

AEROPUERTO INTERNACIONAL CIUDAD DE LA PLATA



AEROPUERTO INTERNACIONAL
CIUDAD DE LA PLATA

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

Autor: JAMBRINA Matias Ezequiel
Nº de alumno: 35509/9

Título: Aeropuerto Internacional Ciudad de La Plata
Proyecto final de carrera

Taller Vertical de Arquitectura N°1 MORANO - CUETO RUA
Docente: CAPELLI Celia - MORONI Leandro

Unidad Integradora: Arq: Gabriela MARICHELAR (Planeamiento)
Arq: Mario CALISTO (Instalaciones)
Arq: Alejandro VILLAR (Estructuras)

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata
Fecha de defensa: 15 - 11 - 2021

Licencia Creative Commons:



FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA



ÍNDICE

| | |
|-----------------|---------------------------------|
| 01 | INTRODUCCIÓN |
| 02 | TEMA |
| 03 | PROGRAMA |
| 04 | SITIO |
| 05 | PROYECTO |
| A | Propuesta urbana |
| B | Propuesta arquitectónica |
| 06 | RESOLUCIÓN TÉCNICA |
| 07 | CONCLUSIÓN |



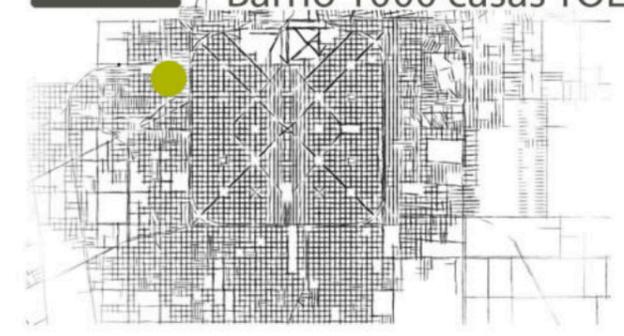


01

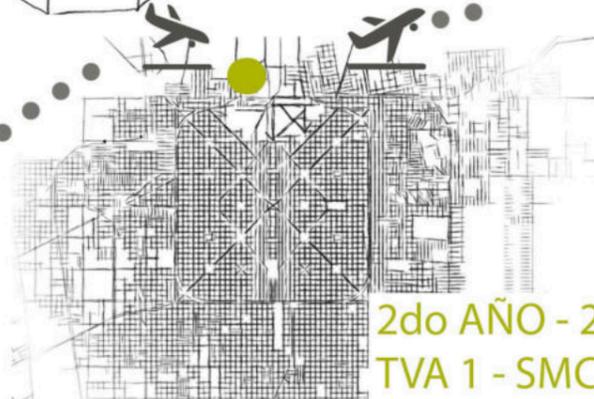
INTRODUCCIÓN

DE LA HABITACIÓN AL PROYECTO URBANO

1er AÑO - 2014
 TVA 5 - SMCR
 La Habitación
 Barrio 1000 casas TOLOSA



2do AÑO - 2015
 TVA 1 - SMCR
 Barrio EL Dique
 Conjunto de 8 viviendas
 Escuela de oficios



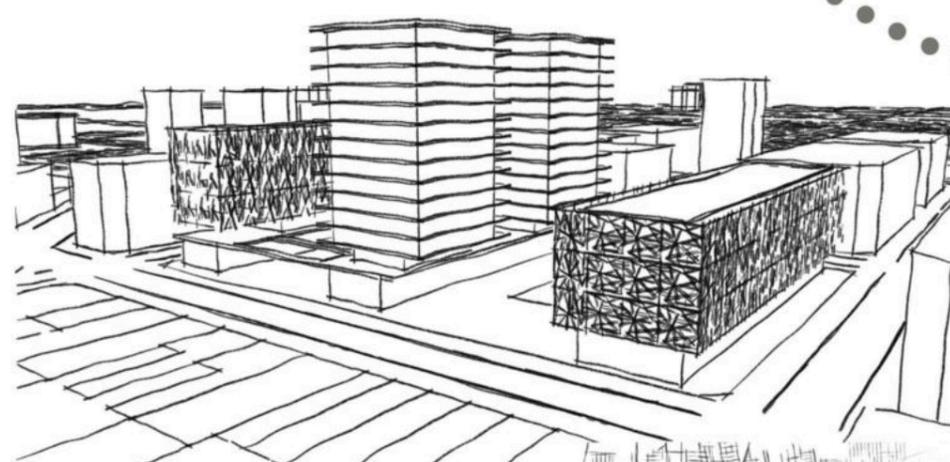
3er AÑO - 2016
 TVA 1 - SMCR
 Ciudad de La Plata - EL Bosque
 Conjunto de 32 viviendas
 Biblioteca



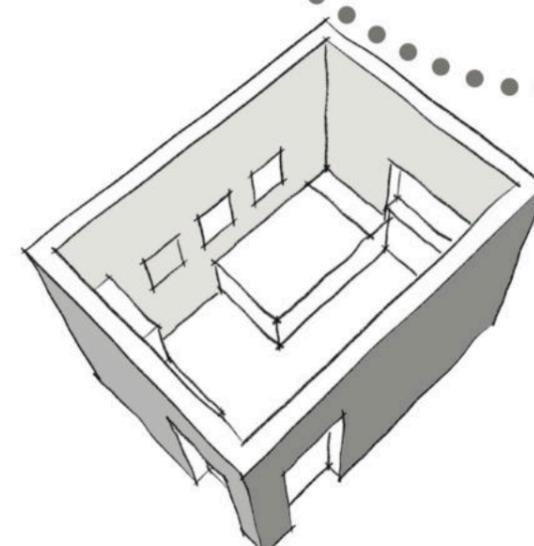
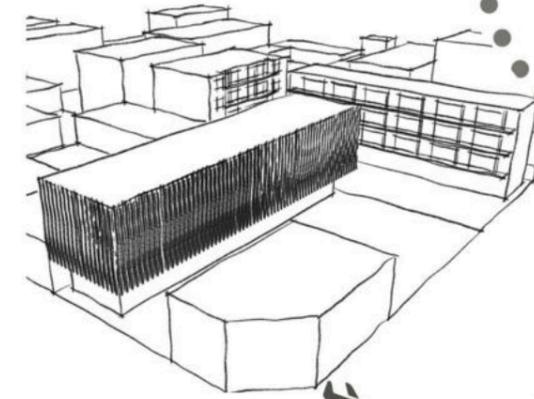
4to AÑO - 2017
 TVA 1 - SMCR
 Talleres Gambier
 Vivienda colectiva
 Escuela



5to AÑO - 2018
 TVA 1 - SMCR
 La Plata cargas
 Vivienda multifamiliar
 Equipamiento UNLP



6to AÑO - 2019
 TVA 1 - MCR
 El vacío del ExMercado
 Masterplan + Equipamiento



PROYECTO FINAL DE CARRERA

El trabajo final de carrera tiene como objetivo el cierre de nuestra formación universitaria, con el desafío de proponer un nuevo proyecto, desde cero, con la posibilidad de una libre elección del tema y el sitio a intervenir.

Este desafío plantea abordar todas las temáticas vistas en la carrera proponiendo sus respectivas respuestas dentro del proyecto de manera eficiente y posible.

ELECCIÓN DEL TEMA

La elección del tema surge debido a un interés personal por los edificios dedicados al transporte y sus diferentes sistemas internos y como su desarrollo condiciona al área urbana cercana al mismo.

El aeropuerto no es una inquietud personal nueva sino que es una situación que me generó mucho interés desde chico, mucho antes de arrancar la facultad, cuando realice mi primer viaje en avión y vi estos grandes edificios, sus programas, sus espacios, sus movimientos y sus gran flexibilidad en cuanto al diseño como así también su riguroso sistema de flujos y control que logran convivir en conjunto.

La situación del aeropuerto de la Ciudad de La Plata me generó muchas dudas en cuanto a su funcionamiento, considerando a dicha ciudad la capital de la provincia más grande del país y siendo planificada desde cero. Como podía ser posible que no cuente con un aeropuerto propio.

En base a esta inquietud propia, al gran interés personal y el apoyo de los profesores de la cátedra inicié este trabajo final de carrera, abordando una primera etapa de investigación para luego poder continuar con una propuesta y proyecto concreto acerca del aeropuerto y una nueva propuesta urbanística para enriquecer la ciudad.



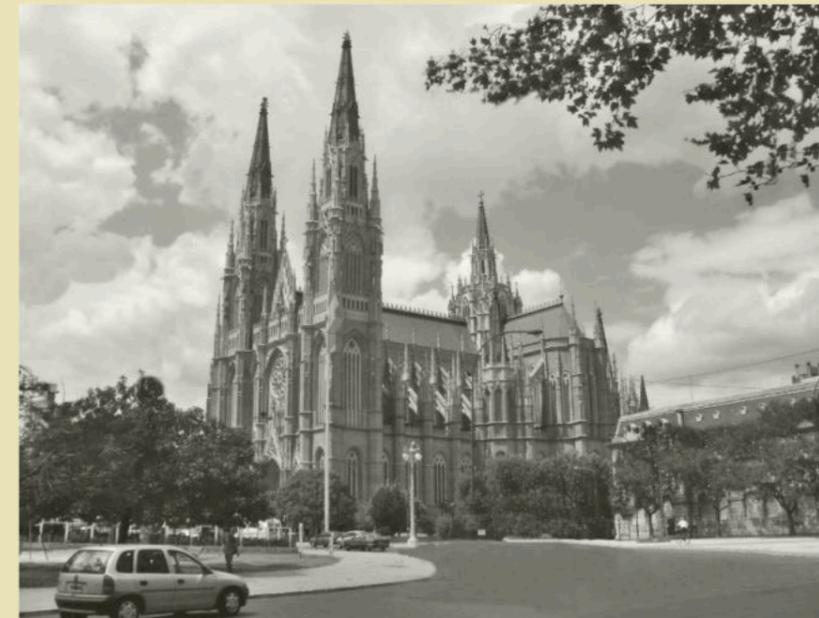
CIUDAD DE LA PLATA - CIUDAD CAPITAL

La Ciudad de La Plata fue planeada desde 0 para ser la nueva capital de la Provincia de Buenos Aires. Fundada el 19 de Noviembre de 1882, por el gobernador de la provincia Dardo Rocha y diseñada por el Ingeniero Pedro Benoit con ayuda del departamento de ingenieros de la provincia. La ubicación elegida fue en el partido de la Ensenada debido a las condiciones naturales para desarrollarse el puerto ahí. En la época de la fundación el Ingeniero J. A. Waldrop señala La Ensenada como el gran puerto de La Provincia de Buenos Aires. La ciudad, un cuadrado perfecto ubicada en las lomas de La Ensenada, la ciudad siempre fue reconocida por su trazado, un cuadrado perfecto, en el cual se inscribe un eje histórico; al igual que por el diseño sobresaliente de las diagonales que lo cruzan formando pirámides y rombos dentro de su contorno, con el bosque y plazas colocadas con exactitud cada seis cuadras. El eje fundacional, que contiene a la mayoría de los edificios institucionales e importantes de la ciudad fue pensado acorde al desarrollo con el cual fue diseñada la ciudad junto al partido homónimo. En el proyecto una zona productiva, la ciudad como centro administrativo y el puerto como punto de importación y exportación, respondiendo al modelo agroexportador del país al momento de la fundación.

El desarrollo de la ciudad y su expansión, que fue pensada que se desarrollaría de forma paralela al eje fundacional, se desarrolló en sentido contrario, concentrando el mayor crecimiento hacia la Ciudad de Buenos Aires y en menor medida siguiendo el eje fundacional hacia la ruta 36 y ruta 2. La cercanía con la Ciudad de Buenos Aires impidió que la Ciudad de La Plata tome el protagonismo que debe dentro de la provincia como capital de la misma.

En las últimas dos décadas, se puso en marcha un plan de reactivación del Puerto de La Plata con una inversión de 420 millones de dólares incrementando su capacidad operativa adquiriendo nuevas grúas y ampliando las áreas de almacenamiento y depósito. Con estas nuevas obras se proyecta un aumento de la actividad económica y comercial del mismo.

Con estas nuevas obras, sumado al crecimiento de la ciudad, ya se iniciaron estudios de mercado en el actual aeropuerto de la ciudad de la Plata, ubicado a 7km del centro de la ciudad hacia el sudeste. Es imposible pensar en una ciudad capital sin un aeropuerto propio teniendo en cuenta el potencial de la misma y el nuevo mercado aéreo nacional.





TRANSPORTE - MULTIMODALIDAD

La ciudad es la movilidad. La ciudad nace hace tres mil años como espacio de interrelación entre ciudadanos y negocios y, por lo tanto, de prosperidad. Y así ha venido siendo desde entonces y especialmente en los últimos dos siglos, en los que, con los avances tecnológicos en materia de transporte, han venido progresando los umbrales de la ciudad, desbandando una y otra vez las viejas divisiones administrativas y políticas de principios del siglo XIX en búsqueda del paradigma del progreso integral de las sociedades avanzadas: calidad de vida y la productividad de las grandes escalas en materia de empleo y formación.

El tranvía, el metro, el suburbano y, en general, todas las versiones del ferrocarril metropolitano tienen mucho que ver con este proceso. Son a la vez los viejos padres de nuestras metrópolis tal como las conocemos y la única alternativa futura para responder adecuadamente a las condiciones ambientales y energéticas. Y en este sentido deben formar parte de la ciudad de la misma forma que las calles, los paseos, los parques o los edificios singulares. Deben ser espacios pensados para que los ciudadanos los usen. Y para que los disfruten. Espacios atractivos para fomentar el uso del transporte público, pero también espacios que permitan establecer una relación de afectividad entre las personas y su entorno.

Lamentablemente, en la segunda mitad del siglo pasado, el progreso del fenómeno urbano pasó a estar en manos del automóvil y el resto de los medios de transporte masivos pasaron a ser un elemento secundario dedicado a cubrir cuestiones marginales de la movilidad de los ciudadanos. Por suerte a finales del siglo XX las sociedades avanzadas, por motivos y con fórmulas diversas, apuestan por un nuevo patrón de movilidad en el que el transporte público es un elemento esencial. Y de nuevo existe un sentimiento colectivo en relación a estos medios.

Los nuevos medios de transporte fueron expandiendo las fronteras de las ciudades tanto para la movilidad de las personas como para el comercio. A medida que avanzaba la tecnología en los medios de transporte más lejos de podía llegar y a su vez, en menos tiempo.

En la actualidad, en un mundo completamente globalizado el transporte se constituye en una gran red multimodal que conecta todas las ciudades de manera continua y de diversos modos generando redes dentro de otras redes de conexión.

Los medios de transporte terrestre se vinculan tanto con los marítimos como con los aéreos generando una variedad de escalas que pueden ser dentro de las ciudades, entre ciudades cercanas o de manera global.

Una ciudad que cuente con todos los modos de transporte y sepa vincularlos de manera eficiente puede abrirse paso ante otras de manera comercial y turística, permitiendo el crecimiento de la economía local y regional.



TRANSPORTE AEREO

Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

El transporte aéreo es la modalidad de transporte más regulada en el globo terrestre. A raíz de la II Guerra Mundial, la mayoría de los países del mundo suscribieron el Convenio de Chicago en 1944 donde se sentaron las bases de las regulaciones del transporte aéreo.

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright, hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte en 1903,

No fue hasta después de la Primera Guerra Mundial cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países. Tras la Segunda Guerra Mundial los transportistas aéreos comerciales recibieron un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes.

Un avance importante tuvo lugar en 1958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial.

Aparte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1970, del Boeing 747, el llamado reactor Jumbo, que puede trasladar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares.



La naturaleza estática inherente a la arquitectura contrasta con la actividad que tiene lugar en los edificios dedicados al transporte, ya sean hubs, terminales, estaciones o almacenes de mercancías, tanto destinados al transporte por tierra como por mar o por aire.

Estos edificios, imprescindibles para apoyar el sistema de movilidad y transporte, deben funcionar tanto a nivel programático como emocional: por un lado, su objetivo es garantizar el cumplimiento de unos procedimientos establecidos y dirigir a los pasajeros a través de sistemas de seguridad altamente complejos; por otro, son el marco en el que se viven momentos muy emotivos, como reencuentros y despedidas.





CARACTERÍSTICAS DE UN AEROPUERTO

Alejandro Di Binardi - Ing aeronáutico

Dentro del sistema de transporte global encontramos el transporte aéreo, terrestre y fluvial o marítimo. Nos interesa por supuesto hablar del primero. Existen tres ejes de análisis dentro del modo aéreo. El primero es el aeropuerto en sí mismo, como elemento de transferencia de pasajeros y equipajes con la máxima eficiencia. En segundo lugar, hay un espacio aéreo y por último, los flujos. En lo que consta del primer eje, un tema importante es el entorno inmediato, el cual se encuentra en las proximidades del aeropuerto. Cuando la operación es mayor a 30 decibeles hay que insonorizarla. La calidad del aire se ve dañada todo el tiempo con el combustible y los gases que emanan los aviones, por lo cual el desarrollo de los biocombustibles es primordial para evitar este tipo de contaminación. Por último para evitar accidentes la pista debe estar libre de obstáculos en una extensión de 15km, antes y después del desarrollo propio que da lugar al despegue y aterrizaje del avión.

¿QUE ES UN AERODROMO?

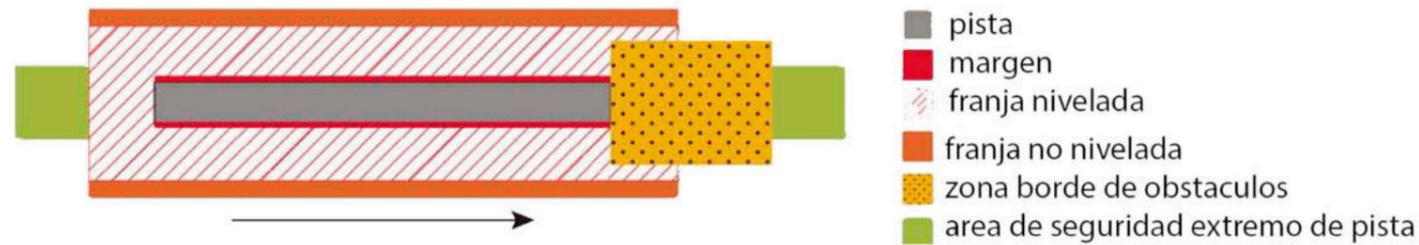
Aero (aire) dromo (calle)

Es un área definida de tierra o de agua (edificaciones, instalaciones, equipos) destinada a la llegada, salida y movimientos en superficie de aeronaves, lugar donde comienza y termina un vuelo, tanto de pasajeros y de carga como de correos. Dentro de un aeropuerto hay divisiones que por ningún motivo pueden mezclarse, una es la parte pública que incluye el estacionamiento y la terminal, donde se da el flujo de pasajeros y todas las actividades que esto conlleva como espera, comercio y trámites. La otra parte es la parte aeronáutica donde se dan todas las actividades que hacen que el aeropuerto funcione. Hay también elementos de apoyo como carga y descarga de combustible y guardado que están parte dentro y parte fuera del lado aeronáutico. La parte aeronáutica manda a las otras dos actividades, de esta dependen todos los movimientos que se establecen dentro del aeropuerto. Por otro lado, el aeródromo se divide en el lado aire y el lado tierra. El lado aire incluye la pista (despegue y aterrizaje) Las pistas de rodaje, Los hangares y las zonas de aparcamiento de aviones. EL lado tierra, en cambio, está dedicado al pasajero, incluye la terminal, las zonas de comercio, aduanas, servicios y estacionamiento de automóviles.

Las partidas y los arribos, por un tema de seguridad, de ninguna forma deben juntarse. Existen tres tipos de transportes: De pasajeros, de carga y mixto. De los cuales también existen dos tipos de viaje: Domésticos (dentro del país) o internacionales, más las combinaciones que se den entre estos. El tipo de avión que se utilice dentro del aeropuerto nos va a brindar las características del tipo de aeropuerto que necesitan construir



Cuando en el mismo aeropuerto hay flujo de aeronaves distintas, se calcula la longitud de la pista con la aeronave crítica. Esta longitud aparte de depender del tipo de avión, depende del motor del mismo y de la temperatura media en el mes más caluroso del año. Cuando el avión va a aterrizar existen dos tipos de aproximaciones: visual e instrumental. Dentro de esta última puede ser de precisión o no. Hay categorías de precisión de la que va a depender la altura de decisión en la que el piloto puede decidir si aterrizar o no, dependiendo de la visión y precisión que tenga de la pista. Esquemas de las partes que componen una pista.



Hay otros elementos que componen la pista que son de ayuda visuales, como las pinturas y las luces. La señalización con pintura blanca sobre la pista informa al piloto sobre distintos tramos y distancias de este como así también su eje longitudinal central para facilitar las maniobras. Las luces, en cambio, se utilizan en vuelos nocturnos y en condiciones de visibilidad reducida. Hay luces que señalan los lados de la pista, otras señalan el eje central y otras los diversos tramos (comienzo y fin)

AREAS DE RODAJE

De plataforma a pista o de pista a plataforma, las calles de rodaje permiten conectar las zonas de hangares y terminal con la pista de despegue/aterrizaje

PLATAFORMAS

Es la zona donde los aviones son estacionados, descargados, cargados y embarcados. Es una zona de maniobras donde se dan actividades de prevuelo, el aparcamiento y mantenimiento de las aeronaves. Las dimensiones de las plataformas dependen de:

- La cantidad de tráfico
- Tipo de tráfico
- Asistencia que realicen (escala o destino)
- Tipo y forma de la terminal.

Las plataformas pueden ser de pasajeros, de carga, de estacionamiento, de servicios y hangares.



LA TERMINAL

Está ubicada hacia la cabecera de mayor utilización y menor recorrido de los aviones. Los puestos donde los aviones estacionen pueden ser versátiles, cuando dos no lo usan lo puede usar uno más grande en otra posición. Siempre hay que tener en cuenta posibles ampliaciones, tanto de las plataformas como de la terminal y distintos elementos complementarios

EMBARQUE DE PASAJEROS

La transición desde la terminal hacia la aeronave puede desarrollarse de diversas maneras dependiendo el tipo de aeropuerto y los instrumentos e instalaciones que tenga.

Acceso directo a nivel de la aeronave: se consigue mediante una pasarela que permite al pasajero entrar directo desde la terminal en el área de preembarque.

Existen dos tipos de pasarelas:

Estacionarias: pasarela corta que va adosada a una saliente del edificio. Extensible: uno de los extremos de la pasarela telescópica va unida a la terminal, mediante una articulación y el otro se sostiene sobre ruedas gemelas orientales accionadas por motor, este tipo de pasarela permite atender diferentes tipos de aeronaves.

Escalera móvil: Se lleva hasta la aeronave y se ajusta para que coincida con el nivel de la puerta. Se llega a la terminal mediante un autobús o caminando por la plataforma.

Transbordador: es un autobús especial que transporta a los pasajeros desde la aeronave hacia la terminal o viceversa.

INSTALACION Y SERVICIOS PARA MANIPULACION DE COMBUSTIBLE

Es un aspecto importante que ha de tener en cuenta al planificar las instalaciones y servicios, ya que es preciso tener en cuenta requisitos especiales en lo tocante a la seguridad, a la reducción del tiempo de permanencia de la aeronave y a los movimientos de vehículos grandes y pesados.

Debe considerarse la capacidad de almacenamiento, el emplazamiento de los depósitos de combustible, varios sistemas para abastecimiento de combustible de las aeronaves y requisitos de diseño relativo a los sistemas de abastecimiento.

CONSIDERACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD

Todos los aeropuertos requieren cierto tipo de nivel de seguridad, que dependen de la situación imperante en el país en el cual estén ubicados y ciudad.

Se requieren adoptar antes de un criterio de planificación total bien coordinado que incluya el plan básico del proyecto del aeropuerto que se trate.



CUERPO DE RESCATE Y EXTINCION DE INCENDIOS

Debe estar organizado, equipado y dotado por personal adiestrado para cumplir con las funciones que les competen para su localización se remienda tener en cuenta el tiempo de respuesta que debe ser preferentemente 2 minutos y no superar los 3 minutos.

TORRE DE CONTROL

El servicio de aeródromo. En el control de tráfico aéreo es proporcionado por una torre de control, a todas las aeronaves que están volando en las inmediaciones del aeropuerto y las que se hallan en el área de maniobra del mismo (pista) Todo es controlado por la unidad ATC (control tráfico aéreo).

Dicha unidad se encarga de regular el tránsito de aeronaves vehículos y personas en los aeropuertos, con el objetivo de evitar accidentes.

La torre cuenta con todo el equipo necesario para cumplir con las funciones encomendadas. En la cabina se localizan equipos de comunicaciones, meteorológicos, monitores, consolas de control y pistolas para señales visuales.

En la subcabina se encuentran todo el soporte técnico requerido para las comunicaciones tales como transmisiones, receptores, así como unas grabadoras destinadas a recopilar todas las conversaciones utilizadas en el control







“Hoy en día, los aeropuertos ya no son vistos solamente como proveedores de infraestructura sino que constituyen entidades comerciales y culturales, verdaderos polos de crecimiento económico y social. Verdaderos motores de las economías locales y regionales ”

AA 2000

¿POR QUE UN AEROPUERTO EN LA PLATA?

El **aeropuerto de la plata está ubicado a 7km al sureste del centro de la ciudad**. Lo delimitan la avenida 7 y las calles 23, 610 y 630. Tiene un potencial como apoyo tanto al Aeroparque Metropolitano Jorge Newberry como al Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini. Ahora con las nuevas aerolíneas low-cost que están creciendo en el país, ofrecería una alternativa de operación más para conectarse con el resto del país y los países limítrofes.

Muchos habitantes próximos a esta zona van a tener la posibilidad de acceder a un aeropuerto más cercano, considerando las distancias hacia los otros aeropuertos de la región metropolitana y las dificultades para llegar a estos. Las localidades del sur del conurbano como Berazategui, Quilmes, Avellaneda, Florencio Valera, Almirante Brown, San Vicente y Presidente Perón, como así también El Partido de La Plata, Berisso y Ensenada, y las ciudades del centro-este de la Provincia de Buenos Aires como Cañuelas, Chascomús, Brandsen, Dolores, Magdalena y Verónica.

Son **400 hectáreas** para refuncionalizar en torno a estándares necesarios para una terminal de pasajeros tanto nacional como internacional. Mas las instalaciones complementarias necesarias para el correcto funcionamiento del aeropuerto. Sumado a la refuncionalización y construcción de nuevos y mejores accesos al mismo y vías que lo conecten con distintos puntos estratégicos y vías principales de la ciudad y la provincia.

El proyecto del aeropuerto para la región es poder potenciar y desarrollar la actividad económica que se vincularía con el propio Puerto de La Plata y la zona frutihortícola, también destacar a la Ciudad de La Plata como punto turístico de la Provincia de Buenos Aires, teniendo en cuenta los atractivos turísticos de la ciudad y el Gran La Plata, como así también los diferentes espectáculos musicales y deportivos que se desarrollan en el estadio único de la ciudad. Se tiene en cuenta a la Ciudad como poder administrativo de la Provincia y también como Ciudad Universitaria, lo que implica una gran relación con diferentes ciudades de la provincia y del país.

Otro punto importante es la fuente de trabajo que se generaría gracias a un equipamiento de esta escala, son infinitas las tareas a realizar en un aeropuerto sumado a la actividad que se desarrollarían en relación a él. El movimiento de personas que se llevaría a cabo con el nuevo aeropuerto lograría un desarrollo económico más que importante, pudiendo independizar a la Ciudad de La Plata de la Ciudad de Buenos Aires, logrando nuevas inversiones en la ciudad con más movimiento gastronómico, turístico, comercial e industrial.



Durante la última década, fueron varios los anuncios sobre la Re funcionalización del aeropuerto de la ciudad. Ya desde el 2010 el antiguo gobernador de la provincia junto al Intendente de la ciudad anunciaron las primeras obras en el predio del aeropuerto. En los últimos 4 años el actual intendente de la ciudad mostro mayor interés en cuanto al proyecto del aeropuerto iniciando estudios de mercado con una línea aérea estado unidense (Polar líneas Aéreas).

También se habló de mudar el aeropuerto hacia la zona de la autopista BsAs-LaPlata o sobre la Ruta 2, debido a la falta de infraestructura en la zona actual, aunque muchos vecinos de la zona presentaron su queja debido a que un aeropuerto funcional en el barrio sería un gran motor económico y generaría un gran crecimiento en la zona que es un área "abandonada" de la ciudad.

En el contexto actual que vive el mundo y el país en particular con respecto al Coronavirus, toda la actividad aérea fue afectada debido a las medidas de restricciones que fueron tomadas por el gobierno, el proyecto del aeropuerto de la ciudad se vio afectado ya que fueron postergados todos los planes previstos para su reactivación.

09/07/2017



¿Se viene el Aeropuerto Internacional en La Plata? ¡Nos lo merecemos!

Esta noticia nos llamó mucho la atención, sobre todo porque gran parte del equipo de [Volemos](#) (y de nuestros lectores) nacimos o vivimos en esta ciudad y la reactivación del aeropuerto es una idea que viene hace más de treinta años. El platense, cada vez que viaja en avión, tiene que hacer malabares. Porque hasta sacaron el Arbus que nos llevaba a Ezeiza y Aeroparque con la SUBE desde Plaza Moreno. Hoy en día [Latam es la única aerolínea que ofrece colectivos gratuitos desde Plaza Italia](#), más precisamente en la Estación de servicio ESSO en 7 y 44, pero muchas veces es difícil hacer coincidir los horarios del vuelo con las frecuencias del colectivo. Y si el pasaje es con otra aerolínea no se puede. Para ir a Ezeiza o Aeroparque cada platense debe elegir según sus tiempos y presupuesto cómo moverse: tomarse el Plaza (el 129) a Retiro y de ahí un colectivo a Aeroparque, o enganchar el [Arbus](#) en sus paradas, ir en auto y pagar el estacionamiento durante la estadía del viaje, tomarse un Tienda León y comerse el garrón de esperar a que dejen a todos en sus casas, molestar a un familiar y/o amigo para que te vaya a buscar (y obvio que como sacaste el vuelo más barato seguro llega a la madrugada (traerle chocolates del Free Shop es lo menos que podés hacer para devolverle el favor!) 😊

14/05/2019



Los planes para reflotar el funcionamiento del aeropuerto local están en marcha. Según el intendente Garro se están llevando a cabo los estudios de factibilidad de la terminal ubicada en 7 y 613.

14 de mayo de 2019

La empresa aérea Polar se encuentra realizando estudios de factibilidad para avanzar con la reactivación del Aeropuerto de La Plata, confirmó el intendente Julio Garro. El complejo, ubicado en 7 y 613, tiene una pista de 1.427 metros y otra de 1.190, con una terminal de pasajeros de 60 metros cuadrados pero, por ahora, solo se utiliza para los vuelos que trasladan a funcionarios bonaerenses.

"La Provincia le dio por un año y medio la concesión a esta empresa, que está llevando adelante todos los estudios de factibilidad para que ese aeropuerto deje de ser un anuncio de campaña y pase a ser realidad. Hay un empresario estudiando la viabilidad, se empezó a hablar con vecinos, hay una voluntad muy grande de que esto pase", afirmó el jefe comunal en declaraciones a [Radio 96.7](#).

Los planes para la reactivación se reavivaron el año pasado, luego de que el Ministerio de Transporte de la Nación le adjudicara a Polar la posibilidad de operar unas 68 rutas, siendo la terminal local la única que tiene jurisdicción en la provincia de Buenos Aires por fuera de la empresa Aeropuertos Argentina 2000.

Las pistas de la terminal aérea hoy están lejos de poder funcionar. Cabe mencionar que las obras en la Autopista La Plata- Buenos Aires y en la autovía 6, además, son claves para garantizar la accesibilidad del Aeropuerto y deberán ser ejecutadas por los gobiernos nacional o bonaerense. El caso de la ruta 6, asimismo, aun es incierto, debido a que [los planes de trazado previsto para la obra fueron suspendidos semanas atrás](#), luego de la protesta de vecinos de la zona que se verán perjudicados por el camino.

06/03/2020



"De mi parte, inicié conversaciones con el Presidente y el Gobernador para potenciar el puerto y también para hacer realidad el [Aeropuerto en La Plata](#)", anunció el intendente de La Plata, Julio Garro, en el inicio del período ordinario de las sesiones del Concejo Deliberante.

Tras el acto y en conferencia de prensa, el Jefe Comunal detalló que están analizando la relocalización del aeropuerto a un lugar con mejores condiciones de accesibilidad.

Actualmente, la localización es en 7 y 610 pero se baraja trasladarla a la zona de la Autopista La Plata-Buenos Aires, en los terrenos ubicados hacia el lado del Río, entre Tolosa y Villa Elisa.

