

De la aeroestación suburbana al aeropuerto urbano. Conflictos urbano-ambientales del Aeropuerto de Ezeiza

Arq. Pablo. E. M. Szlagowski

Ing. C. Alejandro Di Bernardi

Arq. Nicolás M. Vitale

Ing. Alejandro J. Pesarini

Universidad Nacional de La Plata - Facultad de Ingeniería

Área Departamental Aeronáutica - UID "GTA-GIAI" - Grupo de Trabajo de Aeropuertos

RESUMEN

El aeropuerto de Ezeiza está implantado en una zona de convergencia de dos sistemas ambientales de la región pampeana. La situación en que se encuentra se debate entre un área de reserva natural y rural con áreas de urbanizaciones en expansión. Los principales elementos de conflicto urbano ambientales provienen de los acercamientos que la mancha urbana metropolitana tiene para con el predio aeroportuario, redefiniendo sus condiciones de borde. Estos cambios contextuales urbano ambientales producen tendencias de desarrollo urbano que pueden ser motivo de interferencia con la normal operatividad del aeropuerto.

ABSTRACT

The Ezeiza airport is located in a convergence area of two environmental systems of Pampeana geographical region. That situation debates the airport among a natural and rural reserve area with metropolitan urbanizations in growth. The main elements of urban-environmental conflict come from the approaches that the metropolitan urban structure has towards the airport site, redefining their edge conditions. These contextual changes can produce urban development tendencies doing interferences in the airport operability.

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo indaga sobre las condiciones urbano-ambientales del predio del Aeropuerto Gral. Pistarini de Ezeiza, y la incidencia de la urbanización del territorio metropolitano sobre sus capacidades operativas y funcionales.

El desmedido crecimiento de la mancha urbana del Área Metropolitana de Buenos Aires ha transformado la situación suburbana original del aeropuerto en un equipamiento más de la estructura metropolitana.

Esta nueva situación y las proyecciones futuras de este desarrollo urbano, comprometen en algunos aspectos las posibilidades operativas del aeropuerto y su expansión en el territorio. Este trabajo explora la situación contextual presente en el área del aeropuerto de modo de señalar los puntos de conflicto existentes o latentes.

1.1. Situación Contextual

Las instalaciones existentes del Aeropuerto Ministro Pistarini de Ezeiza están localizadas dentro del Área Metropolitana de Buenos Aires, encontrándose sometidas a complejidades estructurales, funcionales, ambientales y morfológicas que presenta un área de este tipo. El área en cuestión se puede considerar un área de situación híbrida entre dos sistemas principales de paisaje (unidades) denominados Pampa y AMBA.

Estas unidades presentan características diferentes respondiendo la primera a la evolución del paisaje natural conquistado por actividades rurales del hombre, y el segundo a la modificación del paisaje natural por la acción de la urbanización.

El sector en el que el Aeropuerto Pistarini se ubica es un área periférica de la estructura metropolitana y un espacio único de relación entre estas dos unidades de paisaje.

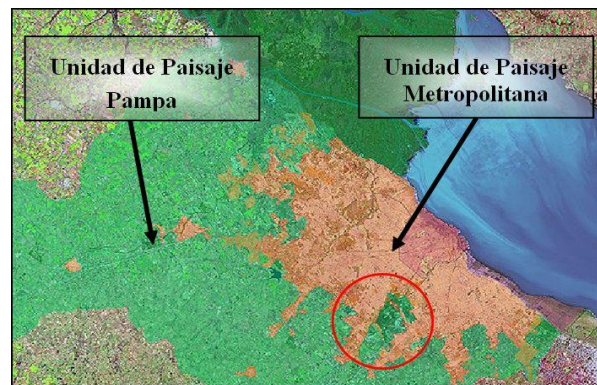


Figura 1: El sector del Aeropuerto dentro de las Unidades de Paisaje. Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

La Unidad de Paisaje Pampa se ubica, desde el punto de vista biogeográfico, dentro de la llamada Provincia Pampeana que incluye a las pampas o región pampeana del centro de Argentina, las praderas de Uruguay y los campos del sur del Estado de Río Grande do Sul, en Brasil. En conjunto, esta vasta región constituye una de las áreas de pastizales templados más grandes del mundo, con una superficie aproximada a los 760.000 km². Básicamente, se trata de una extensa y continua planicie, en la que se alternan, a lo largo de grandes distancias, paisajes totalmente planos con otros de relieve ligeramente ondulado.

Mientras que el avance de la urbanización constituye otra Unidad de paisaje sin sustento ecológico en el Área Metropolitana de Buenos Aires, es justamente ésta la que produce cambios definitivos en el espacio contiguo a la ciudad, deteriorando el territorio y la calidad de los suelos y del agua. En esta interfase entre lo urbano y rural, también llamado Periurbano, se producen fuertes perturbaciones derivadas de la deposición de basura, el volcado de efluentes y contaminantes, así como de las diversas actividades productivas. Rasgos llamativos del área periurbana son la fragmentación de los ecosistemas naturales y la aparición de los neoecosistemas, que se forman cuando una especie exótica invade comunidades naturales y las domina.

El proceso de desarrollo de la mancha de urbanización del Área Metropolitana reconoce las distintas fases de desarrollo de los procesos migratorios internos favorecidos por los medios de transporte y la capacidad productiva industrial demandante de mano de obra, proceso iniciado a mediados del siglo XX y en constante evolución.

