

**\_ARTÍCULO**



Jorge Montes, Edificio de rectoría, USAC,  
detalle fachada sur oriente, USAC.  
Fotografía de Romeo Flores, 2019.

# CUANDO LO MODERNO QUEDÓ OCULTO. CASO AEROPUERTO LA AURORA

*WHEN THE MODERN WAS HIDDEN.  
LA AURORA AIRPORT CASE*

Dra. Karim Lucsett Chew Gutiérrez\*  
Facultad de Arquitectura,  
Universidad de San Carlos de Guatemala.

Recepción: 20 de julio de 2018  
Aceptación: 15 de enero de 2019

## Resumen

Alrededor de 1965 Guatemala necesitaba contar con una terminal aérea más funcional. Así, se diseñó y construyó el nuevo aeropuerto La Aurora, el fin fue cumplir con las demandas de aerolíneas, transporte de carga y pasajeros. Fue un edificio que respondió formalmente con los lineamientos del Movimiento Moderno. En su momento llegó a ser muy valorado por la población, siendo una importante inversión para el país y símbolo de progreso, orgullo y belleza. Funcionó adecuadamente por muy corto tiempo, pues las demandas para los aeropuertos constantemente se han incrementado y Guatemala no ha sido capaz de adaptarse a esto. Así nuevamente, en 2005 se realizó una ampliación, pero para esto, se le escondió dentro de otra envolvente. Los espacios fueron modificados y su forma inicial fue ocultada. Se desvalorizó completamente, reduciéndolo a estructura portante. Los 40 años de historia y lo que representó, no fueron suficientes para menoscabar el patrimonio cultural. Este estudio busca analizar por qué se desvalorizó e identificar las causas que permitieron que se ocultara. Es un estudio desde la teoría de la restauración que identifica las características y valores perdidos, con el fin de concientizar a la sociedad de la importancia de la conservación integral de su patrimonio cultural edificado.

### Palabras clave:

Conservación del patrimonio, historia de arquitectura, valores patrimoniales.

---

\* Arquitecta y maestra en Restauración de Monumentos de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Doctorado en Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México y Premio Alfonso Caso 2005. En la Universidad del Istmo, docente de la Licenciatura desde 1997 hasta 2014 y en la Universidad de San Carlos de Guatemala, desde 1998. En la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Arquitectura, docente y asesora de tesis de Maestría y doctorado. Coordinadora de la Unidad de Diseño Arquitectónico Nivel de Formación Básica en 2002-2003. Desde 2004 al 2014 directora de la Escuela de Arquitectura. Investigadora del Sistema de Investigación de la Facultad de Arquitectura, 2016. De 2015 a la fecha directora de la Escuela de Estudios de Postgrado.

## **Abstract**

*Around 1965 Guatemala needed to have a more functional air terminal. Thus, the new La Aurora Airport was designed and built, the aim was to meet the demands of airlines, cargo transport and passengers. It was a building that responded formally with the guidelines of the modern movement. At the time it became very valued by the population, being an important investment for the country and symbol of progress, pride and beauty. It worked properly for a very short time, as the demands for airports have steadily increased and Guatemala has not been able to adapt to this. Like this again, in 2005 an enlargement was made, but for this, it was hidden inside another envelope. The spaces were modified and their initial form was hidden. It was completely devalued, reducing to supporting structure. The 40 years of history and what it represented were not enough to undermine cultural heritage. This study seeks to analyze why it was devalued and identify the causes that allowed it to be hidden. It is a study from the theory of the restoration that identifies the characteristics and values lost, in order to make the society aware of the importance of the integral conservation of its built cultural heritage.*

### **Keywords:**

*Heritage conservation, architectural history, heritage values.*

## Para iniciar, una introducción a los valores del aeropuerto La Aurora

Muchos son los edificios del Movimiento Moderno construidos en Guatemala, que han sido destruidos o modificados para adecuarlos a las necesidades de ampliación de los dueños o usuarios de los inmuebles. Este patrimonio no está claramente protegido por las leyes guatemaltecas, pues se encuentra situado dentro de la paradoja de que es arquitectura «moderna» y no es suficientemente antigua para que la población la considere patrimonio. Gran error, ya que esta arquitectura representa a su tiempo y es poseedora de diversos valores, normalmente desconocidos por el poblador común. Ha sido reducida a su valor de uso, es decir a su capacidad de ser ocupada de una manera diferente para la que fue diseñada. Ha quedado desprotegida ante el potencial económico de lo que puede producir al adecuarse, o peor, al destruirse y dejar un vacío en un provechoso suelo.

Este fue el caso del aeropuerto La Aurora, edificio que en su momento fue diseñado bajo los preceptos del Movimiento Moderno, pero que en pocos años no fue capaz de albergar las nuevas actividades que requería el transporte aéreo de carga y pasajeros. Se pensó entonces en construir otro aeropuerto, pero se decidió remodelar el existente, ocultando por completo el edificio moderno y reduciéndolo a una estructura portante.

Desde el punto de vista de la conservación, el objetivo de este trabajo fue analizar este caso paradigmático con el fin de determinar por qué algunos sectores de la sociedad guatemalteca no se solidarizaron con la preservación de este patrimonio, esto, buscando evidenciar estos inconvenientes sociales en el afán de que no se reproduzcan en otro edificio.