15/12/2020

Edición Latam. Crisis y polémica

Gobierno argentino "cierra" El Palomar y las low cost se mudan a Aeroparque

Transporte asegura que no canceló operaciones, sino que volverá a ser exclusivo para vuelos militares

15 DICIEMBRE, 2020



El Ministerio de Transporte de la [Argentina](#) y el [Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos \(Orsna\)](#) confirmaron el fin del aeropuerto de [El Palomar](#) como terminal para vuelos comerciales. Aseguran que tiene serios problemas de seguridad y que ponerlo en condiciones requiere una excesiva inversión. La oposición criticó duramente esta decisión. Mientras tanto, afirman que hubo acuerdo con las [low cost](#), que ya retomaron actividades en [Ezeiza](#), para que vuelen desde el [Aeroparque](#) porteño cuando finalicen las obras.

La situación del **Área Metropolitana de Buenos Aires** junto a la Ciudad de La Plata en cuanto al transporte aéreo y marítimo responde en primera medida a la Ciudad de Buenos Aires concentrando los dos aeropuertos principales del país, uno dentro de los límites de la ciudad y otro cercano, con las principales vías de comunicación respondiendo al centro de la ciudad. Dejando el resto del AMBA y del país excluido a la fácil accesibilidad a estos. También se tiene en cuenta que los únicos medios son vía automóvil o autobús, sin tener en cuenta transportes urbanos como el tren o subte.

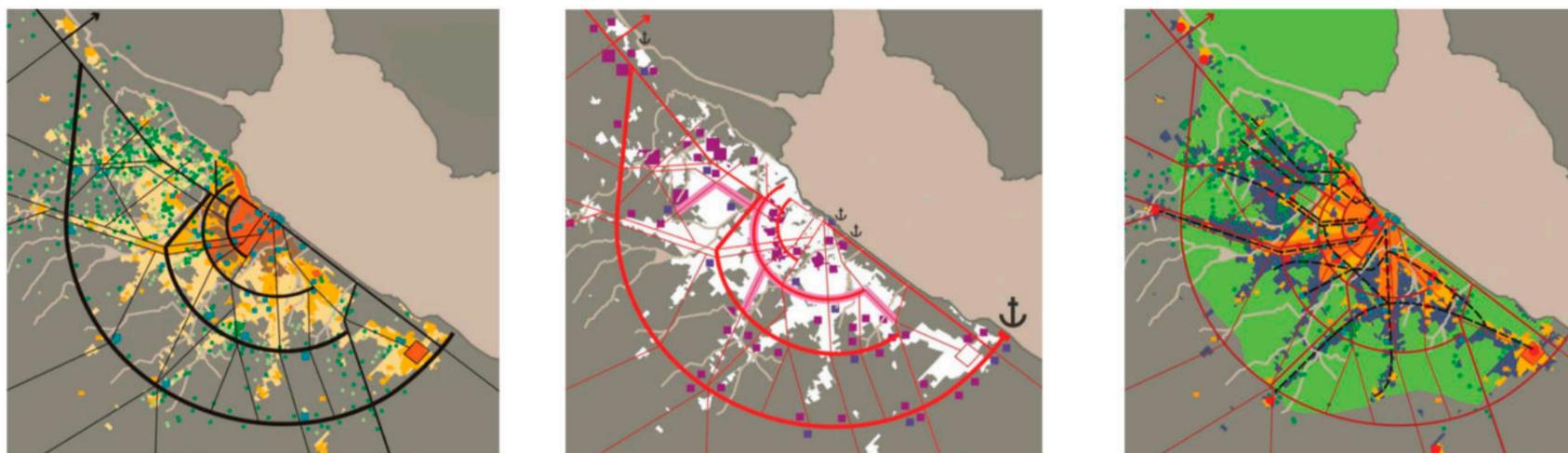
El puerto de Buenos Aires sigue siendo el principal del País y cuenta solo con el Aeropuerto Metropolitano de Buenos Aires cercano a él. Es interesante pensar en las posibilidades para el comercio nacional y regional la rápida accesibilidad del aeropuerto al puerto más cercano para poder intercambiar los productos que se puedan exportar o los productos que se importan y la conectividad e inclusión hacia las áreas centrales del país que no cuentan con puerto cercanos.

En la actualidad el **Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini** (Ezeiza) es el principal aeropuerto internacional del país recibiendo casi el 90% del tráfico aéreo internacional.

En cuanto al **Aeroparque Metropolitano Jorge Newberry** es el principal aeropuerto del país en tráfico nacional, esto lo lleva a tener un tráfico aéreo muy frecuente y congestionado. Al estar en plena Ciudad de Buenos Aires esto es motivo de molestia y quejas en los vecinos de la zona por los ruidos y la contaminación. En varias ocasiones se habló de trasladarlo afuera de la ciudad o concentrar todo el tráfico regional en Ezeiza, siendo imposible porque congestionaría este último.

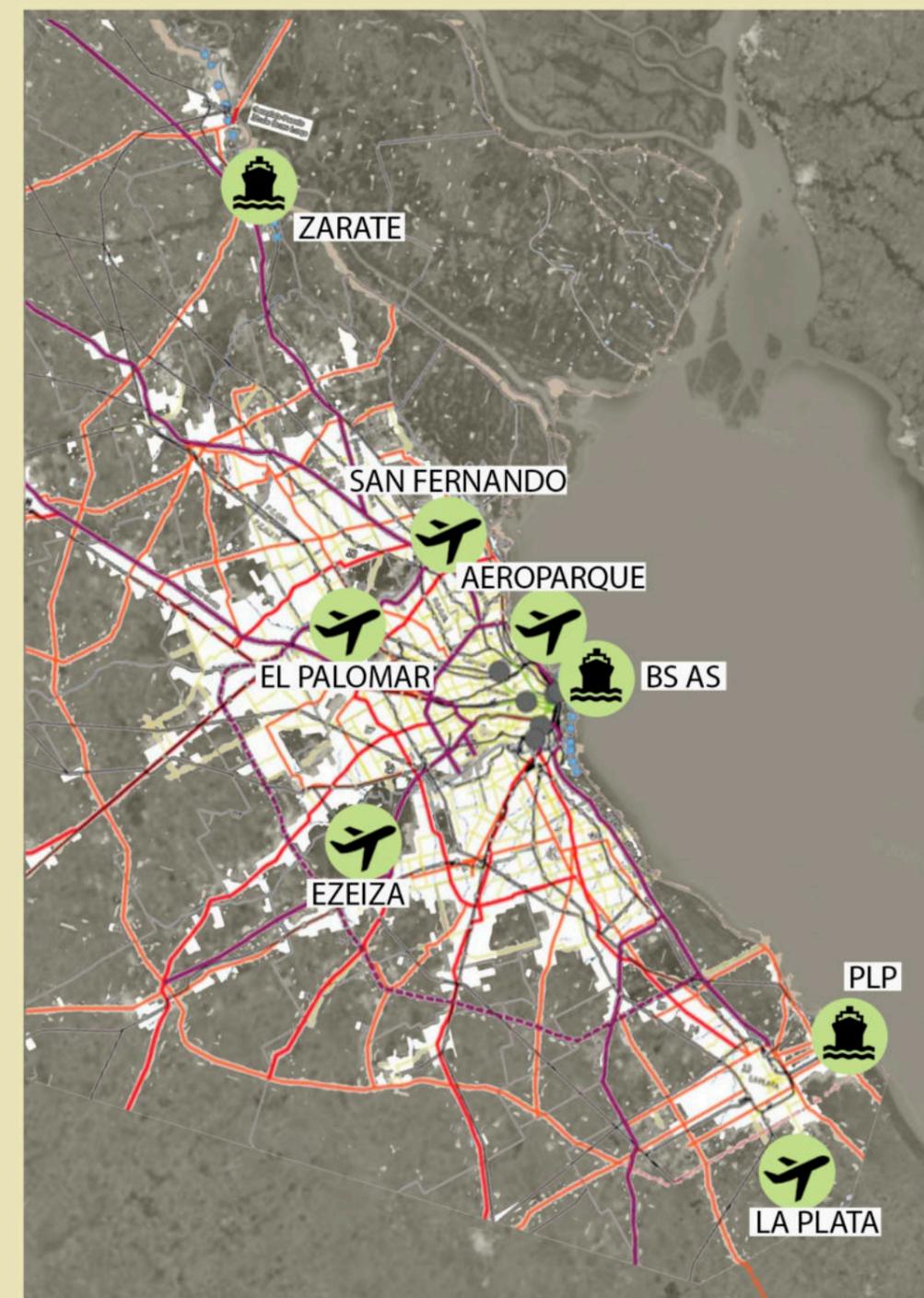
El **Aeropuerto del Palomar** surgió con las nuevas líneas aéreas Low-Cost pero considerando su ubicación y las instalaciones con las que cuentan, que no cumplen los requisitos necesarios para el flujo de pasajeros del área metropolitana su funcionamiento no es posible por el momento.

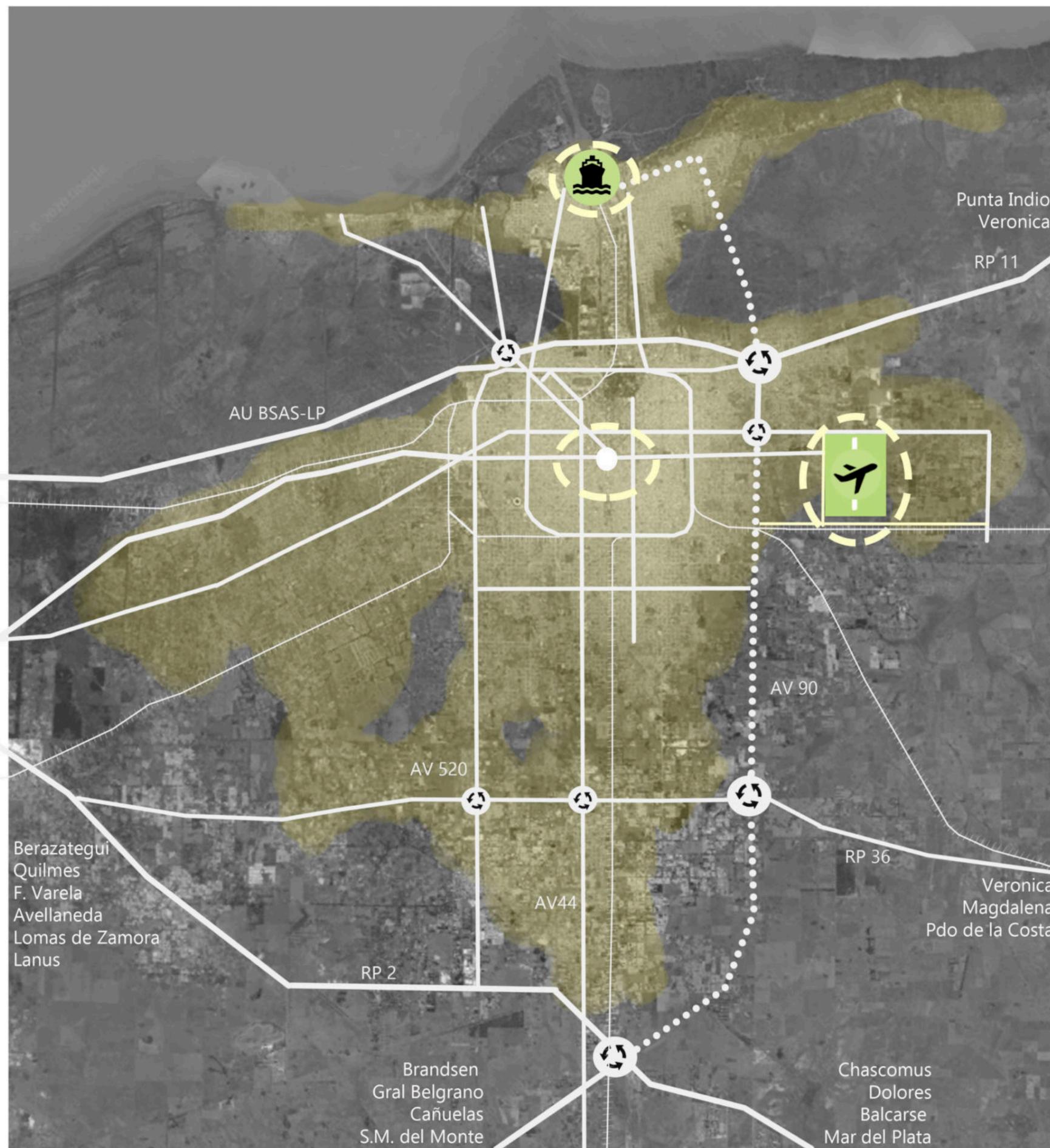
El **Aeropuerto de San Fernando** actualmente funciona solo para vuelos charter y las instalaciones no están preparadas para poder abarcar mayor cantidad de tráfico ni mayores aeronaves.



PLAN ESTRATEGICO PARA LA REGION METROPOLITANA

Se trata de un ejercicio prospectivo que busca prefigurar una imagen de los que puede suceder, partiendo del análisis de las condiciones que presenta la realidad y sus tendencias y del reconocimiento de las posibilidades que tiene una política pública para incidir sobre el comportamiento de estas tendencias. Se parte, asimismo, de la constatación de los límites de las posibilidades de intervención, no solo por las restricciones que pone nuestro contexto tecnológico o económico-financiero sino también por las dificultades para unificar el proceso de toma de decisión y para lograr que la realidad se encamine en la dirección que se considere deseable.





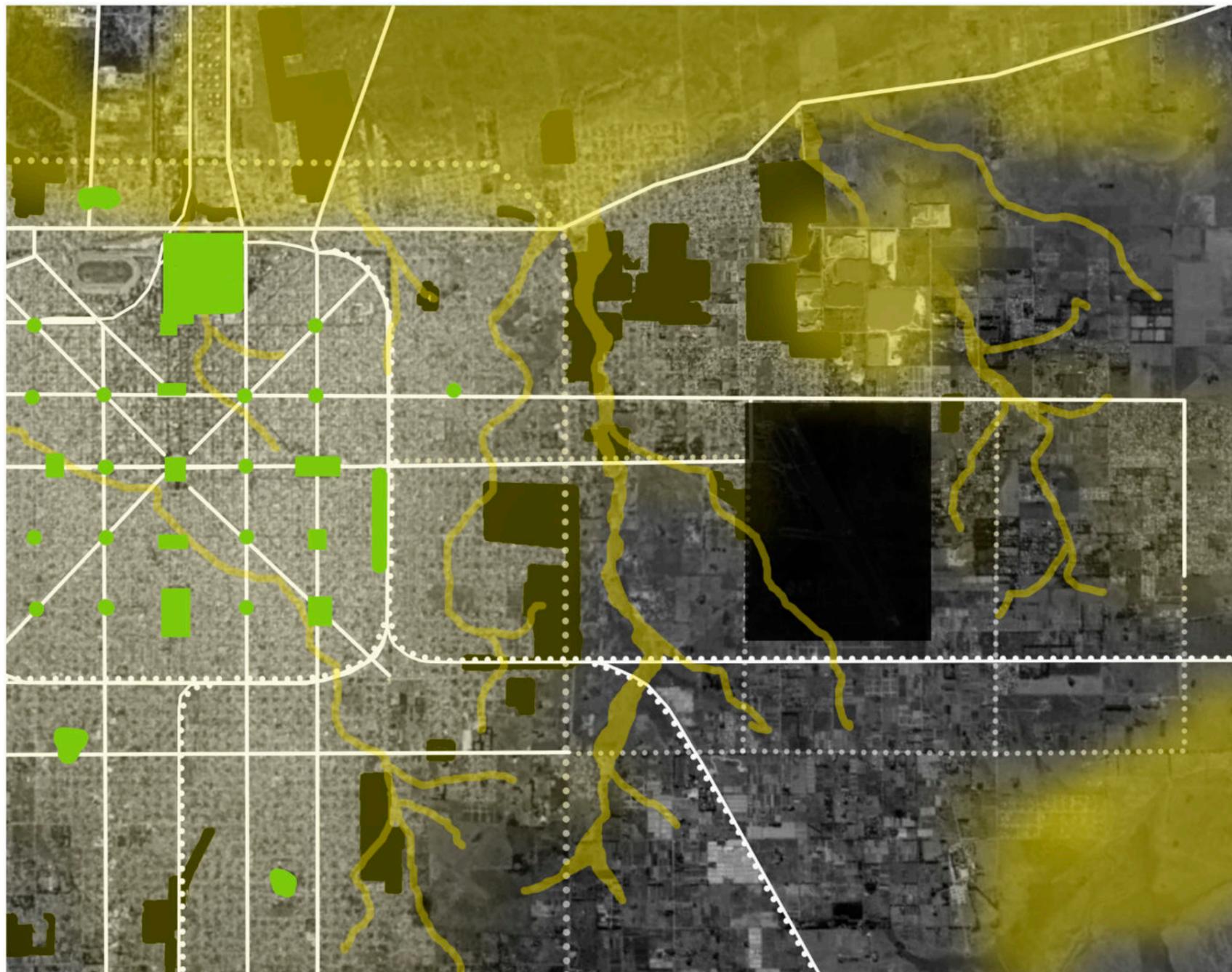
Sistema hídrico. Dentro del Gran La Plata se encuentran varios cursos de agua y zonas de humedales e inundables que se tienen que tener en cuenta para el desarrollo sustentable del proyecto. Respetando y revitalizando las áreas naturales y reservorios de agua.

Centralidades. Se destacan distintos centros urbanos y comerciales dentro del Gran La Plata, la mayoría se desarrollan hacia la Ciudad de Buenos Aires generando una mayor consolidación en esta zona como también, aunque en menor medida hacia la Ruta N°2 y N°36.

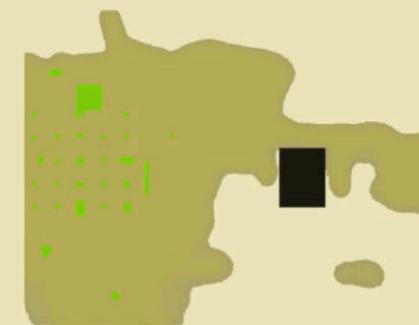
Sistema ferroviario. Actualmente la única conexión que tiene la ciudad mediante este transporte es con CABA desde la Estación de La Plata y es sistema de cargas desde el puerto. Se plantea la puesta en valor del sistema completo conectando toda la ciudad como así también las localidades hacia el sur, este y oeste existiendo la posibilidad de llegar hasta el propio aeropuerto.

Espacio público equipado. El casco urbano cuenta con una plaza cada 6 cuadras como fue diseñado en un principio, en cambio, a medida que nos alejamos del mismo la situación cambia y se encuentran pocos equipamientos de este tipo en los barrios de la periferia. La mayoría de los equipamientos se ubican hacia el noroeste de la ciudad en las localidades de Gonnet, City Bell y Villa Elisa (parque ecológico-ciudad de los niños)

Sistema Vial. Actualmente los mayores ingresos y egresos a la ciudad se registran por la autopista BsAs-Lp, Camino Centenario y la Av. 44. La futura extensión de la autopista conectando con la Ruta 11 y la restauración de la Av. 90 que conectaría el puerto con la Ruta n°6 serán un gran factor para la zona del aeropuerto generando más movimiento y actividad en una zona degradada de la ciudad



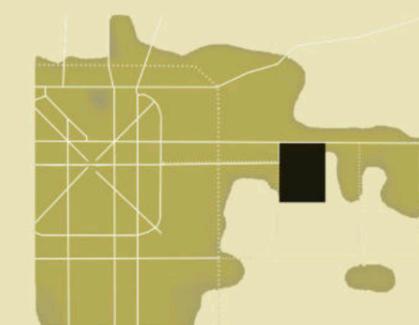
Actualmente la zona del Barrio Aeropuerto es un área degradada y abandonada de la ciudad, debido al crecimiento de esta en relación a la Ciudad de Buenos Aires y hacia las rutas 2 y 36. Los barrios **Altos de San Lorenzo, Villa Elvira y Arana** se encuentran excluidos de la Ciudad de La Plata y con baja accesibilidad a la misma. Su trazado urbano es irregular y cuentan con pocos espacios públicos de calidad, sus principales vías de acceso son las **avenidas 13 y 7** que conectan el centro de la ciudad con estos barrios, pero se encuentran en malas condiciones en varios sectores. La **avenida 90** atraviesa la zona de manera transversal a las avenidas 7 y 13 y es de suma importancia en caso de concretarse la continuación de la **autopista BsAS-LP** y la extensión de la **Ruta 6**. Existe una **red de vías del ferrocarril** que están en abandono y desuso desde hace varios años, pero que sería de gran potencialidad su reacondicionamiento e incorporación a la red urbana del tren de la ciudad. En las áreas cercanas al aeropuerto corren dos arroyos y se encuentran varias zonas bajas de bañados e áreas inundables que es de suma importancia su preservación y cuidado para evitar futuras inundaciones en zonas urbanas.



AREAS VERDES.
Plazas y parques con equipamiento cercanos



CURSOS DE AGUA
Arroyos y zonas bajas e inundables del area



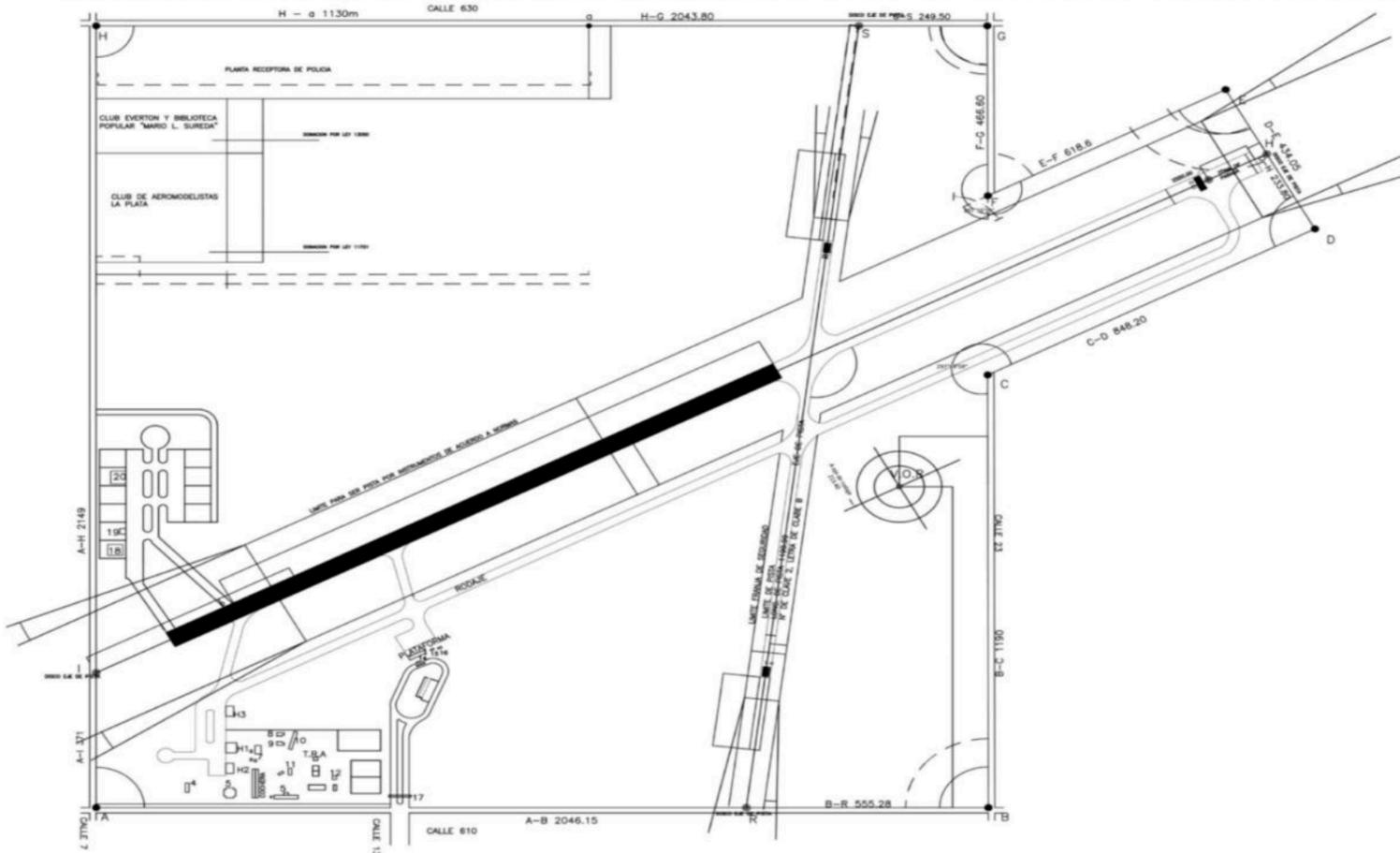
RED VIAL
las principales avenidas y rutas que llegan y atraviesan el area



FFCC
Recorrido actual y vias a restaurar para futuro uso del tren



BARRIOS INFORMALES
Asentamientos informales y barrios de bajos recursos



REFERENCIAS:

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1- Hangar N°1 | 10- Servicios Grales. |
| 2- Hangar N°2 (helicopteros) | 11- Quincho |
| 3- Hangar (policías) | 12- Vestuarios |
| 4- Direccion (ex I.P.A) | 13- Cochera |
| 5- Dto. Administrativo Contable | 14- Aeroestacion |
| 6- Casino de pilotos | 15- T.W.R |
| 7- Deposito (ex hangar de chapa) | 16- Local grupo electrógeno |
| 8- Carpintería, pañol | 17- Portico acceso zona publica |
| 9- Deposito (ex local de bomberos) | 18- Hangar particular-FONDARES |
| | 19- Hangar particular-AEROPLAT |
| | 20- Hangar particular - CIGANDA |

NOTA: Este plano se confeccionó de acuerdo a plano de mensura, efectuado el 10/5/89, en seminario final del Dto. Agrimensura de la Facultad de ingeniería de la U.N.L.P.

NOMENCLATURA CATASTRAL
 CIRC. : IX
 PARCELA : 2927-2928-2958-2929h
 SECC. : RURAL
 SUP.: 466 Ha 71A 21.22Ca

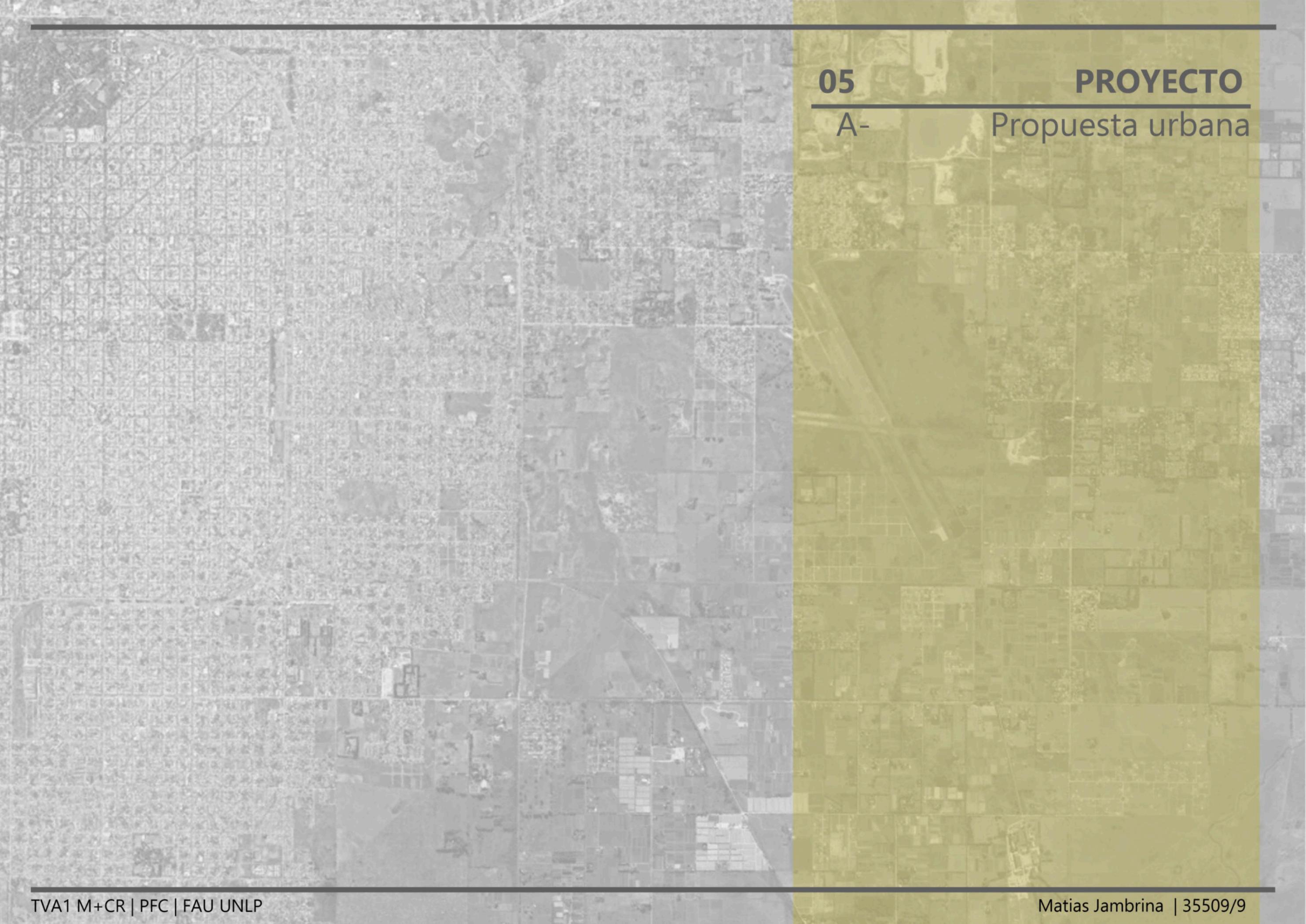


Actualmente cuenta con una terminal de pasajeros de 60 m2 que esta sin actividad y la única actividad del aeropuerto se centra en el uso de distintas dependencias provinciales, escuela de vuelos, vuelos chárter y particulares.

Cuenta con dos pistas cruzadas transversalmente como se proyectaba en el momento en que fue construido. La pista principal cuenta con 1.427 m. y la segunda con 1.100 m.

Actualmente es base operativa de medios aéreos del plan nacional de manejo del fuego. No cuenta actualmente con radares ni equipamientos de control como tampoco la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del mismo como terminal comer-





05

PROYECTO

A-

Propuesta urbana

Ciudades - Aeropuertos

Los aeropuertos ya no son sólo aeropuertos. Han dejado atrás su condición de simples máquinas reguladoras del tráfico aéreo y ahora pueden considerarse factores decisivos en la transformación del área metropolitana.

Impulsados por una serie de inversiones estratégicas, han asumido posiciones clave en las redes de ferrocarril y de trenes de larga distancias que hasta hace poco sólo ocupaban las estaciones centrales.

Los aeropuertos, como indiscutibles puntos de encuentro entre distintas regiones, se están transformando en centros de actividad en sí mismas, es decir, en nuevos polos de desarrollo regional o, sencillamente, en "ciudades-aeropuerto". Sin embargo, la confianza con que muchas entidades que gestionan los aeropuertos están ampliando sus ámbitos de actuación en vistas a estas nuevas oportunidades, todavía no se refleja en la planificación aeroportuaria. La mayoría de los planes urbanísticos de las ciudades-aeropuerto continúan siendo diseñados de acuerdo con la lógica de una infraestructura aeroportuaria eficiente.

Las instalaciones aeroportuarias deben ser plenamente consideradas como parte fundamental en los planes urbanos territoriales que dirigen los destinos de un desarrollo regional en su conjunto.

En este desarrollo regional, los aeropuertos juegan un importante papel puesto que son instrumentos esenciales en la competitividad territorial a escala global; es decir, aporta una incidencia determinante en el posicionamiento estratégico de una ciudad en términos de comercio, intercambio y turismo a nivel regional e internacional.

Los aeropuertos también se presentan como promotores del desarrollo de una región pero pueden llegar a ser una gran amenaza para el medio ambiente. Son un gran proveedor de empleo y potencial instrumento de reactivación económica dada su gran capacidad de operación en áreas de logística y distribución. En este sentido se puede observar el cambio rotundo de rol de los aeropuertos en el tiempo, producto en parte del paso de la órbita de gestión militar, a la de la gestión del mundo de los negocios.

Situación urbana de La Plata

Para este proyecto se tiene en cuenta el desarrollo urbano que se generaría a raíz del aeropuerto, se considera las posibles variables que surgirían, en base a esto se realiza un estudio de las potencialidades, conflictos y tendencias del área con un programa a gran escala como este y las respuestas adecuadas. Un aeropuerto es un programa que abarca mucho más que el sitio donde se implanta, sino que afecta una región mucho mayor que se adecua a los movimientos del mismo.

El **aeropuerto de la plata** presenta una gran potencialidad con respecto al resto de los aeropuertos del área Metropolitana de Buenos Aires. Su ubicación con relación a la Ciudad de La Plata y su fácil acceso desde varias rutas que se vinculan con el interior de la Provincia lo hace un aeropuerto de gran accesibilidad por vías terrestres, además de contar con el **Puerto de La Plata** próximo al mismo, lo cual podría vincular de forma directa el transporte marítimo con el aéreo, pero también su gran accesibilidad urbana.