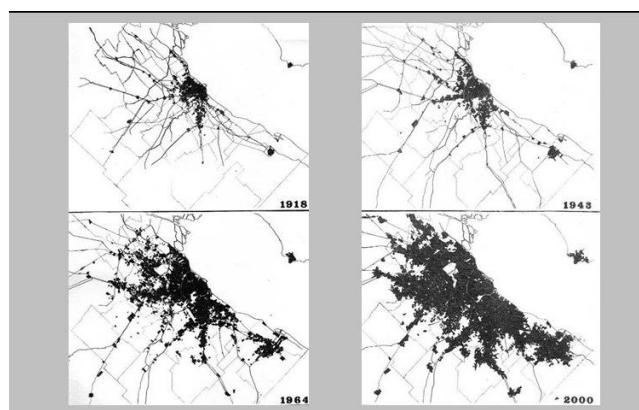


Figura 2: Proceso de urbanización del AMBA. Fuente: Esquema director año 2000.

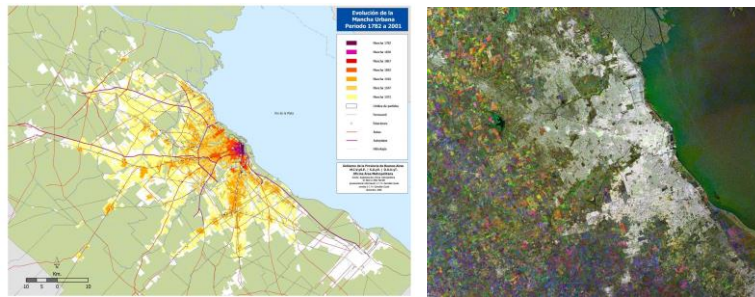


Figura 3: Síntesis Proceso de urbanización del AMBA. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Situado a 30 Km. del centro de la ciudad de Buenos Aires, el predio del Aeropuerto Pistarini está comprometido en un área del conurbano de la Provincia de Buenos Aires que comparten cuatro partidos municipales: Ezeiza, Esteban Echeverría, Cañuelas y La Matanza.

Cada uno de estos partidos presenta características muy diferentes en cuanto a sistema productivo, crecimiento demográfico, estructura urbano-morfológica y capacidad de desarrollo, vinculados principalmente a las tendencias ejercidas por el eje de crecimiento y de relación con la estructura general metropolitana.

El partido de Ezeiza, donde está situado el aeropuerto, junto con el de Esteban Echeverría, son los que ejercen más influencia en lo que atañe a condiciones urbanas, ambientales y de conexión con el Sistema Aeroportuario.

1.2. Terreno y Geografía

El predio del aeropuerto junto con los bosques de Ezeiza y otros establecimientos de equipamiento urbano constituyen un área de baja ocupación, de carácter natural dentro de la mancha urbana de desarrollo del área metropolitana.

El sector donde se ubica el aeropuerto pertenece a los espacios “entre” de los ejes de crecimiento urbano y es un punto particular de interacción de los sistemas naturales y metropolitanos. Es un sistema independiente de ambos con características particulares propias de la presencia de la condición de intersticio metropolitano. Posee características similares a los llamados “Terrain Vague” propias de las metrópolis en estado de reconversión económico-productiva.

Los datos correspondientes a hidrografía demuestran la fuerte interacción entre los sistemas de escurrimiento de la llanura y la mancha urbana que se interpone en su paso hacia el Río de La Plata. Entre ellos se destacan el Río Reconquista y el Río Matanza, los que entre ambos canalizan el caudal mayor de aguas de escurrimiento pluvial hacia el Noreste.

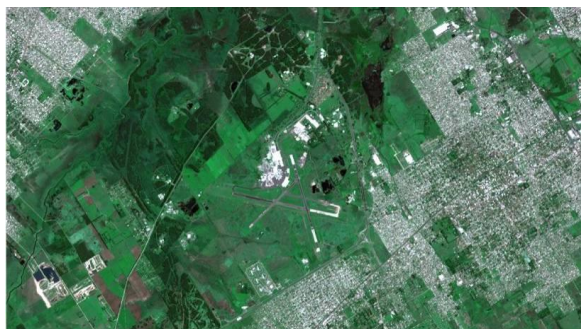


Figura 4: El aeropuerto y los bosques de Ezeiza dentro de la mancha urbana. Fuente: <http://209.15.138.22>

La zona del aeropuerto Pistarini pertenece a las áreas de mayor intensidad y vigor de la vegetación, demostrando la capacidad de mantenimiento de sus condiciones a pesar del avance de la mancha urbanizada.

Este sector periférico del Área metropolitana presenta calidades geográficas ambiguas dada la presencia de una fuerte urbanización, sustancial modificadora de las condiciones naturales de suelo, relieve, hidrografía y por ende de las condiciones atmosféricas y ambientales. De este modo las condiciones productivas naturales se ven afectadas por la metropolización y presentan disfunciones sobre todo ligadas a las condiciones de caudal de los cursos de agua y al anegamiento de las zonas aledañas, provocando cambios en la capacidad superficial del suelo.

Por otra parte los cursos de agua que recorren el área metropolitana hasta el Río de la Plata producen una segmentación del territorio estableciendo zonificaciones que determinan particularidades espaciales muy significativas tanto en lo que respecta a lo natural o a las áreas urbanizadas. Esta diferenciación actúa sobre el paisaje urbano como modificador de las condiciones de crecimiento urbano atenuando las condiciones de monotonía, y pérdida de la identificación, provocando una cierta variedad espacial dentro de la mancha urbana continua. En Cuanto al área específica de Ezeiza, el Río Matanza, es uno de los modificadores naturales más importantes, el cual actúa como definidor del paisaje natural y urbanizado lindante.

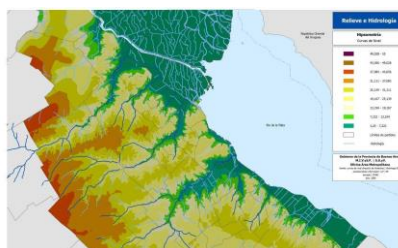


Figura 5: Relieve e Hidrología. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

La profundidad de las aguas subterráneas presentes a través de las napas responden también a las condiciones naturales de la presencia del Río de La Plata y la incidencia del Río Matanza, a la vez de verse afectadas por la acción de la urbanización metropolitana la cual ha operado como agente de impermeabilización del suelo, de contaminación y de explotación de estas mismas aguas.

