

El nacimiento de las aerotrópolis

La importancia actual de los aeropuertos fomenta la aparición a su alrededor de zonas logísticas, de servicios y residenciales que se convierten en verdaderas ciudades



Dubai World Central Airport
El desarrollo urbanístico proyectado en torno al aeropuerto de Jebel Ali, a 40 kilómetros de Dubai, tiene un potencial de dos millones de consumidores.

Le preguntaron en qué beneficiaría un gran aeropuerto a Bangkok. Y John Kasarda, director del Instituto Kenan de Empresas Privadas de la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill, muy lejos de Tailandia, respondió: “Un gran aeropuerto para Bangkok, que se desarrolle y crezca como sus vecinos del resto de Asia, permitiría enlazar los negocios rurales y tradicionales de la población del país con el aeropuerto, pudiendo así abrir nuevas vías de negocio, y además permitiría descongestionar los masificados barrios de la capital, pues mucha gente se mudaría a la nueva zona del aeropuerto”. La respuesta es un ejemplo de la importancia que los aeropuertos han ganado, y lo seguirán haciendo en los próximos años, en las ciudades modernas. Tanto que allí donde se sitúan llegan a formar núcleos urbanos perfectamente organizados y definidos que terminan por convertirse en ciudades, que el profesor Kasarda ha bautizado como “aerotrópolis”.

El comercio electrónico

Una aerotrópolis es una ciudad surgida en torno a un aeropuerto. Éste se convierte en el corazón de la misma, en el núcleo que toda metrópolis tiene, y a su alrededor se forma una compleja red de negocios, viviendas, ocio..., con población establecida en esa zona de forma permanente y con una industria creciente que quiere estar cerca del aeropuerto porque “el tiempo y coste de mover personas y productos hasta y desde el aeropuerto se está convirtiendo en un factor determinante”. Las aerotrópolis, que están formándose sobre todo en Asia, tienen una extensión de 20 a 30 kilómetros, aproximadamente, y crecerán en el futuro según vaya cobrando cada vez más protagonismo el aeropuerto. Según el ejemplo al que el propio Kasarda recurrió para exponer su idea, éstos “darán forma a los negocios y el desarrollo urbano en este siglo tanto como las autopistas en el siglo XX, el ferrocarril en el XIX o los puertos en el XVIII”. ¿Por qué hoy en lugar de huir de las cercanías del aeropuerto, zona de ruidos, deshabitada y en las afueras, crecen sus barrios? La sociedad vive un cambio. Y buena culpa de ello la tiene Internet. El comercio electrónico, por ejemplo, ha fomentado que la cercanía

a los aviones que repartirán los productos es fundamental. “Las tres ‘aes’ –accesibilidad, accesibilidad, accesibilidad– serán reemplazadas por las tres ‘eles’ –localización, localización, localización–”, apunta Kasarda. Las cifras confirman que es cierto, porque el 40% de los productos que se venden en el mundo se transportan por aire, aunque en peso sólo suponen un 1%. Otro dato más: el 70% de los artículos comprados en la Red se distribuyen a través de lo que se conoce como ‘reparto exprés’, que se realiza por avión. Si a eso se suma, como sucede en Estados Unidos, que el 65% de la carga aérea es ‘reparto exprés’ y que se espera que se tripliquen las cifras en 15 años, se entiende que los negocios han cambiado. “La logística se ha convertido en el factor más importante para la mayoría de las firmas, para ganar ventaja porque hoy velocidad y agilidad son tan importantes como precio y calidad para fabricantes y otros productos hechos para competir”, confirma Kasarda. La realidad de los aeropuertos, por lo tanto, está mutando. Pero esto no significa que todos los aeródromos del mundo puedan encajar en el término aerotrópolis. Por el momento lo son una minoría, y están sobre todo en Asia (Beijing, Incheon, Bangkok, Hong Kong, Dubai...) y en Estados Unidos (Los Ángeles, Dallas, Memphis, Detroit). El cambio, no obstante, no es radical, sino que sucede poco a poco. Incluso de forma espontánea, lo que obligará,

Una aerotrópolis, término creado por John Kasarda, es una ciudad surgida en torno a un aeropuerto

como apunta el profesor estadounidense, a que en el futuro haya que buscar una organización y planificación para estas nuevas ciudades, que están creciendo arbitrariamente. De momento, mientras lo hacen, cambia el perfil que rodea al aeropuerto. Las industrias y distribuidores que había hasta ahora dejan paso a negocios relacionados con el comercio electrónico y las nuevas tecnologías. Además, según cobra valor el aeropuerto en la organización social y empresarial, los servicios se acercan. ➤