La identificación con la arquitectura del Movimiento Moderno nace del reconocimiento de la sociedad hacia los valores que el objeto cultural posee, pero estos no son reconocidos o recordados fácilmente por el guatemalteco ordinario, pues muchas veces depende del conocimiento que los pobladores tengan sobre el objeto o de lo que han vivido en relación con el inmueble, en este caso, el edificio del aeropuerto La Aurora. *No lo conozco, no lo entiendo, no me identifico, entonces, no lo conservo.* La Carta de Cracovia se refiere a esto de la siguiente manera.

*Cada comunidad teniendo en cuenta su memoria colectiva y consciente de su pasado, es responsable de la identificación, así como de la gestión de su patrimonio. Los elementos individuales de este patrimonio son portadores de muchos valores, los cuales pueden cambiar en el tiempo. Esta variabilidad de valores específicos en los elementos define la particularidad de cada patrimonio. A causa de este proceso de cambio, cada comunidad desarrolla una conciencia y un conocimiento de la necesidad de cuidar los valores propios de su patrimonio.<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> Carta de Cracovia. UNESCO. [http://www.unesco.org/culture/hatlaws/media/pdf/guatemala/guatemala\\_carta\\_cracovia\\_2000\\_spa\\_orof.pdf](http://www.unesco.org/culture/hatlaws/media/pdf/guatemala/guatemala_carta_cracovia_2000_spa_orof.pdf). Recuperado: 7 mayo 2018.

Entonces, ¿qué tipo de valores posee un edificio o más específicamente un edificio patrimonio cultural? y ¿qué valores poseía el edificio del actual aeropuerto La Aurora? Estas preguntas son difíciles de contestar, pero se puede empezar explicando, tal como lo dice la Carta de Cracovia, que estos valores pueden cambiar con el tiempo y su magnitud en para su valorización depende de cada patrimonio y de la conciencia y conocimiento de cada comunidad. Sin embargo, hay algunos que son fácilmente reconocibles en un objeto arquitectónico. Tanto José Martínez Justicia<sup>2</sup> como Ignacio Gonzales-Varas<sup>3</sup> refiriéndose al trabajo de Riegl, sobre «El culto moderno a los monumentos», referencian que él, distingue dos categorías en relación con los valores del patrimonio: la categoría Rememorativa relacionada con el recuerdo que puedan producir en las personas y la de Contemporaneidad que desde el presente satisface las necesidades sociales actuales. La Rememorativa se compone de los valores de antigüedad, de lo histórico y lo rememorativo intencionado, mientras que la Contemporaneidad se refiere a lo instrumental o valor de uso, a lo artístico relacionado con lo estético y simbólico. Además, Gonzales Varas<sup>4</sup> agrega otro valor que es la *autenticidad* indicando que es una condición esencial en el patrimonio cultural.

El edificio del aeropuerto La Aurora, previamente a la remodelación, después de 40 años de haber sido edificado, era poseedor de valores históricos relacionados con la rememoración y con los valores instrumentales, estéticos, simbólicos, económicos propios de la contemporaneidad. Seguramente se le pueden atribuir otros más, pero estos pueden ser reconocibles por los pobladores. Lo histórico le es inherente, en cuanto era un edificio público construido en 1965 que ya era parte de la historia de los guatemaltecos. Muchos hechos de importancia para el país han sucedido en este lugar, desde la llegada y salida de personajes, hasta trasiego de bienes y elementos ilegales, que finalmente forman parte de la historia guatemalteca. En relación con lo instrumental- tecnológico era un edificio que aportó importantes avances en relación con el uso de sus cubiertas ligeras manifestadas en losas quebradas y lo distintivo de sus elementos verticales portantes, en especial sus columnas bifurcadas. (Ver figura No. 1) Lo estético, quizá era el valor más evidente, fue diseñado bajo los preceptos del movimiento moderno y con importante integración plástica del ingeniero y arquitecto Efraín Recinos. (Ver figuras No. 3 y 4) En cuanto a lo simbólico se puede indicar que es uno de los valores más difíciles de analizar pues muchas veces depende del grado de reconocimiento de las personas hacia otros valores del objeto, pero en el caso del aeropuerto este era poseedor del simbolismo de *nacionalidad* y *progreso*, quizá, fueron disminuidos, pues se supeditaron a la *utilidad* del edificio, es decir que se valoró más lo económico en el sentido de poder usar los espacios cubiertos, ya que eran capaces de albergar otras actividades diferentes a las que inicialmente se le dieron, o sea que se potenció su valor de uso y se obvió lo que significaba como patrimonio cultural. Entonces, ¿por qué estos valores no fueron lo suficientemente reconocidos? ¿Por qué la población fue

<sup>2</sup> Leonardo. Martínez Justicia, María José. Sánchez-Meza Martínez, Domingo. Sánchez-Meza, Historia y teoría de la conservación y restauración artística, ed. Tecnos, 3ra Edición (Madrid: Juan Ignacio Luca de Tena, 2008). Pág.277.

<sup>3</sup> Ignacio Gonzales-Varas, Patrimonio cultural. Conceptos, debates y problemas, ed. Ediciones Cátedra, 1ra. Edición (Madrid, 2015). Pág.103.

<sup>4</sup> *Ibíd.* Pág. 113

apática y permitió la remodelación que ocultó el edificio moderno bajo una cubierta diferente? Una respuesta preliminar puede ser que algunos méritos prevalecieron sobre otros, sobre todo lo económico, debido al desconocimiento de la sociedad de los otros valores y a la presión de sectores políticos que buscaban la manera más fácil de solucionar el problema de mejorar los servicios aeroportuarios.