1.3. Condiciones urbano-metropolitanas del área

El Conjunto Aeroportuario se ubica entre los ejes radiales de crecimiento urbano suroeste los que asociados a líneas de ferrocarril y otras vías de comunicación terrestre estructuró la tendencia de crecimiento territorial metropolitana con fuerte tendencia desde la época de la creación del Aeropuerto Internacional.

La mancha, de crecimiento inicial radial no reconoce hoy los radios o ejes de desarrollo debido a la densificación de los intersticios de la mancha, quedando sólo el área de los bosques de Ezeiza como separador natural de las vías de desarrollo urbano guiadas por el desarrollo inicial de los FF.CC. Belgrano y FF.CC. Roca que atravesaron La Matanza y Ezeiza respectivamente, posteriormente reforzadas por la impronta de la Rutas 3 y 58, finalmente consolidadas por la presencia de la Autopista Ricchieri.

Esta organización de crecimiento, sí se ve ampliamente relegada en la infraestructura de comunicaciones tanto en lo referido a las vías Férreas como a la estructura vial, originalmente

representada por las rutas y desde las últimas décadas intensificadas en su potencia por la aparición de las autopistas urbanas e interurbanas.

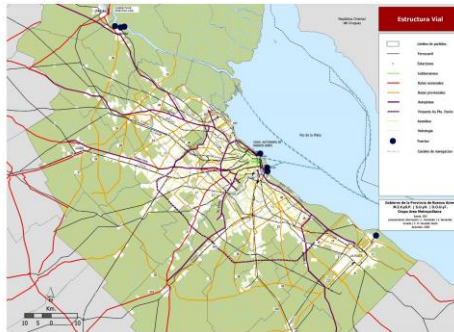


Figura 6: Estructura Vial. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Por otra parte, la ocupación territorial de la mancha urbana presenta una estructura no homogénea, de multifuncionalidad, de coexistencia y colisión entre estructuras de diverso origen y antigüedad. Los usos o las ocupaciones funcionales son múltiples entre las que se encuentran actividades productivas primarias e industriales, residenciales exclusivas y de variada consolidación, equipamientos comunitarios, administración y áreas naturales o de reserva como se puede observar en el gráfico de uso del suelo del Área Metropolitana.

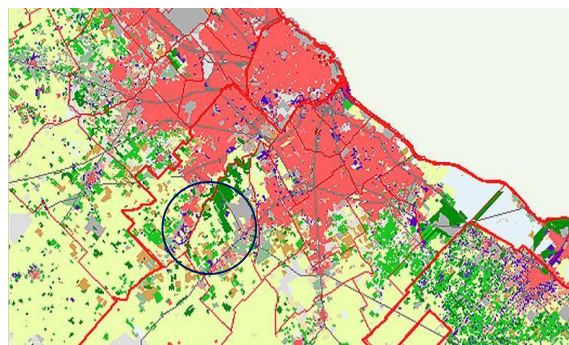


Figura 7: Uso del suelo del Área Metropolitana Fuente: SIOUT

Esta variedad de usos se desarrolla con diferentes intensidades provocando que la población se vaya asentando en relación a las vías de comunicación, en proximidad con la Capital y con los lugares de trabajo, administración pública y servicios. En función de esa ocupación, los organismos de planificación urbana han determinado las zonas de densidad máxima y de ocupación total como se puede observar en los planos de densidad de construcción posibles.

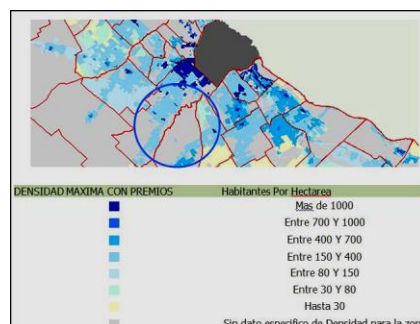


Figura 8: Densidad de construcción. Fuente: SIOUT

Las tendencias de ocupación han producido el desarrollo de ciertos puntos dentro de la estructura metropolitana llamados Centros, los que funcionan actualmente como atractores en la gran

mancha y son los espacios que las políticas de desarrollo territorial local proponen como las nuevas centralidades que intentarán vigorizar y reforzar la identidad e importancia de cada zona.

El plano mostrado a continuación presenta la ubicación y la jerarquía de los centros tradicionales y los que se presentan hoy como nuevos puntos de desarrollo. En este se puede observar que el área de cercanía con el aeropuerto presenta una relación de centros tradicionales y no denota nuevas centralidades en desarrollo.

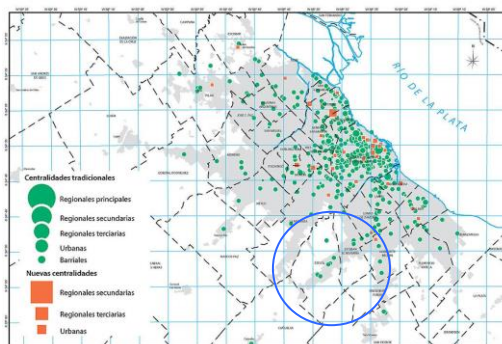


Figura 9: Centralidades del Área Metropolitana Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

En cuanto al nivel socio económico de habitación en el área metropolitana, una medición de los hogares con índice de hacinamiento demuestra un crecimiento de este indicador a medida de que uno se aleja de la Capital federal y se adentra en el conurbano de la Provincia de Buenos Aires. Las zonas periféricas de la estructura metropolitana son las que presentan mayor cantidad de habitantes por cuarto. Inversamente a esto, este índice no está relacionado con la densidad de población en el área, la cual baja a medida que entramos en la periferia metropolitana, excepto en algunos casos del partido de La Matanza.