El nuevo predio del aeropuerto contara con su propia estación de tren, que se vinculara con la red del Tren Roca que conecta la Ciudad de Buenos Aires con todo el Área Metropolitana Sur y la Ciudad de La Plata. Este sería el **primer aeropuerto en contar con su propia estación de tren** y tener una accesibilidad por este medio, además de poder contar con líneas directas de micros que lo conecten con el centro de la ciudad y distintas estaciones intermodales de la región.

Existe también una red de vías que vinculan al Aeropuerto de La Plata con el Aeropuerto de Ezeiza, lo cual sería una gran oportunidad para generar una red de transporte pública y de calidad entre ambos aeropuertos generando también mayores posibilidades de vuelos de manera nacional e internacional.



AEROPUERTO DE HELSINKI-VANTAA

- El aislante natural entre el aeropuerto y la ciudad -

Se encuentra en Vantaa, a **19 kilómetros del centro de Helsinki**, la capital finlandesa.

En su diseño se tuvo en cuenta el diseño de un **Parque a su alrededor** para aislar los sonidos del aeropuerto de la ciudad y su futuro crecimiento.

El aeropuerto fue construido originalmente para los Juegos Olímpicos de Helsinki en 1952 y para su desarrollo se tuvo en cuenta el futuro crecimiento del mismo y de la ciudad. Se realizó una forestación al rededor del mismo para generar un aislante natural entre el aeropuerto y la ciudad.

Hoy en día, con el crecimiento industrial del país y los beneficios del comercio internacional a través del transporte aéreo muchas zonas aldeanas al aeropuerto se transformaron en áreas industriales con empresas y fábricas de distintos tipos.

AEROPUERTO DE LONDRES - STANSTED

- El tercer aeropuerto de las grandes áreas metropolitanas -

El Aeropuerto de Londres Stansted, o simplemente Stansted, es uno de los cinco aeropuertos de Londres. Está en Essex a **50 km al noreste de la capital**, por la autopista M11 entre Londres y Cambridge.

Surgió como un aeropuerto militar que sirvió para la segunda guerra mundial. Una vez terminada la guerra y debido al alto tránsito aéreo que había en la ciudad de Londres, se propuso su uso como un aeropuerto comercial para la ciudad, aunque en un principio el proyecto no prosperó, luego de distintas inversiones, una nueva terminal diseñada por Norman Foster y con el surgimiento de las líneas aéreas Low-cost, se comenzó a incrementar el tráfico aéreo convirtiéndolo en el 3er aeropuerto del área metropolitana de la Ciudad de Londres y el 4to del país.

La **terminal dispone de su propia estación de tren**, desde la cual salen entre las 05:00 y las 24:00, trenes con destino a Liverpool Street con frecuencias cada 30 minutos, esta es una de sus mayores ventajas respecto a los otros aeropuertos de Londres que no cuentan con una terminal propia de tren.

Considerando el tamaño del área metropolitana de Londres y la cantidad de habitantes que habitan en ella, sumado a la importancia de la Ciudad a nivel mundial, cuenta con 5 aeropuertos en las cercanías de la misma. Su alto tráfico aéreo debido al turismo, comercio y trabajo hizo necesario el uso de estos 5 aeropuertos para la ciudad.

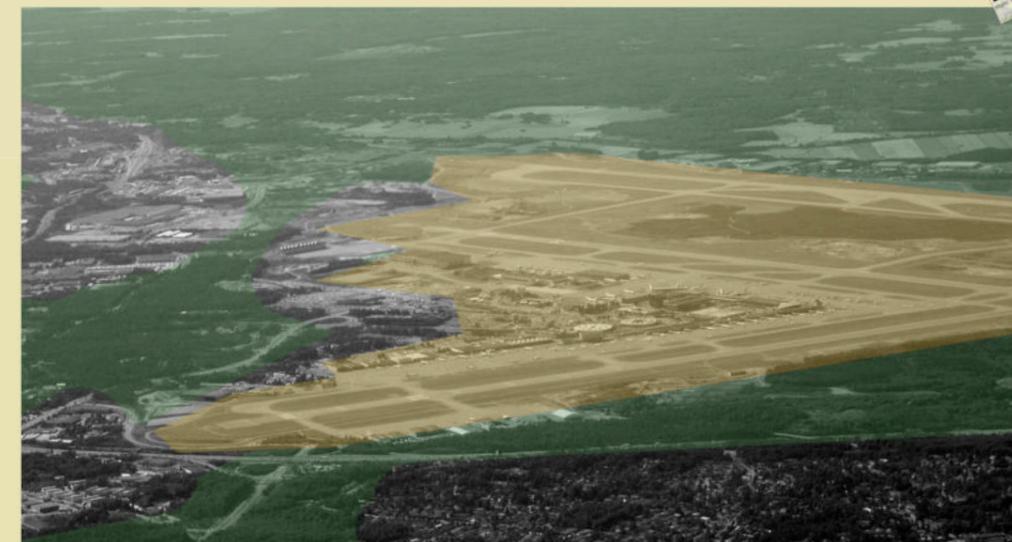
1) Aeropuerto de Londres-Heathrow; es el principal aeropuerto de la ciudad, del país y uno de los más importantes del mundo. Se ubica dentro del área metropolitana al oeste del centro de la ciudad.

2) Aeropuerto de Londres-Gatwick; se ubica a 46km al sur del centro de la ciudad y es el segundo aeropuerto más importante de la ciudad y uno de los más transitados de Europa.

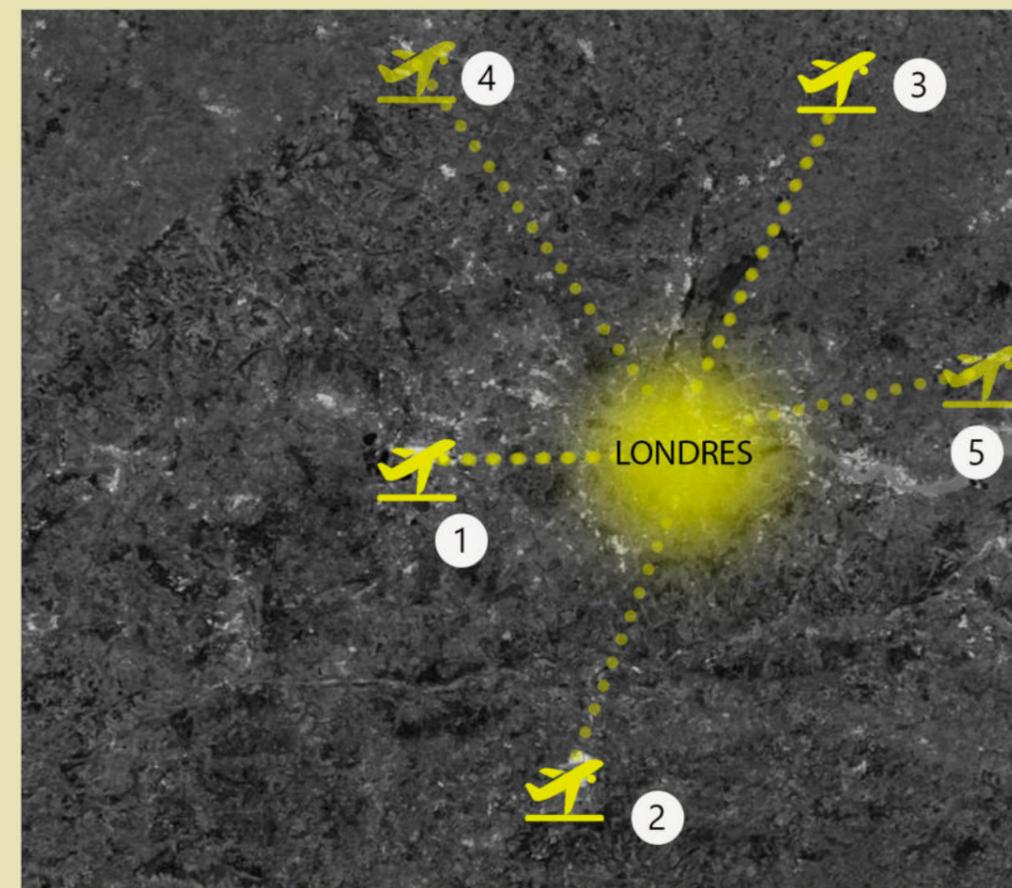
3) Aeropuerto de Londres-Stansted; es el tercer aeropuerto más importante de la ciudad, se ubica a 53km al noreste del centro de Londres.

4) Aeropuerto de Londres-Luton; el cuarto aeropuerto más importante de la ciudad ubicado a 48km del noroeste del centro de la ciudad.

5) Aeropuerto de Londres-Southend; fue en su momento el tercer aeropuerto más importante de Londres, aunque hoy ocupa el quinto puesto en cuanto a tráfico y movimientos aéreos, se ubica a 58km al este del centro de la ciudad.



Se toma como referente a este aeropuerto por su planificación en cuanto al parque urbano implantado alrededor del mismo como aislante natural del aeropuerto y la ciudad



Se hace referencia al aeropuerto de Stansted como tercer aeropuerto de la Ciudad de Londres, ya que el Aeropuerto de la plata podría servir, por su ubicación y por la cantidad de tráfico aéreo de la zona como el tercer aeropuerto del Área Metropolitana de Buenos Aires.

RESTRUCTURACION DE MOVIMIENTOS

- Readecuación de las principales vías de circulación de la Ciudad hacia el aeropuerto (Av. 7 y Av. 13)
- Restauración de la Av. 90 (principal vinculación con las Rutas 2, 11 y 36 y continuación de la Autopista Buenos Aires - La Plata y Ruta 6)
- Habilitación de nuevas calles cercanas al aeropuerto generando una nueva traza urbana posibilitando el crecimiento de la zona tanto de manera residencial como industrial.
- Restauración de calles principales cercanas al aeropuerto (Calle 137, calle 637 y calle 659)

NUEVOS CORREDORES COMERCIALES

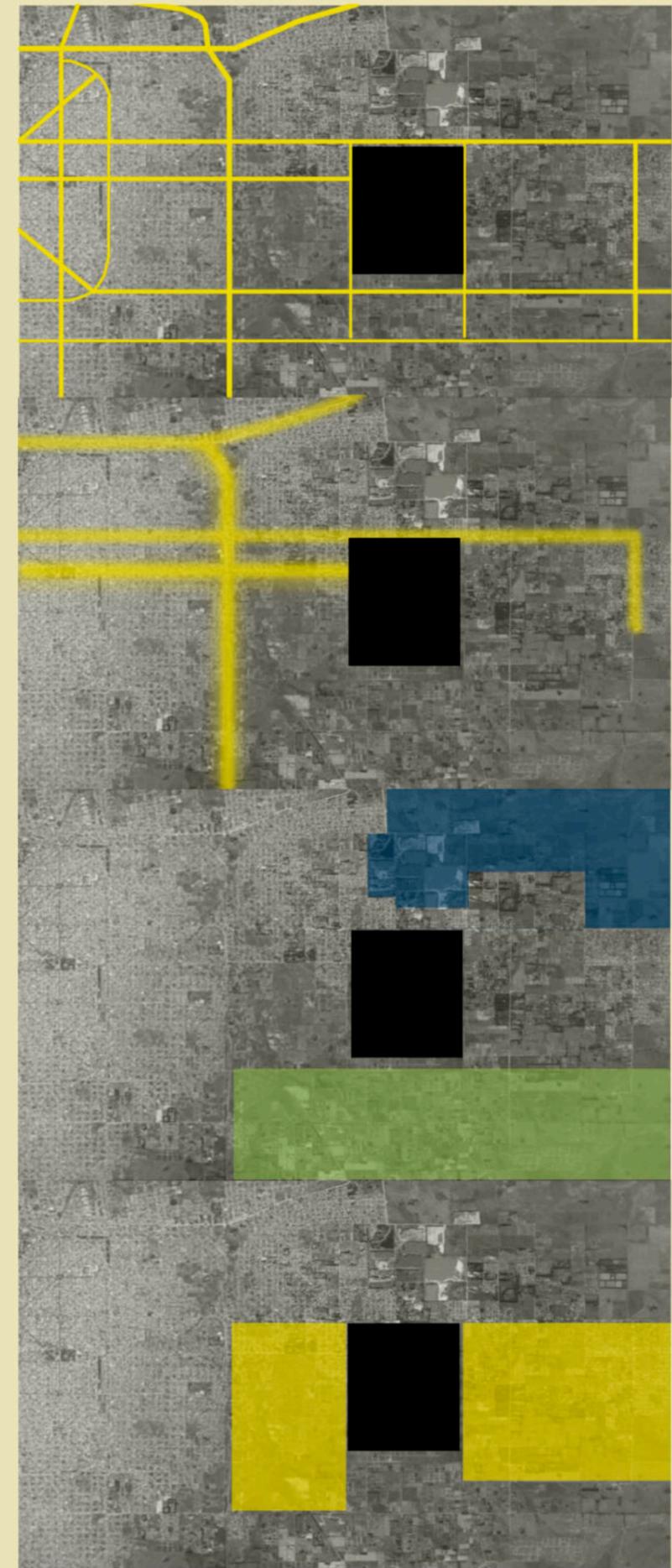
- Potenciar la extensión del corredor comercial de la Avenida 7 a un nivel metropolitano desde la localidad de Tolosa hasta las localidades de Villa Elvira y Villa Parque Sicardi.
- Generar un corredor comercial de escala regional sobre la Avenida 90, siendo la principal vía desde el Puerto de La Plata hacia el Aeropuerto y llegando a la zona frutihortícola de La Plata. Respondiendo a industrias de carácter rural, automotriz y de industria pesada.
- Generar una nueva centralidad sobre la Avenida 13 desde el Aeropuerto hasta la Avenida 90 y con una posible continuación hacia la Ciudad de La Plata, con característica más barrial respondiendo a los nuevos movimientos y actividades económicas que se generarían con el aeropuerto en funcionamiento

ZONAS A PRESERVAR

- Próximo al Aeropuerto se encuentra el Bañado Maldonado, un bañado natural entre el Partido de Berisso y el Partido de La Plata. Pertenece a la cuenca del Arroyo Maldonado y es el principal reservorio de agua previo a la desembocadura al Río de La Plata. Es de suma importancia su cuidado y preservación para evitar futuras inundaciones en los barrios cercanos al aeropuerto.
- A partir del aeropuerto, hacia el oeste, se desarrolla una gran zona productiva frutihortícola. Una de las más importantes de la provincia. Es de suma importancia tener en cuenta su posible explotación considerando el nuevo mercado que se desarrollaría pudiendo exportar la producción mediante el aeropuerto y el puerto.

DESARROLLO URBANO

- Se planifican nuevas zonas de crecimiento urbano en los alrededores del aeropuerto considerando su restauración y actividad. Estas se planifican considerando diferentes densidades y características:
La primera se planifica con mayor densidad y movimiento, con una característica más industrial o comercial teniendo en cuenta la salida directa del aeropuerto y siendo el nudo entre la Ciudad de La Plata, el Aeropuerto y el Puerto.
La segunda se planifica con un carácter más residencial de baja densidad con un crecimiento gradual en relación a la nueva actividad del aeropuerto hacia la zona de Villa Parque Sicardi y Abasto



PRIMER ETAPA (0 - 5 años)

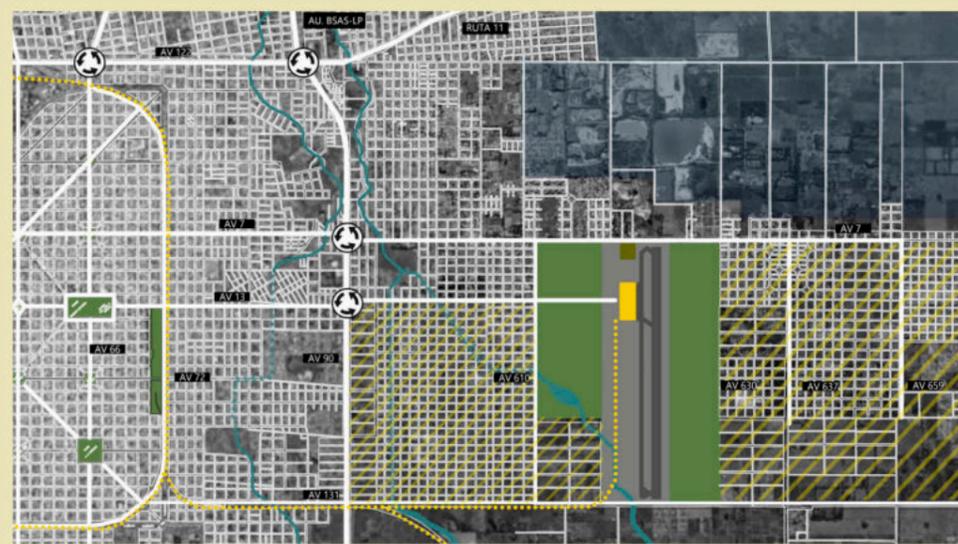
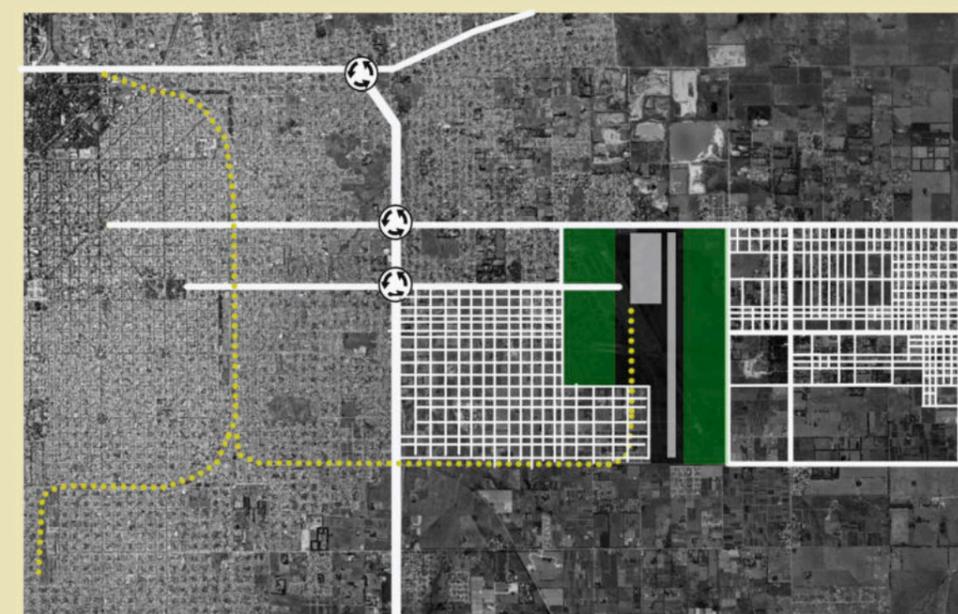
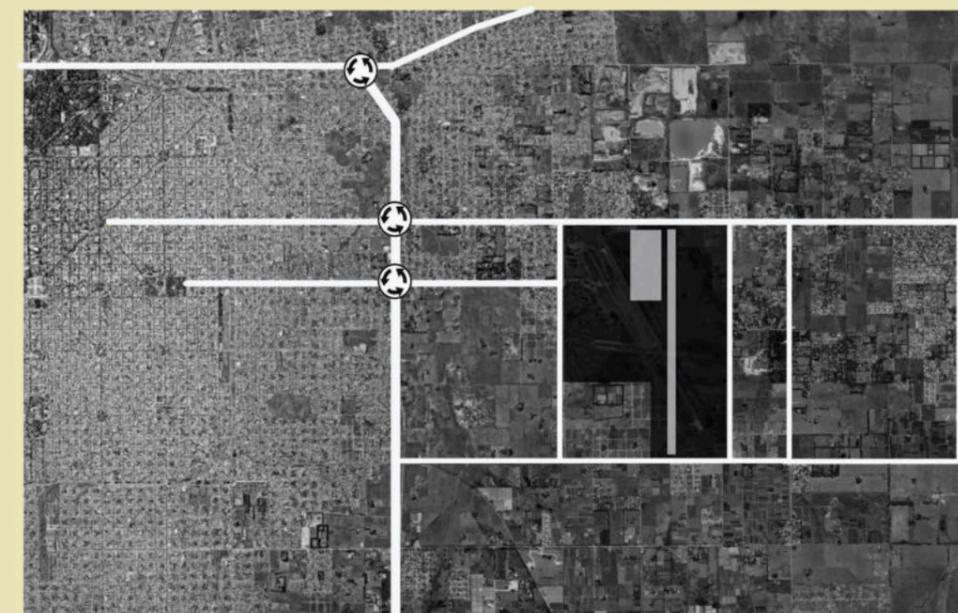
- Se desarrolla los primeros trabajos del plan maestro, tanto en el predio del aeropuerto como en la infraestructura que sirve al mismo.
- Se nivela el nuevo predio del aeropuerto, acondicionándolo como un nuevo parque urbano y se realizan los trabajos de suelo en la zona donde se desarrollará la construcción de la terminal, la pista y los hangares.
- Se comienzan los trabajos sobre las avenidas 7, 13 y 90. Siendo las principales avenidas próximas al aeropuerto
- Se comienza la construcción de la nueva pista y la plataforma del aeropuerto como también las bases para los nuevos hangares y la terminal
- Se delimita el área urbana a consolidar generando en el nuevo barrio el trazado de las nuevas calles, veredas y la infraestructura necesaria.
- Se comienza con la forestación del nuevo parque urbano del aeropuerto, dotándola con una variedad de árboles autóctonos de la zona y especies introducidas.

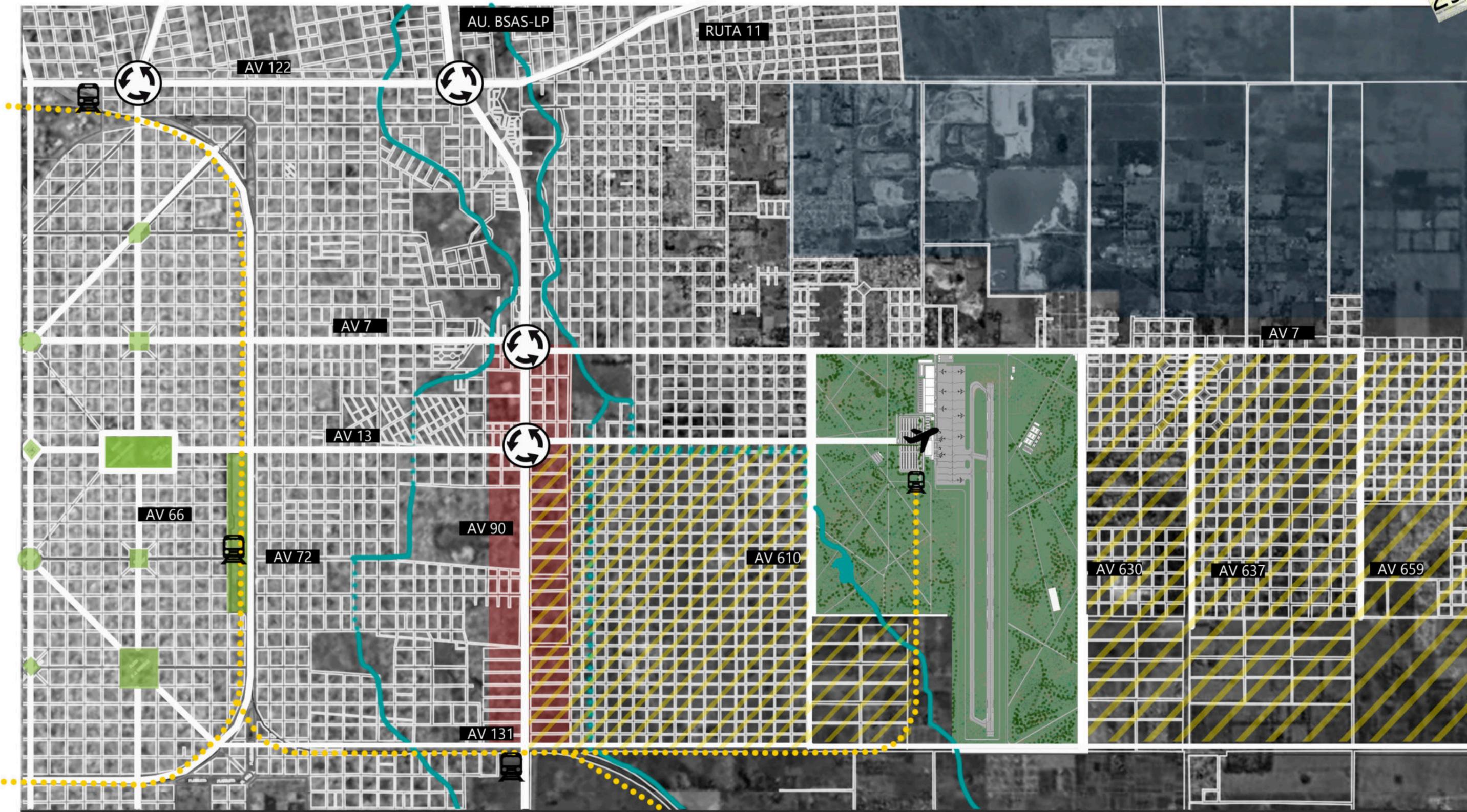
SEGUNDA ETAPA (5 - 15 años)

- Se comienzan a consolidar los barrios cercanos al aeropuerto
- Se extiende la red del tren urbano de La Plata hacia la nueva terminal de pasajeros.
- Se realizan los trazados de calles y caminos dentro del parque urbano y se comienzan a edificar los equipamientos dentro del mismo.
- Se realiza la construcción de las terminales comercial y de cargas como también la torre de control.
- Se delimita el área industrial sobre avenida 90 con la apertura de nuevos parques industriales.

TERCER ETAPA (20 - 30 años)

- Se termina de consolidar el plan maestro del sector, ya con el aeropuerto en funcionamiento se desarrollan las áreas comerciales e industriales y el desarrollo de los barrios residenciales cercanos al nuevo aeropuerto.





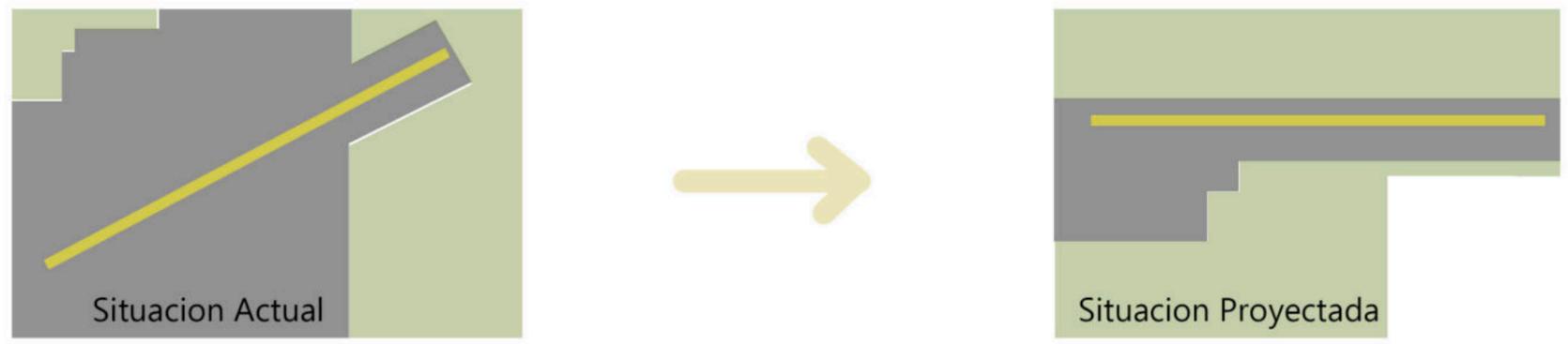
UNA NUEVA CIUDAD.

Con la refuncionalización del aeropuerto, se consolidará por completo una nueva ciudad en relación a este. Los barrios Aeropuerto, Altos de San Lorenzo, Villa Elvira y Abasto se verán altamente beneficiados debido a los nuevos movimientos que se desarrollarán en el nuevo predio. Potenciando un lado de la ciudad olvidado debido a la fuerte relación de la Ciudad de La Plata con la Ciudad de Buenos Aires.

| | | |
|--------------------|------------------------|------------------------------|
| Av/Rutas/Au | Terminal aeroportuaria | Área industrial a consolidar |
| FFCC | Estaciones tren urbano | Bañados zonas inundables |
| Áreas a consolidar | Rotondas | Arroyo |
| Plazas Parques | | |



EL NUEVO PREDIO DEL AEROPUERTO



Con la reubicación de la pista de forma perpendicular a la Avenida 7 se libera gran parte del predio actual generando mucho espacio que puede ser utilizado como un **nuevo parque urbano** para la Ciudad de La Plata y los barrios cercanos al aeropuerto que no cuenta con espacios públicos de calidad.

El nuevo parque podría estar equipado con varias actividades de carácter social, cultural y deportivo, incorporando las que actualmente se desarrollan en el cómo el Club de aeromodelistas de La Plata, El Club Everton, La Biblioteca pública de Villa Elvira y la Planta receptora de la Policía de la provincia. Este nuevo parque sería un gran atractivo de la zona siendo un gran lugar de esparcimiento para la ciudad y los barrios cercanos a él, además de contar con vistas a la pista del aeropuerto.

El **acceso al aeropuerto** se realizará por dos sectores diferenciados, el principal para la terminal comercial que será a través del parque por la **Av 13** y uno dedicado exclusivamente al área de cargas y mensajerías por **Av. 7**. La terminal contará con varios accesos peatonales desde el parque que permite el ingreso desde la nueva estación del tren como así también el ingreso al patio de comidas mirador de la terminal.

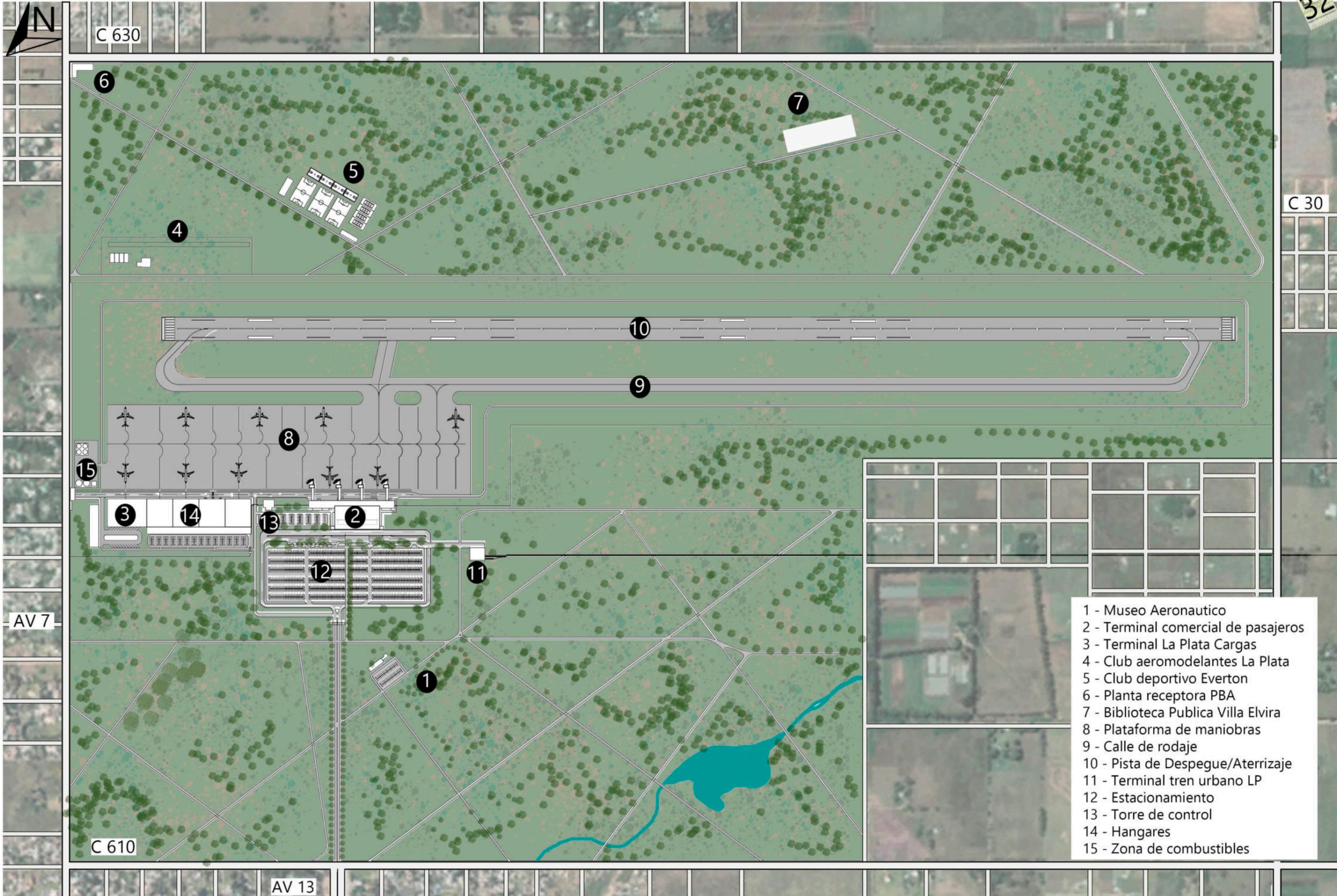
La **estación de tren** se proyecta como una pequeña parada para, en primera medida, la llegada de la extensión del tren universitario desde la Estación de La Plata que pasaría a ser un tren de recorrido urbano llegando hasta la localidad de los hornos y al propio aeropuerto.

