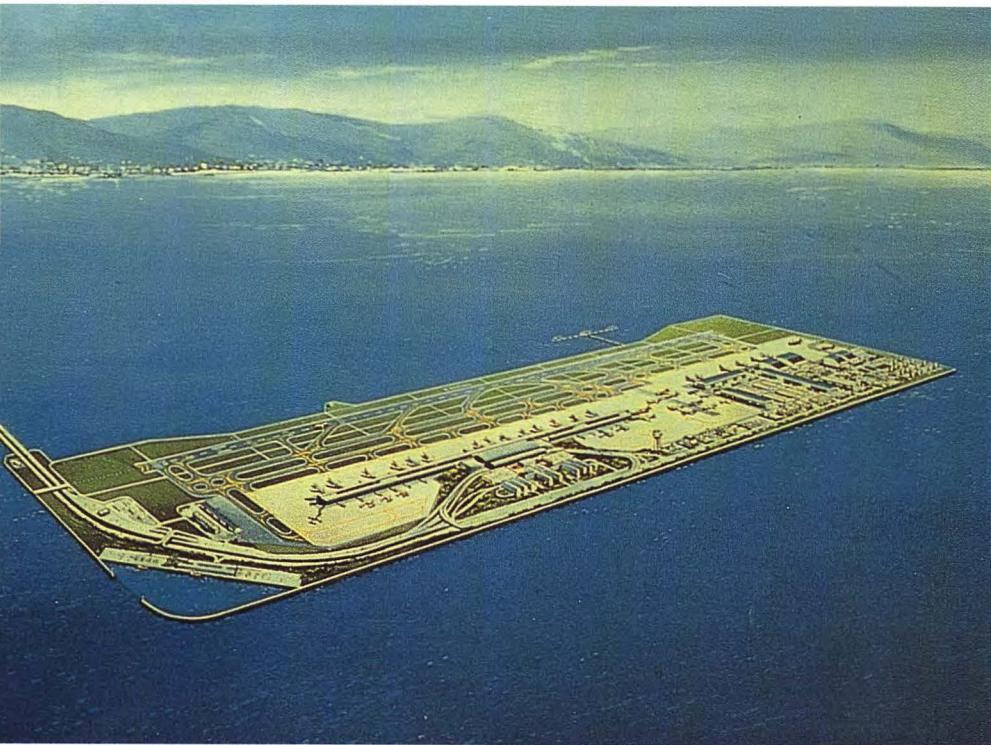




El aeropuerto internacional de Kansai, en Osaka



1



1. Imagen final.
2. Plano de situación de los aeropuertos de Japón.
3. Vista aérea de Osaka y localización del aeropuerto de Kansai.
4. Logo oficial de cada una de las aerolíneas que vuelan a Japón.

La necesidad de realizar el nuevo aeropuerto internacional de Kansai, que se prevé inaugurar en 1993, fue inicialmente planteada en 1965 anticipando las importantes limitaciones operativas del aeropuerto existente, debidas a los problemas del ruido causado por el tráfico aéreo.

Para salvar estos efectos, se decidió situar el nuevo aeropuerto en la bahía de Osaka, mar adentro sobre una isla artificial a cinco kilómetros de la costa, aproximadamente a 480 km. del suroeste de Tokio.

Esta situación se corresponde con el centro cultural del país, y permite el acceso directo a las ciudades de Osaka, Kyoto, Kóto, Nara y Nakayama, que conforman la segunda mayor área urbana del Japón por su extensión.

Con una capacidad anual de 24.820.000 pasajeros y 1.095.000 toneladas de mercancías, el aeropuerto de Kansai será el de mayor capacidad del Japón y el primero en operar ininterrumpidamente las veinticuatro horas del día, lo que incidirá en la modificación de los patrones actuales.

La región de Kansai

La región de Kansai constituyó durante cerca de catorce siglos —hasta que Tokio se convirtió hace uno en capital de la nación— el centro político, económico y cultural del Japón. Casi la mitad de los

tesoros artísticos y culturales del país se concentran en ella. Actualmente, la región es un importantísimo contribuyente del Producto Nacional Bruto, no sólo a nivel nacional sino mundial, habiendo, por ejemplo, aportado en 1983 el 2 % del PNB mundial (230.000 millones de dólares USA).