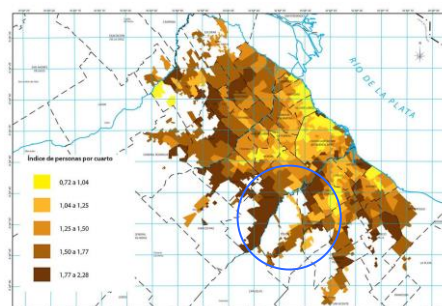


Figura 10: Nivel Socio-habitacional del Área Metropolitana Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

2. CONDICIONES LOCALES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL AEROPUERTO

2.1. Centralidades

Como se ha descrito en el apartado anterior, el sitio de ubicación del aeropuerto de Ezeiza presenta cualidades espaciales y ambientales diversas, propias del sector de periferia de la estructura metropolitana a la cual pertenece.

Esta estructura denota centros de desarrollo, que se presentan como potenciales a partir de las tendencias económico-productivas presentes en el área, como por las políticas implementadas desde los municipios con el objetivo de dar los pobladores de las diferentes áreas de la mancha metropolitana, servicios, identidad y pertenencia. Como se puede observar en el gráfico que se presenta a continuación, los centros cercanos al área del aeropuerto, y en posición de interactuar con él, son en orden de jerarquía, los de Esteban Echeverría y Ezeiza, aunque son centros de una

envergadura que no presentan todavía características de sector de conflicto con las actividades aeroportuarias.

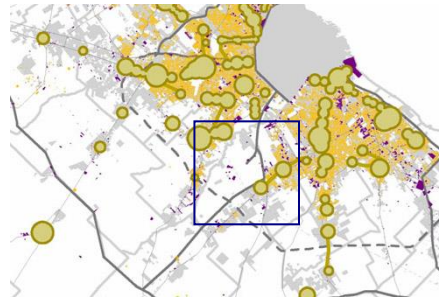


Figura 11: Estructura y Jerarquía de Centros Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

A diferencia de otras áreas del conurbano, en el sector del aeropuerto, estas centralidades no han seguido la tendencia de desarrollo sobre las vías principales de comunicación. Es decir, la Autopista Ricchieri no ha incidido en gran medida en la posición de estos centros sino el desarrollo de centros denominados tradicionales.

2.2. Estructura Vial, Férrea y Desarrollo local

Como se ha reflejado anteriormente, el desarrollo del sector no está tan directamente ligado a las vías de comunicación, precisamente porque esta área no posee la complejidad de flujos de movimiento y conexiones que presentan otras del área metropolitana.

Según en los esquemas de estructura vial, los sistemas de vinculación regional que recorren el área son principalmente la autopista Richieri, en un segundo plano la autopista Ezeiza-Cañuelas, en menor grado las vías del Ferrocarril Metropolitano que unen Ezeiza con Temperley, y finalmente el Ferrocarril Belgrano que une la estación Canning con Gonzalez Catán. Es así entonces que la Autopista Richieri es el elemento vial predominante de conexión regional. Esta autopista, construida al tiempo que se desarrolló el aeropuerto, se presenta hoy como el único medio de acceso al mismo. Junto con la Autopista Ezeiza - Cañuelas constituyen la puerta de entrada al país y son la vía de acceso al Sur, a través de la Ruta Nacional N° 3, uniendo la Capital Federal con el sur del país y vinculando puntos estratégicos del sudoeste metropolitano.



Figura 12: Sistema Vial de influencia en el Aeropuerto. Fuente: Autopistas al Sur

Concesionada desde 1994 a Autopistas al Sur, la Ricchieri canaliza todos los transportes de carga, pasajeros y vehículos particulares que ingresan al aeropuerto de Ezeiza. Posee 3 carriles por mano, iluminación, señalización, y por medio de la concesión funciona un sistema de asistencia a los usuarios.

Por otra parte, la presencia del pulmón verde provocado por los bosques de Ezeiza, el aeropuerto y los establecimientos recreativos y deportivos de grandes parcelas han imposibilitado el trazado de tramas viales en el área de manera de concentrarse el mayor movimiento de vehículos por medio de las autopistas.

La proyectada autopista Presidente Perón, que recorrerá la periferia exterior del conurbano, posibilitará la interconexión de los ejes radiales de crecimiento, generando un sistema vial tendiente a consolidar un esquema radio concéntrico de interconexión de las localidades sin depender directamente de Capital Federal como conector.

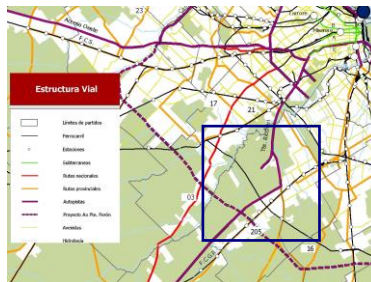


Figura 13: Estructura Vial. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Por otra parte, la estructura ferroviaria cercana al predio no presenta una gran actividad en cuanto a flujos se refiere, sino que trata de movimientos que están relacionados con la trayectoria radial hacia el centro de la ciudad de Buenos Aires, pero desde radios que concentran altos niveles de población. Los ramales ferroviarios del entorno del aeropuerto no registran una actividad numerosa ni desarrollos potenciales de la misma. En el siguiente gráfico se puede ver la intensidad de estos desplazamientos a partir de la venta de boletos por estación, lo que indirectamente demuestra las intensidades de las estaciones de partida y de destino.