Dentro del nuevo predio del propio aeropuerto se encuentran todas las instalaciones y dependencias necesarias para el correcto funcionamiento del mismo. De esta manera se permite un completo funcionamiento del aeropuerto tanto para el área turística/comercial como así también para el área de cargas y mensajería con todas las áreas e instalaciones correspondientes a cada una.

La **nueva pista responde a un despegue y aterrizaje más seguro logrando los sobrevuelos de las aeronaves sobre zonas rurales y áreas inundables** evitando que pasen por zonas residenciales, así mismo el gran parque de ambos lados de la pista aíslan la posible contaminación sonora de los motores.

La nueva pista tendrá categoría **OACI 4C con una longitud de 2.300 metros y un ancho de 50 metros**. Lo que permite la operabilidad de aviones de fuselaje estrecho y algunos casos particulares de aviones de mayor escala. Acompañando a la pista se ubica la calle de rodado que conecta a esta con la plataforma de la terminal permitiendo una mejor y más segura operación en tierra en el aeropuerto.





- 1 - Museo Aeronautico
- 2 - Terminal comercial de pasajeros
- 3 - Terminal La Plata Cargas
- 4 - Club aeromodelantes La Plata
- 5 - Club deportivo Everton
- 6 - Planta receptora PBA
- 7 - Biblioteca Publica Villa Elvira
- 8 - Plataforma de maniobras
- 9 - Calle de rodaje
- 10 - Pista de Despegue/Aterrizaje
- 11 - Terminal tren urbano LP
- 12 - Estacionamiento
- 13 - Torre de control
- 14 - Hangares
- 15 - Zona de combustibles

El papel de los aeropuertos como dinamizador del crecimiento económico se fundamenta principalmente en que la calidad de la oferta de servicios aéreos se considera un factor determinante en las decisiones sobre la localización de empresas en sectores de alto valor agregado.

Asimismo, una dotación de instalaciones aeroportuarias de calidad promueve las economías de aglomeración interurbana, ya que influye en las decisiones de localización de las empresas que dependen, para el desenvolvimiento de sus actividades, de contactos personales con personas ubicadas en otras ciudades. Existe una relación causal significativa entre los niveles de ocupación en industrias de alta tecnología y la disponibilidad de un aeropuerto.

En definitiva, las áreas urbanas que disponen de una oferta de servicios aéreos de calidad pueden maximizar la eficiencia en los intercambios de información, tanto en el seno de la propia empresa como entre diferentes empresas.

La Terminal de Carga Aérea tiene como funciones recibir, clasificar, preparar, manipular, consolidar, almacenar, efectuar el despacho aduanero y cargar o descargar las mercaderías objeto del transporte.

Debe estar dotada de todos los elementos necesarios para el adecuado cumplimiento de tales funciones. La terminal de carga aérea consta de una interfaz terrestre en la que se realiza la entrega y la recepción de los envíos por parte de los expedidores y consignatarios, y de una interfaz aérea en la que actúan las compañías aéreas, efectuándose así la carga, estiba, descarga y desestiba de las mercaderías a bordo de los aviones.

En el diseño y organización de una terminal de carga aérea intervienen los factores siguientes:

- La necesidad de independizar los flujos de mercaderías y las zonas de almacenamiento en función de su diversa naturaleza (perecedera, valiosa, peligrosa, etc.).
- La utilización de medios de manipuleo y carga adecuados (cintas, carretillas, transpaletas, etc.).
- La automatización parcial o total de la terminal de carga aérea.
- La disposición de áreas para la consolidación y desconsolidación de cargas por parte de las compañías aéreas y los agentes de cargas aéreas.
- Los plazos de carga y descarga, en función de los tipos de aviones que se utilizan en la terminal de carga aérea.
- Las vías de acceso a los aviones.
- La disposición de áreas específicas para el control aduanero.
- Las áreas de servicios comunes (oficinas de agentes, enfermería, restaurant, etc.).

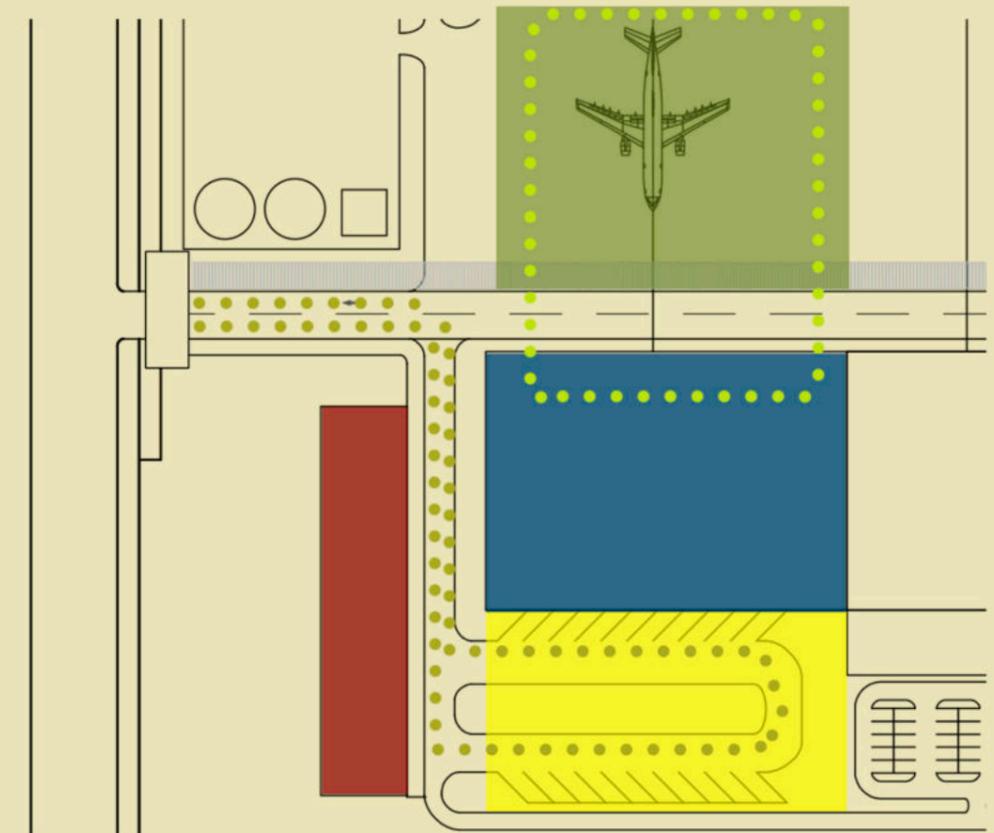
La carga y descarga de los aviones que se realiza mediante montacargas, cargadores móviles o desde un espigón de carga, constituye uno de los aspectos claves de las terminales aeroportuarias.

La carga debe llegar a la terminal con la suficiente anticipación a la partida del vuelo, aspecto que se vuelve crítico en el caso de productos perecederos.

Durante el periodo anterior al vuelo, la carga es pesada, marcada y provista de la documentación necesaria; luego se prepara un plan de estiba, luego se embarca y se emite una guía aérea de carga.

Una terminal de cargas aéreas funciona como un gran depósito, en el cual se deben diseñar áreas diferenciadas para mercaderías de exportación y de importación, área para mercaderías peligrosas, cámara de frío para productos perecederos, área de oficinas y adecuados enlaces tanto con las carreteras que conectan con la terminal como con los playones que conectan con las pistas

TERMINAL DE CARGAS - AEROPUERTO DE LA PLATA

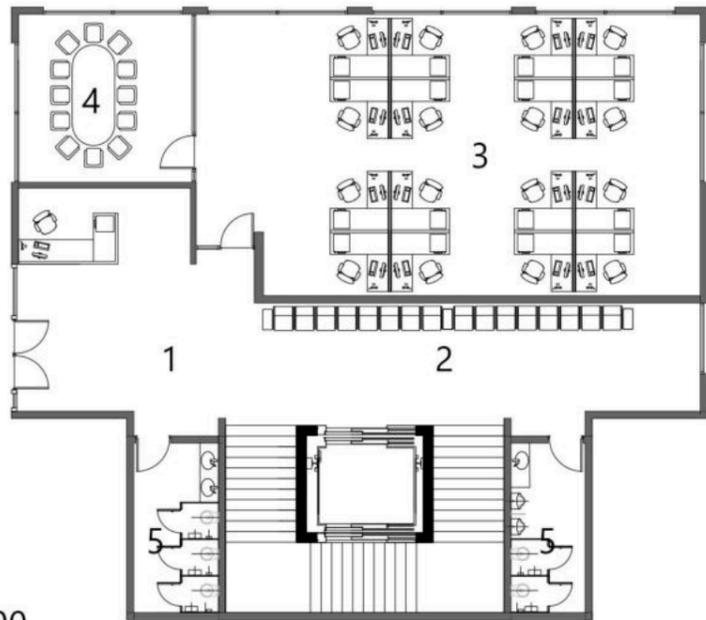


- Oficinas adm
- Bodegas
- Área de manipulación de aeronaves
- Área de manipulación de camiones
- Depósitos
- Depósitos
- Mensajería

- Manejo de carga avion-deposito
- Manejo de carga deposito-camion

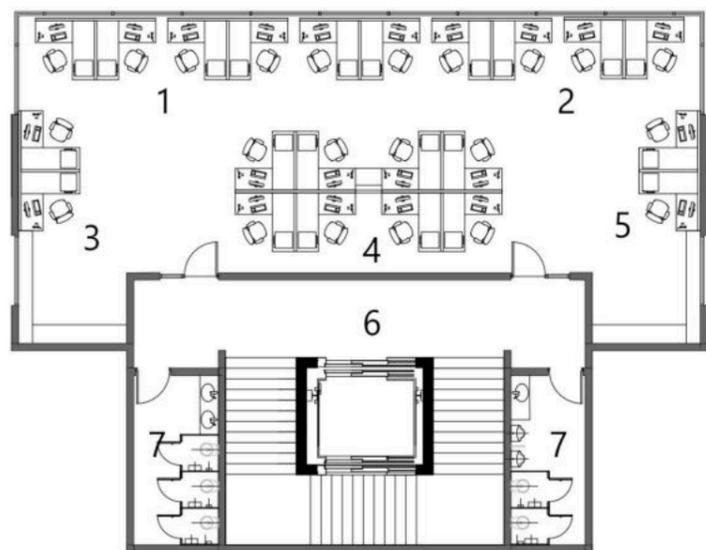
La terminal de cargas del Aeropuerto se ubica sobre la Avenida 7, del lado norte del predio y cuenta con ingreso propio desde esta avenida.

Cuenta con una plataforma con lugar para maniobrar dos aeronaves al mismo tiempo, un área de depósitos y bodegas de 6800m² un área de oficinas de 5000 m² y lugar para maniobrar 11 camiones al mismo tiempo. Tanto con las carreteras que conectan con la terminal como con los playones que conectan con las pistas



PLANTA BAJA ESC 1:200

- 1 Recepcion
- 2 Sala de espera
- 3 Oficinas de subestacion
- 4 Sala de reuniones
- 5 Servicios



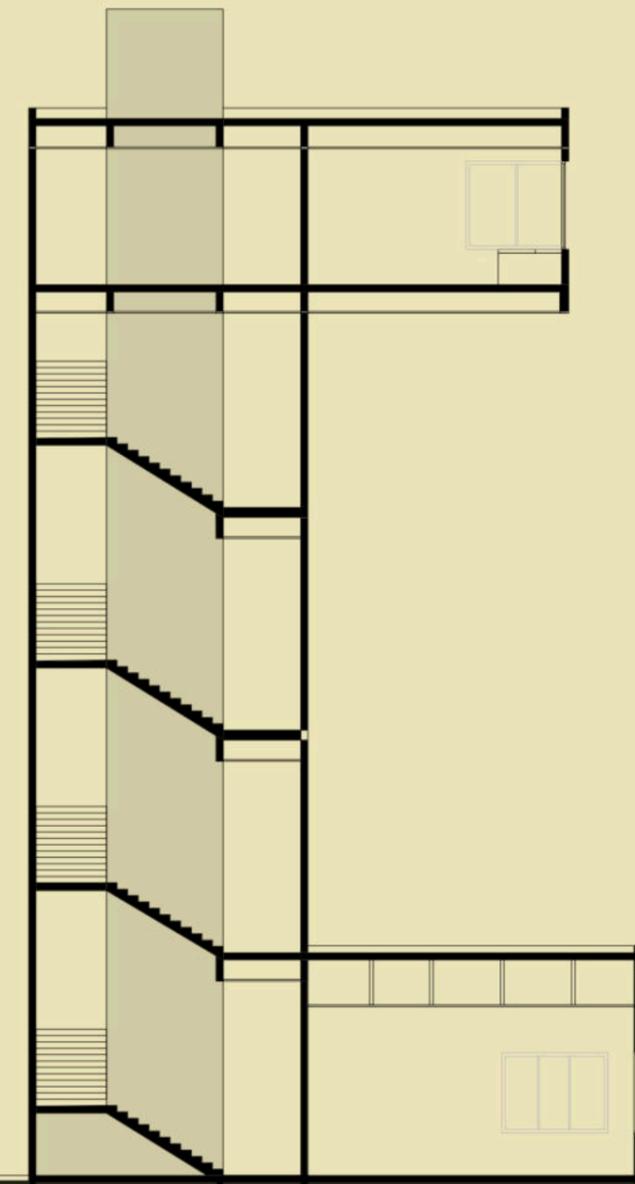
PLANTA ALTA ESC 1:200

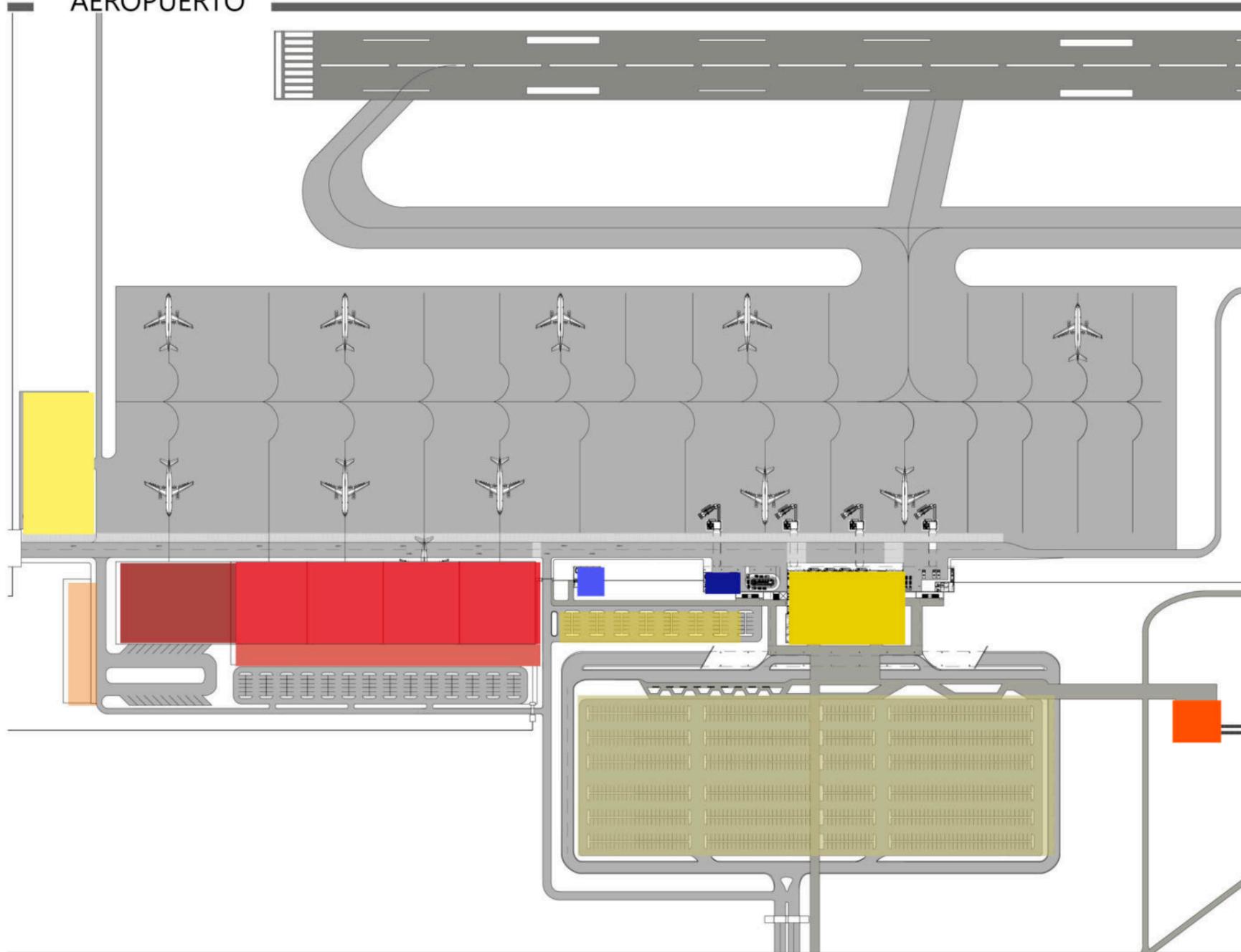
- 1 Radio ayuda
- 2 Comunicaciones
- 3 Radar
- 4 Control aereo
- 5 Laboratorio
- 6 Recepcion
- 7 Servicios

TORRE DE CONTROL

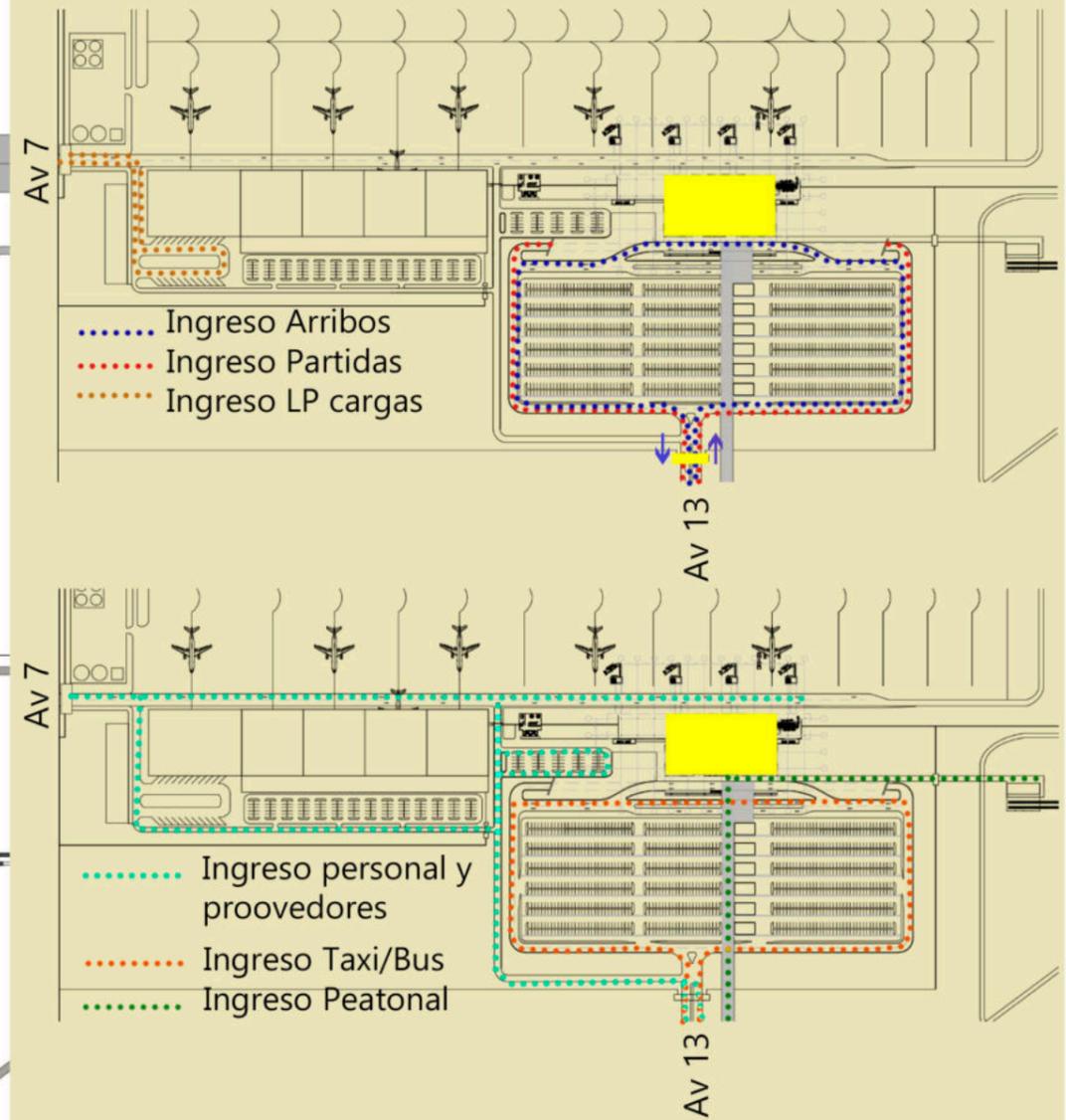
Desde esta se realiza el control de tráfico aéreo en la zona de un aeropuerto y sus inmediaciones, es decir, el control del rodaje, el despegue, la aproximación y el aterrizaje de los aviones. Las torres de control se encargan de separar los despegues y los aterrizajes entre sí, y a estos con los que cruzan sobre su área sin intención de aterrizar, mediante la emisión de autorizaciones que deben ser obedecidas por los pilotos.

CORTE ESC 1:200





ESTRUCTURA DE MOVIMIENTOS



- | | | |
|--|---|---|
|  Zona de combustibles |  Talleres aerolineas |  Estacion FFCC Aeropuerto |
|  Hangar La Plata Cargas |  Torre de Control |  Estacionamiento del aeropuerto |
|  Oficinas La Plata Cargas |  Area Rescate y control de incendios |  Estacionamiento personal del aeropuerto |
|  Hangares |  Terminal comercial | |

Dentro del diseño del predio del aeropuerto se tiene en cuenta los distintos recorridos de los usuarios que intervienen en el funcionamiento del mismo.

Es así como en base a entrevistas realizadas a diversos ingenieros y operadores de aeropuertos se opta por tratar en distintos niveles las partidas de los arribos, logrando así que no se crucen dentro de la terminal.

Así también se tiene en cuenta los recorridos de los autos particulares de arribos y partidas y se diferencia del transporte público. Para el personal del aeropuerto se plantean dos ingresos, uno exclusivo con sus propios estacionamientos y entradas a la terminal

05

PROYECTO

B Propuesta arquitectonica



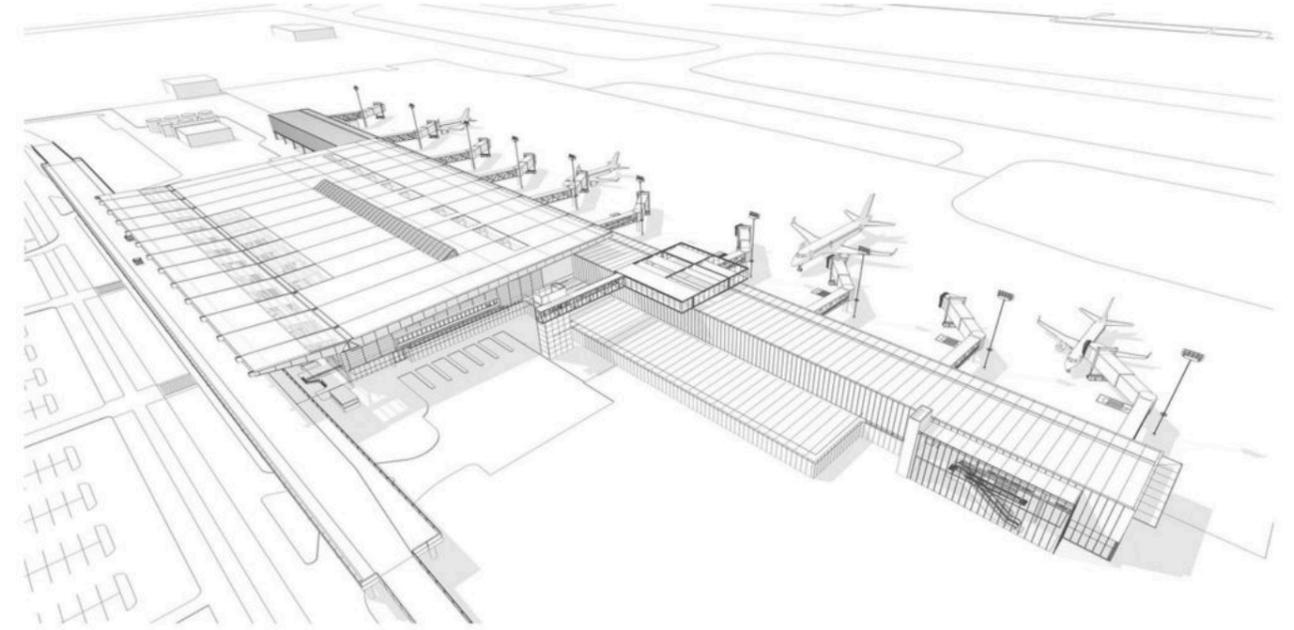
AEROPUERTO INTERNACIONAL
CIUDAD DE LA PLATA





TERMINAL TWA - EERO SARINEN (1962)

Esta icónica terminal del Aeropuerto JFK en NY. El diseño original de Saarinen incluye un destacable techo de hormigón con forma de alas sobre la terminal; pasillos de llegadas y salidas con forma de tubo, cubiertos originalmente en moqueta roja; y altas ventanas que permiten vistas de los aviones que llegan y salen de la terminal



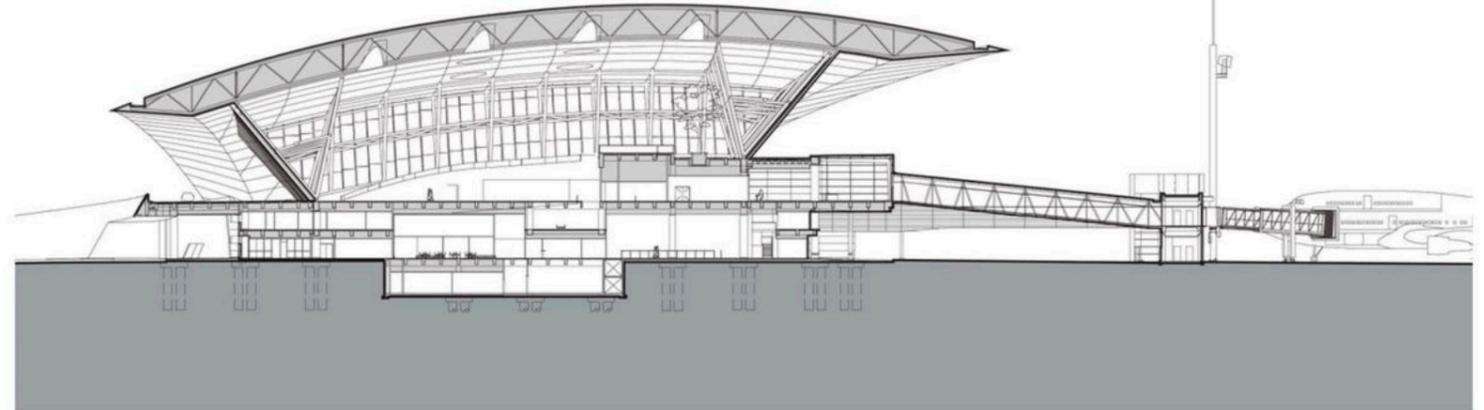
AEROPUERTO INTERNACIONAL HERCILIO LUZ - BISELLI KATCHBORIAN ARQUITECTOS (2018)

El programa se organizó en dos bloques formando una "T". El gran techo de estructura metálica con un diseño inspirado en la geometría aeronáutica le da un carácter único a este bloque. A través de aberturas cenitales diseñadas a partir de sustracciones y pliegues en el plano, se permite la entrada de luz natural. Se ubica a 18km del centro de la ciudad.



AEROPUERTO DE BILBAO - SANTIAGO CALATRAVA. (1999)

Se diseñó de tal forma que desde el exterior se asemejase a un ave emprendiendo el vuelo, de ahí que se conozca popularmente con el nombre de La Paloma. En la construcción abunda el color blanco, el vidrio y el hormigón. Se destaca su gran iluminación natural y vinculación con el exterior. Se ubica a 12km del centro de la ciudad.



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO - RAFAEL VIÑOLY (2003)

En el diseño arquitectónico se buscó generar grandes transparencias y una sensación de amplitud en los espacios públicos. Para lograr este concepto, la parte superior del edificio cuenta con una extensa y envolvente vidriada inclinada, de aproximadamente 8000 m², la cual permite optimizar el uso de iluminación natural y brinda visuales abiertas hacia la plataforma y el predio aeroportuario. Se ubica a 20.3km del centro de la ciudad.

PRIMER ETAPA

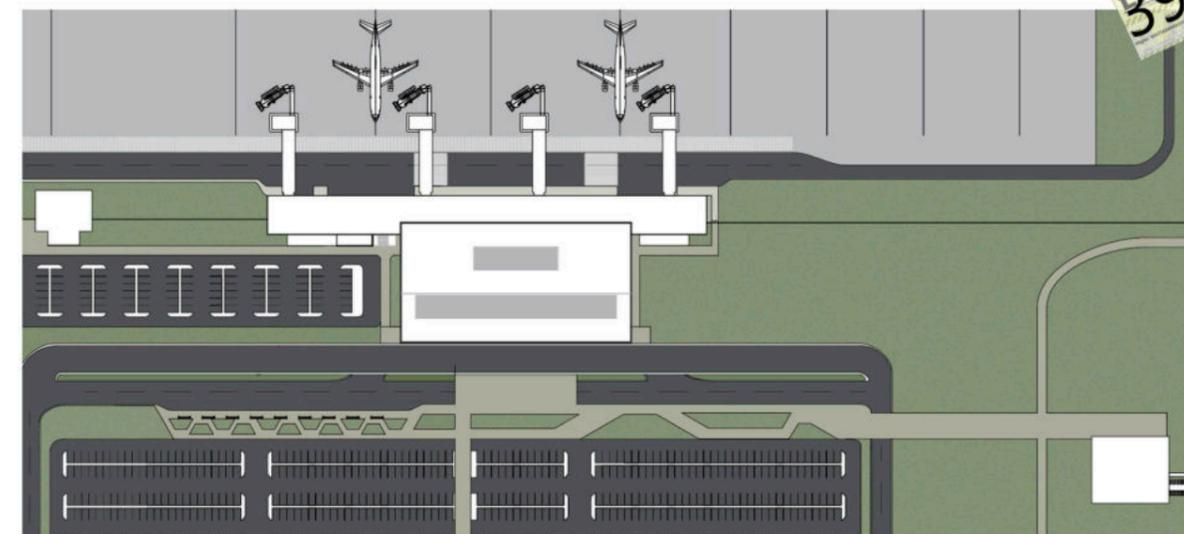
En la primera etapa del proyecto se realiza la construcción de la terminal aeroportuaria acorde a la primera propuesta planteada, se trata de una terminal comercial de una superficie de 13.600m² que cuenta con 4 mangas de acceso directo hacia las aeronaves y la capacidad para atender a 1.800.000 pasajeros anualmente.

SEGUNDA ETAPA

En esta segunda etapa se plantea un crecimiento de las operaciones del aeropuerto considerando nuevas rutas aéreas y mayor cantidad de vuelos semanales. Para esto se desarrolla una extensión de las salas de preembarque agregando 2 nuevas mangas de acceso directo hacia las aeronaves y 4800 m² nuevos de salas de preembarque nacional e internacional llegando a la capacidad de 2.100.000 pasajeros por año.

TERCER ETAPA

Para esta tercera etapa se plantea una nueva terminal de apoyo a la principal, la extensión de las salas de preembarque y 9 mangas de acceso directo hacia las aeronaves. Esta nueva terminal de 10.500m² sumaría al total del aeropuerto una cantidad 28.900m², 9 mangas de acceso directo a las aeronaves y la capacidad de 3.500.000 pasajeros anuales.



Los grandes cambios en la seguridad y operacion de los aeropuertos.

Atentados del 11 de septiembre del 2001

Estos ataques provocaron un antes y un después en la seguridad de las terminales aéreas. Antes del 11-S, la forma de viajar en avión era mucho más sencillo. No hacía falta identificarse para pasar por seguridad en los aeropuertos, tampoco era necesario ni descalzarse ni separar los objetos electrónicos. Además, estaba permitido llevar líquidos en el equipaje de mano.