En 1985 se celebraron en Kansai 123 conferencias y simposios internacionales, así como 44 ferias comerciales y exposiciones del mismo nivel.

Sus viajes capitales de Kyoto y Nara, centros culturales del pasado, son hoy día atracciones favoritas del turista extranjero, atrayendo anualmente más de 700.000 habitantes, el 30 % del total de extranjeros que visitan anualmente el Japón.



4

OFFICIAL LOGOS OF AIRLINES FLYING TO JAPAN (As of June, 1988)

AMERICAN AIRLINES AAL	AIR LANKA ALK	CHINA AIRLINES CAL	CONTINENTAL AIRLINES (AIR MICRONESIA) COA	FINNAIR AV FIN	IRAQI AIRWAYS IAW	KLM	PHILIPPIN AIRLINES PAL	SABENA BELGIAN AIRLINES SAB	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL THA	VARIG VARIO S.A. VRG	JAPAN AIR LINES JAL
AEROFLOT SOVIET AIRLINES AFL	air NEW ZEALAND ANZ	CAAC CCA	CATHAY PACIFIC AIRWAYS CPA	FEDERAL EXPRESS FAX	IBERIA IBE	MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM MAS	PAKISTAN INTERNATIONAL PIA	SCANDINAVIAN AIRLINES SAS	TRANS MEDITERRANEAN AIRWAYS TMA	ALL NIPPON AIRWAYS ANA	JAPAN AIR SYSTEM JAS
AIR FRANCE AFR	ALITALIA AZA	CANADIAN AIRLINES INTERNATIONAL CAN	DELTA AIRLINES DAL	FLYING TIGERS FTL	IRAN AIR IRAN	EGYPTAIR MSR	QANTAS AIRWAYS QFA	SINGAPORE AIRLINES SIA	UNITED AIRLINES UAL	AIR NIPPON COMPANY LTD ANK	NIPPON CARGO AIRLINES NCA
AIR INDIA AIC	BRITISH AIRWAYS BA	CARGOLUX AIRLINES INTERNATIONAL CLX	LUFTHANSA GERMAN AIRLINES DLH	Garuda Indonesia GIA	KOREAN AIR KAL	NORTHWEST ORIENT AIRLINES NWA	AIR NAURU RON	SWISSAIR SWR	UTA UNION DE TRANSPORTS AERIENS UTA	JAPAN ASIA AIRWAYS JAA	SOUTHWEST AIRLINES SWL

1. Perspectiva seccionada de la isla artificial.
2. Perspectiva seccionada del puente de acceso al aeropuerto proyectado.
3. Proceso de construcción seguido para la creación de la isla artificial.



2

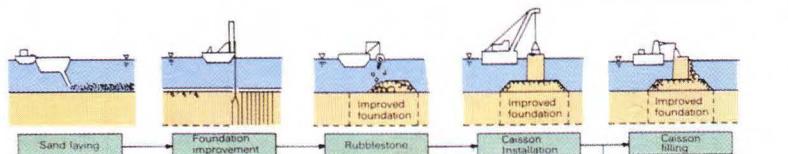


3

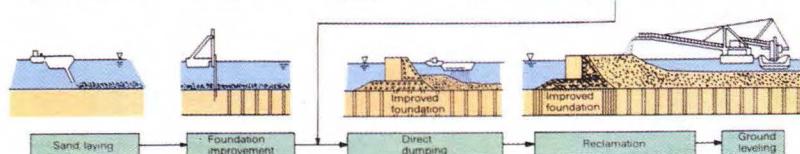
Construction Timetable for The Kansai International Airport

Work Category	Year	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Seawall	Foundation improvement							
	Seawall construction							
Reclamation	Foundation improvement							
	Reclamation							
Access bridge	Substructure							
	Superstructure							
Airport Facilities								

An example of seawall construction process



An example of reclamation process



Los accesos previstos al aeropuerto

La región de Kansai cuenta hoy con una tupida red de autopistas y líneas de ferrocarril como resultado de su pasado tradicional. A partir de los puntos nodales de esta red se han proyectado extensiones para 1993 que conectarán el aeropuerto con el sistema de transportes existente.