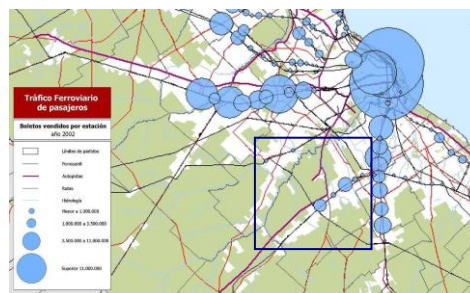


Figura 14: Tráfico ferroviario. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Del estudio de los crecimientos de actividades típicamente ligadas a autopistas (urbanizaciones cerradas) puede intuirse que la dominancia de estos usos en el área cercana al aeropuerto no está justamente ligada al trazado de la autopista sino a caminos locales que conducen a sectores aislados de la trama urbana consolidada.

2.3. Sistema de espacios verdes y naturales

A pesar del que el área metropolitana de Buenos Aires esté escasa de espacios verdes de envergadura que actúen como pulmones de la estructura urbana, El área de incidencia del aeropuerto Pistarini es una de las más grandes y de las que no está en peligro de decrecimiento, como lo demuestra la imagen siguiente.

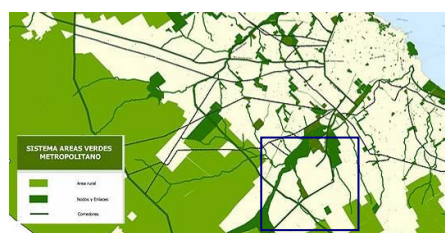


Figura 15: Sistema Verde. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

También es posible de identificar el área del aeropuerto en una igualdad de situación con áreas de capacidad productiva, de aptitud del suelo y en proximidad de áreas cultivadas según lo muestra el mapa mostrado a continuación.



Figura 16: Productividad del suelo. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Tanto la pertenencia a los sistemas verdes de expansión del área metropolitana como la característica de periferia en contacto con la estructura rural del gran Buenos Aires, han protegido el área del avance de la urbanización desde los partidos vecinos, en especial de La Matanza, sitio de alta concentración poblacional.



Figura 17: Sistema Natural. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Dentro de esta situación del entorno cabe destacar otra condicionante de contexto presentada por el sistema Natural y es la presencia del Río Matanza en el entorno inmediato del Aeropuerto. Es de interés en este punto notar las capacidades del Río Matanza de desbordar y de anegar zonas aledañas en distinta intensidad como lo muestra el diagrama. En él se pueden ver los polígonos de inundaciones en las que se compromete la zona norte del predio, justamente en la zona de acceso y de posible construcción de una nueva pista de aterrizaje.

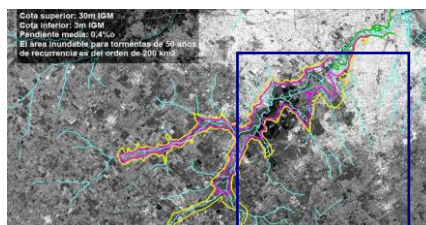


Figura 18: Área de inundación del Río Matanza. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

2.4. Desarrollo de los procesos de urbanización del entorno inmediato

Los procesos de urbanización metropolitanos descritos anteriormente, inciden de manera importante en el área del aeropuerto. Estudiando la zona en cuestión se observa el predio junto con los bosques como una cuña en la colonización del espacio vacío, ejerciendo una pérdida de fuerza a dicho desarrollo ocupacional. Como ya se ha comentado, los desarrollos más fuertes en esta área están ligados a los medios de transporte de pasajeros masivos, en especial el ferrocarril,

y no a la capacidad estructurante de las autopistas urbanas. En el gráfico siguiente es posible observar no solo la evolución de la mancha sino también los grados de concentración y las líneas y tendencias de crecimiento hasta hoy.

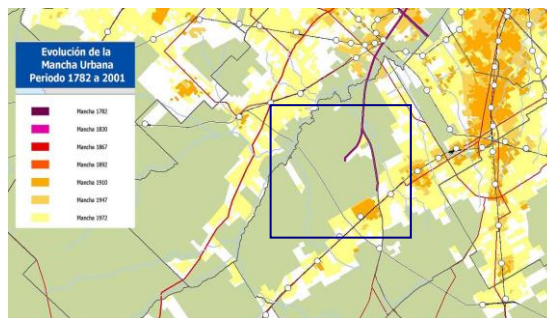


Figura 19: Evolución histórica de la urbanización metropolitana. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

En cuanto a los indicadores de nivel socio económico de la urbanización metropolitana del sector del aeropuerto, se puede observar cómo los sectores de hogares con una situación social más holgada se dan cerca de los centros de desarrollo, mientras que los hogares con más carencias van ocupando las márgenes de la mancha, estando estos últimos en mayor posibilidad de contacto con el predio del aeropuerto.

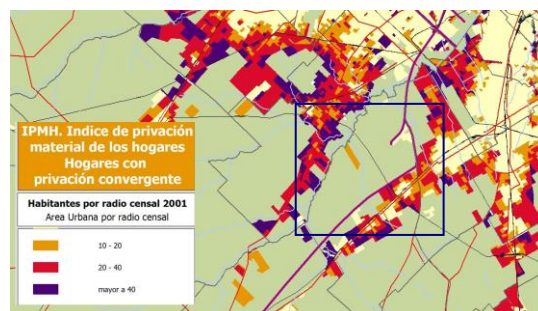


Figura 20: Índice socio-económico de hogares. Hogares con privación. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Las condiciones de habitabilidad están expresadas además de por la provisión de servicios básicos, es decir por las necesidades insatisfechas, por el grado de hacinamiento que presentan las áreas residenciales. Este hacinamiento representa una densidad relativa, interna de la vivienda, la cual en esta zona de estudio, no se corresponde con una densidad poblacional bruta, sino que resulta ser un indicador social.