Bajo la visión de la conservación del patrimonio cultural edificado, se buscó entender, por medio del caso de estudio del aeropuerto La Aurora, por qué la población guatemalteca no se identifica con el patrimonio arquitectónico del movimiento moderno. Para esto se analizaron los valores inherentes a la edificación, buscando la razón por la cual la sociedad, en su momento, los obvió y permitió que la intervención que se le ejecutó al edificio ocultara lo moderno y lo redujera a la utilidad de estructura portante. Para esto se hizo una revisión documental y gráfica en fuentes físicas y electrónicas buscando entender cómo se manifestaron estos valores del edificio y por qué no fueron reconocidos.

### **En cuanto a lo histórico**

Este valor reside en que representa una etapa determinada en la arquitectura guatemalteca, éste es mayor en cuanto menor sea la alteración del objeto patrimonial y en cuanto mejor se conserven las huellas del tiempo y las características originales. Es decir que evoca mejor su historia siendo un testigo documental de la misma y es ahí donde reside su valor de antigüedad.

Para rememorar o recordar, es necesario conocer la historia del objeto arquitectónico y en este análisis se comprenderá que este es un valor inseparable al edificio del aeropuerto, pero muy desconocido por la sociedad actual. Si no se es pasajero o trabajador el acceso al edificio no es posible, por lo que lo hace, de alguna manera, un inmueble para el uso de una élite social. El guatemalteco común, solo lo puede disfrutar desde el exterior, la historia del edificio ha sido escasamente recopilada y menos aún divulgada, sobre todo, si se toma en cuenta que su etapa como representante de la arquitectura del Movimiento Moderno, ha quedado oculta bajo una nueva cobertura.

Es pues, importante, conocer el valor histórico del edificio en la etapa que va desde su construcción hasta su ocultamiento, para evidenciar que, sí es poseedor de este valor, aunque sea poco conocido, por lo que se hará una breve descripción de su historia, en relación con los antecedentes que provocaron su creación, su diseño y construcción y los aspectos que motivaron su ampliación.

Así, se conoce que «En la administración del presidente Lázaro Chacón (1926-1930) se construyeron los primeros hangares para uso de la aviación nacional hacia el lado este de la finca nacional La Aurora [...]». Al inaugurarse el primer servicio de itinerario fijo de la compañía aérea norteamericana Pan American Airways PAA, se hizo necesario ampliar y mejorar los hangares que se utilizaban para dar servicio a los viajeros. A pesar de que los vuelos eran de índole comercial, la administración de la aviación era regida por la institución militar nacional.

*Por este tiempo, hubo también, una expansión de las empresas y aeronaves en el país, observándose la llegada de los primeros DC-3, que podían transportar a 21 pasajeros y acortaban el viaje a un día desde Estados Unidos y Panamá.<sup>5</sup>*

Asimismo, a principios de 1930 se creó la empresa nacional Aerovías de Guatemala, S.A. –AVIATECA, que posteriormente se unió al consorcio de TACA y más adelante a AVIANCA, perdiendo entonces, la condición de que al aeropuerto contara con una línea aérea que viajara con bandera guatemalteca.

La introducción de estos servicios hizo necesaria la construcción de instalaciones formales que soportaran la actividad comercial aérea en Guatemala, pero como la aviación, seguía siendo comandada por militares, la construcción estuvo a cargo del gobierno de Guatemala. Para cumplir con satisfacer la nueva necesidad social y acompañar la expansión de la aeronáutica nacional, se construyó en la administración del general Jorge Ubico en 1936, el edificio que es conocido actualmente, como antigua «Terminal Aérea La Aurora», con acceso por la Avenida Hincapié de la actual Zona 13. Ahora funcionan en ese edificio, oficinas e instalaciones de la Fuerza Aérea Guatemalteca FAG.

El diseño no fue producto de arquitectos guatemaltecos, ni una de las inspiraciones del general Ubico, pues la base del diseño fue proporcionada por la línea aérea Pan American Airway PAA como parte del fortalecimiento de sus operaciones en Centroamérica, este diseño era el que la empresa utilizaba en las terminales aéreas de los países a donde llegaba, debido a esto, financió la mayor parte de la obra. La administración del general Ubico dio el resto del aporte financiero para la construcción del edificio bajo la solicitud de que, se ubicarán en las mismas instalaciones una oficina de migración y una aduana, junto con las dependencias de PAA, también, las negociaciones entre el gobierno y la aerolínea establecieron que el edificio sería propiedad del Estado de Guatemala, quien cedería el uso de la mayoría de las instalaciones a la PAA por un período indefinido de tiempo.

En aquel tiempo, y no habiendo organismos internacionales que administraran y categorizaran, los aeropuertos, La Aurora fue habilitada como «Aeropuerto Internacional» y fue designada como aduana el 12 de abril de 1933, por medio del Decreto 1387 del Congreso de la República. Permitiendo ese mismo decreto, que las instalaciones siguieran siendo de índole militar, ya que, crea la Capitanía del Aeropuerto, asignando dicha responsabilidad al jefe del Cuerpo de Aviación Militar.