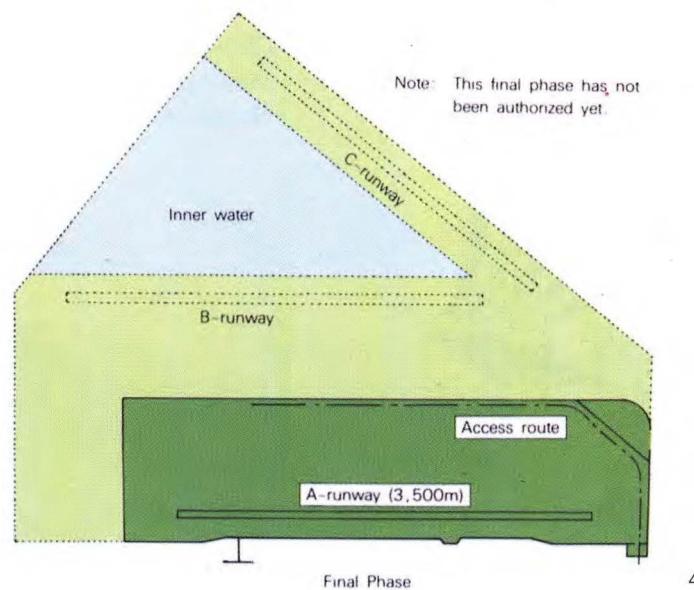
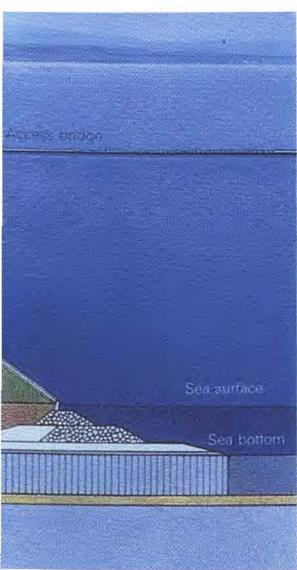
Dichos puntos nodales están situados en Namlia, entrada sur de Osaka, y Shui-Osaka, una estación del "tren-bala"*.

Además, la empresa promotora del aeropuerto construirá un puente para ferrocarril y carretera de unos cuatro kilómetros, que conectará la isla sobre la que se ejecutará el aeropuerto con la costa, y se prevé también el uso de embarcaciones de alta velocidad para el acceso por vía acuática.

La isla del aeropuerto y su ordenación

La realización del aeropuerto de Kansai implica la "construcción" previa de una isla artificial de 511 Ha., en aguas profundas, sobre un fondo de escasa resistencia, en un período de seis años. Ello supone la construcción previa de un espejón de 11 km. y el posterior relleno del volumen delimitado con 150 millones de m³ de tierras de excavación.

En su fase inicial el aeropuerto contará con una única pista de despegue y aterrizaje de 3.500 metros, pero se ha



