

El aeropuerto en la costanera norte de Buenos Aires

Marcelo E. Lascano

Hace algunos años algunos estudiantes de la carrera de geografía decidimos participar en una audiencia pública entorno al aeroparque. Si bien ya se han reconocido las múltiples ventajas de la localización del aeropuerto de cabotaje de Buenos Aires, creemos válido incluir este comentario entre las temáticas de interés de infraestructura.com.ar. Por varias razones. Principalmente por que en cualquier momento, en cuanto vuelvan las vacas gordas, o la moneda sobrevaluada, podría resucitar la presión para que el estado invierta en un aeropuerto que no necesita Buenos Aires. También por que mirada esta circunstancia a la distancia puede mejorarse la capacidad para identificar próximos proyectos faraónico o poéticos.

--

El accidente de LAPA pudo haber ocurrido tanto en EZE como en aeroparque, en las aeropenínsulas o aeroislas etéreas. Porque la razón por la cual hoy estamos aquí no es otra que ese accidente. Desde entonces y hasta ahora el aeroparque sigue operando y no se han reportado mas accidentes. Si el aeroparque es inseguro debe ser demostrado de forma concluyente. Y si la inseguridad está vinculada con el entorno del predio, esto deberá ser demostrado cartográficamente. Sin embargo, parece haber un misterioso consenso sobre la necesidad de trasladar las operaciones o construir un aeropuerto nuevo, lo que equivale a liberar de su uso actual al predio del aeroparque.

En la documentación disponible en la oficina de inscripción para esta audiencia y en los debates sobre "la situación actual del aeroparque" hay una total ausencia de consideraciones sobre el destino del predio eventualmente liberado. Se menciona, ocasionalmente, la opción de espacio verde la cual implicaría accesibilidad peatonal al sector.

Si se pensara en que la gente llegue en auto se debería destinar una importante superficie a estacionamientos y, además, se congestionaría aun mas la zona y todas las vías de acceso al sector. Por otro lado hoy nadie llega caminando al aeroparque y quienes quieren disfrutar del río deben acercarse con sus autos o esperar el colectivo.

No olvidemos que en gran parte esto se debe a que el AEP esta en medio de una autopista: Lugones 9 de julio hacia el centro y Costanera N/Cantilo hacia Provincia. Y que las dos calles que tienen acceso a estas vías rápidas (Sarmiento y Dorrego) tienen diseñadas sus intersecciones con ellas privilegiando la circulación vehicular. Este aspecto es muy importante porque son intersecciones con la vía que conecta el centro y en N de la ciudad, y será muy difícil rediseñarlos para facilitar el acceso a pie, a trote o en Bicicleta. Además de esto, el lado SO del predio limita con una línea de FC.

Conclusión 1: hay solo dos accesos potencialmente peatonalizables restringidos por dos disuasorios de la peatonalidad poco pasibles de ajustes : autopista y FC

Pero supongamos que un día nos despertamos y todos los autos del mundo han desaparecido. ¿Hace falta otro espacio verde en un sector de la ciudad superavitario de espacios verdes?. Si se siguiera adelante con esta iniciativa, se ampliaría un uso recreativo, que por su concentración sobre la costa N dentro del perímetro de la ciudad,

aumentaría el congestionamiento durante el fin de semana de nudos de trasbordo como Plaza Italia y puente Pacifico, degradando estos espacios públicos aun mas.

Estamos hablando de un predio de grandes dimensiones, cerca del centro, sobre la costa del río, de excelentes condiciones de accesibilidad (vehicular ¿no?). Creemos que no debe estar ausente de las consideraciones urbanísticas sobre el tema los posibles usos alternativos en caso de desafectar este predio del uso aeroportuario, dadas sus particulares condiciones de ubicación.

Respecto a las soluciones tipo aeropenínsula, entendemos que

1) Esto es un gran adiós a todos los planes tendientes a acercar el río a la ciudad ya que cualquier relleno en este sector de la costa intensifica el alejamiento del río, además de significar la pérdida de un espacio público de verdadero valor patrimonial como es la costanera N actual en su articulación con el río.

2) Que tiene consecuencias negativas respecto a la toma de aguas de la planta potabilizadora de Figueroa Alcorta, y respecto a la desembocadura del Arroyo Maldonado que ya hoy, tras el relleno del treinta y cuarenta, tiene serias deficiencias para evacuar su caudal y ni hablemos de cuando hay sudestada. En un año en que las inundaciones urbanas, cual ciudad de clima monzónico, están a la orden del día, rellenar sobre relleno podría promover seriamente la navegación por kayak a lo largo de la avenida JBJUSTO los 365 días del año.

3) Una aeropenínsula interferiría con las corrientes litorales de material sedimentario que generan las sudestadas. Diferentes obras construidas sobre la costa tienen hoy altísimos costos de mantenimiento por no adaptar sus diseños a esta dinámica de sedimentación.

Respecto a los ruidos que proceden del movimiento aéreo, cabe recordar que en su mayor parte provienen de las valiosas aeronaves de ciertas aerolíneas, naves enviadas por la aerolínea madre que no quiere operarlas mas en su país por que constituyen piezas de museo. Al contrario cabe destacar las inversiones realizadas por LAPA en Boeing 737-700 y las de SW en los CRJ de Bombardier, en maquinas modernas y silenciosas.

Trasladar el AEP no debe generar mas conflictos de los que supuestamente soluciona.

Personalmente no veo por que modificar la ubicación de la pista. Incluso debería ser extendida (Dunkler 1 etapa). Y si de invertir grandes sumas de dinero se trata, debería construirse un aeropuerto en la Ribera de Quilmes, un lugar de buena accesibilidad, como ha recomendado Jordi Borja, para unificar los tráficos internacionales y de cabotaje, solucionando el HIPERsupertrasbordo hasta EZE que deben realizar los pasajeros provenientes de las provincias hacia el exterior, única critica que merecía el AEP hasta antes del Accidente que hoy nos congrega.