La construcción del aeropuerto La Aurora, o sea la antigua terminal, se inició con la colaboración del arquitecto guatemalteco Rafael Pérez de León en octubre de 1935, siguiendo, como se dijo anteriormente, el diseño de las terminales aéreas de PAA, en las cuales predominaban los arcos, las paredes gruesas de ladrillo, los pisos de

---

<sup>5</sup> Frieda Liliana Morales Barco, «Construcción del Aeropuerto Internacional "La Aurora", Finca Nacional "La Aurora"» Barrio Querido, recuperado de <http://cultura.muniguate.com/index.php/section-table/43-fincaaurora/168-construccionaerouerto> 30 noviembre 2018

granito, las amplias ventanas y las vigas de cedro, al igual que las tejas de barro en los techos y una prominente torre de control. A mediados de noviembre del siguiente año, 1936, la obra estaba casi finalizada, siendo inaugurada dentro del marco de la «Feria de noviembre» en honor al presidente Ubico.

A finales de la década de los sesenta, luego de que el aeropuerto fuera inaugurado en el sector oeste, el edificio de la vieja terminal fue puesto bajo la custodia de la Fuerza Aérea Guatemalteca. Fue reconocido como "Patrimonio Histórico y Cultural" de la nación por medio del Decreto No.81-98 del Congreso de la República y un Acuerdo legislativo del Ministerio de Cultura y Deportes fechado el 13 de agosto de 1998, asunto que no sucedió con el aeropuerto actual, lo que permitió que el edificio quedará oculto bajo la nueva arquitectura.

Aproximadamente treinta años transcurrieron para que el antiguo aeropuerto ya no fuera capaz de albergar eficiente las actividades generadas por el transporte aéreo de mercancías y personas. Evidentemente, la aviación pasó de ser un servicio de lujo a un servicio necesario a la vida moderna. Los vuelos internacionales se incrementaron a Guatemala, las líneas aéreas se diversificaron y las cantidades de pasajeros y mercancías aumentaron. La actividad turística en su papel de industria generadora de divisas representó una oportunidad para mejorar los ingresos del gobierno y el país, por lo que, el servicio al turista y la actividad comercial aérea cobraron importancia, siendo necesario la construcción de un nuevo aeropuerto. No se pensó en estas fechas, en el peligro que generaría el crecimiento del aeropuerto en el mismo lugar, a pesar de que, las colonias aledañas ya empezaban a erigir.

En la ciudad de Guatemala, se habían fabricado varios edificios de un estilo innovador para la época, un tipo de arquitectura que se empezó a hacer por el retorno de varios arquitectos nacionales que estudiaron en el extranjero. Así, los ventanales se aplicaron a lo largo y ancho de todo el muro, sustituyendo a las pequeñas ventanas que se abrían a través de gruesas paredes. Estos últimos ya no soportaban los techos, pues para esto se utilizaban las columnas que se distribuían en una retícula ortogonal. Mientras que los techos ya no se construyeron de madera, ni metal, sino, se empezó a aplicar la losa armada, ya sea nervada, quebrada, curva o como paraboloide. El nuevo edificio de la terminal aérea fue parte de esta tendencia pues fue concebido para representar el lenguaje arquitectónico de la época en que fue construido, así concibió para ser un edificio representante del Movimiento Moderno.

Para su diseño, se convocó a un concurso, participando tres empresas, fusionándose, finalmente, para su construcción, dos de ellas. Fue diseñado por los arquitectos Roberto Irigoyen Arzú y Arturo Molina Muñoz, uniéndose a los ingenieros Guillermo Mendoza y Elvin Farrington. Para el diseño estructural fueron responsables los ingenieros Pablo Gutiérrez Serrano y Roberto Zepeda Aldana<sup>6</sup> y en drenajes y electricidad el ingeniero Rodolfo Koenigsberg. La obra se realizó bajo la supervisión de la Dirección General de Obras Públicas, (proyecto CETALA) bajo la dirección del ingeniero Luis Vásquez Canett.

<sup>6</sup> Mixto Listo, Retrospectiva.50 años de construcción en Guatemala (1954-2004), ed. Wach'ala/TBWA para Mezcladora S.A., 1ra. Edici (Guatemala, 2004).Pág. 83.

**Figura No 1.**

Fotografías del exterior e interior del edificio diseñado en 1965. Obsérvese la losa quebrada en la cubierta y losa nervada en los entrepisos, los muros ventanados, la fuente externa, las columnas de capitel bifurcado y los espacios de doble altura Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil, Plan Nueva Aurora 2008 y <https://www.guatemala.com/noticias/cultura/fotos-de-como-era-antes-el-aeropuerto-la-aurora-en-guatemala.html>, Revisado 07 mayo 2018.

Según Frieda Liliana Morales Barco,<sup>7</sup> la actual terminal aérea La Aurora, se inauguró el 10 de diciembre de 1968 en el período del presidente Julio César Méndez Montenegro con un costo de Q.4,760,048.65, cuando la moneda se encontraba a paridad del dólar. La obra fue iniciada durante el gobierno del coronel Enrique Peralta Azurdia en abril de 1965 y se construyó al oeste de la finca La Aurora y de la antigua terminal.

El diseño original del conjunto, contempló una pista doble de norte a sur donde en forma simultánea podían operar dos aviones, una terminal aérea para la aviación comercial, con capacidad para 12 aviones, pista de rodaje, áreas para la aviación de carga, áreas para el servicio de pasajeros en tránsito y para visitantes, tales como comercios en puerto libre, restaurantes, servicios sanitarios, salas de espera, áreas de migración y aduana, servicio de movilización de maletas, áreas administrativas de las líneas aéreas, servicios de taxis, servicios de apoyo y mantenimiento, parqueos para personal y visitantes, entre otros.