4

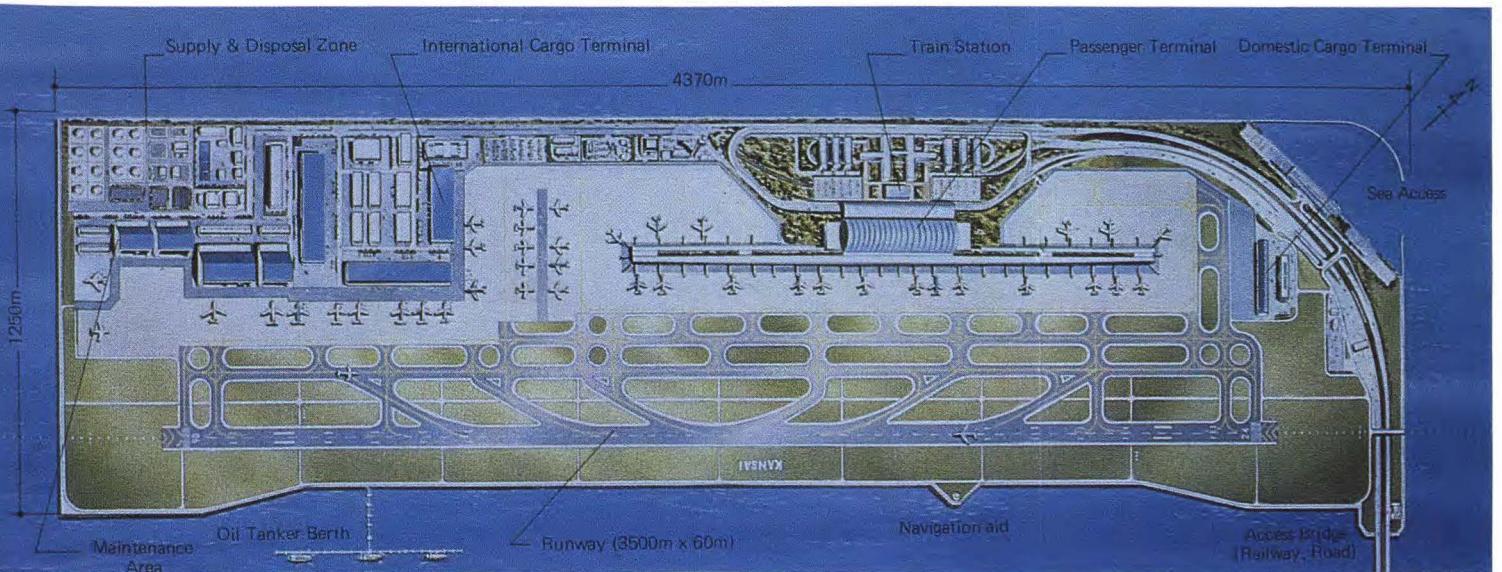
previsto ya la posible realización en el futuro de otras dos pistas adicionales de similar longitud.

El plano adjunto muestra la ordenación espacial del rectángulo que formará la superficie de la isla, así como el esquema básico de trazado de la terminal —cuyo desarrollo arquitectónico fue objeto de un concurso internacional convocado en 1988, en que resultó vencedor el proyecto presentado por Renzo Piano y ser conexión con el ferrocarril, vías de circulación de automóviles y estacionamientos—. Dicho esquema, rectilíneo, así como su relación con la disposición de la pista de despegue-aterrizaje, presenta notables semejanzas con el del aeropuerto de Munich, en particular considerando la disposición conjunta de las pistas A y B.

Ruido ambiental y operatividad continua

El control del ruido fue, como se ha dicho, objeto de atención especial en la selección de la situación del nuevo aeropuerto. Como puede verse en el plano adjunto, el contorno del área de incidencia del ruido producido en las trayectorias de despegues y aterrizajes no alcanza a la tierra firme. En esta garantía se basa en gran medida el que el aeropuerto pueda operar las 24 horas del día, de lo que se derivaría una gran flexibilidad de programación para las líneas aéreas permitiendo mayor número de vuelos charter y otros no regulares, tanto para pasajeros como para mercancías. Ello además, beneficiaría grandemente los negocios de importación y exporta-

4. Esquema previsto para la ejecución de la fase inicial (en color verde oscuro) y futuras ampliaciones (color verde claro).
5. Planta general de ordenación del aeropuerto de Kansai.



