

JORNADA EN EL IIE

“Aeropuerto de Barajas: una Infraestructura hecha con Humanidad”

ORGANIZADA POR:

El Comité de Infraestructuras, el Comité de Transportes y el Comité de Comunicación y Divulgación del Instituto de la Ingeniería de España.

14 de junio - 18:00 horas

Inscribirse a la jornada [en esta página](#) o en el 91 319 74 17

La jornada se retransmitirá en directo

PROGRAMA

18:00 *Bienvenida a los asistentes y presentación de la Jornada.*

D. José Trigueros. Presidente del Instituto de la Ingeniería de España.

18:05 *Presidencia y presentación.*

D. José M^a Pérez Revenga. Presidente del Comité de Infraestructuras del IIE.

D. Aniceto Zaragoza Ramírez. Presidente del Comité de Transportes del IIE.

D. Francisco Cal Pardo. Presidente del Comité de Comunicación y Divulgación del IIE.

18:30 *Moderador de la jornada.*

D. Francisco Cal Pardo. Ingeniero Industrial, expresidente AIIM y expresidente de AENA del Comité de Comunicación y Divulgación del IIE.

18:50 *Ponentes: Aeropuerto de Barajas: una Infraestructura hecha con Humanidad.*

D. Juan Lema Devesa. Ingeniero aeronáutico y economista, exdirector del Aeropuerto de Barajas, exdirector general de Aeropuertos y expresidente de AENA.

D. Gaspar de Vicente González. Ingeniero industrial, exdirector general de Navegación Aérea.

D. José Manuel Hesse Martín. Ingeniero aeronáutico, exdirector del Aeropuerto de Barajas y Director Proyecto T4.

19:55 *Coloquio moderador por D. Francisco Cal Pardo.* Ingeniero Industrial, expresidente AIIM y expresidente de AENA del Comité de Comunicación y Divulgación del IIE.

20:10 *Clausura de la jornada*



INSTITUTO DE LA INGENIERIA
DE ESPAÑA

PRESENTACIÓN

El aeropuerto de Madrid Barajas, actualmente Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, nace como sustitución de los aeropuertos de Getafe y Carabanchel, comenzando sus operaciones comerciales en 1933, con una operación de 378 vuelos y 2.873 pasajeros transportados.

Las revoluciones industriales a lo largo de los años impusieron al aeropuerto a realizar reformas sucesivas, la primera de las cuales fue en 1944, consistiendo en una pavimentación de la pista de 1.400 metros de longitud.

A partir de este año el número de pasajeros que pasan por el aeropuerto sigue en aumento llegando en los años 50 a tener un tránsito de medio millón de pasajeros y creciendo a lo largo de los años posteriores, lo que hace que el aeropuerto tenga que adaptarse a las nuevas necesidades, acometiendo en el año 1954 la construcción de un nuevo terminal, lo que se conocerá en el futuro como el Terminal Nacional (hoy T2) y se complementa con un terminal de carga y estacionamientos de aviones cargueros.

En 1965, el aeropuerto pasa a llamarse Aeropuerto de Madrid – Barajas y el decenio de los setenta el tráfico rebasa los cuatro millones de pasajeros al año, por lo que en 1971 se inicia la construcción de un nuevo terminal de pasajeros exclusiva para el tráfico internacional, hoy conocido como Terminal T-1.

En el año 2000, para aumentar la capacidad del aeropuerto hasta los 70 millones de pasajeros al año, se impulsa el denominado Plan Barajas con la ampliación del Aeropuerto que culmina el 4 de febrero de 2006 con la puesta en marcha de una nueva área terminal, que incluye la actual T4 y su edificio satélite, el T4S y con los más modernos medios para este tipo de instalaciones (transportes automatizados para viajeros y sistema automatizado de transporte de equipajes, nuevas pistas y sistemas de calles de rodadura, plataformas, torre de control, aparcamientos, sistemas viarios, y servicios auxiliares y complementarios).

Como se ha visto la transformación del aeropuerto desde su inicio ha sido continua, debido al aumento de pasajeros, con interesantes aspectos técnicos inherentes a la construcción de las diversas ampliaciones y son quizás más conocidas que la epopeya humana, que la hubo, y que facilitó esa acción, por lo que se tratará, en esta Jornada, de que sus protagonistas, verdaderos expertos en la materia, nos cuenten, por lo menos en parte, los procesos de su desarrollo.

Esta última ampliación fue todo un reto, y aunque a nivel popular quizás lo más visible del Plan fueron los edificios terminales, es cierto que la relevancia de las otras actuaciones ha sido de más entidad en el aspecto aeronáutico y sin olvidar los aspectos humanos en el gobierno de personas y equipajes.

Los ponentes, actores principales de esta ciclópea actuación, nos ilustrarán sobre las heroicidades humanas que tuvieron que afrontar, sólo posibles con la excelencia que poseían en conocimientos y entusiasmo.

La alta profesionalización de los equipos humanos y técnicos de las empresas implicadas en la construcción, dio lugar a un seguimiento acertado de las directrices de AENA y lograr una eficaz colaboración y coordinación en todos los aspectos de las obras, sin las que hubiera sido muy difícil acometer la complejidad de las mismas.

Inicialmente los terrenos del aeropuerto eran un páramo, pero el progreso, no siempre bien enfocado, hizo que todo el entorno se colmase de edificaciones, con la consiguiente dificultad de solventar temas de contaminación acústica, de comunicaciones viarias, de expropiaciones, etc., esforzadamente resueltos por Aena.

El valor humano y técnico de los protagonistas, ponentes en esta Jornada, nos ha llevado a tener uno de los mejores aeropuertos del mundo.

El Instituto de la Ingeniería de España no puede menos que mostrar su reconocimiento por esta obra honra de la Ingeniería Española y agradecer a los ponentes su colaboración en la celebración de esta jornada.