A partir de la creación de este aeropuerto, la administración aérea pasó a ser civil, aunque directamente administrada por el gobierno por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y por la Corporación Centroamericana de Servicios de navegación COCESNA, que vigila el tráfico aéreo de la región centroamericana.

En 1979, el aeropuerto alcanzó un máximo anual de 79,000 pasajeros, mostrando desde estas fechas que en muy poco tiempo sería incapaz de mover la creciente demanda de pasajeros y carga.<sup>8</sup>

El 14 de abril de 2005, Guatemala inicio formalmente el proceso de modernización integral de su Sistema Aeroportuario, enfocado principalmente en una mejora sustancial en infraestructura y seguridad operacional, tanto en aeródromos y pistas locales, como en sus principales aeropuertos que son utilizados por vuelos internacionales. El «Proyecto de Ampliación, Remodelación y Modernización del Aeropuerto Internacional» no fue necesario, sino urgente, motivo por el cual, se hizo una pequeña intervención no significativa, que trató de mejorar los servicios al turista. De esta manera, se introdujeron cintas de maletas, mangas para evacuación de los aviones, servicios de computación y de información electrónica, entre otros. Adicionalmente

<sup>7</sup> Frieda Liliana Morales Barco, «Construcción del Aeropuerto Internacional "La Aurora", Finca Nacional "La Aurora"» Barrio Querido, recuperado de <http://cultura.muniguate.com/index.php/section-table/43-fincaaurora/168-construccionaerouerto> 30 noviembre 2018.

<sup>8</sup> Dirección General de Aeronáutica Civil. Plan Nueva Aurora. Diciembre 2008.

se le hizo algún tipo de maquillaje, ya que se pintó y revitalizaron algunas áreas con la introducción de comercios y colocación de tabiques, así como se le dio un nuevo enfoque a la administración. Todos resultaron ser esfuerzos leves, que solo quitaron brevemente el dolor, pero, no aliviaron la enfermedad. Después de 40 años de uso, sin mayor inversión se encontraba tan deteriorado y obsoleto que las acciones tenían que ser drásticas. El gobierno presentó dos alternativas: el traslado hacia el sur de la ciudad y la remodelación total. Lo primero implicaba la compra de tierra, la creación de autopistas y mejoramiento de sistemas de transporte desde las nuevas instalaciones hasta la ciudad capital. Estos costos no los pudo cubrir el gobierno, y a pesar de que, representa un peligro constante para los habitantes de la ciudad y principalmente para los de los alrededores, se decidió realizar el proyecto de ampliación del aeropuerto La Aurora, denominado por la administración del presidente Oscar Berger, como «Plan Nueva Aurora».

El proyecto daría mejores servicios a todos los usuarios del aeropuerto y permitiría la llegada de más y más grandes naves, además, se mejoraría la seguridad de los pasajeros. Sin embargo, en este afán de mejoramiento se destruyó el edificio anterior, se encubrió completamente a manera de exoesqueleto bajo cubiertas de tabla yeso y metales. No fue como el caso de la antigua terminal, donde su forma se ha resguardado, incluso por medio de la ley.



**Figura No 2.**

Fotografías donde se muestran cambios efectuados en el Plan Nueva Aurora en 2005. Nótese los cambios espaciales, la cobertura de las columnas y el cambio de los ventanales. Dirección General de Aeronáutica Civil, Plan Nueva Aurora 2008.

El edificio de 1968, buen representante del Movimiento Moderno fue mimetizado dentro de la forma y función de la Nueva Aurora. De éste, a manera de reminiscencia, se copiaron algunas formas de las columnas, las cubiertas se inspiraron en las cubiertas del edificio de 1968, y los murales externos se trasladaron de lugar. Pero aquel edificio que fue el orgullo para los de la generación de los años 70, ya no es apreciado por el guatemalteco común ni por trabajadores o pasajeros.

Habiendo conocido su historia, debido a que el edificio no fue completamente destruido y su estructura fue utilizada para revestirla con otros acabados, el valor histórico se encuentra presente, pero fue perjudicado en cuanto a su autenticidad. Está presente a pesar de que la población en general desconoce la historia del edificio.

### En cuanto a lo instrumental

Éste es un valor inherente y substancial en un monumento, está muy relacionado con el valor económico, en cuanto satisface las necesidades materiales de una comunidad, se relaciona con la capacidad de uso de los espacios y su posibilidad de albergar las funciones para lo que fue edificado o su versatilidad para albergar nuevas funciones.

En un inicio, el edificio satisfizo los requerimientos para funcionar como un aeropuerto, a pesar de que su construcción y diseño estuvo acompañada de muchas críticas, sobre todo por el lugar donde fue localizado,<sup>9</sup> sin embargo, se construyó y se consideró «...como un moderno aeropuerto a nivel latinoamericano».<sup>10</sup> La construcción gubernamental de los años 60 de siglo pasado, fue prolífica, se construyeron diversos edificios en el centro cívico y se pudo invertir en el aeropuerto La Aurora. Luego de esto no se ha dado una racha de construcción gubernamental tan prolífica como esta. Este auge económico lo describe muy bien Alfredo Guerra-Borges, quien relata que esto respondía a un desarrollo industrial de expansión acelerada del país durante esta década. Así, lo describe de la siguiente manera