La seguridad en las terminales aéreas estaba a cargo de contratistas privados poco cualificados para prever o identificar posibles amenazas. No se revisaba todo el equipaje de carga y las personas casi no pasaban por detectores de metales. Las familias acompañaban a los viajeros hasta la puerta de embarque y una vez en el avión, entrar a la cabina era común para que los niños y las familias se tomaran fotos con el piloto y la tripulación.

Todos los cambios que se fueron dando en medidas de seguridad y control en los distintos aeropuertos del mundo generaron nuevos programas dentro de las terminales con nuevos espacios destinados a estos y un cambio total en la programación y el tiempo destinado a viajar en avión, a partir de esto los pasajeros necesitaban mayor tiempo de llegada al aeropuerto antes de tomar el vuelo, la prohibición de productos que se podían llevar en el equipaje de mano y los nuevos espacios necesarios para la ejecución de estas nuevas medidas dentro de las terminales fueron claves en el diseño y desarrollo de los nuevos aeropuertos del siglo XXI.

Pandemia por COVID-19

La pandemia que se desato a principios del año 2020 a nivel mundial por el virus del COVID genero un nuevo clima de crisis en la industria aeronáutica y a lo largo de todos los aeropuertos del mundo. as grandes crisis económicas o eventos como el 11-S cambiaron nuestra forma de volar y con la pandemia de covid-19 parece que no será diferente.

Aerolíneas de todo el mundo anunciaron diversas medidas para prevenir contagios en medio del histórico parón que atraviesa el sector y la incertidumbre sobre la "nueva" normalidad.

Con el plan de vacunación a nivel mundial se ha iniciado nuevamente el tráfico aéreo en distintas medidas a lo largo del mundo, tanto las aerolíneas como los aeropuertos se enfrentan ante la necesidad de contar con mayores controles, esta vez, no relacionados a la seguridad, sino que a la salud.

Los aeropuertos post pandemia están desarrollando espacios para los controles de COVID, como así también una nueva organización en cuanto a la cantidad de gente que se acumula en los mismos como el tiempo de espera en estos.

Aunque todavía no hay una respuesta general clara en relación a lo que se deba hacer con respecto a la pandemia, el aumento de controles de temperatura, centros de hisopados y vacunatorios y el control de la distancia y usos de los espacios parece ser la mejor respuesta por el momento.



El **Aeropuerto Internacional de La Plata** está ubicado a 7km del centro de la ciudad de La Plata, este estará equipado tanto como con una terminal comercial de pasajeros y una terminal de cargas.

La terminal aeroportuaria de la Ciudad de La Plata tiene una **superficie total de 13.600 m2**. La misma contará con todos los equipamientos para el correcto funcionamiento del área comercial del aeropuerto dotándolo de una **capacidad de atender unos 1.800.000 de pasajeros anualmente** con una operación de 2 despegues / aterrizajes por hora con la posibilidad de extenderse a 3 operaciones por hora.

La terminal contará, además de los servicios básicos de operaciones aeronáuticas, con servicios de ocio y recreación tanto para los pasajeros como para usuarios externos y acompañantes.

Se puede llegar a la terminal a través del automóvil particular teniendo varios puntos de acceso a través de vías más importantes en la zona como la Avenida 13, La Avenida 90, La autopista BsAS-La Plata, la Ruta 2 y la Ruta 11. Además de tener la posibilidad de llegar por medios de transporte públicos como el **tren urbano** de la ciudad que continuará su circulación desde la estación de La Plata hacia el Aeropuerto, Una línea de colectivos particular del aeropuerto partiendo desde el centro de la ciudad atravesando paradas claves en la ciudad y las opciones de líneas de colectivos de la Ciudad. Como también la opción del taxi o Remis.

Cuenta con un **estacionamiento con una capacidad para 1140 automóviles**.

Esta cuenta con :

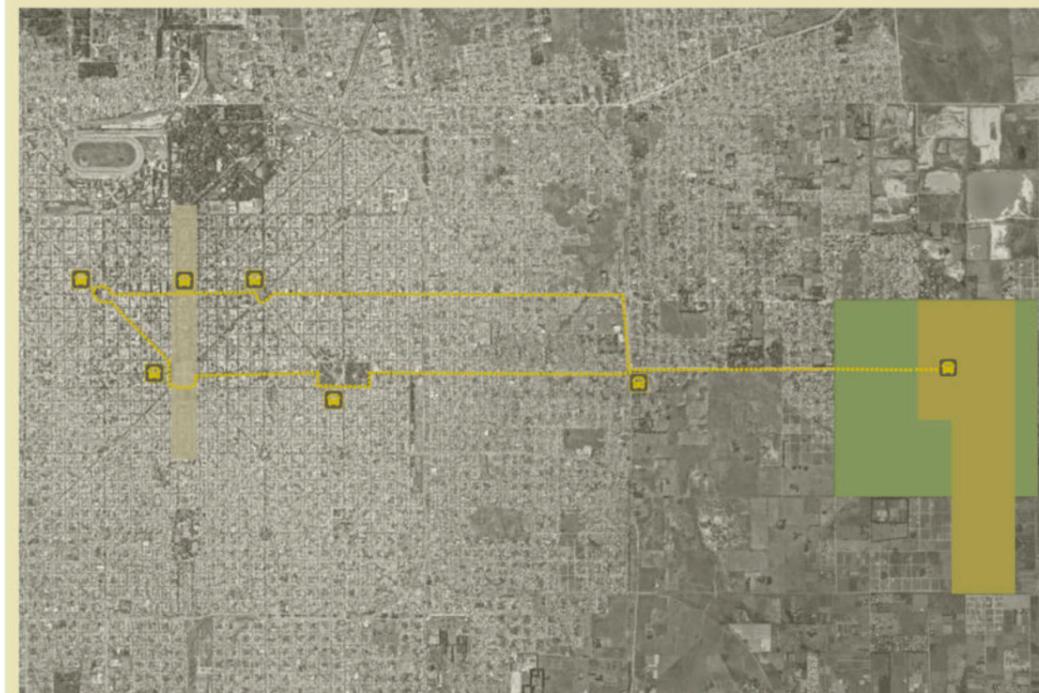
- 15 mesas de despacho de equipaje / check-in
- 14 puestos de auto check in
- 4 Mangas de acceso directo a las aeronaves
- 4 Cintas de retiro de equipaje
- 10 puestos de migraciones
- 6 puestos de control de equipaje
- 17 puestos comerciales fijos y equipados
- Espacios para el armado de stand promocionales como puestos comerciales pequeños
- Patio de comidas equipado con dos cocinas independientes para diferentes locales gastronómicos ubicado en el segundo nivel del edificio con vista panorámica a la pista de operaciones.

Los 13.600 m2 que cuenta la terminal se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

| | |
|---------------|---|
| 1450 m2 | Hall de Partidas |
| 1340 m2 | Hall de Arribos |
| 1000 m2 | Patio de comidas |
| 1800 m2 | Sala de embarque nacional |
| 1000m2 | Sala de embarque internacional |
| 400 m2 | Área de control de aduana y migraciones para las partidas |
| 600 m2 | Oficinas administrativas del aeropuerto |
| 245 m2 | Oficinas y sala de Senasa y PSA |
| 150 m2 | Sala de espera para arribos nacionales |
| 150 m2 | Sala de espera para arribos internacionales |
| 570 m2 | Área de retiro de equipajes |
| 310 m2 | Área de control de aduana y migraciones para los arribos |



Extensión de la red del tren universitario de la ciudad, generando un tren urbano con la posibilidad de llegar a distintos barrios de la ciudad y al propio aeropuerto. Siendo el primer aeropuerto del país que cuenta con una estación de tren propia.



Se crea una línea especial de colectivo que tendría paradas estratégicas en la Ciudad de La Plata para terminar su recorrido en el aeropuerto o comenzando en el.

La posibilidad de **operación del Aeropuerto de La Plata** debido a sus instalaciones permite cubrir las rutas aéreas nacionales pudiendo conectarse con todo el país de manera directa como así también la posibilidad de brindar una puerta hacia el tráfico internacional tanto desde otros países hacia las provincias del interior como viceversa. También tiene la capacidad de cubrir distancias medias siendo un potencial aeropuerto de carácter regional para el turismo internacional y habilitando rutas más grandes a través de códigos compartidos con las aerolíneas que lo transiten.

En el **Aeropuerto de La Plata podrían operar las principales líneas aéreas nacionales** (Aerolíneas Argentinas, Jet Smart y Flybondi) como también daría lugar a las aerolíneas extranjeras que quisieran operar en el mismo (Se tiene consideración en las principales líneas aéreas regionales que operan en el país: Latam Brasil, Latam Chile, Gol líneas aéreas, Avianca, Copa)

El aeropuerto daría dentro de la región metropolitana de Buenos Aires una opción fuera del consorcio de Aeropuerto Argentina 2000 al que pertenecen el Aeropuerto internacional Ezeiza, el aeroparque metropolitano Jorge Newberry y el aeropuerto del Palomar. Lo cual genera una nueva oferta de operaciones para el mercado aéreo local.

El Aeropuerto Internacional de La Plata tendría conexión con las principales ciudades del país como así también con las principales ciudades de Latinoamérica.

Se tiene en consideración la posible expansión del mismo pudiendo albergar nuevas líneas aéreas y nuevos destinos, con la posibilidad de llegar de forma directa a los Estados Unidos o Europa.

Hasta el año 2019 se encontraba realizando estudios de factibilidad la empresa aérea **Polar S.A.** Una empresa estadounidense low-cost que desea explotar el mercado aéreo nacional desarrollando su base en el aeropuerto de La Plata.

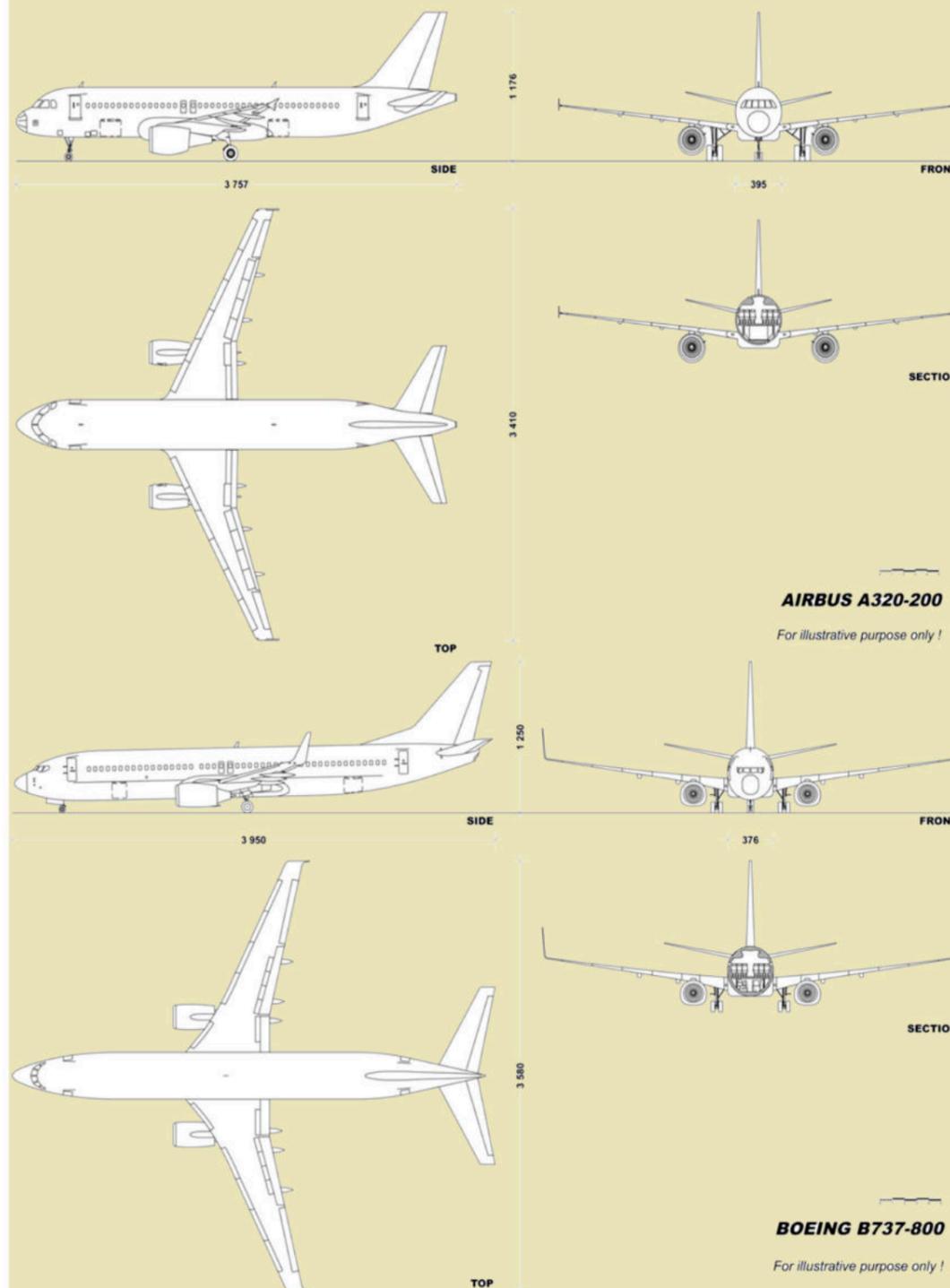
DESTINOS NACIONALES

- Ushuaia
- Rio Gallegos
- El Calafate
- Comodoro Rivadavia
- Trelew
- Esquel
- Bariloche
- S.M. de los Andes
- Viedma
- Neuquen
- Santa Rosa
- Bahia Blanca
- MDQ
- Mendoza
- San Luis
- Cordoba
- Rosario
- Santa Fe
- San Juan
- La Rioja
- San Fernando del Valle de Catamarca
- Santiago del Estero
- Parana
- Corrientes
- Chaco
- San Miguel de Tucuman
- Formosa
- Salta
- San Salvador de Jujuy
- Puerto Iguazu
- Posadas

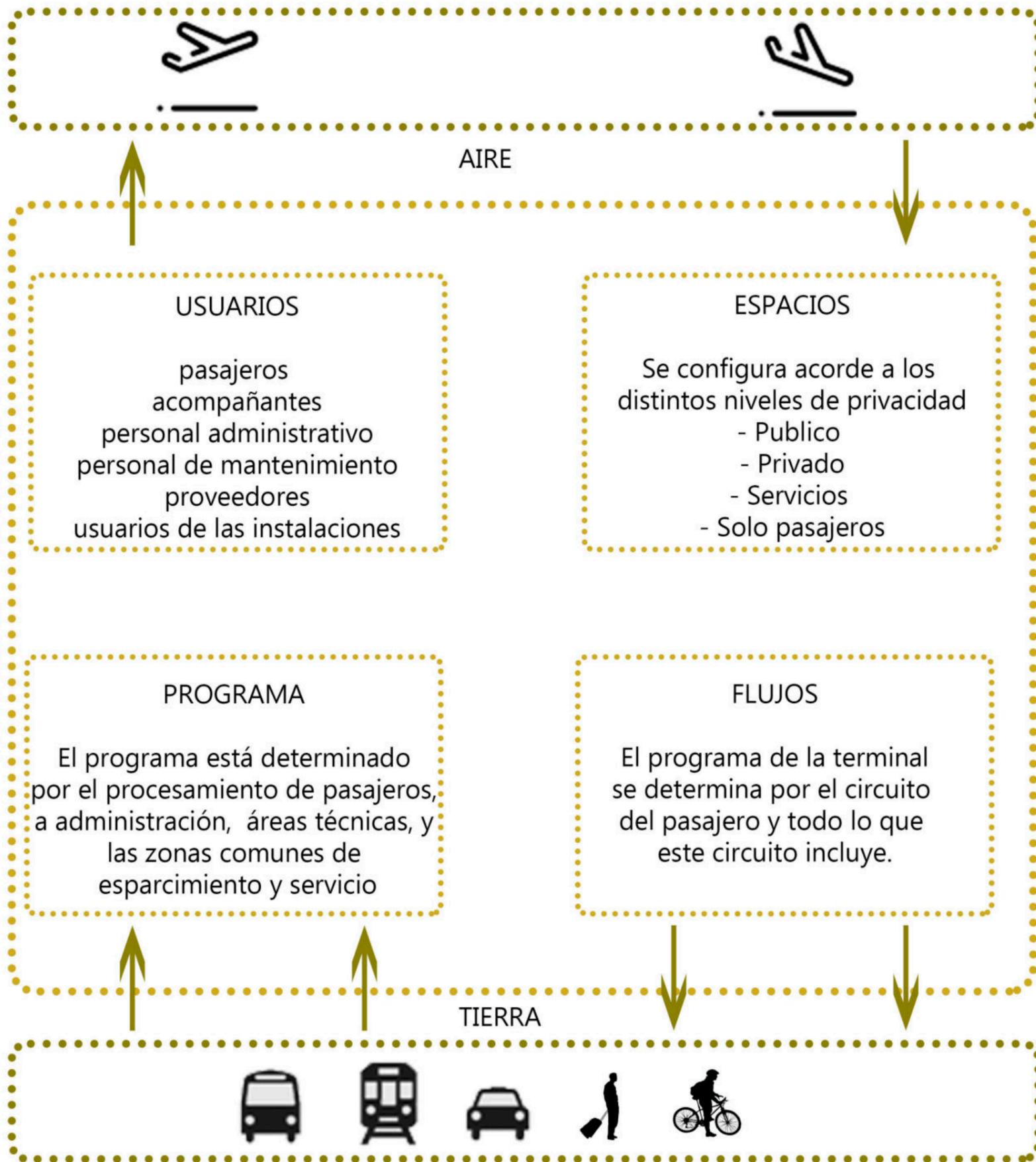
DESTINOS INTERNACIONALES

- Santiago de Chile (Chile)
- Montevideo (Uruguay)
- Asuncion (Paraguay)
- La Paz (Bolivia)
- Sao Pablo (Brasil)
- Rio de Janeiro (Brasil)
- Florianopolis (Brasil)
- Bahia (Brasil)
- Lima (Peru)
- Bogota (colombia)
- Panama (Panama)

Se tiene en cuenta en el proyecto las **aeronaves** que operarían en el aeropuerto, ya que estas son las que dan la escala a la pista y la distancia que podría abarcar el aeropuerto en cuento a vuelos directos. En este caso, considerando la posición del aeropuerto como 3er aeropuerto del Área Metropolitana de Buenos Aires se toma como aeronaves principales las que utilizan las aerolíneas nacionales y regionales en sus vuelos hacia Argentina.



EDIFICIO TERMINAL



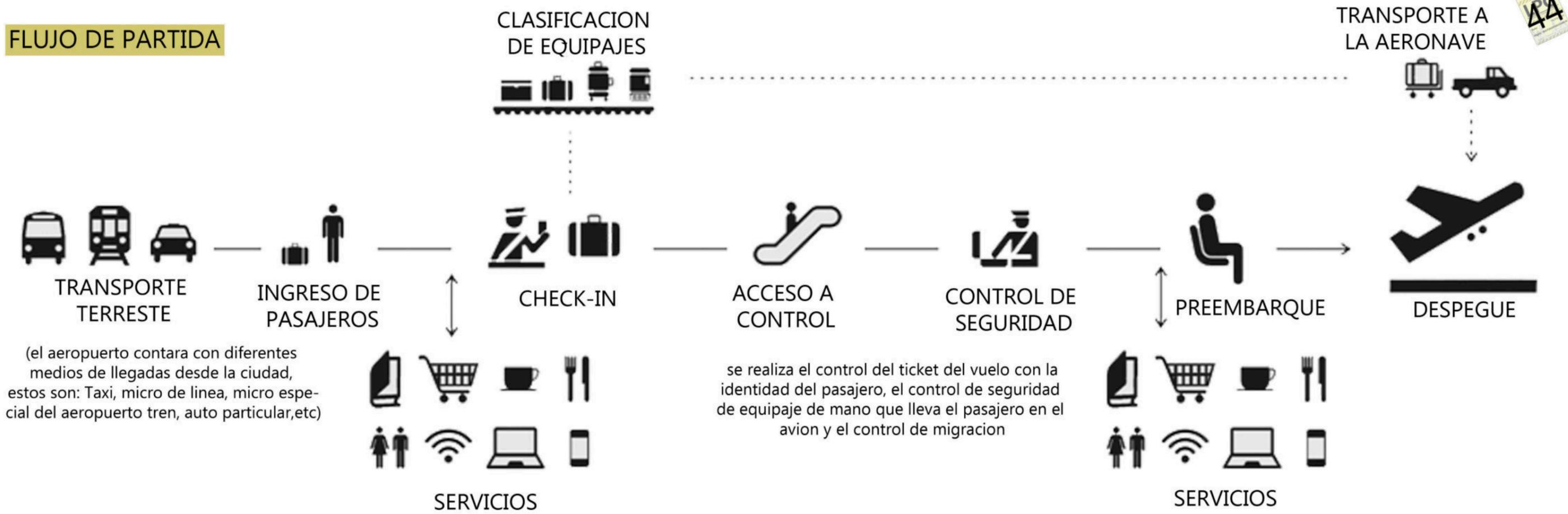
El proyecto se centra en la **terminal comercial** del nuevo aeropuerto. En esta se dan los mayores movimientos y flujos del aeropuerto en relación al programa general del mismo. Es importante tener en cuenta todos los aspectos y conceptos en el diseño de la terminal, considerando los espacios, el programa que se basa principalmente en los flujos dentro del edificio y los usuarios a interactuar en el mismo.



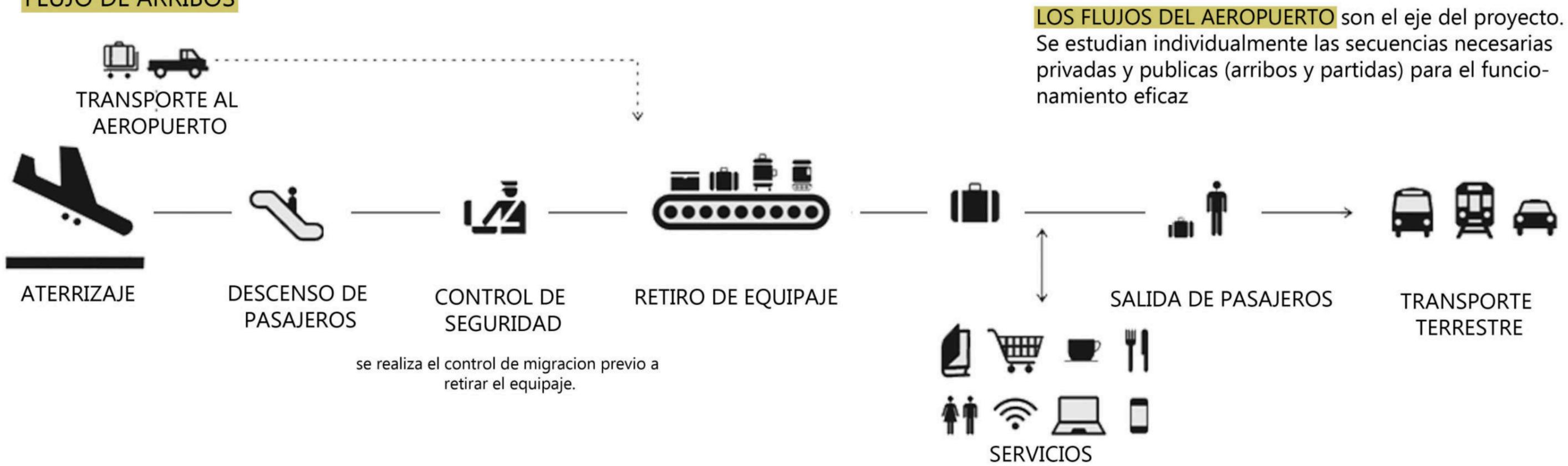
Esta terminal se plantea con una particularidad que es hacer del edificio un lugar de esparcimiento de la sociedad y que no sea solo un lugar para los usuarios que vayan a viajar. Se plantea dentro de esta un **patio gastronómico panorámico** con vista a la pista del aeropuerto como así también una terraza miradora accesible, todo en la última planta del edificio.

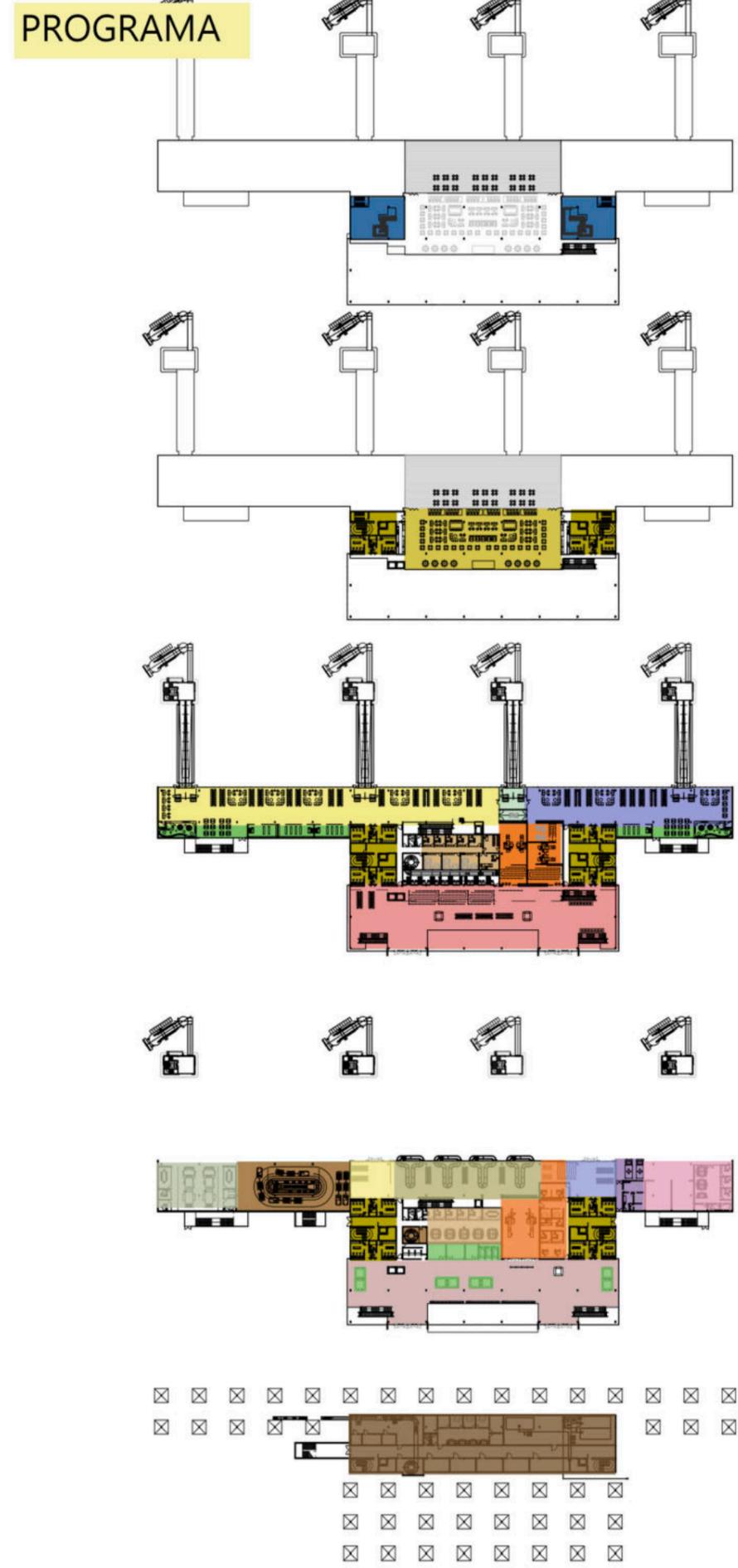
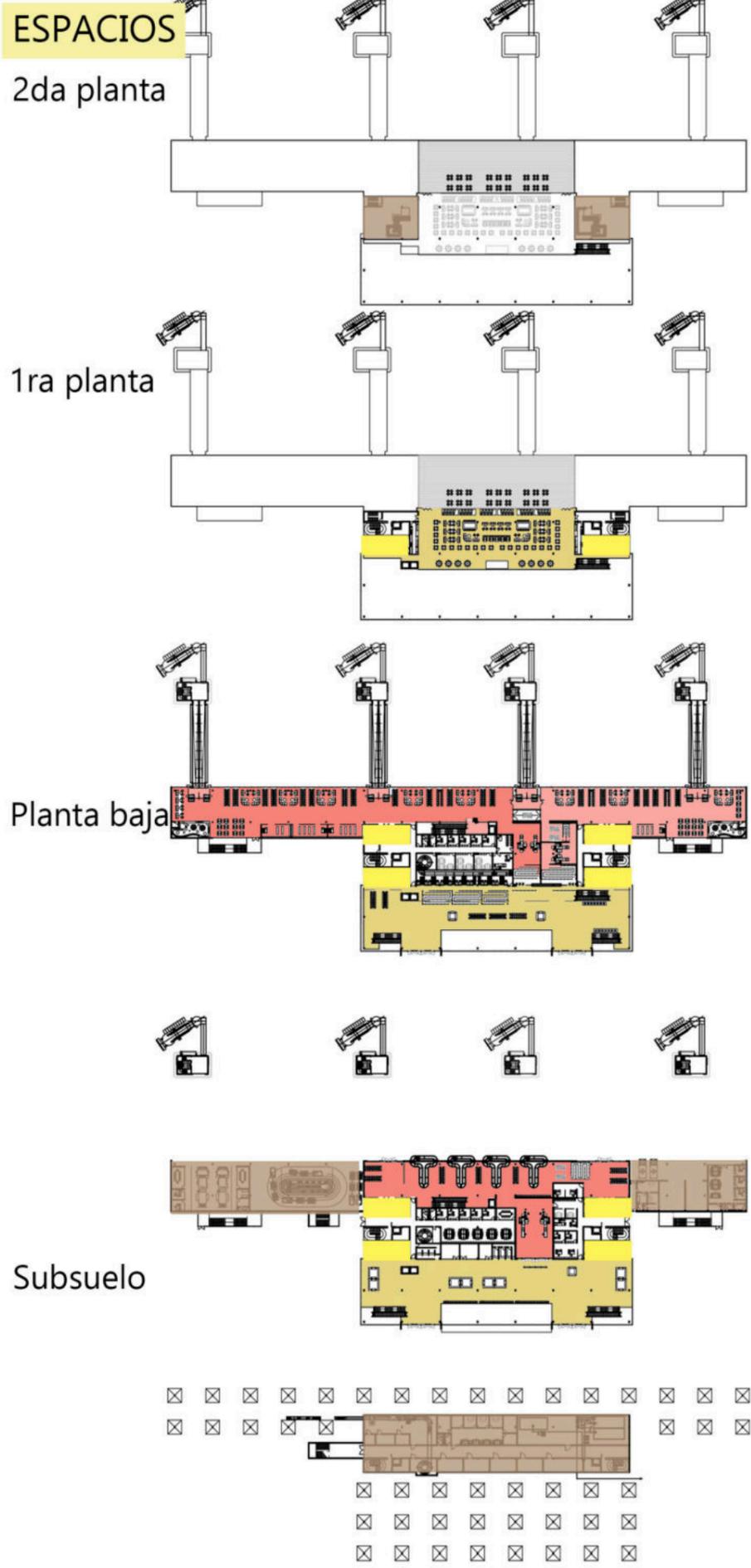


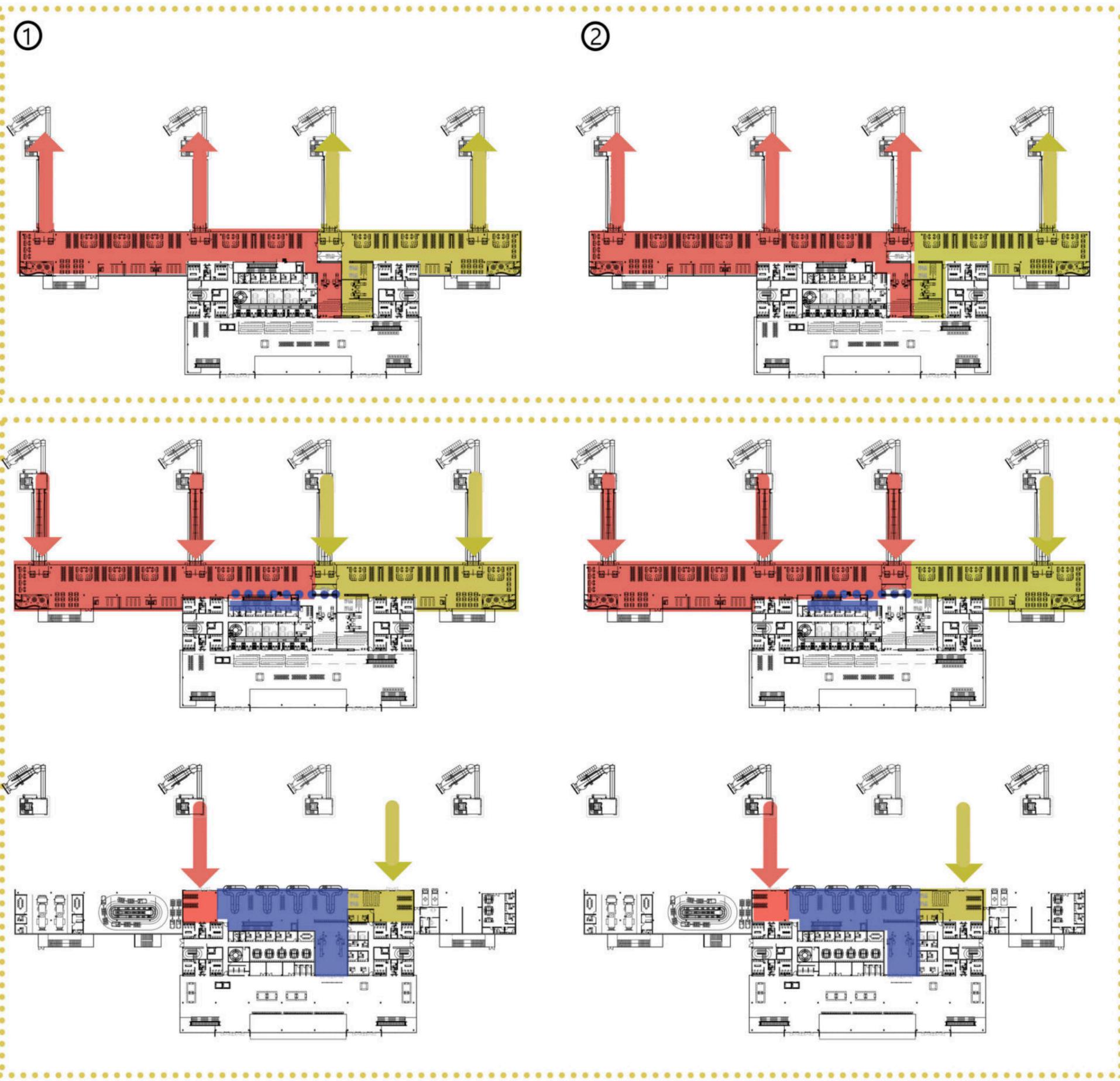
FLUJO DE PARTIDA



FLUJO DE ARRIBOS







ESQUEMA USO DE PASAJEROS SALA PREEMBARQUE PARTIDAS

El área de las salas de preembarque permite un uso flexible en cuanto al manejo de los pasajeros para vuelos nacionales e internacionales. La terminal cuenta con una manga que puede ser repartida tanto para el área internacional como nacional acorde a la cantidad de vuelos que lleguen o partan en ese momento.

