas de historia, reafirma la memoria del lugar y gestiona el parque que la rodea. Mutada en espejo, podría ser un perfecto homenaje a la sensibilidad de Robert Smithson, quien

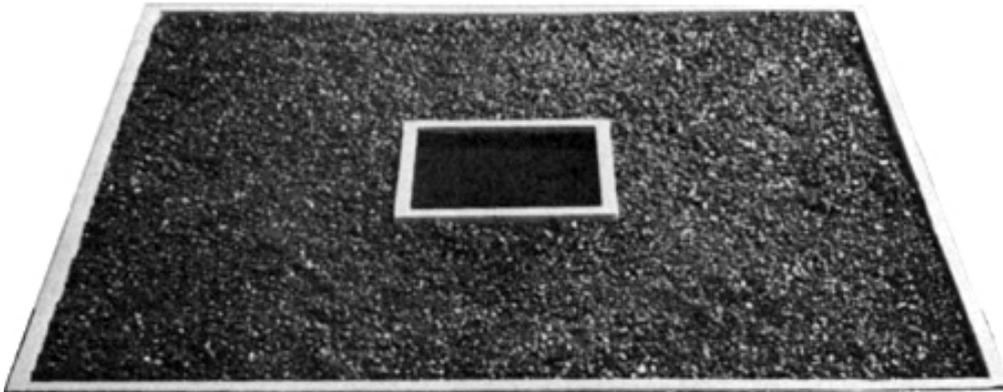


Figura 10. Robert Smithson, Tar Pool and Gravel Pit. Maqueta, para el aeropuerto de Philadelphia (1966). Destruída.

tras sus primeros acercamientos al mundo de los aeropuertos sintetizó sus experiencia en una delicada obra: *Tar Pool and Gravel Pit* (1966, figura 10).

Notas

- 1 Este artículo continúa la línea de investigación personal abierta en 2011 con la lectura de mi Tesis Doctoral: 'Mil pies. Arquitectura y Aviación: de la fascinación por la máquina a la experiencia de la altura' y continuada dos años más tarde en la publicación del libro 'Robert Smithson. Aerial Art', intentado contribuir a construir una mirada patrimonial más amplia sobre los aeropuertos obsoletos.
- 2 Obra póstuma a cargo de Luciano De Maria.
- 3 Le Corbusier probablemente pervierte las cifras en aras de la épica.
- 4 El Junkers Ju-52 pasa a 184 mph la velocidad de crucero frente a los 100-130. En 1934 Lufthansa establece un servicio con el Focke-Wulf FW.200 Condor que pasa a los 230 mph
- 5 Documentos pertenecientes a la colección Robert Smithson's Papers del Smithsonian Museum, Washington DC, escaneados por el autor. Carrete 3834, Sección Writings.
- 6 De este modo describe Smithson la participación de un espectador de Milwaukee en la obra, en su respuesta a cuestiones formuladas por Lawrence Alloway de cara a la exposición 'Directions I: Options' a celebrar en el Milwaukee Art Center y en el Museum for Contemporary Art de Chicago entre junio y octubre de 1968. Robert Smithson's Papers. Carrete 3835. Fotografía 526.

Bibliografía

- AZARI, Fedele. 1919. *Teatro Aéreo Futurista*, Texto lanzado desde el aire durante un ballet aéreo el 11 Abril de 1919
- BERGHAUS, Günter. 2000. *International futurism in arts and literature*. New York: De Gruyter.

- BOYER, M. Christine. 2003. Aviation and the Aerial View: Le Corbusier's Spatial Transformations in the 1930s and 1940s. *diacritics*. V 33 n 3/4: 93-116.
- CLÉMENT, Gilles. 2004. *Manifeste du tiers paysage, Paris: Sujet-object*.
- CRANZ, Gallen y Boland, Michael. 2004. Defining the Sustainable Park: A Fifth Model for Urban Parks, *Landscape Journal* 23:2-04
- CZERNIAK, Julia. 2001. *CASE: Downsview Park Toronto* (CASE series (Prestel Verlag)). Munich ; New York : Cambridge, Mass.: Prestel ; Harvard University, Graduate School of Design.
- COHEN, Jean Louis. 1994. Objet fascinant: l'avion, en Hennebert Diane (dir) *Les constructions du ciel. 1900-1958 et Panamarenko*, Fondation pour l'architecture, Bruselas.
- DÜPELMANN, Sonja. 2014. *Flight of Imagination*. Charlottesville : University of Virginia Press.
- DÜPELMANN, Sonja y WALDHEIM, Charles. 2016. *Airport Landscape. Urban Ecologies in the Aerial Age*, Cambridge, MA: Harvard University Graduate School of Design.
- FULLER, Richard Buckminster. 1928. *4D Time Lock*. New York: Public Library, Rare Book Collection.
- GORDON, Alastair. 2004. *Naked Airport*. New York: Metropolitan Books.
- LE CORBUSIER. 1935. *Aircraft*, London, Studio Publications; ed castellano 2003. Madrid, Abada Editores.
- LE CORBUSIER. 1947. *Urbanisme et aéronautique, Techniques et Architecture*, Year VII : 9-12.
- MARINETTI, Filippo T. 1968. *Teoría e invención futurista*. Obra póstuma a cargo de Luciano De Maria, Milan: Mondadori.
- MARVINGT, Marie. 1911. The intoxication of Flight, *Collier*, nº 30.
- MORSHED, Adnan. 2002. The Cultural Politics of Aerial Vision: Le Corbusier in Brazil (1929), *Journal of Architectural Education*, vol. 55, no. 4.
- PICO VALMAÑA, Ramón. 2013. *Robert Smithson. Aerial Art*, Sevilla, Instituto Universitario de Arquitectura y Ciencias de la Construcción.
- SMITHSON, Robert. 1969. *Aerial Art. Studio International*, 177(910):180.

WOHL, Robert. 1994. *A Passion for Wings: aviation and the Western imagination: 1908-1918*, New Haven, London: Yale University.

Ref. web 1: http://www.the-berg.de/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com (visitado 20 febrero 2020)

Ref. web 2: <https://divisare.com/projects/80216-paisajes-emergentes-luis-callejas-edgar-mazo-sebastian-mejia-3km>. (visitado 25 febrero 2020)

Fuentes Documentales

Smithsonian Museum, Washington DC. Colección Robert Smithson's Papers.

*Fecha final recepción artículos:
30/04/2020*

Fecha aceptación: 09/07/2020

*Artículo sometido a revisión por
dos revisores independientes
por el método doble ciego.*