*El desarrollo industrial en Centroamérica tiene una historia breve: los años sesenta fueron los del despegue y el crecimiento, para luego entrar de mayor moderación en los setenta afrontando problemas que lo frenaron bastante. Después vinieron los años de la crisis y el desarrollo industrial se paralizó, cuando no sufrió involuciones.<sup>11</sup>*

Quizá esta crisis, no permitió que se diera un adecuado mantenimiento al aeropuerto ni se volviera a invertir en éste para adecuarlo a los cambiantes requerimientos de la aeronáutica civil. Por esto, en el año 2005, durante el gobierno de Oscar Berger, se decidió hacer una ampliación que en realidad fue un cambio radical, la necesidad de esto se venía evidenciando desde un tiempo atrás, pues por la poca inversión en mantenimiento, los cambios en la tecnología de la aviación y los requerimientos internacionales ya no se cumplían con las expectativas de las líneas aéreas y pasajeros. Entonces, el aeropuerto ya no fue capaz de cumplir con la seguridad operacional y no contó con certificación para recibir vuelos internacionales.<sup>12</sup> Al final de la remodelación, en el 2007, se dijo que «Todas estas ampliaciones, mejoras en servicios e instalaciones, e incrementos en los estándares de seguridad operacional, le han permitido al país cumplir con los estándares internacionales tras pasar con éxito el examen del Programa Universal de Auditorías de la OACI».<sup>13</sup>

<sup>9</sup> Recuperado de Hemeroteca Prensa Libre PL, <http://www.prensalibre.com/hemeroteca/nnnnn> en 30 noviembre 2018.

<sup>10</sup> Mixto Listo, Retrospectiva.50 años de construcción en Guatemala (1954-2004). Pág. 124.

<sup>11</sup> Guerra-Borges Alfredo, "El desarrollo económico", Historia general de Centroamérica. Tomo V, 1993.

<sup>12</sup> Benavente, Claudia, Aeropuerto La Aurora, certificado internacionalmente, El periódico 12 de junio 2007, Recuperado de <http://www.elperiodico.com.gt/es/20070612/actualidad/40582/>

<sup>13</sup> Aeropuerto Internacional La Aurora, Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto\\_Internacional\\_La\\_Aurora#Galer%C3%ADa\\_de\\_im%C3%A1genes](https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_Internacional_La_Aurora#Galer%C3%ADa_de_im%C3%A1genes) 31 de noviembre 2018.

En esta acción de ampliación, el edificio fue reducido a su capacidad portante de un techo. Así la estructura, que en su momento se consideró innovadora y representó retos para los ingenieros calculistas, en cuanto a la utilización de columnas bifurcadas poco aplicadas en Guatemala, se ocultaron con un revestimiento que modificó su forma.

Las losas de concreto armado y nervado a manera de cuadrados o rombos, además de techos donde se utilizaron cáscaras en forma de pirámide invertida, se cubrieron por completo. El edificio fue reducido a un esqueleto donde lo único valioso eran sus elementos estructurales, en consecuencia, en la actualidad, solo se ve esta estructura por medio de una vista aérea.

En su momento se utilizaron los instrumentos que disponía la ingeniería y representó un orgullo para los habitantes del país, su inauguración fue todo un acontecimiento pues era un edificio “moderno” que se constituyó en una puerta paradigmática de ingreso a Guatemala.

Su estructura, instalaciones y capacidad de uso aún se encuentra presente en el edificio, pues la estructura portante fue conservada, sin embargo se le adicionó nueva tecnología en relación con instalaciones y se dio otros usos a los espacios originalmente diseñados, modificando de alguna manera su autenticidad.

### En cuanto a lo estético

Es el valor que «...satisface las necesidades espirituales del hombre contemporáneo y se trata de un valor subjetivo, puesto que en la actualidad no existe un valor artístico absoluto».<sup>14</sup> Es lo que tiene que ver con lo sensible y aquello que puede provocar una experiencia en los sentidos, ya sea por su valor artístico o estético. Más allá, puede crear valores simbólicos, si el objeto es capaz de emitir mensajes a la comunidad que lo observa, y de ahí, lo importante de mantener la integridad del objeto cultural, pues en caso contrario su valor estético o simbólico no es transmitido ni recibido adecuadamente.

Esto es precisamente, lo discutible, en la acción que ocultó el edificio moderno, dentro de una cubierta contemporánea, pues la esencia estética del edificio fue modificada, lo simbólico y lo que representó para la sociedad de su época ya no se entiende de igual manera. Las características propias y originales ya no existen de forma integral. ¿Cuáles fueron entonces esas características propias del movimiento moderno que ya no se pueden admirar? Pues bien, el edificio del aeropuerto La Aurora fue construido bajo los preceptos del Movimiento Moderno y era representante de la sociedad y arquitectura de su época, Willian Stewart, indica sobre este tipo de arquitectura que

*la ventana estaba abandonando su función limitante de perforación en el muro, dejando su lugar al dualismo interior-exterior, el muro perdió definitivamente su condición de elemento portante, para dar paso a la transmisión de cargas a través del entramado estructural.*<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Martínez Justicia, María José. Sánchez-Meza Martínez, Domingo. Sánchez-Meza, Historia y teoría de la conservación y restauración artística. Pág. 279

<sup>15</sup> William Stewart. Urbanismo y Arquitectura. Historia General de Guatemala. Tomo VI. Página 511.