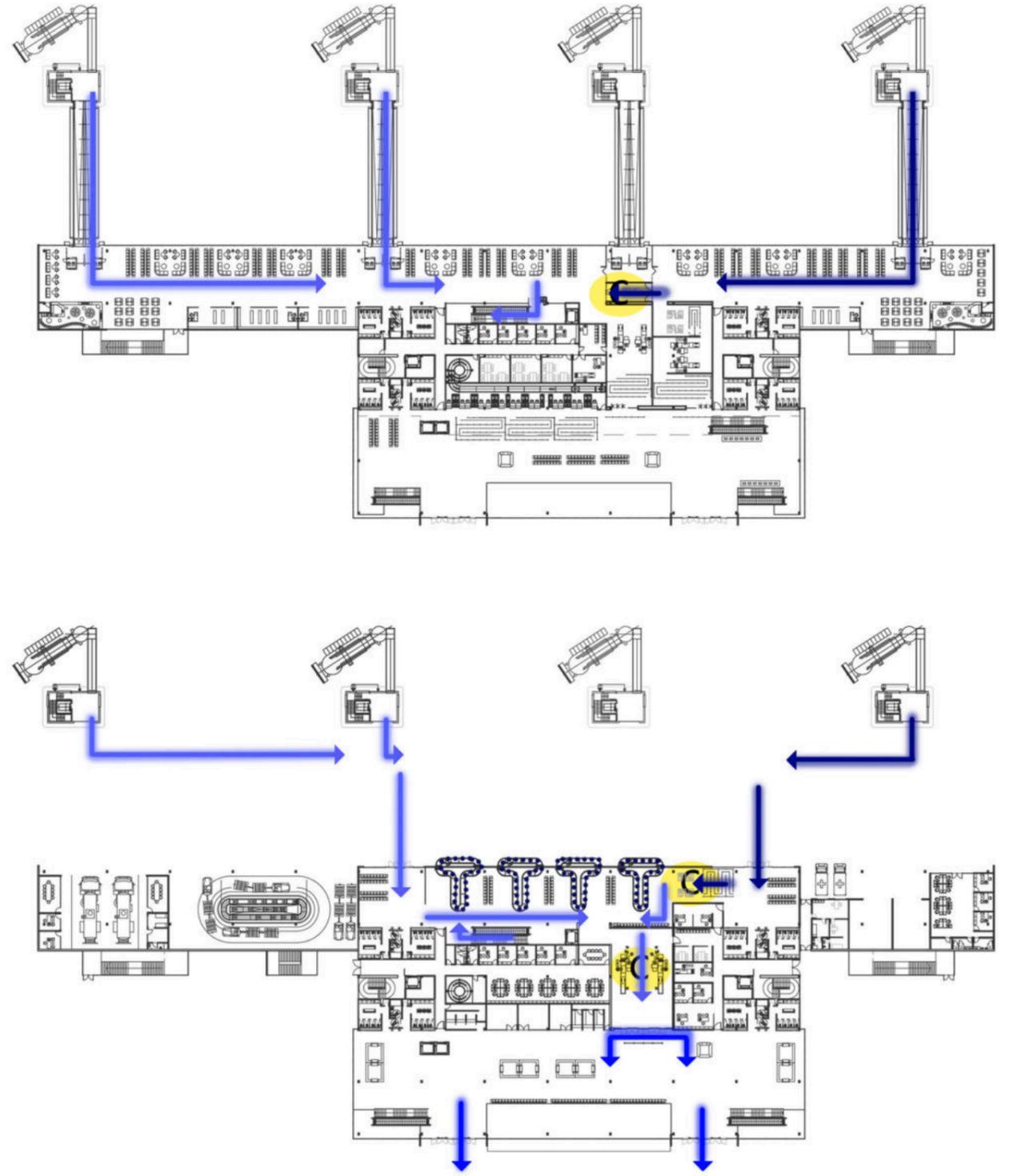
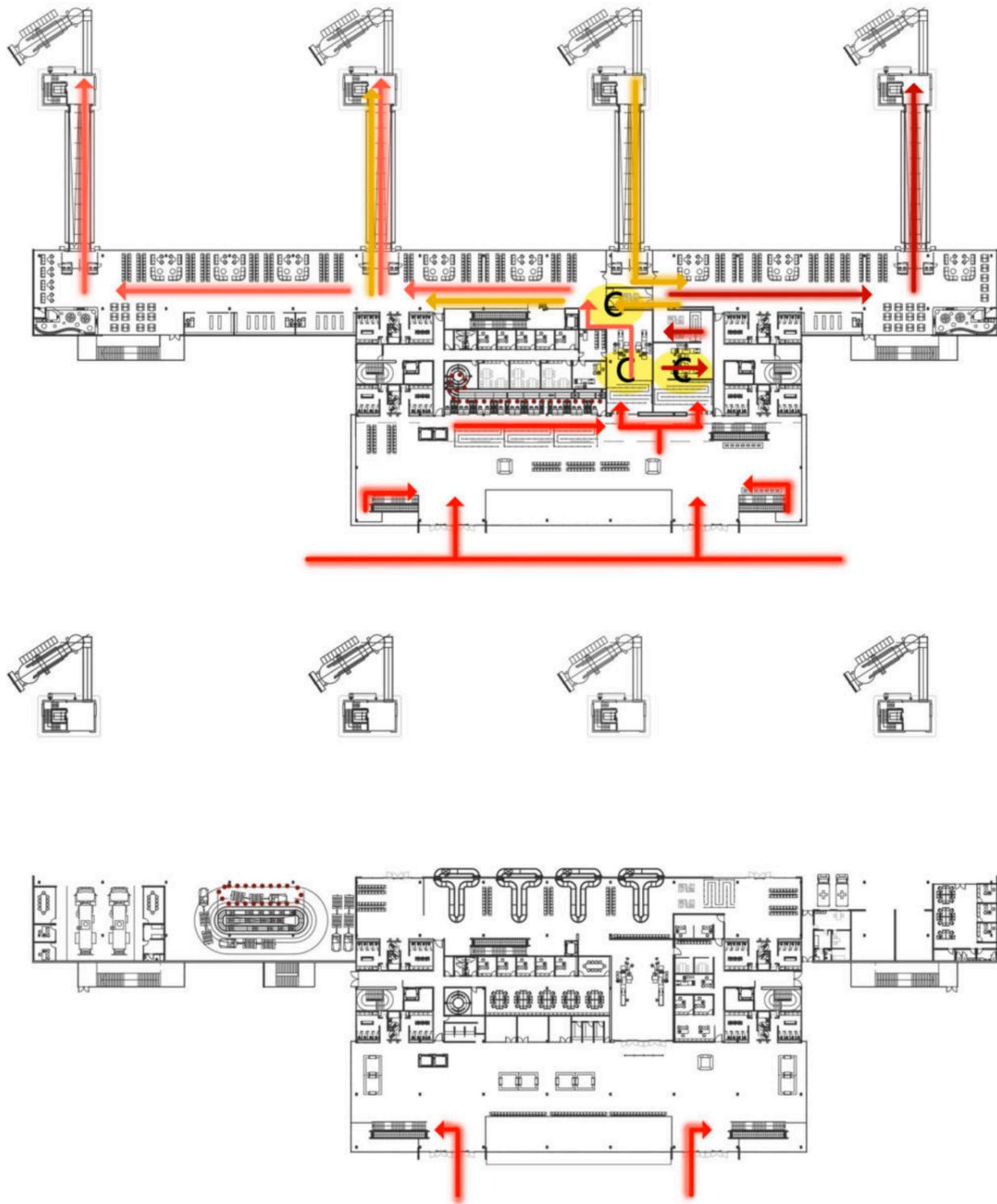
- Sala preembarque nacional
- Sala de preembarque Internacional

- ① Mayor cantidad de partidas internacionales
Con este uso se habilitan el uso de dos mangas para los vuelos internacionales y dos para los nacionales.
- ② Mayor cantidad de partidas nacionales
Con este uso se habilitan el uso de una manga para los vuelos internacionales y tres para los nacionales.

ESQUEMA USO DE PASAJEROS SALA PREEMBARQUE ARRIBOS

El uso flexible de la sala de preembarque permite también que se adapten los espacios acordes a las llegadas de los distintos vuelos.

- Sala preembarque nacional
- Sala de preembarque Internacional
- Hacia retiro de equipaje uso común



FLUJO DE PARTIDAS

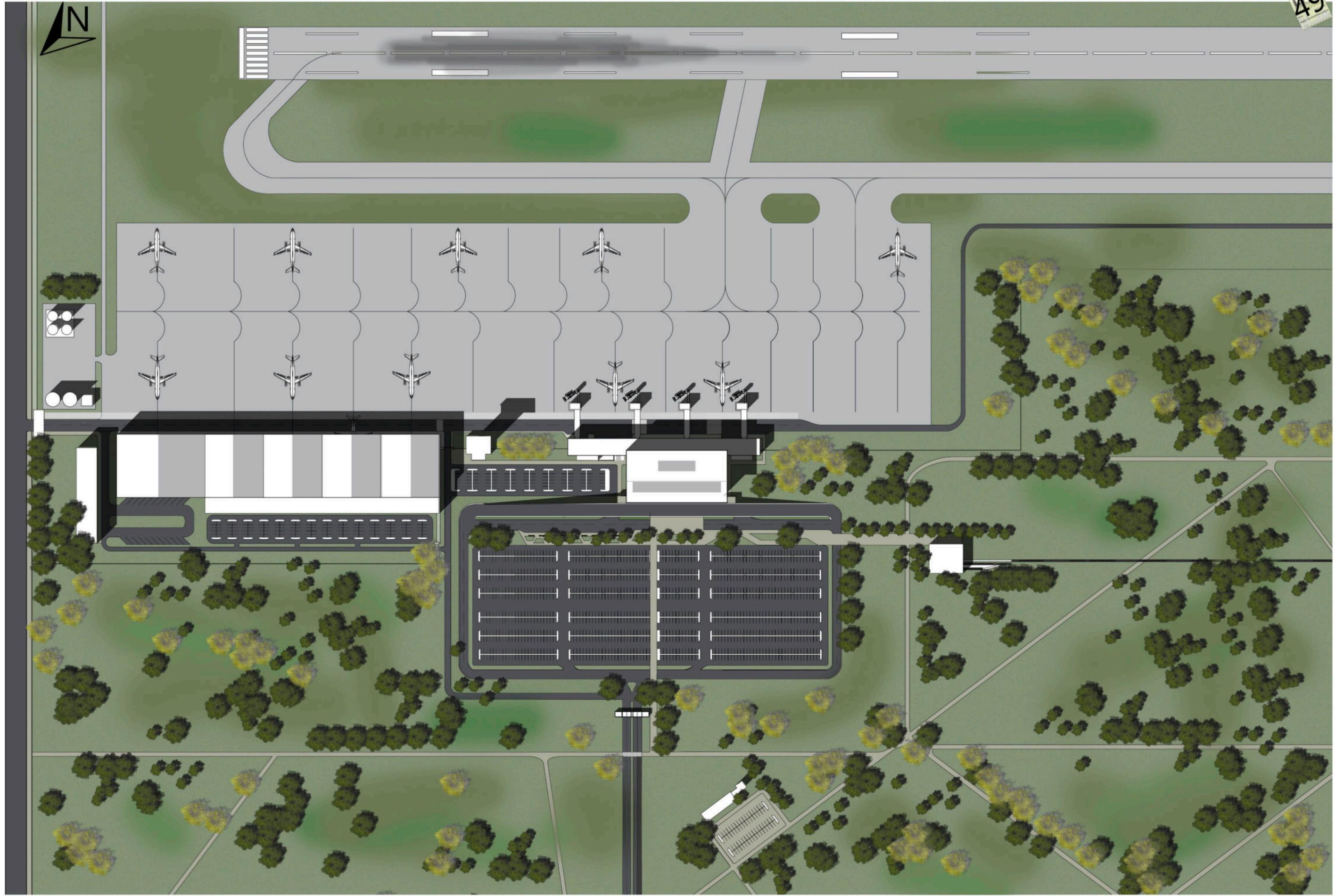
- Pasajeros Nacionales
- Pasajeros Internacionales
- ⋯ Manejo de Equipaje
- C Aduana/migraciones

- Pasajeros en Transito

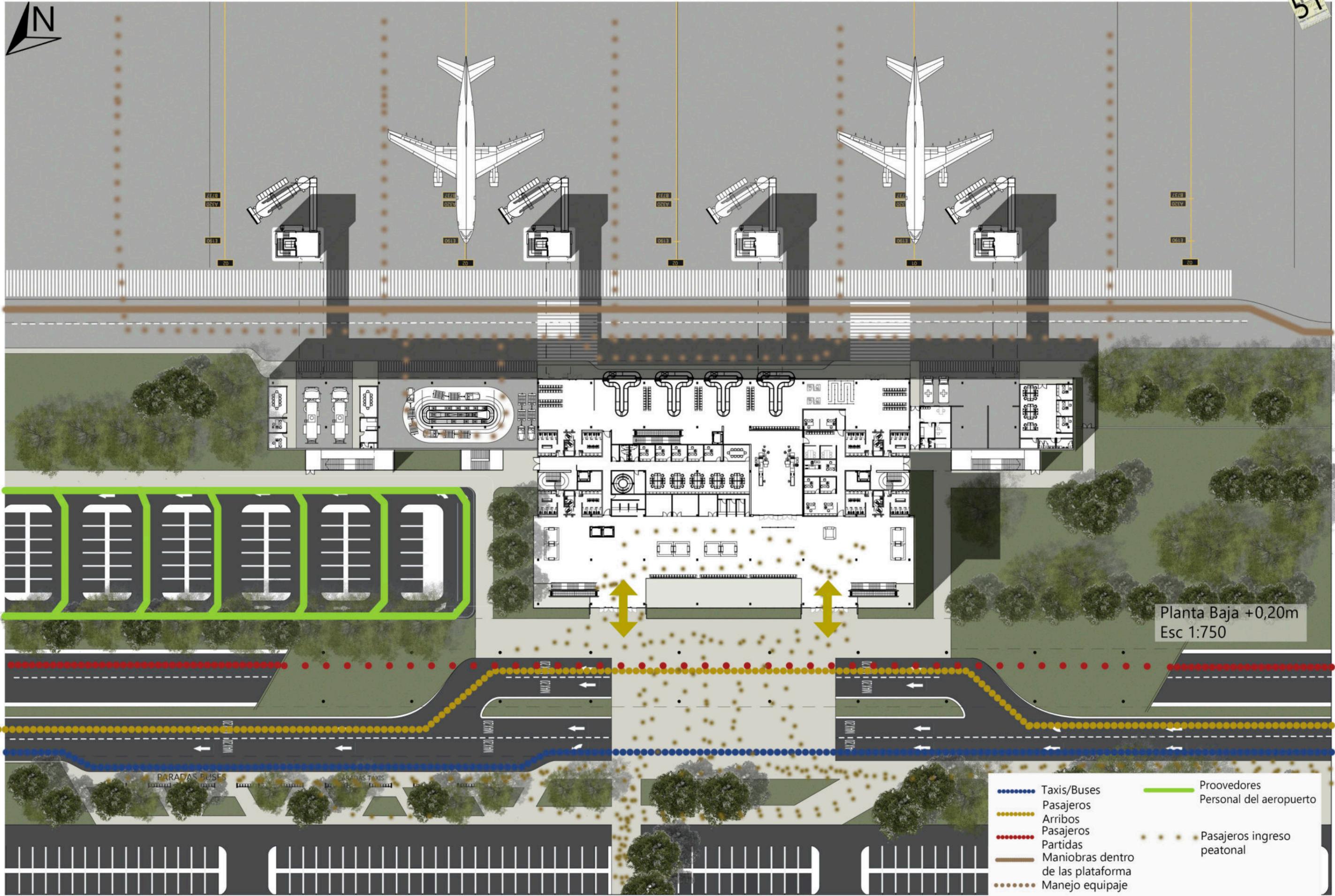
FLUJO DE ARRIBOS

- Pasajeros Nacionales
- Pasajeros Internacionales
- ⋯ Manejo de Equipaje
- C Aduana/migraciones









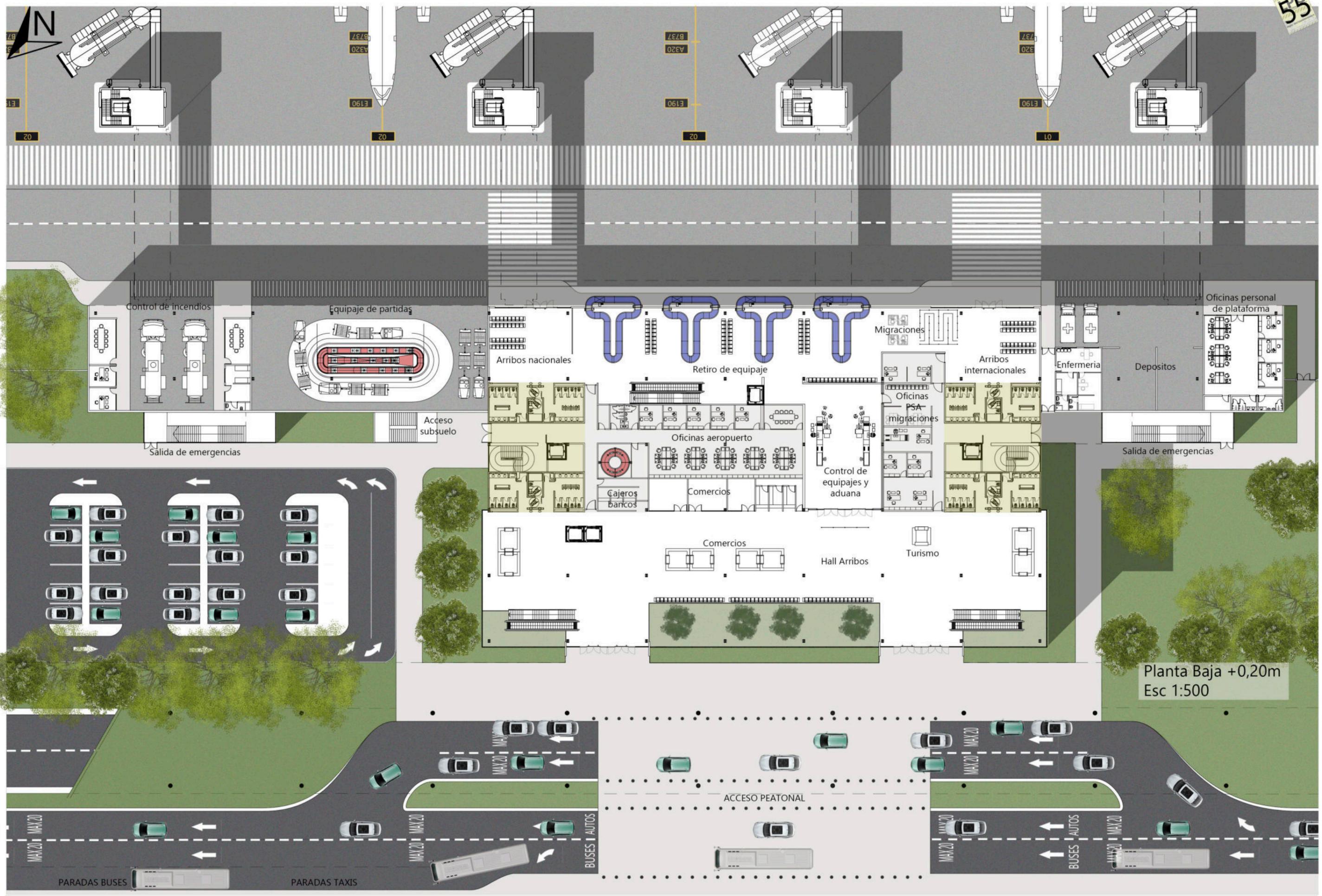
Planta Baja +0,20m
Esc 1:750

- Taxis/Buses Pasajeros
- Arribos Pasajeros
- Partidas
- Maniobras dentro de las plataforma
- Manejo equipaje
- Proveedores Personal del aeropuerto
- Pasajeros ingreso peatonal

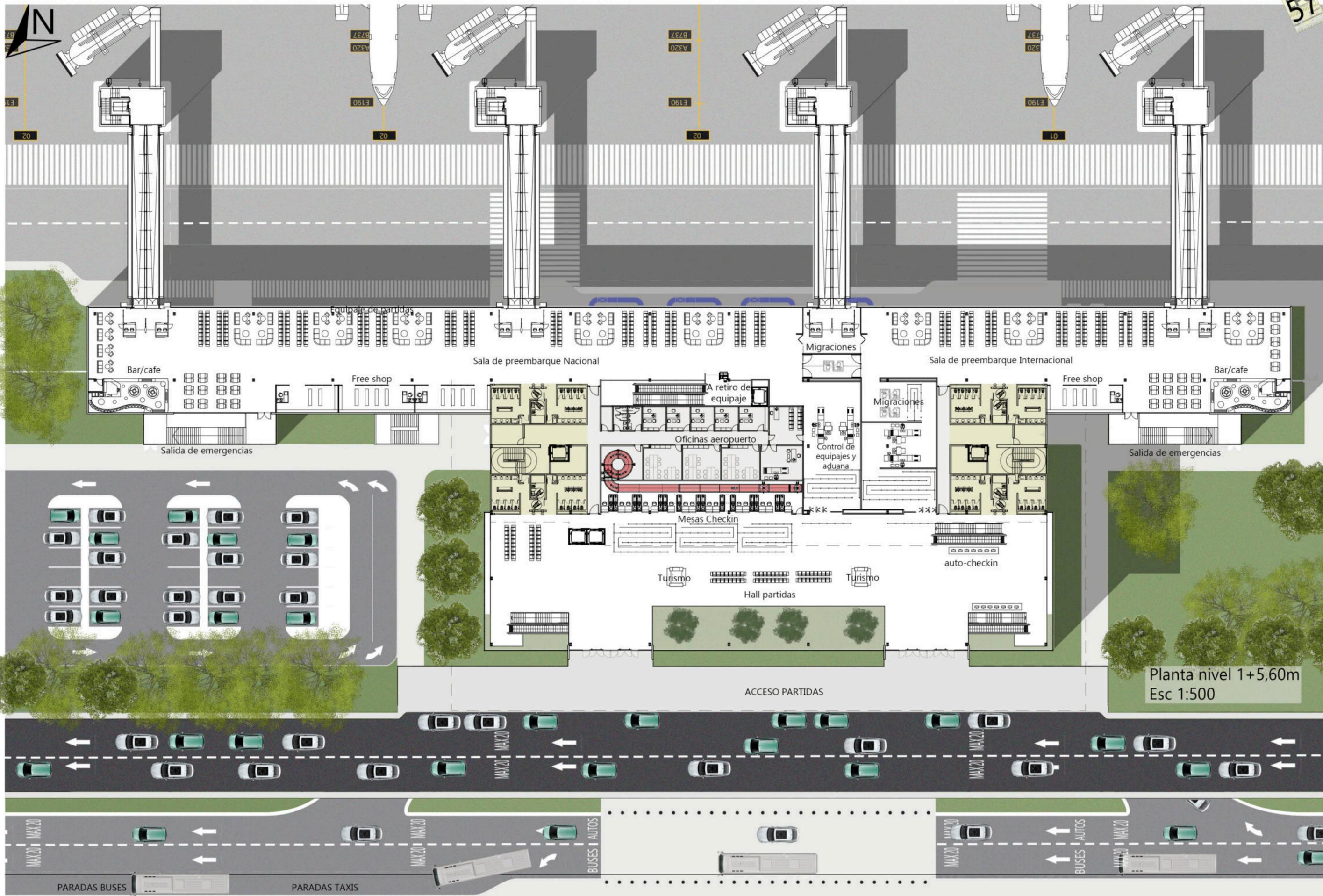
















A principios de los años 90, el antropólogo francés Marc Augé acuñó el término no lugar, para referirse a los lugares de transitoriedad, de flujo, a los espacios sin identidad, como las terminales de un aeropuerto.

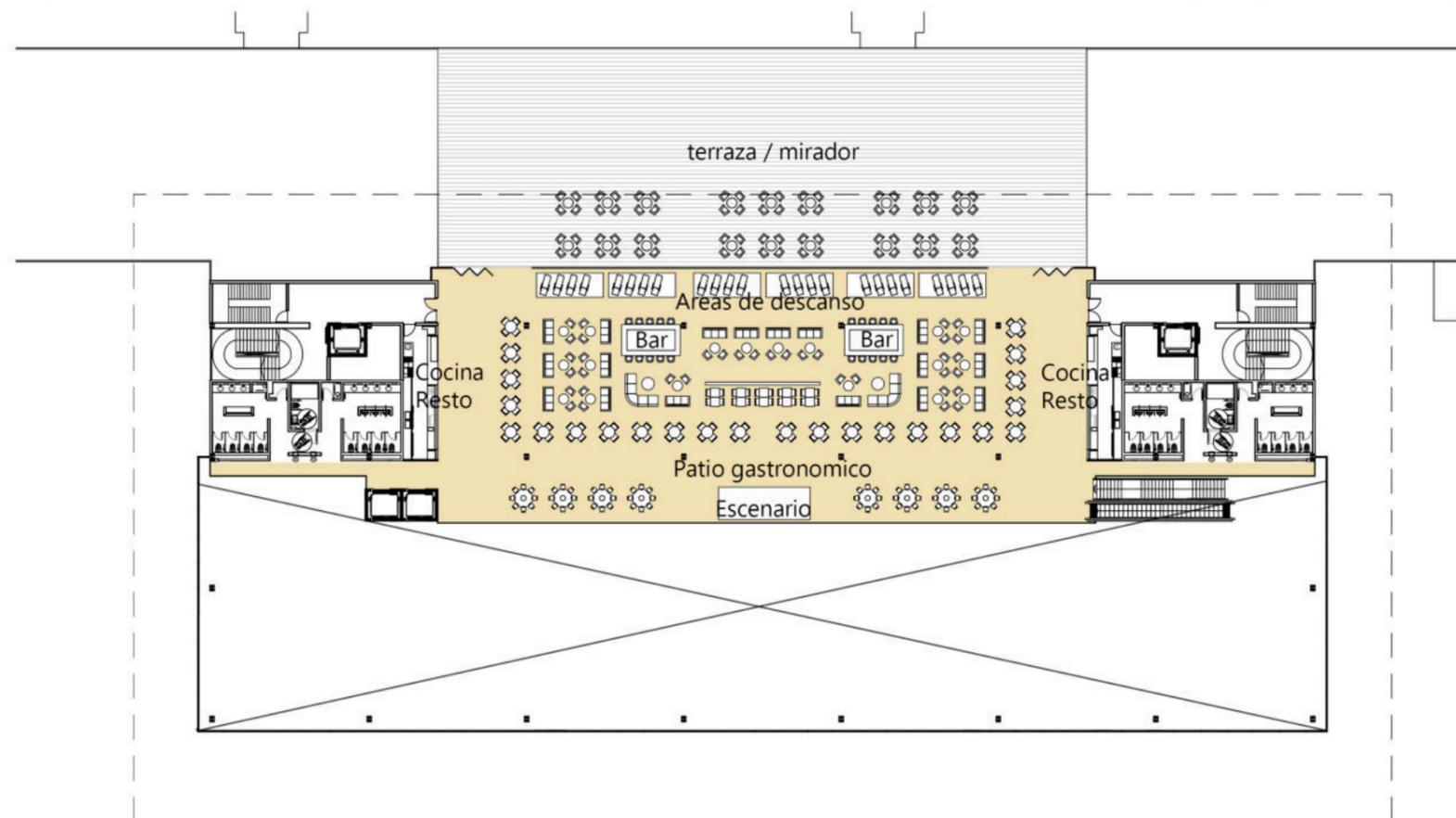
Tras el boom aeroportuario iniciado en los años 60, todos los aeropuertos se parecían unos a otros, pero en los 90 y principios del siglo XXI, en plena globalización, los aeropuertos empezaron a despuntar como puertas de entrada a un modelo hiper-optimista inspirado por la rampante globalización que la tecnología dibujaba.

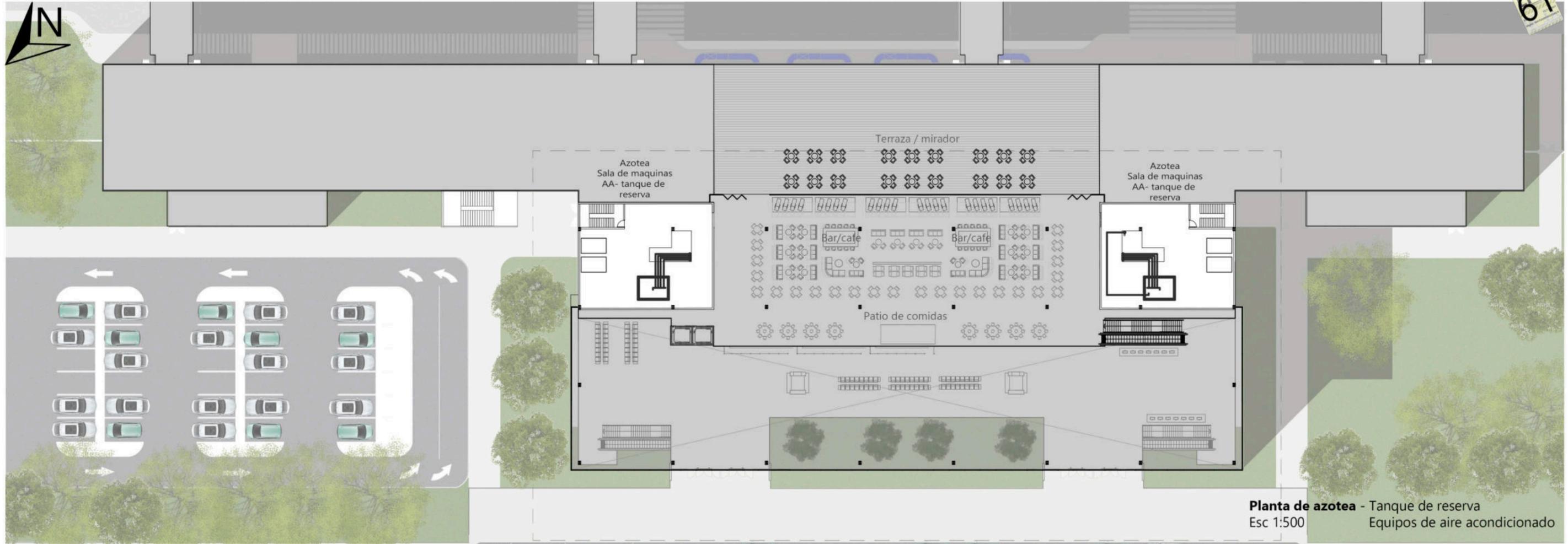
¿Nos pueden llegar a gustar tanto los aeropuertos como para querer pasar tiempo en ellos? La respuesta es, ¡sí, totalmente!, y más cuando parece que para 2020 habrá 100 aeropuertos nuevos. Entonces, ¿dónde se está haciendo bien?