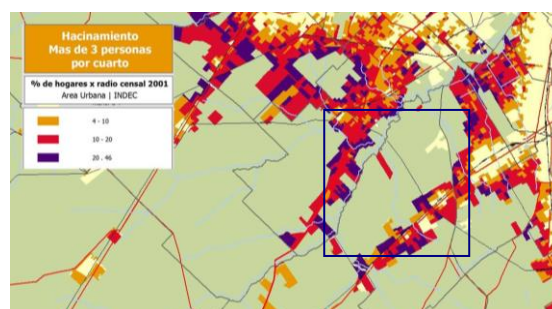


Figura 21: Índice de hacinamiento en hogares. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Como puede observarse, los asentamientos precarios y los barrios marginales no comprometen en gran medida el entorno inmediato del aeropuerto.

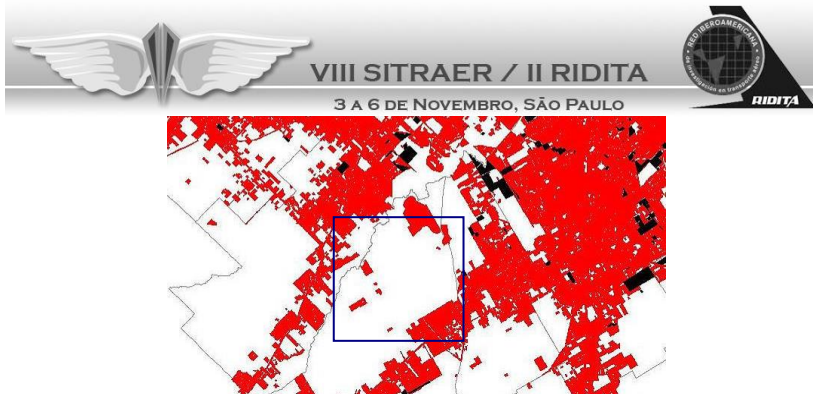


Figura 22: Asentamientos precarios dentro de la mancha urbana. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

2.5. Infraestructura de servicios urbanos

Los estudios sobre la provisión de servicios en el área del aeropuerto demuestran que el sector presenta grandes deficiencias en cuanto a los servicios brindados a la población. Es así que tanto la provisión de Agua y Cloacas como los servicios básicos en general son una de las mayores deficiencias del sector.

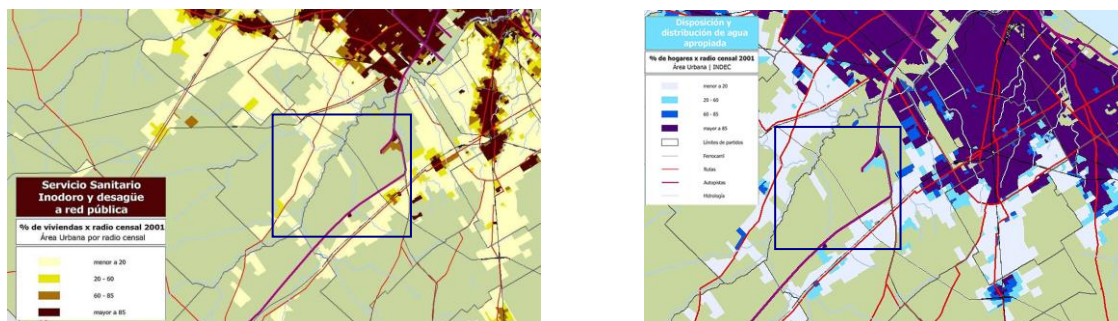


Figura 23: Servicios sanitarios / servicios de agua. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

Entre los tópicos que tienen que ver con servicios y con condiciones ambientales a la vez, no es tan conflictiva la cantidad de residuos producidos en el área como la cantidad de basurales clandestinos que se establecen en una línea de desarrollo que coincide con el trazado de la autopista Ricchieri, amenazando el entorno inmediato del aeropuerto.

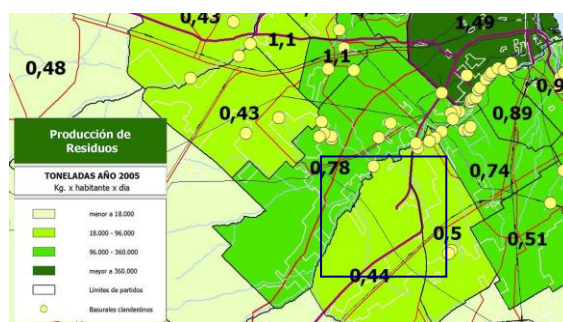


Figura 24: Producción de residuos y basureros. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Pcia Buenos Aires

2.6. Actividad Industrial y Productiva.

El entorno del aeropuerto no presenta en sus cercanías grandes áreas de concentración industrial por el momento, pero posee áreas que las normas provinciales proponen como uso industrial exclusivo. Estas áreas se localizan en contacto con la autopista Ezeiza Cañuelas, la cual comúnmente se ve afectadas por humos que reducen la visibilidad en la zona.

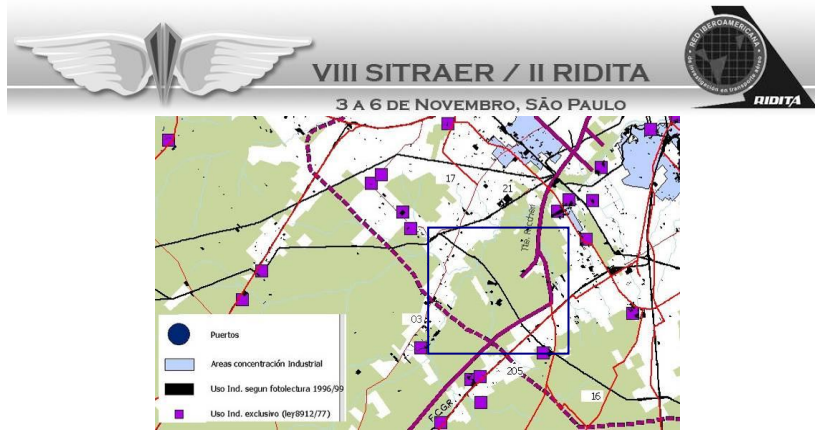


Figura 25: Concentración industrial. Fuente: Lineamientos Estratégicos MIVS Peia Buenos Aires

La zona del predio aeroportuario comprende en sus cercanías áreas consideradas atractivas para actividades industriales en Esteban Echeverría y en La Matanza.