5

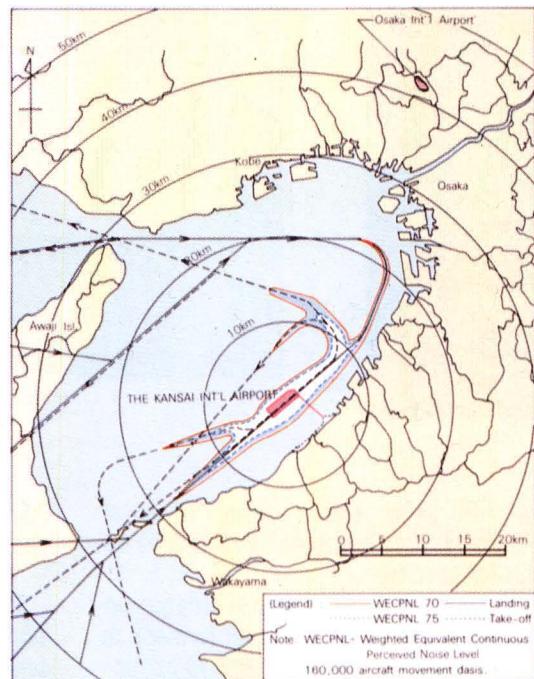
Main Policy of The Kansai International Airport

- Both international and domestic air transport
- 24-hour operations
- Environmental protection
- Possibility for further expansion



1. Plano de contorno de las zonas expuestas al ruido producido por el aeropuerto.
2. Red primaria de transportes de la conurbación.
3. Perspectiva de la ordenación en la costa de futuros centros urbanos frente al aeropuerto de Kansai: "Rinku" nueva "ciudad aeroportuaria" y "Technoport Osaka".
4. Imagen del inicio de las obras.

ción, que apoyan el transporte y control aduanero nocturno de mercancías, ahorrándose así el almacenamiento durante la noche y pérdidas de tiempo.