En la actualidad hay aeropuertos en construcción, como el de México DF (Foster + Partners) o el de Taoyuan T3, en Taipéi (Rogers, Stirk, Harbour + Partners), que reivindican ser destinos en sí mismos y consolidar la dualidad local-global, ayudando a generar contexto y comprensión a una experiencia a menudo deshumanizadora.

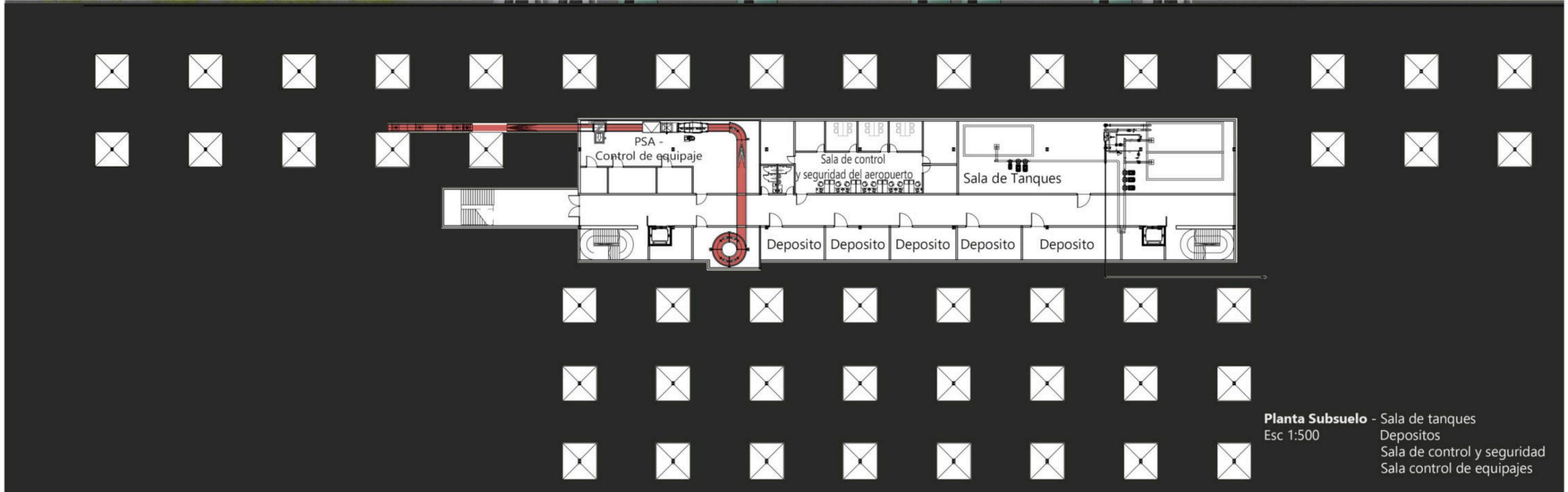
Porque los aeropuertos no son entidades abstractas que viven al margen de las modas, los usos y costumbres. Su constante evolución ha respondido, además de a cambios de demanda y seguridad, a las innovaciones tecnológicas.

En el caso del proyecto del **Aeropuerto de La Plata**, dada su escala y su uso regional, se apuesta a un lugar de encuentros, exposiciones, charlas, etc. Todo dentro de la terminal compartiendo el espacio en un patio gastronómico que cuente con bares y restaurantes con vista hacia toda la pista de despegue y aterrizajes. Con acceso a una terraza/mirador exterior como expansión del espacio este y mayor vista a la pista.





Planta de azotea - Tanque de reserva
Esc 1:500
Equipos de aire acondicionado



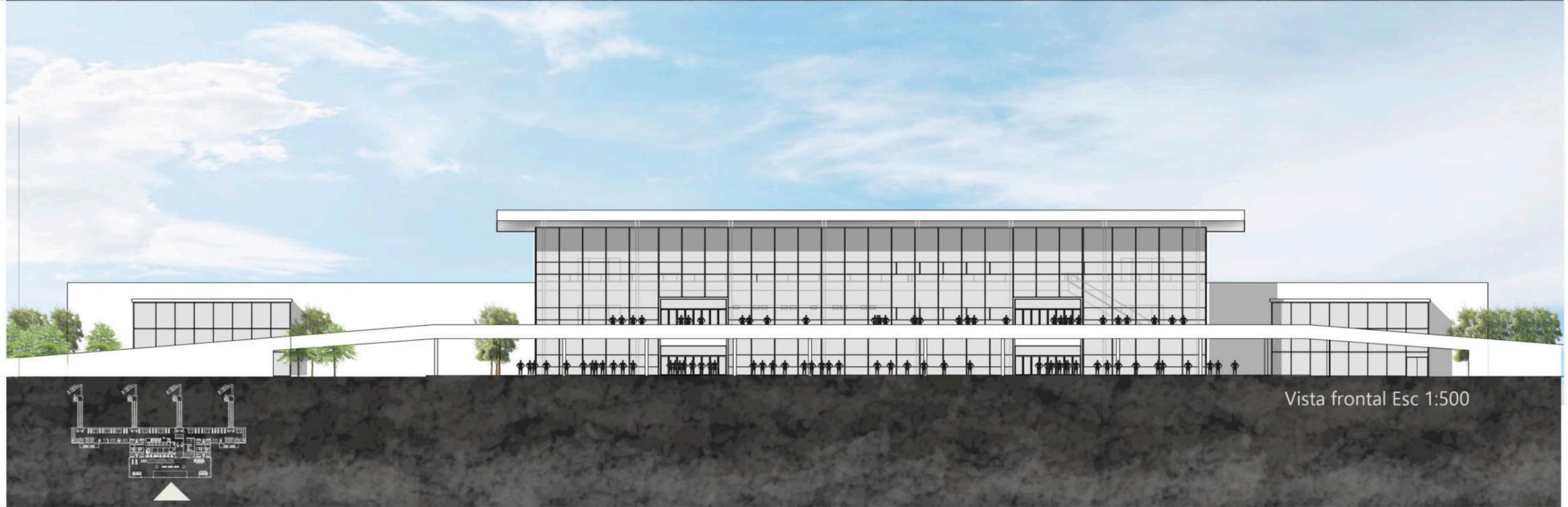
Planta Subsuelo - Sala de tanques
Esc 1:500
Depositos
Sala de control y seguridad
Sala control de equipajes



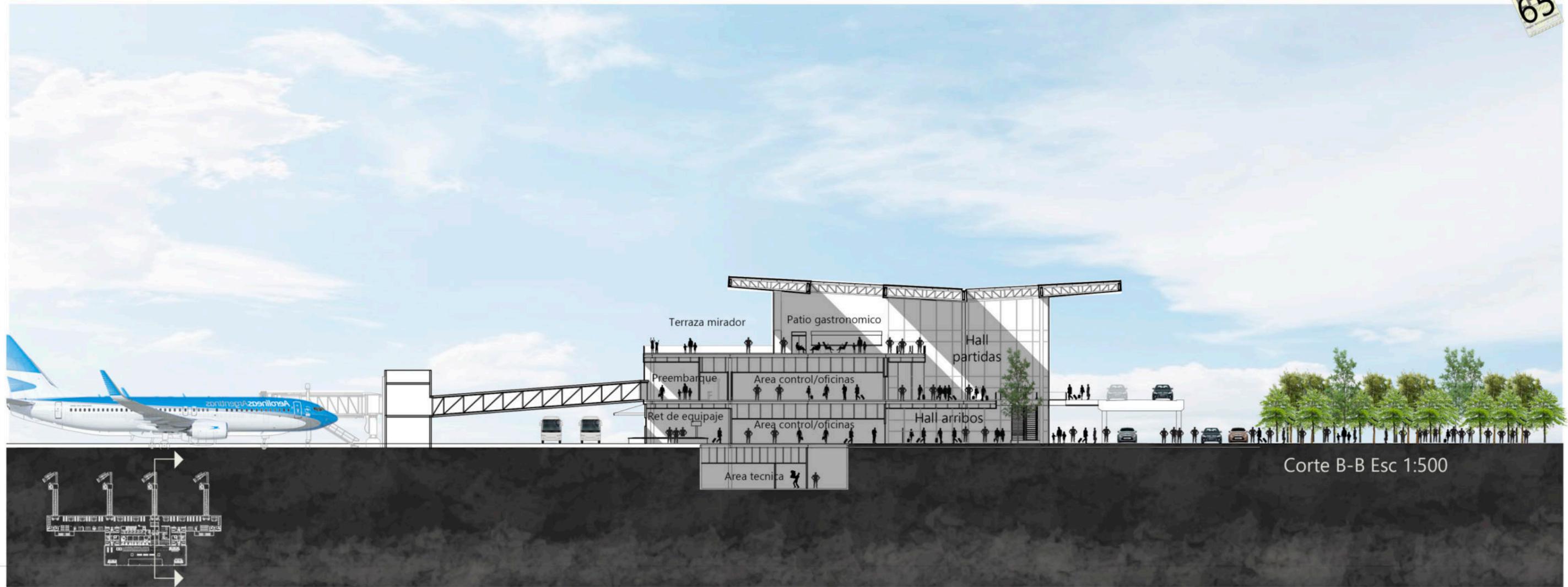




Corte A-A Esc 1:500



Vista frontal Esc 1:500



Corte B-B Esc 1:500



Vista lateral Esc 1:500



















06 RESOLUCION TECNICA

ESTRUCTURA

Se adopta una estructura totalmente metálica para el proyecto, utilizando perfiles IPN, HEB y vigas metálicas reticuladas.

Se escoge este sistema debido a la alta resistencia que presenta, su elasticidad, durabilidad, su rapidez para la construcción permitiendo así construcciones más ligeras, menos tiempo de trabajo y facilidad para el montaje.

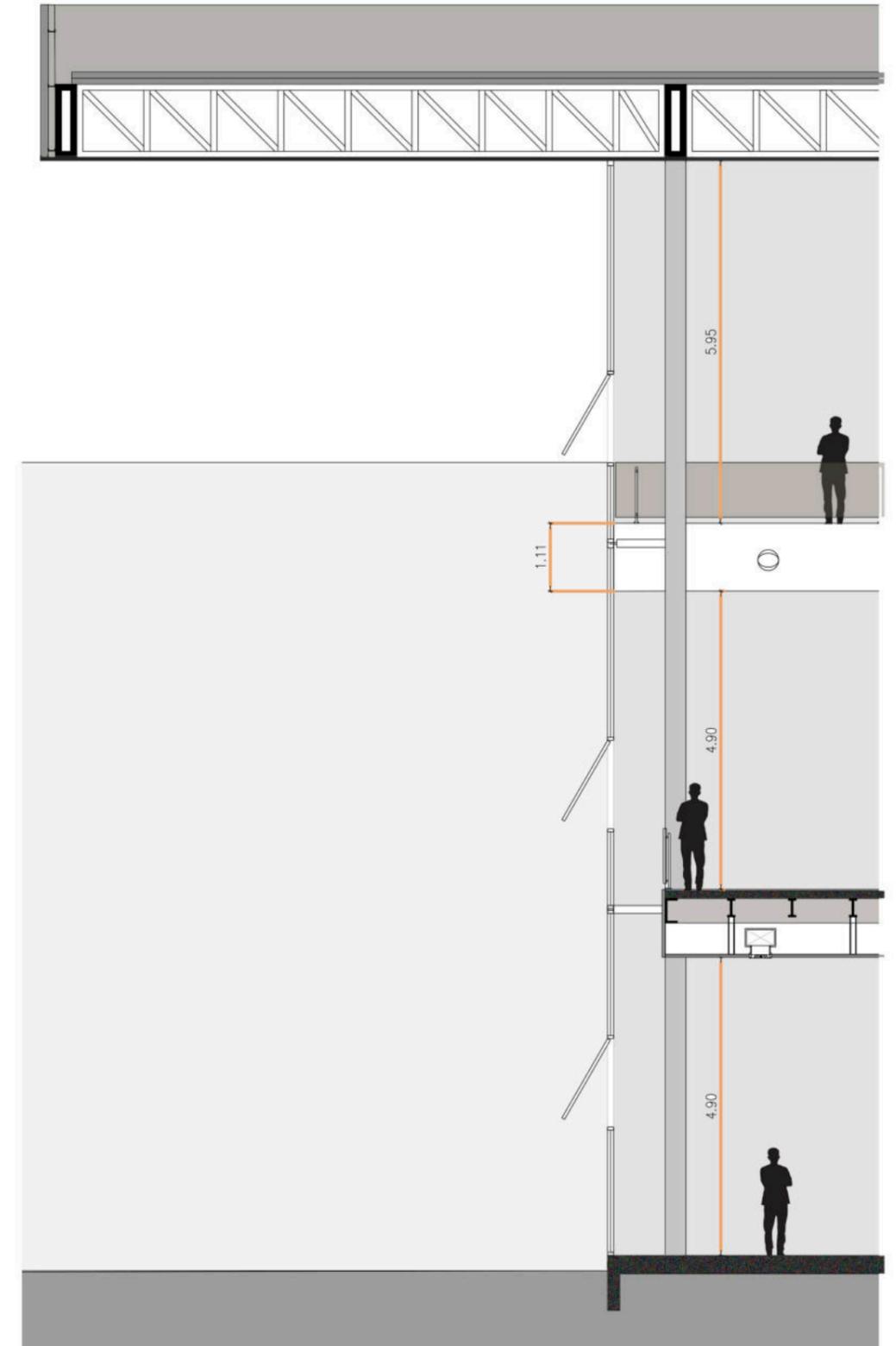
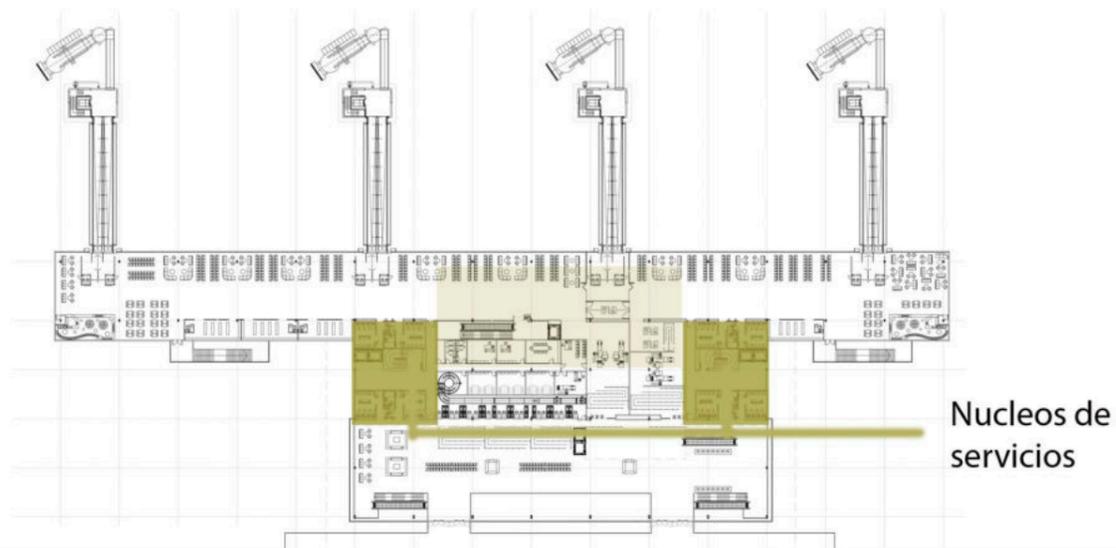
Para el proyecto se adopta una **modulación de 10m x 12m** aprovechando al máximo los medios de comercialización de estos materiales.

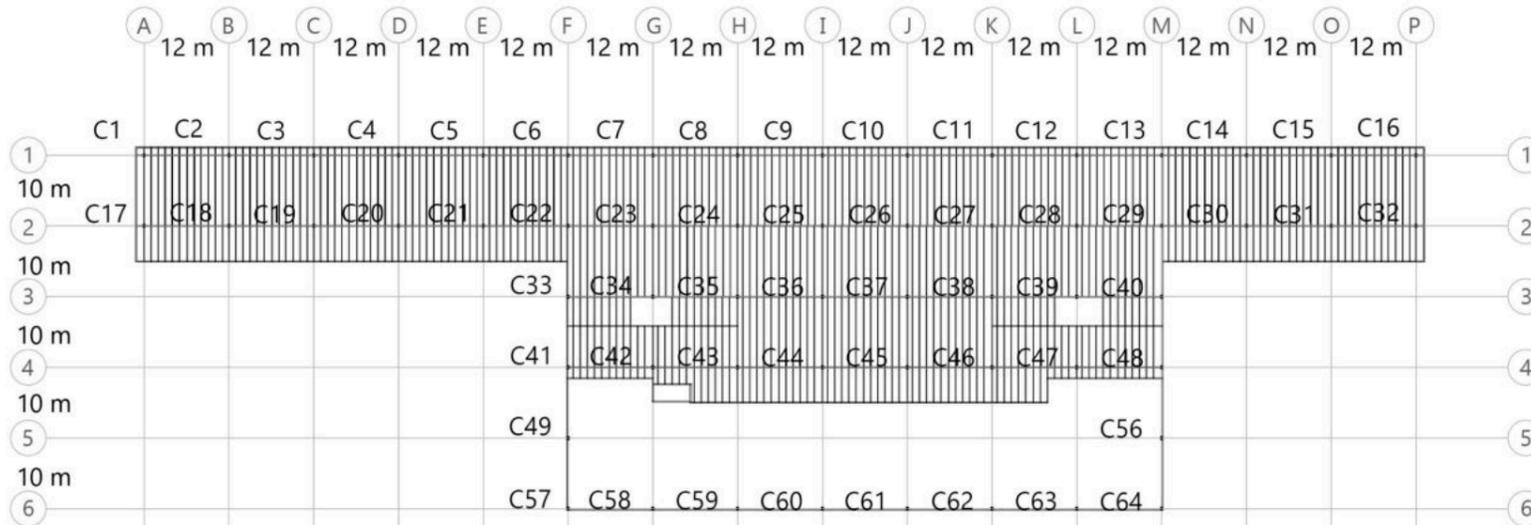
Las columnas se apoyan sobre bases aisladas de Hormigón Armado, para estas se utilizan perfiles HEB 400. Para las vigas de los entrepisos se utilizan Perfiles IPN 400 para la estructura principal y perfiles IPN 260 para el emparrillado de vigas que sostiene el sistema de Steel deck.

Para la cubierta se utiliza un sistema de vigas reticuladas respetando la modulación del proyecto como estructura principal para poder cubrir grandes luces y evitar que todas las columnas lleguen hasta esta. Por otro lado, un subsistema de vigas metálicas que sostienen los sistemas de cerramiento de la misma, realizado en chapa galvanizada y vidrio templado en las áreas principales del aeropuerto permitiendo el ingreso de luz natural al mismo.

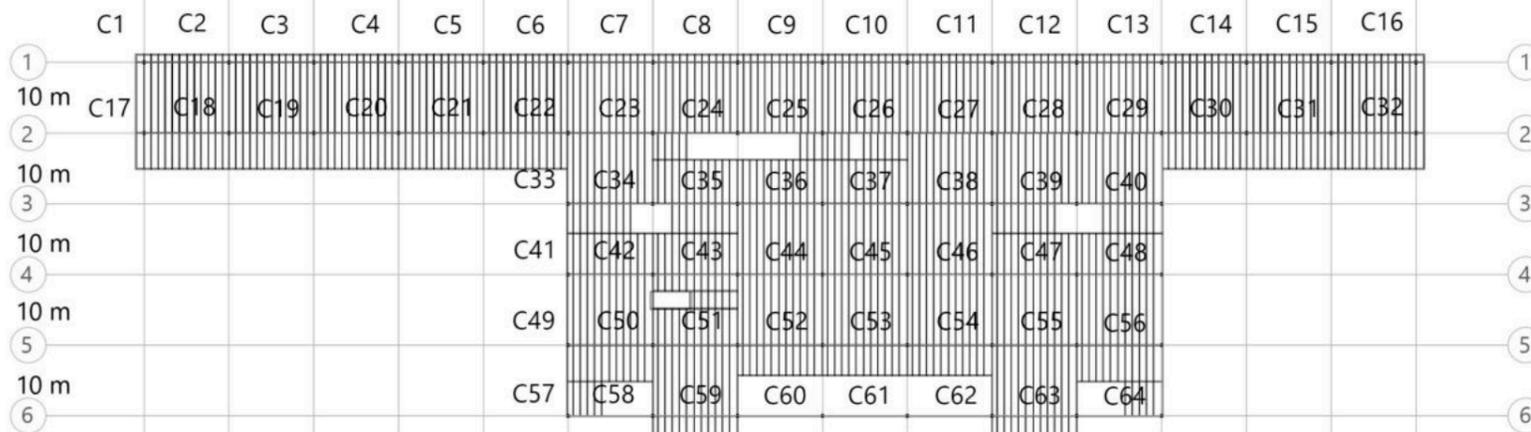
INSTALACIONES

Para las instalaciones se proyecta **dos núcleos de servicios** donde se concentran los núcleos sanitarios y los núcleos verticales de movilidad interna del edificio. Con este sistema se concentran la mayoría de las instalaciones y conexiones dentro de estos núcleos y por sus plenos. El tendido de caños o conductos de ventilación se desarrollan entre la estructura de entrepiso y el cielorraso, lo que los deja invisibles para los usuarios de la terminal y permite un tendido libre y de fácil acceso para su control.

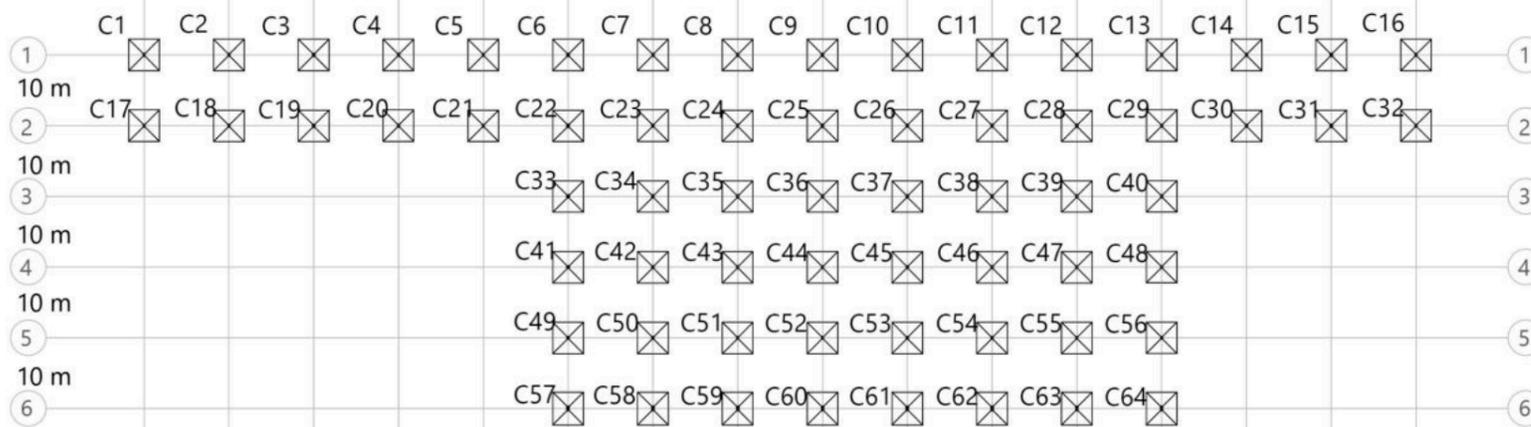




PLANTA SEGUNDO PISO



PLANTA PRIMER PISO

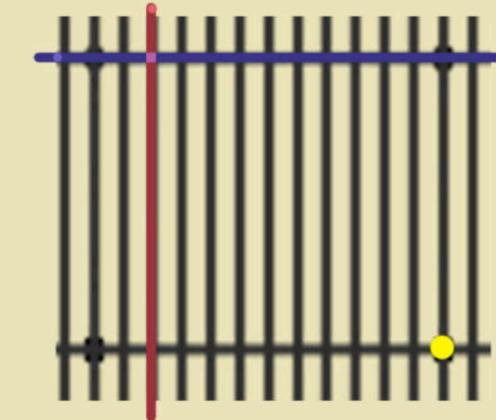
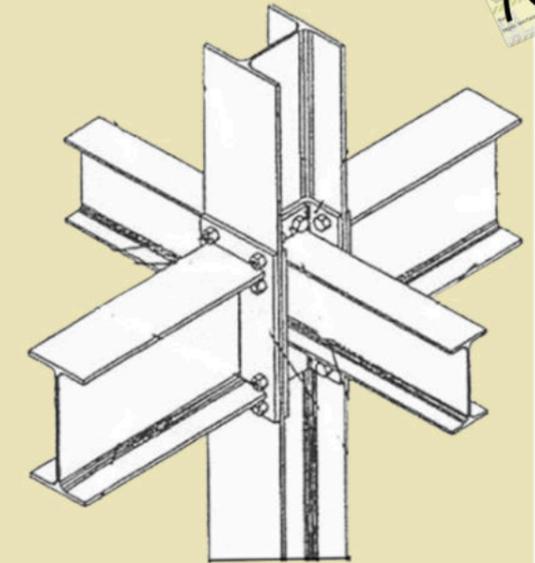


PLANTA DE FUNDACIONES

Planta de entrepiso

Se adopta una estructura metálica para los entrepisos de la terminal, utilizando perfiles IPN.

Dada la disposición de la modulación se ubican las vigas principales (IPN400) cubriendo las luces más largas (12m) y completando el emparrillado con vigas IPN260 en el sentido más corto (10m)



Encuentro de vigas
- IPN 400
- IPN 260
y las columnas
- HEB 400

- Columna HEB 400
- Viga IPN 400
- Viga IPN 260

$$Ra=Rb= \frac{W \times L}{2} = \frac{25\text{kg/cm} \times 1200}{2} = 15000\text{kg}$$

$$Mf = \frac{b \times h}{2} = \frac{600\text{cm} \times 15000}{2} = 4.500.000$$

$$Wf = \frac{Mf}{Oadm}$$

$$Wf = \frac{4.500.000}{4.200} = 1.071,42$$

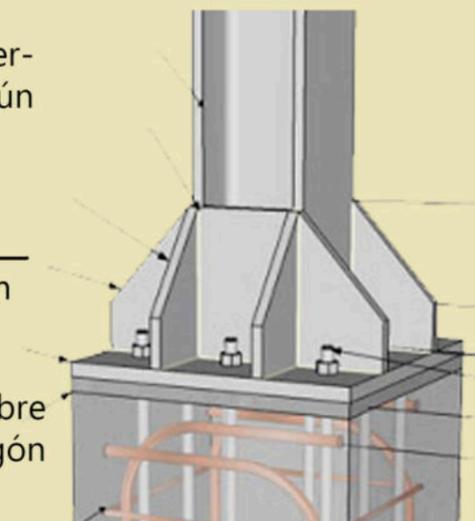
Se adopta perfil IPN400 para garantizar la seguridad de la estructura

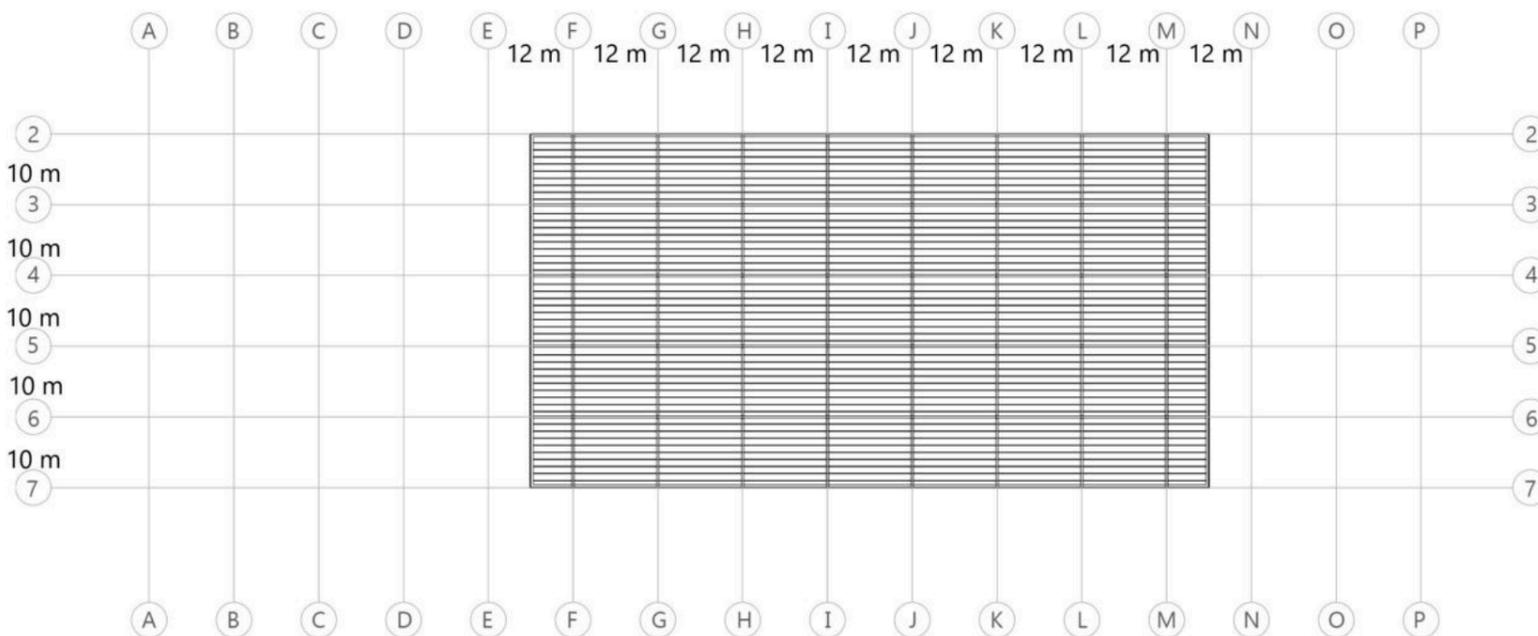
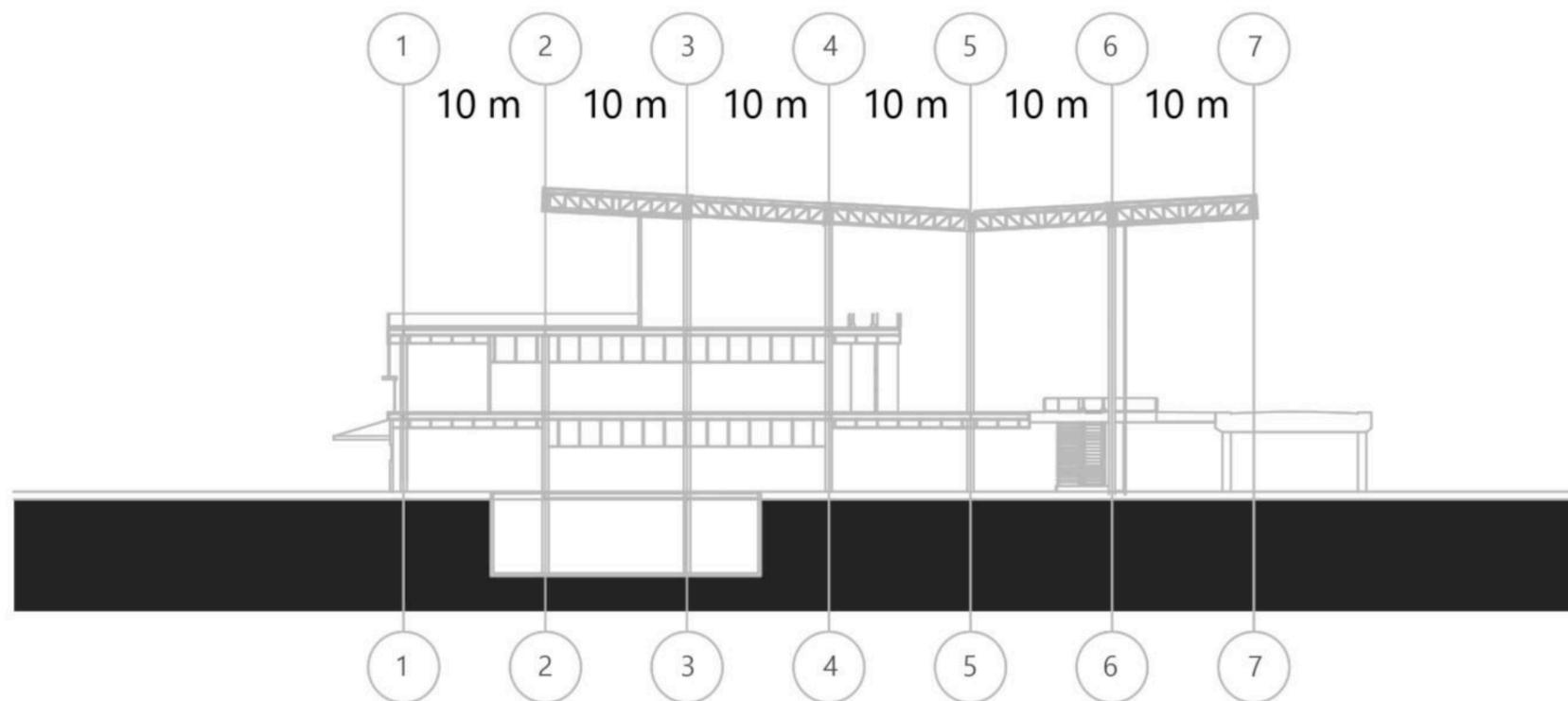
Planta de fundaciones

Para las columnas se utilizan perfiles HEB 400. Adoptadas según cálculo de predimensionado.

$$\frac{N}{X_{max} Oadm} > A > \frac{N}{Oadm}$$

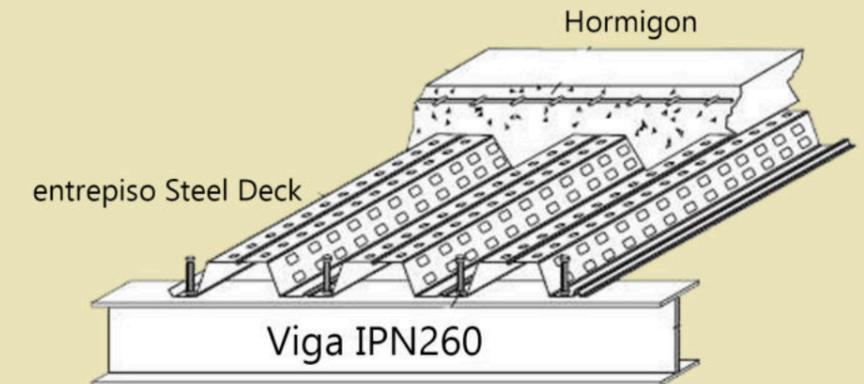
Las columnas se fundan sobre bases aisladas de hormigón armado.