2.7. Indicadores Urbanísticos y normas locales

Los indicadores urbanísticos existentes demuestran para el área de Ezeiza lindante con el aeropuerto densidades de población entre 150 y 400 habitantes por hectárea, números directamente ligados a la provisión de servicios urbanos de la zona. Las áreas de mayor densidad poblacional no se encuentran directamente relacionadas con el predio aeroportuario.

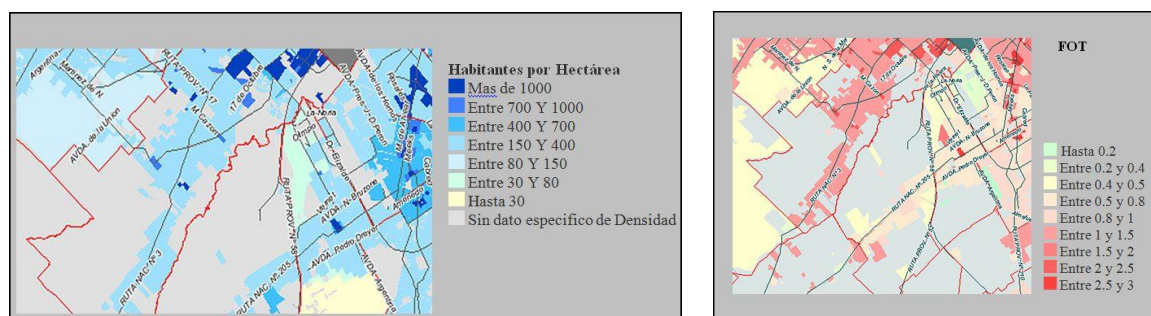


Figura 26: Densidades de ocupación y FOT. Fuente: SIOUT

Por otra parte, los usos predominantes en la zona son los agrícolas y urbanos residenciales de tipología continua y discontinua.

Los indicadores de crecimiento previstos para la zona por los diferentes municipios no contemplan un crecimiento en altura de las localidades que circundan el predio del aeropuerto, estando esta posibilidad sólo para enclaves específicos de crecimiento histórico. Las normas urbanísticas locales que regulan el crecimiento urbano de la zona del aeropuerto son las relacionadas con la ley provincial 8912, según ordenanzas reglamentadoras de ella de los diferentes partidos que influyen en la zona.

Los partidos de interés son principalmente Ezeiza y el de Esteban Echeverría en menos medida, pues son los que están en posición de poder actuar como obstáculos a la aproximación de aeronaves al aeropuerto. En este sentido, las normas de estos dos partidos son muy similares dada la reciente división entre ellos. La Matanza, por su parte, posee la ordenanza 7420/81 y sus modificatorias, que regulan los usos del suelo en todo el partido.

Ezeiza, el partido de mayor influencia, regula su crecimiento a partir de la ordenanza 1594/79 que establece su Código de Planeamiento. En cuanto a lo que refiere al aeropuerto, esta ordenanza en su apartado 2.12.5 establece que “*Todo edificio o construcción de altura que*

supere los 25 m. deberá poseer la aprobación previa de su altura por las Autoridades de la Fuerza Aérea Argentina”. En este sentido, el municipio ha ejecutado un plano de uso del suelo que quiere aprobar a la brevedad, el cual establece los diferentes grados de ocupación a través de la densidad, otorgando a los terrenos lindantes con el aeropuerto la condición de Media Densidad (zona R4), reservando para el área central de la localidad la Alta Densidad (zona R4), donde está centralizando equipamientos y servicios y donde han localizado el nuevo Edificio Municipal y la plaza, a partir de la separación con Esteban Echeverría.

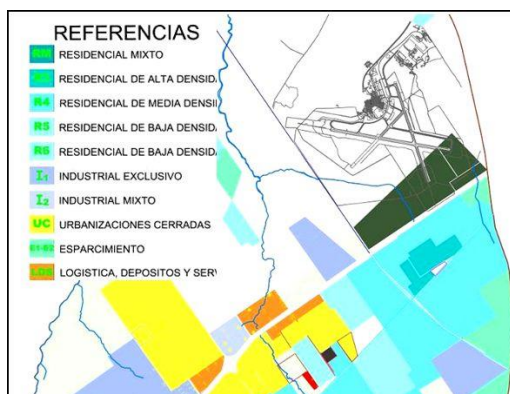


Figura 27: Plano de zonificación a aprobar. Fuente: Municipalidad de Ezeiza

3. INSERCIÓN DEL PREDIO EN EL ENTORNO INMEDIATO

3.1. Contexto particular

Las imágenes que a continuación se muestran tienen por objeto señalar a través de la fotografía satelital, la inserción del espacio físico del predio aeroportuario en el conglomerado urbano del área metropolitana. En ellas se puede observar la resistencia del sector hacia con la mancha urbana en las distintas escalas, el impacto de las tramas urbanas, las estructuras principales de comunicación, la incidencia de los equipamientos públicos y de servicio, las áreas de reserva urbana y recreativa.



Figura 28: Fotos satelitales área metropolitana y detalle. Fuente: Google Earth

Mediante estas imágenes se puede comprender la real ocupación del suelo en el área de influencia del aeropuerto denotando densidades de ocupación, tendencias de crecimiento de la trama urbana, ubicación de conexiones con las centralidades urbanas, áreas verdes, etc.