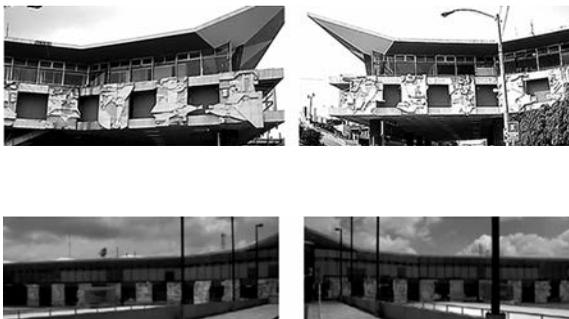
Además, siempre hablando sobre esto, agrega en otra parte lo siguiente

*Internamente el espacio dejó de ser cúbico y se rompió la caja, el plano rompió su función diafragmática, y el espacio se hizo mutable ligero y transparente, bajo un concepto abstracto.*<sup>16</sup>

También María de los Ángeles Vizcarra de los Reyes, describe la arquitectura del Movimiento Moderno, en la siguiente manera

*«El racionalismo, que acompaña a esa arquitectura, estaba fundamentado en el mito de una sociedad científica y ordenada que admiraba la máquina y la tecnología. Desde esta perspectiva, la arquitectura se entendía esencialmente como un lugar físico, matemático, racional y funcional, basado en el plano y la percepción plástica, visual y abstracta del espacio. Los arquitectos de aquellos años creían en un mundo universal donde las distancias se acortaban y el conocimiento se extendía por los medios de comunicación».*<sup>17</sup>

Así, los cerramientos a base de muros de ventanales de vidrio claro con estructura de aluminio dorado, cerramientos barandas y protección con celosía de aluminio, columnas forradas de mármol negro, pisos de granito y vestíbulos con doble altura evidenciando un espacio más racional, fueron elementos propios del Movimiento Moderno, utilizados en el edificio. Además, contó con importante «integración plástica»,<sup>18</sup> pues, desde su concepción y diseño se decidió dotar al edificio de murales internos y externos inspiración del ingeniero y arquitecto Efraín Recinos, obra que tituló «Mayas-Máquinas» y que está basado en la historia de la aviación y apoyaba esta característica propia de «lo moderno» en relación con la máquina y tecnología. Los murales externos, hechos de altorrelieve, no fueron únicamente decorativos, pues, servían de parteluces estructurales para bloquear el ingreso de luz natural hacia los ambientes internos, lográndose con esto un trabajo conjunto entre arquitectos, ingenieros y artistas.

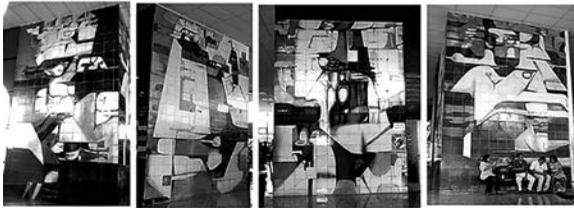


**Figura No 3.**  
Fotografías de los murales diseñados por el Ingeniero y arquitecto Efraín Recinos. Fotografías superiores en 1965, fotografías inferiores después de 2005. Fuente: María Aguilar. El museo de afuera Efraín Recinos. Dirección General de Investigación DIGI. Universidad de San Carlos. 2008 y Robledo Monroy, Valérie. Catálogo de recopilación de obras arquitectónicas y escultóricas del maestro Efraín Recinos. Tesis de Graduación, Diseño Gráfico, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos. 2004. Página 41-45

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> María de los Ángeles Vizcarra de los Reyes. Modernidad y posmodernidad. Capítulo II: Historia de la arquitectura y Urbanismo mexicanos. Volumen VI, Tomo II, Pág. 108 y 109.

<sup>18</sup> Según el doctor arquitecto Jorge Mario López Pérez, «es propio indicar que la actividad para lograr una integración plástica supone entonces la participación entre arquitectos y pintores o escultores, en un trabajo de equipo interdisciplinar que es importante sea desde el inicio en la concepción de la obra».



**Figura No 4.**

Fotografías de los murales interiores diseñados por el ingeniero y arquitecto Efraín Recinos. Fotografías superiores en 1965, fotografías inferiores después de 2005. Fuente: Robledo Monroy, Válerie. Catálogo de recopilación de obras arquitectónicas y escultóricas del maestro Efraín Recinos. Tesis de Graduación, Diseño Gráfico, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos. 2004. Página 41-45

Si bien es cierto que, los murales aún se pueden observar desde el exterior, fueron trasladados y modificados, asunto que lesiona la autenticidad y el uso original. No tuvieron igual tratamiento los murales internos, pues ahora, ya no pueden ser observados por los usuarios del aeropuerto. Ni hay recuerdos de la fuente que se colocó al frente del ingreso, donde ahora está ubicado el estacionamiento. Desapareciendo aspectos estéticos propios del movimiento moderno y perdiendo su autenticidad, la integración plástica interior y la totalidad con que fue concebido el edificio.

Es importante indicar que, al no estar protegido eficazmente por la legislación nacional relacionada con el patrimonio cultural edificado, las instituciones nacionales encargadas de velar por la conservación cultural no se pronunciaron adecuadamente, ni la Municipalidad de Guatemala se manifestó en ese sentido, entonces, la ampliación se realizó, aún ahora que posee más de 50 años de construcción, no hay defensa gubernamental del edificio ni exaltación de sus valores patrimoniales.