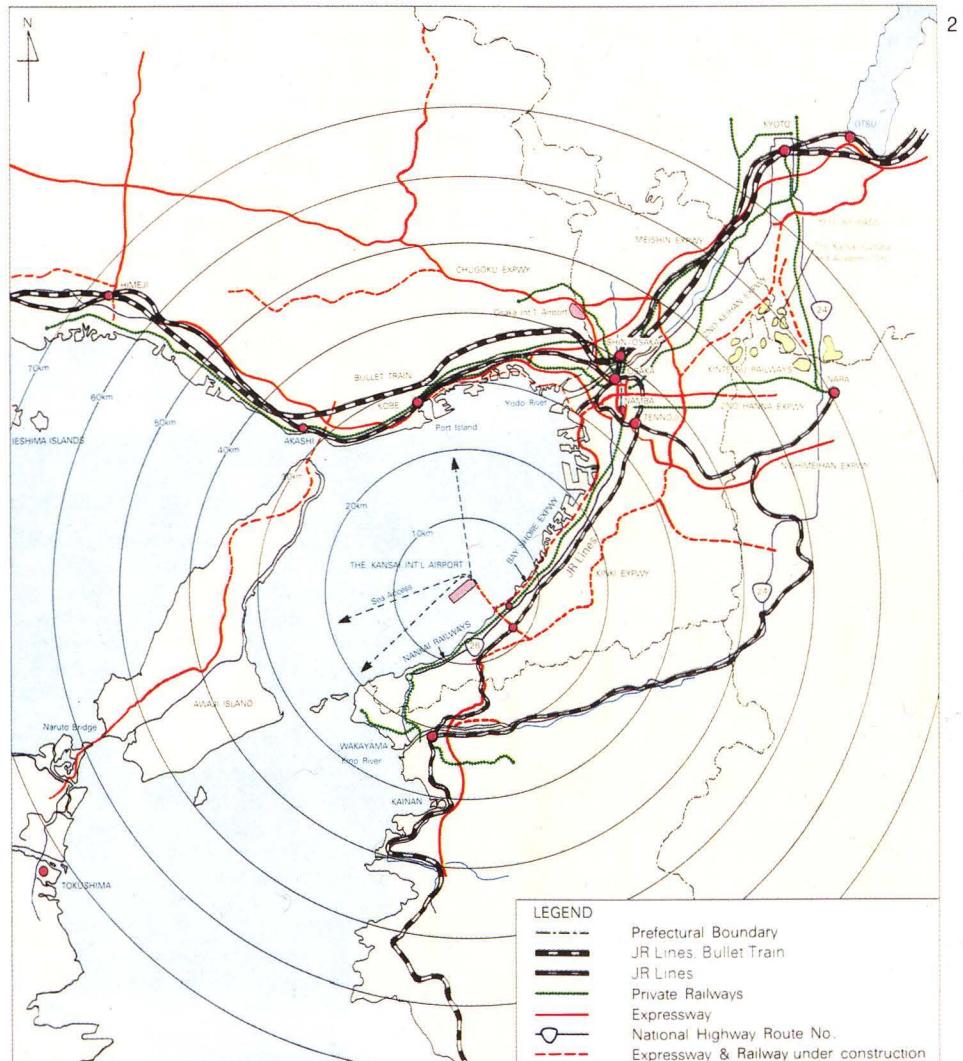
Construcción de nuevos centros urbanos

El Plan de Ordenación de la Costa

Anticipándose a la realización del nuevo aeropuerto y las vías de acceso de alta velocidad que atraerán más gente a esta zona, los municipios de la región están realizando planes para desarrollar nuevos centros urbanos en sus términos respectivos. Entre éstas el gobierno de la Prefectura de Osaka ha decidido acometer un desarrollo urbanístico que engloba un "shopping mall", un centro de negocios, hoteles, parques y otras instalaciones destinadas a atender las necesidades de los usuarios y personal empleado del aeropuerto internacional de Kansai. Para este fin se proyecta ganar al mar 320 Ha. de suelo, junto a la costa, en torno al acceso al puente de enlace anteriormente descrito. (Ver planos 1 y 2).

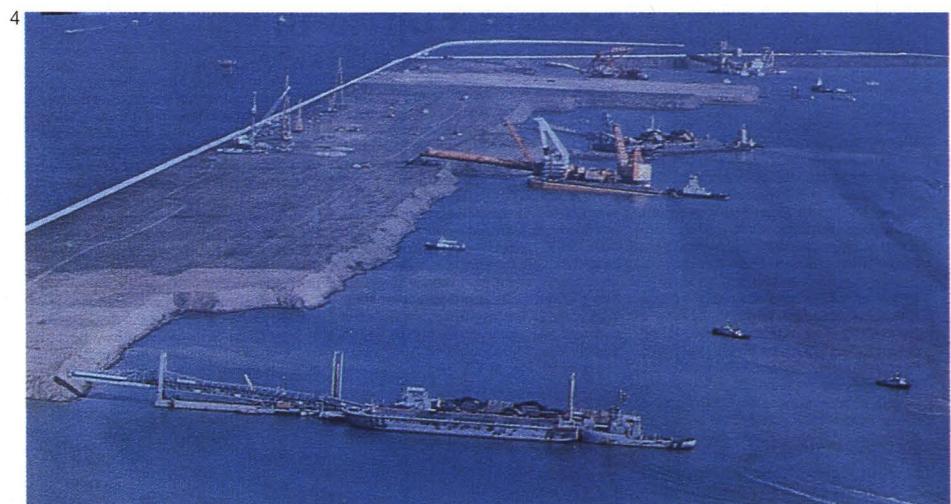
La ciudad académica y cultural de Kansai

Con el fin de que sirva de símbolo y factor aglutinante y de coordinación de





3



4

Fuente: Time Magazine

los inmensos recursos de la región de Kansai, se está construyendo ya, en la cima de una colina en que confluyen las prefecturas de Osaka, Kyoto y Nara, la Ciudad Académica y Cultural de Kansai.

La ciudad, que ocupará una superficie de 2.500 Ha., contará con muchos centros nuevos de investigación, zonas residenciales, salas de conferencias y hoteles que se construirán componiendo diversos conjuntos.

Aquí se llevará a cabo investigación científica básica en campos tales como la electrónica, biotecnología, química pura, nuevos materiales, medicina, nuevos medios de comunicación, nuevas energías, software para ordenadores así como en las áreas de las artes liberales y la historia.

* Ver plano de la red de transportes.