También es posible de observar por un lado el sector potencial proveedor de obstáculos a la aproximación de aeronaves, sector en el que se desarrolla la nueva centralidad de Ezeiza. Esta nueva centralidad está situada en torno a la Plaza de las Américas y la Estación del Ferrocarril donde se ubica el nuevo Centro Administrativo Comunal.

3.2. Bordes y periferia del predio

La situación de borde del predio del aeropuerto está caracterizada, además de las zonas urbanizadas residenciales, por elementos singulares de diversa función que van desde instalaciones deportivas, sedes gremiales, áreas recreativas, bases militares, reservas naturales, establecimientos industriales o productivos y edificios penitenciarios hasta centros de investigación científica.



Figura 29: Inserción del aeropuerto en el entorno. Fuente: Google Earth

Instalaciones de magnitud que rodean al aeropuerto: Centro recreativo Ezeiza; Club UPCN; Base Militar Ezeiza; AFA; Estadio de baseball; Piletas de Ezeiza; Barrio Esteban Echeverría; Club River Plate, Servicio Penitenciario (Complejo penitenciario II Ezeiza, Instituto Correccional de Mujeres, Centro de rehabilitación Unidad 24); Empresas Conuar y Fae; Centro Atómico Ezeiza.

4. CONCLUSIONES.

Como resultado del análisis realizado, es posible de establecer los elementos de riesgo contextual a que puede estar sometido el Sistema Aeroportuario de Ezeiza debido a los cambios tanto operacionales como de su situación urbana a lo largo de su existencia. Estos elementos pueden señalarse en base a distintas categorías de problema como por ejemplo se presentan a continuación.

4.1. Espacio aéreo inmediato

Los posibles conflictos surgen a partir de la proximidad del predio aeroportuario (y la situación de pista 11-29) con las áreas en desarrollo urbano de la ciudad de Ezeiza. No existiendo reglamentaciones urbanísticas específicas sobre áreas de protección del espacio de aproximación de aeronaves, es posible que en futuro surjan conflictos respecto de este tema.

4.2. Sistema de Conexiones

Como se ha podido observar en el apartado referido a los sistemas de vinculación regional, el aeropuerto de Ezeiza está en una situación muy comprometida en lo referente a las conexiones con las ciudades de alimentación de pasajeros y servicios, puesto que su única vía de comunicación es la Autopista Richieri. Los cortes de ruta por razones gremiales ocurridos en los últimos años han revelado la debilidad del sistema, exponiendo al aeropuerto a la anulación de operaciones.

Es necesario contar con accesos alternativos tanto para pasajeros como para servicios del aeropuerto. Por otra parte, esta situación de ausencia de medios de transporte alternativos hace

que la conexión con vuelos originados en el Aeroparque Metropolitano Newbery sea prácticamente nula, dependiendo directamente del estado del tránsito vehicular de la Capital Federal. Algunos proyectos preliminares del Gobierno Federal intentan solucionar este problema

utilizando ferrocarriles precarios de la región, sin considerar al aeropuerto como elemento de un sistema de transporte internacional y nacional.

4.3. Servicios del área

Un tema importante a resolver es el de los servicios públicos de infraestructura del área del aeropuerto. La zona es una de las menos abastecidas por este tipo de redes en el conurbano. La escasez de redes cloacales obligan a la construcción de pozos ciegos que en un crecimiento muy veloz, contaminan y deprimen cada vez más rápido las napas de los acuíferos. Este segundo problema, el de la provisión de agua potable está presente tanto en el entorno del aeropuerto como en su propio predio, agravado por la demanda de agua que presenta una instalación como la del aeropuerto. El impacto sobre el suelo generado por el derrame de aceites y kerosenes en el área de movimientos del aeropuerto, desmejora la extracción de agua potable necesaria para el predio.

4.4. Situaciones ambientales

Un aspecto importante en términos ambientales es el de las inundaciones provocadas por los desbordes del Río Matanza. Como se ha observado en el apartado específico del tema estos acontecimientos de la cuenca del Matanza, comprometen al predio del aeropuerto sobre todo en el sector destinado en el nuevo plano de Uso del Suelo del ORSNA a la construcción de una pista nueva paralela a la 11-29.

Por otro lado, la radicación de industrias en las proximidades del predio aeroportuario hacen que la producción de humos que actualmente afectan la visibilidad aumente, igualmente que los correspondientes trastornos en la operatividad de las pistas.

Otro aspecto conflictivo presenta el crecimiento desmedido de basurales clandestinos tanto en su tamaños como en nuevas localizaciones, situación que se da a l largo de la autopista Richieri y que amenazan al aeropuerto.

4.5. Situación del Predio Aeroportuario

Desde su conformación original de mediados del Siglo XX el predio aeroportuario ha sido sometido a diversas disminuciones de su superficie a partir de cesiones que el Estado Nacional ha realizado a diferentes organismos gubernamentales y de seguridad. Esta situación afecta en gran modo las posibilidades de desarrollo y expansión de las instalaciones necesarias para la operatividad futura del sistema.

Actualmente el aeropuerto de Ezeiza mantiene las condiciones de seguridad operativa, pero la actual situación de planificación contextual no deja entrever que en el futuro se puedan mantener totalmente las características operativas que lo mantienen en su categoría en la red de transportes internacionales.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- García Cruzado, M. (2000) Ingeniería Aeroportuaria. ETSIA, Madrid.
García Cruzado, M. (2002) Planeamiento de Aeropuertos. AENA, Madrid.
SUV DPOUT (2007) Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires. DPOUT, La Plata.
AA.VV. (2007) Atlas Ambiental Buenos Aires. MACN, Buenos Aires.