El valor estético al estar relacionado con otros valores fue vulnerado cuando se hizo necesario mejorar las instalaciones aeroportuarias del país, y en especial el aeropuerto internacional, pero en ello se ha atropellado una de las principales representaciones arquitectónica de una época. Queda ahora para los arquitectos, realizar la recuperación del valor rememorativo e histórico y este documento es un modesto inicio de esta búsqueda.



**Figura No 5.**

Fotografías donde se muestran las losas de entrecapota del edificio diseñado en 1965. Dirección General de Aeronáutica Civil, Plan Nueva Aurora 2008.

Al revisar las decisiones políticas de la época, se determinó que la ubicación rentable, su estructura ya edificada y los espacios útiles para alojar distintas actividades, fueron factores que potenciaron el valor económico, asunto que finalmente permitió que el edificio moderno y sus otros valores quedaran ocultos.

La arquitectura del siglo del Movimiento Moderno construida en Guatemala también es parte del patrimonio cultural edificado y es importante valorizarla para lograr una adecuada conservación. Debe hacerse una adecuada identificación y difusión de sus elementos más significativos, evidenciando que responde a los mismos objetivos y principios establecidos para la conservación del patrimonio cultural colonial y prehispánico. Por considerarse nuevo y por permitir usos contemporáneos es poco reconocida por autoridades y población.

Por eso, el poco conocimiento y el desinterés por su conservación y costos de restauración han producido pérdidas irreparables de patrimonio edificado, quedando solo como testigos, fotografías, o planos en el mejor de los casos.

**Entonces, ¿por qué estos valores no fueron reconocidos?  
y ¿por qué la población fue apática y permitió la remodelación?**

*La mayoría de la población guatemalteca no se identificó con el edificio del aeropuerto La Aurora, perteneciente al Movimiento Moderno, pues desconocía los valores que poseía, lo que produjo falta de interés para su conservación. Esto condujo a la desaparición de importantísimas partes del edificio que le daban carácter simbólico, estético e histórico.*

*El valor económico manifestado en la factibilidad de uso de los espacios capturados por la envolvente; la utilización de paredes columnas y cubiertas como una inversión ya efectuada, la cercanía a la ciudad y la inversión ya efectuada en el suelo, fueron factores que hicieron que el valor económico prevaleciera sobre los otros valores poco conocidos.*

*En su momento, la apatía de la población en general, la debilidad de las instituciones encargadas de la conservación del patrimonio y la poca claridad de las leyes, fueron aspectos que permitieron que la clase política decidiera sobre la forma de intervención del edificio.*

## Fuentes de consulta

Aeropuerto Internacional La Aurora, Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto\\_Internacional\\_La\\_Aurora#Galer%C3%ADa\\_de\\_im%C3%A1genes](https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_Internacional_La_Aurora#Galer%C3%ADa_de_im%C3%A1genes) 31 de noviembre 2018.

Aeropuerto La Aurora <https://www.guatemala.com/noticias/cultura/fotos-de-como-era-antes-el-aeropuerto-la-aurora-en-guatemala.html>, Revisado 7 mayo 2018.

Aguilar, María. *El museo de afuera Efraín Recinos*. Dirección General de Investigación DIGI. Universidad de San Carlos. 2008.

Benavente, Claudia. Aeropuerto La Aurora, certificado internacionalmente, El periódico 12 de junio 2007, Recuperado de <http://www.elperiodico.com.gt/es/20070612/actualidad/40582/>

Carta de Cracovia. UNESCO. [http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/guatemala/guatemala\\_carta\\_cracovia\\_2000\\_spa\\_orof.pdf](http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/guatemala/guatemala_carta_cracovia_2000_spa_orof.pdf). Revisado 7 mayo 2018

Dirección General de Aeronáutica Civil. Plan Nueva Aurora. Diciembre 2008.

González-Varas, Ignacio. Patrimonio cultural. Conceptos, debates y problemas, ed. Ediciones Cátedra, 1ra. Edición (Madrid, 2015).

Guerra-Borges, Alfredo. El desarrollo económico, Historia general de Centroamérica. Tomo V, 1993.

Hemeroteca Prensa Libre PL, <http://www.prensalibre.com/hemeroteca/nnnnn> en 30 noviembre 2018.

Martínez Justicia, Leonardo. Sánchez-Meza Martínez, María José. Sánchez-Meza, Domingo, Historia y teoría de la conservación y restauración artística, Ed. Tecnos, 3ra Edición (Madrid: Juan Ignacio Luca de Tena, 2008).

Mixto Listo, Retrospectiva.50 años de construcción en Guatemala (1954-2004), ed. Wach'ala/TBWA para Mezcladora S.A., 1ra. Ed. (Guatemala, 2004).

Morales Barco, Frieda Liliana, «Construcción del Aeropuerto Internacional "La Aurora", Finca Nacional "La Aurora"» Barrio Querido, recuperado de <http://cultura.muniguate.com/index.php/section-table/43-fincaaurora/168-construccionaerouerto> 30 noviembre 2018

Robledo Monroy, Válerie. Catálogo de recopilación de obras arquitectónicas y escultóricas del maestro Efraín Recinos. Tesis de Graduación, Diseño Gráfico, Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos. 2004.

Stewart, William. Urbanismo y Arquitectura. Historia General de Guatemala. Tomo VI.

Vizcarra de los Reyes, María de los Ángeles. Modernidad y posmodernidad. Capítulo II: Historia de la arquitectura y Urbanismo mexicanos. Volumen VI, Tomo II.

[www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apj-s/2007/4tri07/overall.html](http://www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apj-s/2007/4tri07/overall.html)