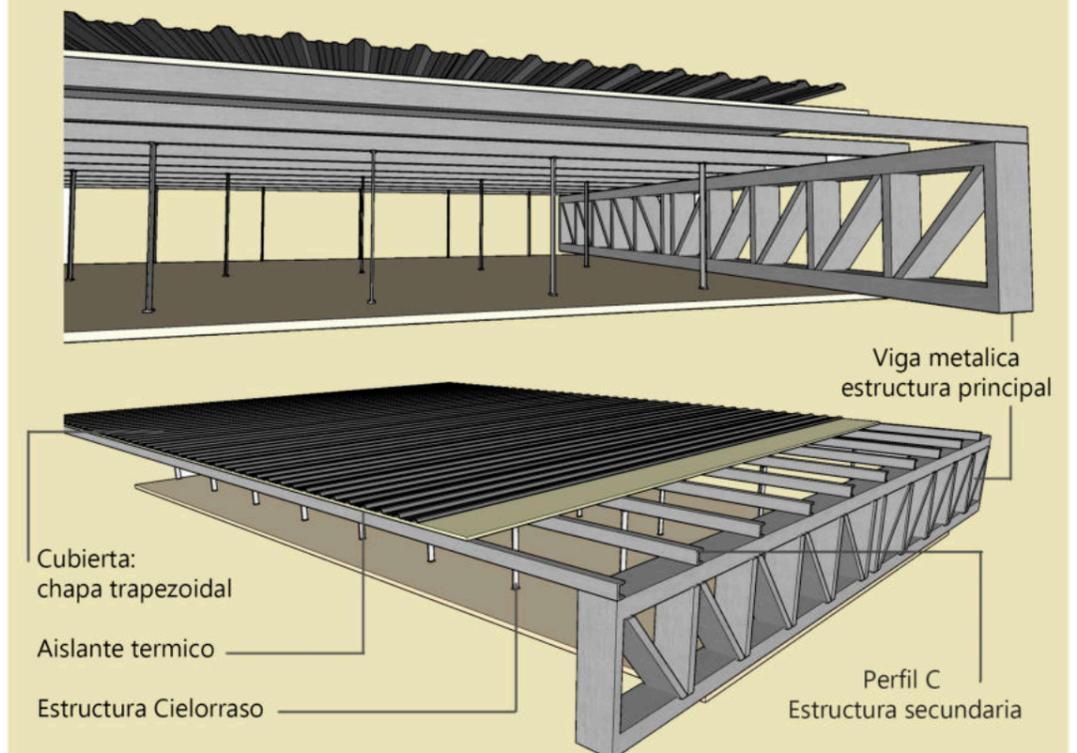
Estructura de entrepiso

Las planchas de acero estructural galvanizado conforman junto con el hormigón una losa mixta capaz de soportar cargas muy altas. El sistema estructural de placas colaborantes, también conocido como steel deck, se comporta como un encofrado perdido y funciona como armadura de tracción de la losa. Además, constituye una plataforma de trabajo para todas las instalaciones de la futura losa.



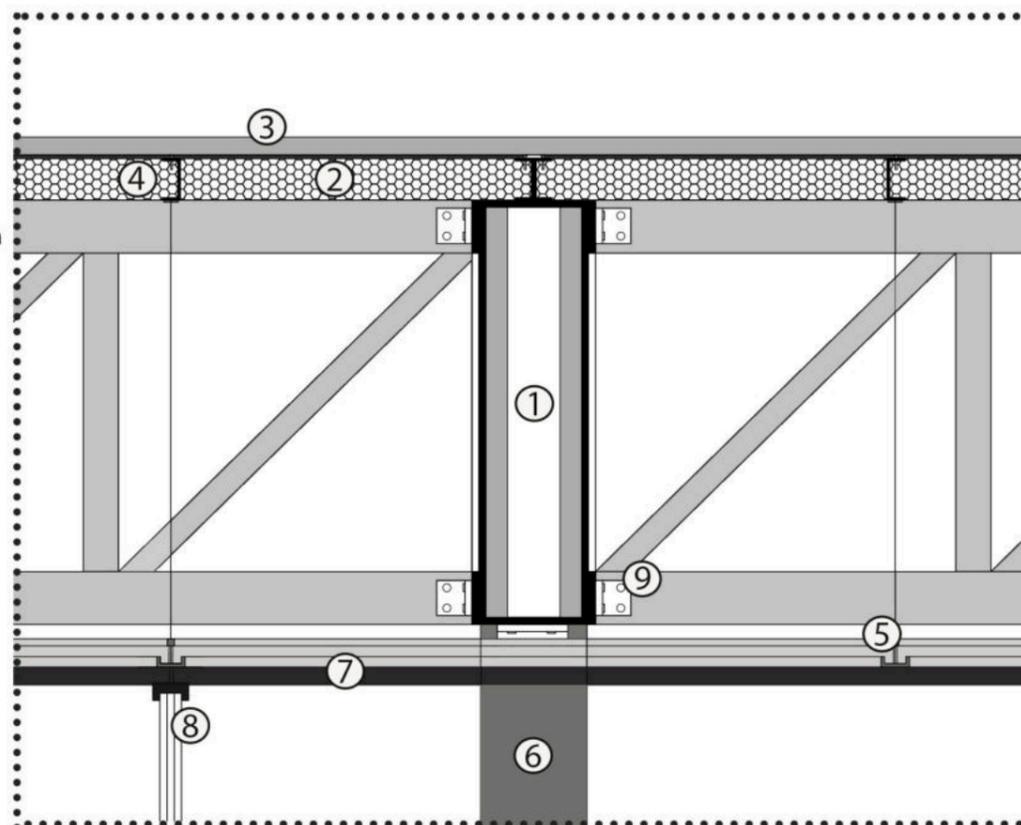
Cubierta

Para la cubierta se adopta un sistema de vigas reticuladas formadas por perfiles metálicos para la estructura principal, generando una malla de 10m x 12m donde se ubica una estructura secundaria de tirantes que sirve para el cerramiento de la misma desarrollado en chapa galvanizada y vidrio templado que permite el ingreso de luz natural a la terminal



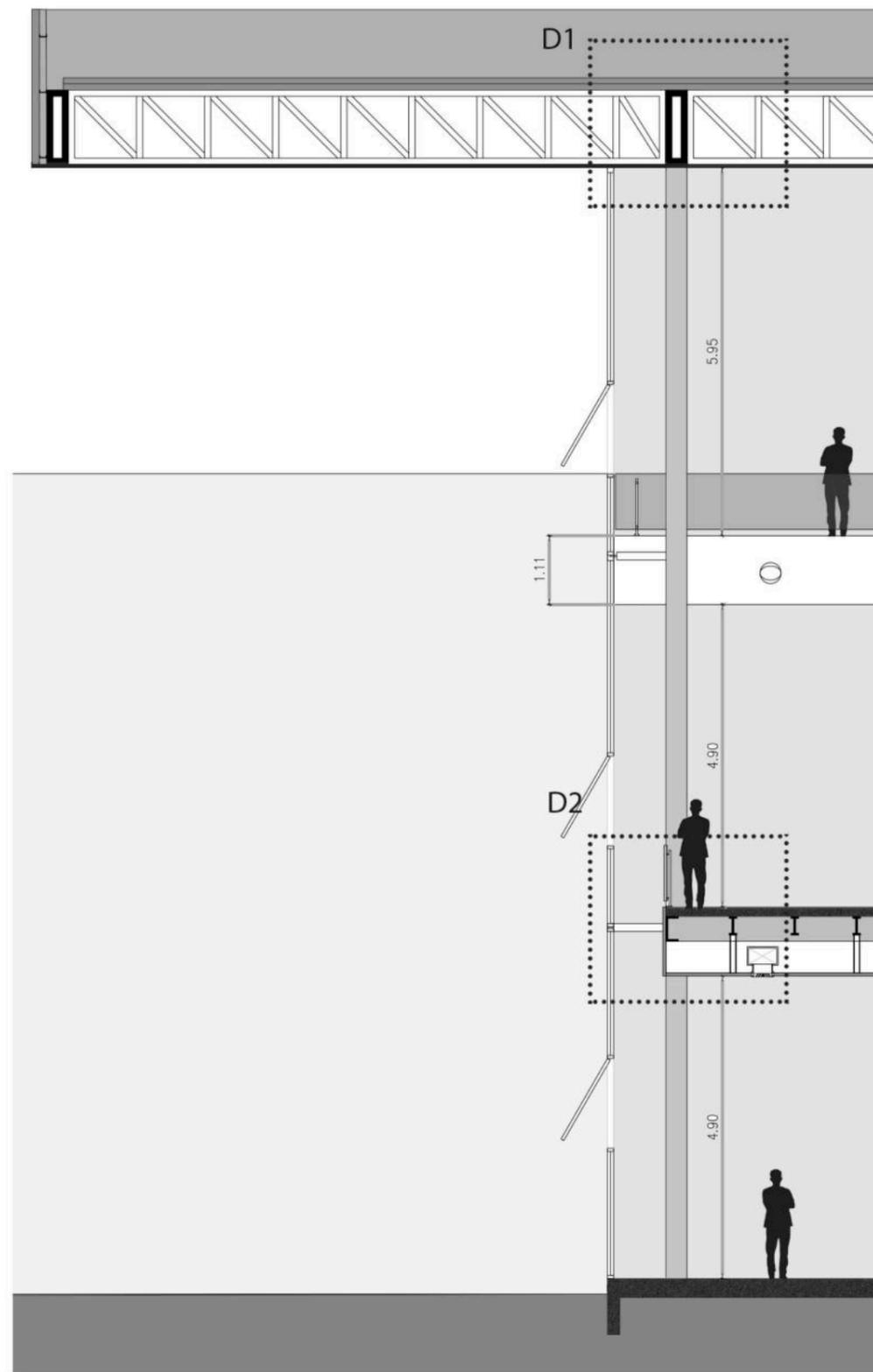
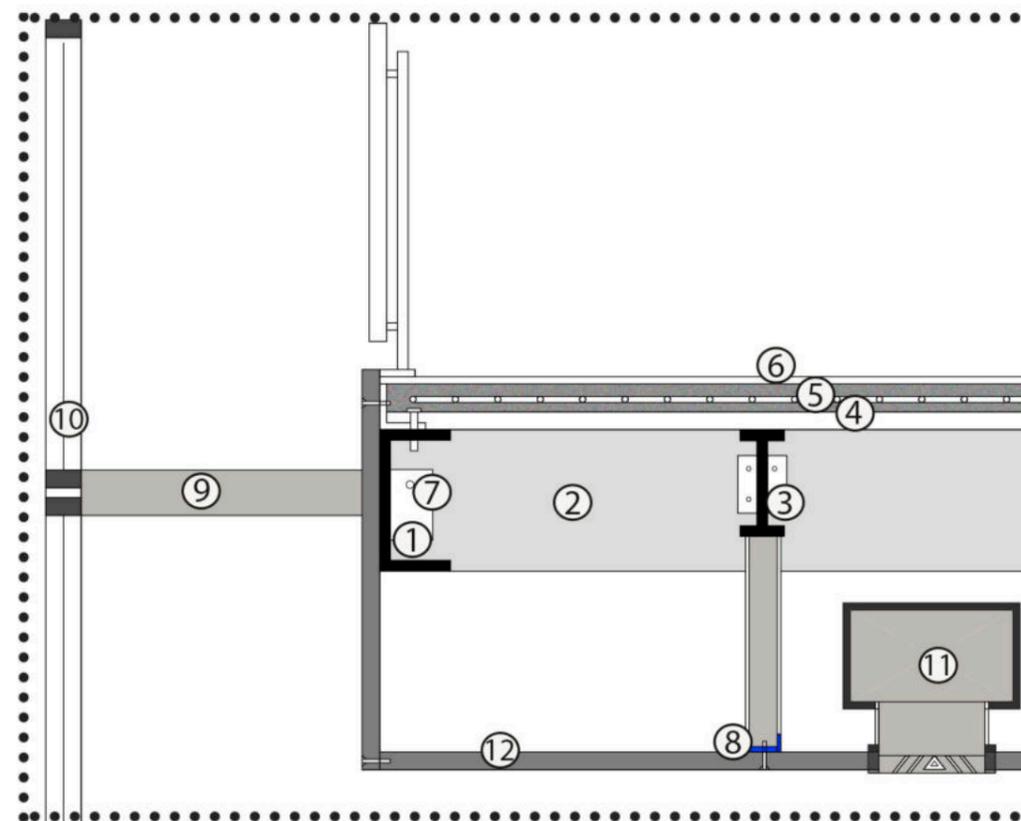
DETALLE CONSTRUCTIVO 1

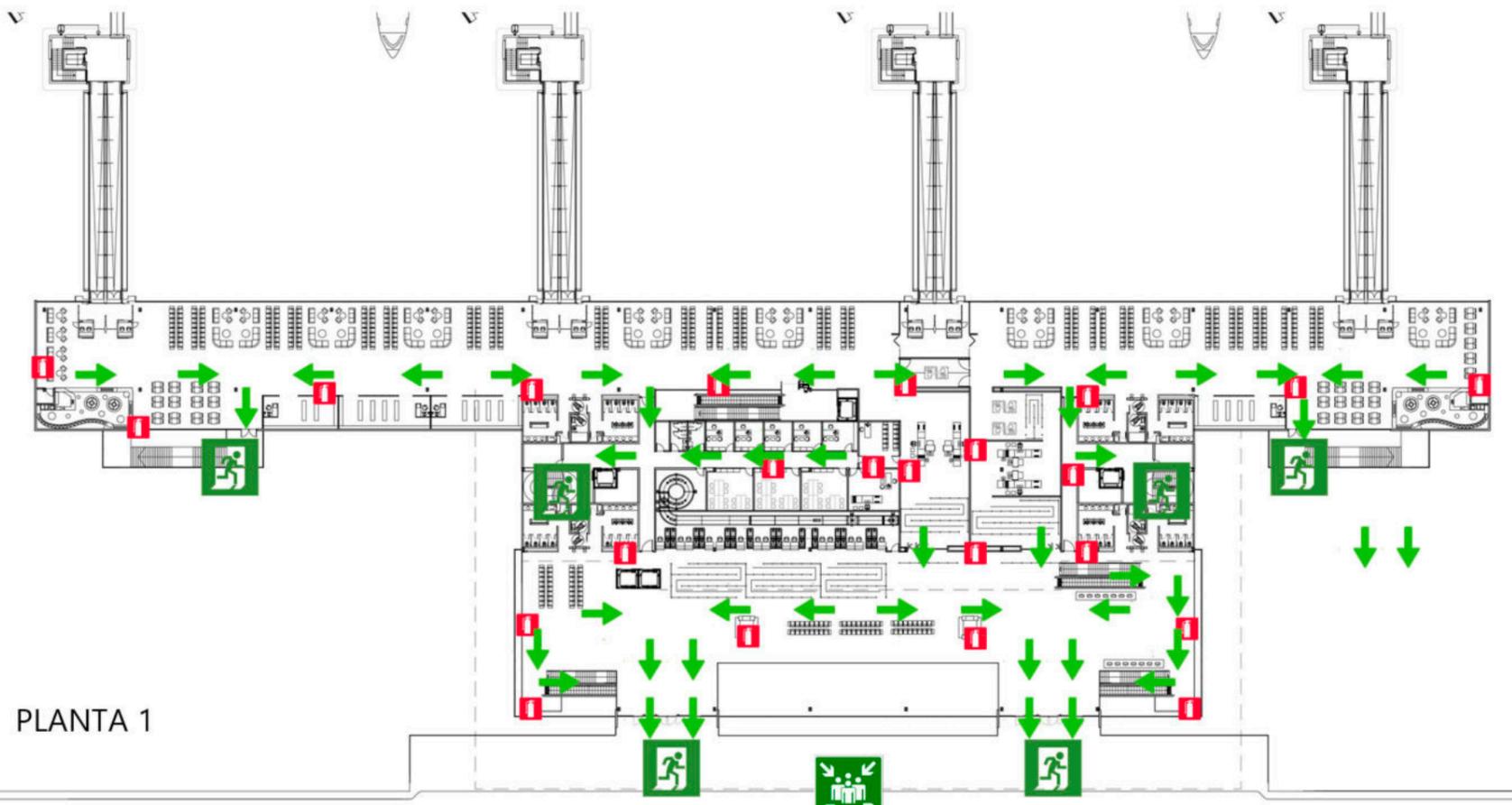
- ① Viga metalica reticulada (perfil UPN 350)
- ② Lana de vidrio acustiver (esp 10cm) aislacion termica
- ③ Chapa acanalada galvanizada (ternium siderar 3.5x1.1x0.05m)
- ④ Perfil UPN 120 correas de cubierta (anclada y soldada)
- ⑤ Estructura cielorraso suspendido
- ⑥ Columna perfil HEB 400
- ⑦ Placa de yeso suspendida clavada a estructura de cielorraso
- ⑧ Carpinteria PVC (vidrio laminado DVH 6mm)
- ⑨ Placa de anclaje entre vigas y columna (abulonadas)



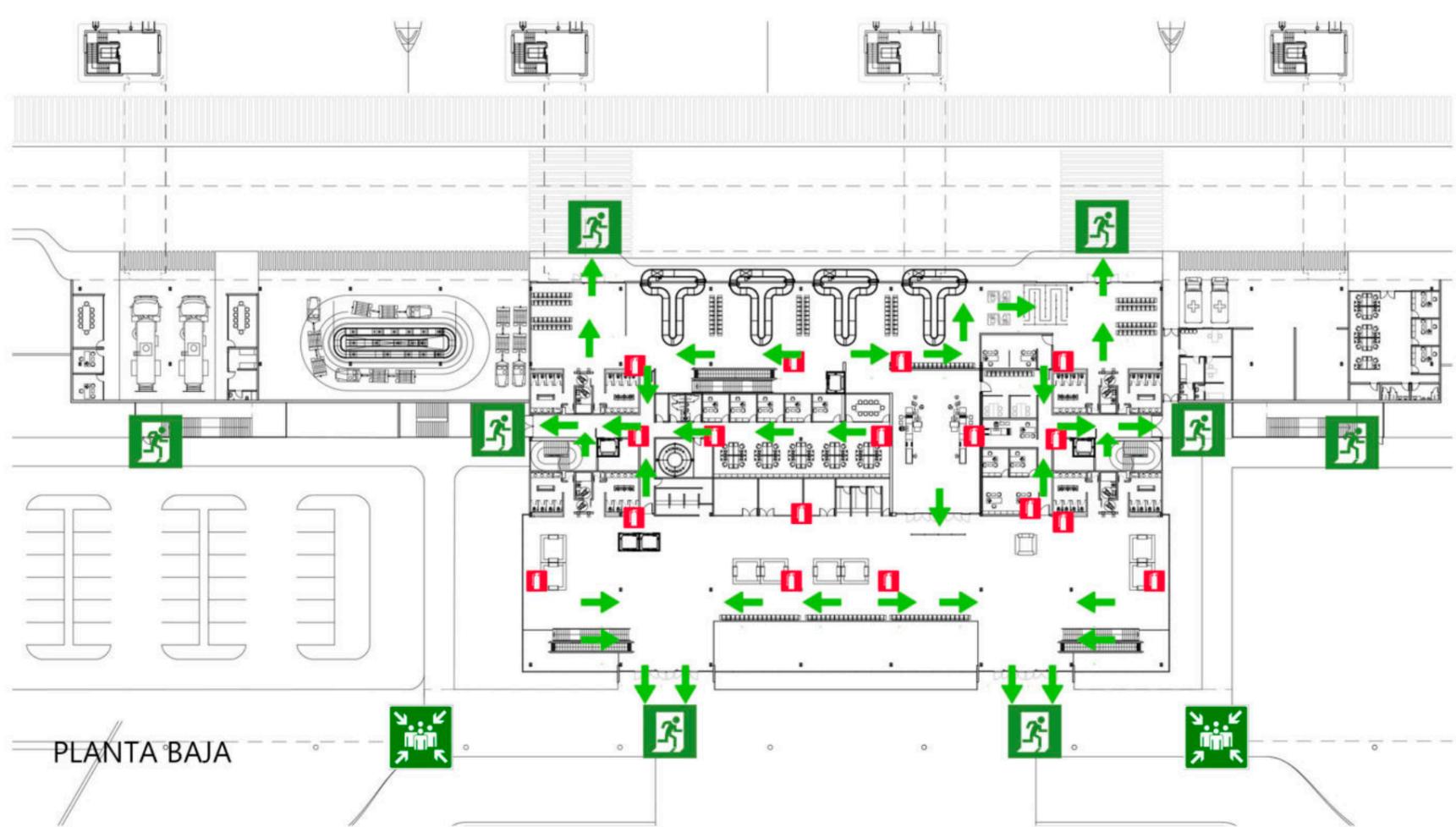
DETALLE CONSTRUCTIVO 2

- ① Viga de borde perfil UPN 400
- ② Viga estructuras Perfil IPN 400
- ③ Viga secundaria Perfil IPN 260
- ④ Placa colaborante steel deck
- ⑤ Capa de compresion + Malla estructural
- ⑥ Carpeta cementicia + terminacion de piso
- ⑦ Placa de anclaje entre vigas (abulonadas)
- ⑧ Estructura cielorraso suspendido
- ⑨ Perfil metalico en mensula (soporte de carpinteria)
- ⑩ Carpinteria PVC (vidrio laminado DVH 6mm)
- ⑪ Sistema de ventilacion (conducto de chapa galvanizada)
- ⑫ Placa de yeso suspendida clavada a estructura de cielorraso





PLANTA 1

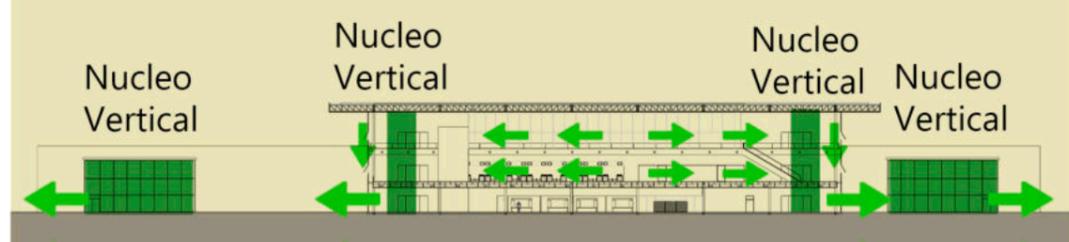


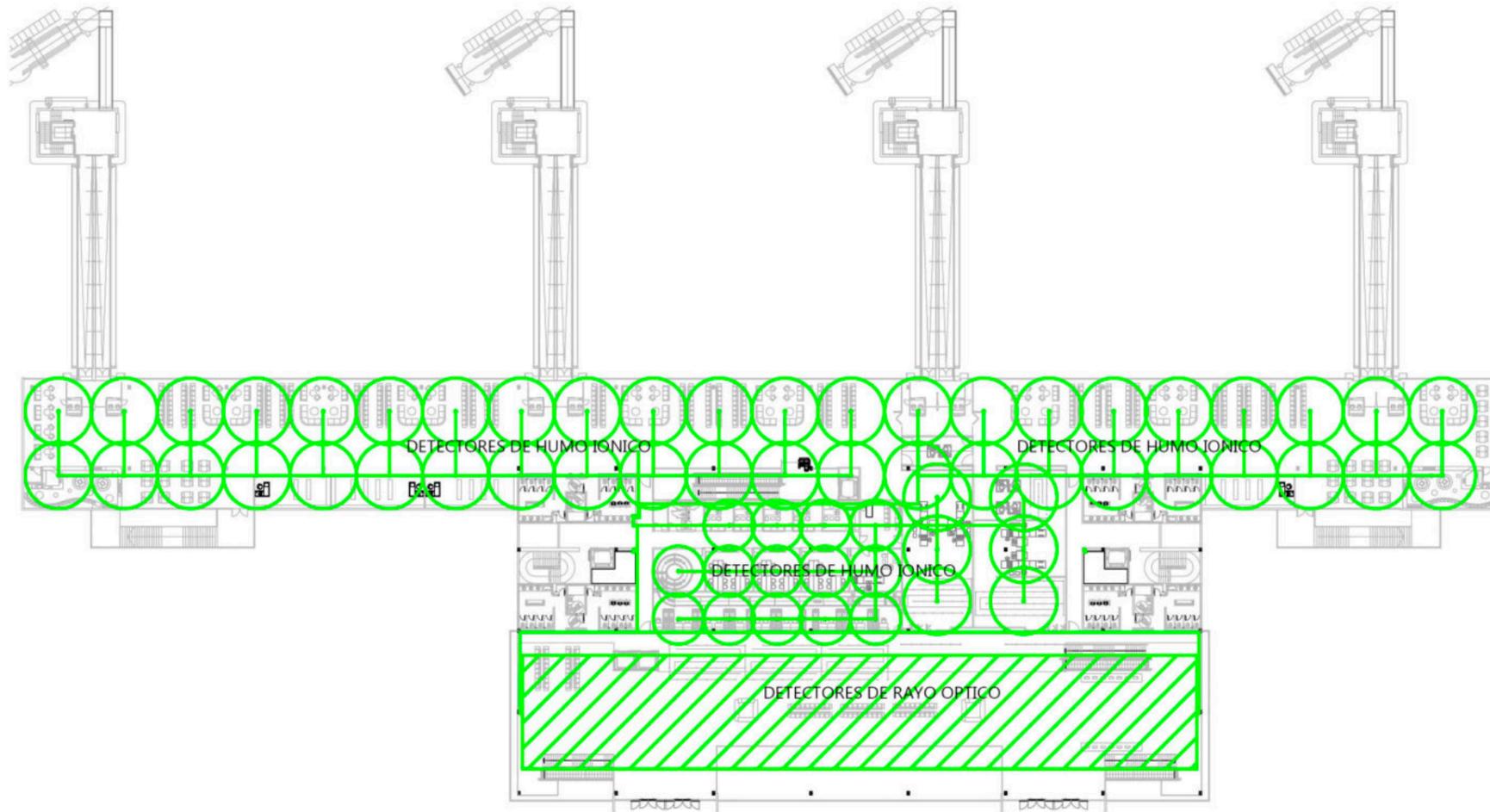
PLANTA BAJA

PLAN DE EVACUACION

El presente plan pretende ser una guía para una evacuación controlada y segura en el cual todas las personas que operen y se encuentren en la terminal sepan cómo actuar y a donde dirigirse en caso de una emergencia de cualquier tipo. Debido al programa del proyecto se elabora un plan con extremo cuidado y exactitud para poder reducir lo mayor posible el tiempo de salida de todas las personas dentro del mismo., como así también ofrecer una mayor facilidad para que operen los cuerpos rescatistas y de seguridad.

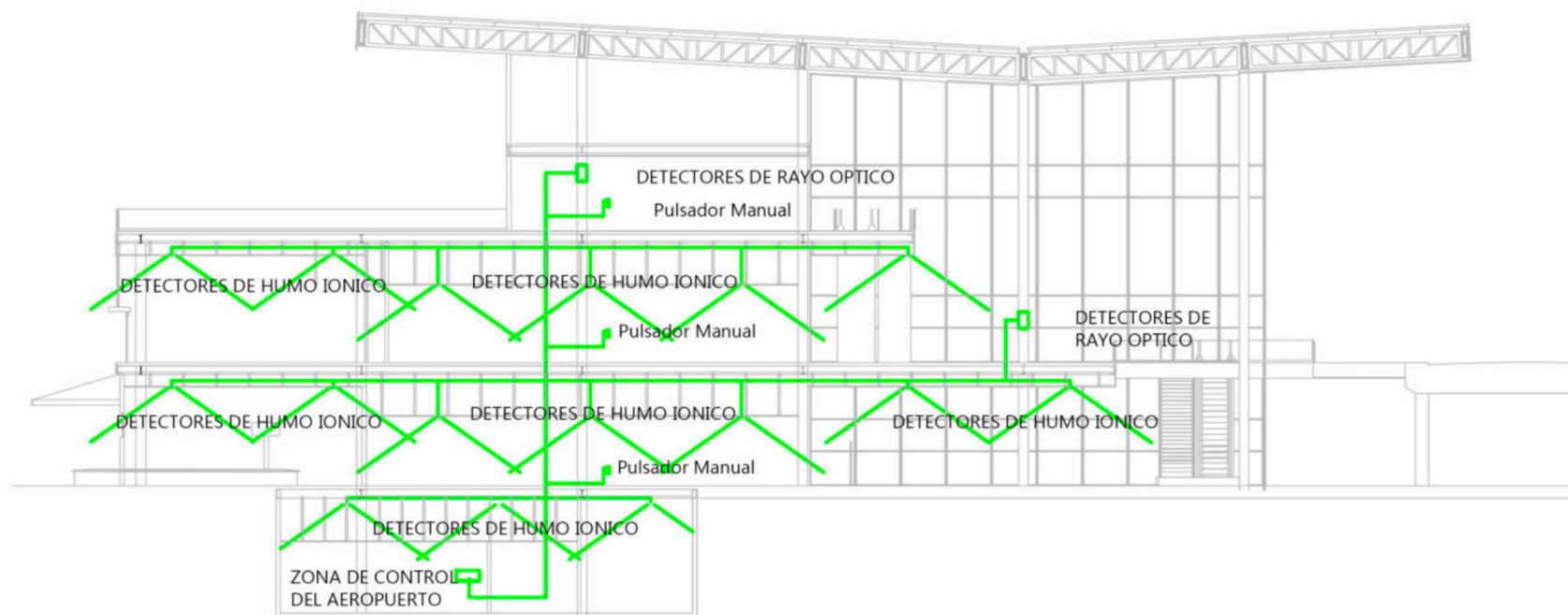
La terminal cuenta con dos niveles de salida segura al exterior; la planta baja y el primer nivel que cuenta con accesos propios, esto proporciona, además de una mejor y clara operación del programa en si, mayor facilidad en cuanto a los operativos de seguridad y evacuación, evitando los movimientos internos por escaleras de escape de un nivel al otro. En la planta baja, se encuentran las dos salidas principales hacia la calle de acceso del aeropuerto, estas sirven para el hall de arribos, las dos salidas de emergencias que se ubican en los núcleos internos del aeropuerto, junto a las salidas de las escaleras presurizadas, que sirven también para el hall de arribos como también para las oficinas internas y las salas de arribos, estas salas también cuentan con sus propias salidas hacia la plataforma del aeropuerto. En la primera planta, se encuentran las dos salidas principales hacia la calle de accesos a nivel del aeropuerto, que sirven para el hall de partidas, también cuenta con los accesos a las escaleras de emergencia en los núcleos internos que sirven para las oficinas internas y también para la zona central de las salas de pre-embarque, estas salas además cuentan con sus propias salidas de emergencias hacia la planta baja.





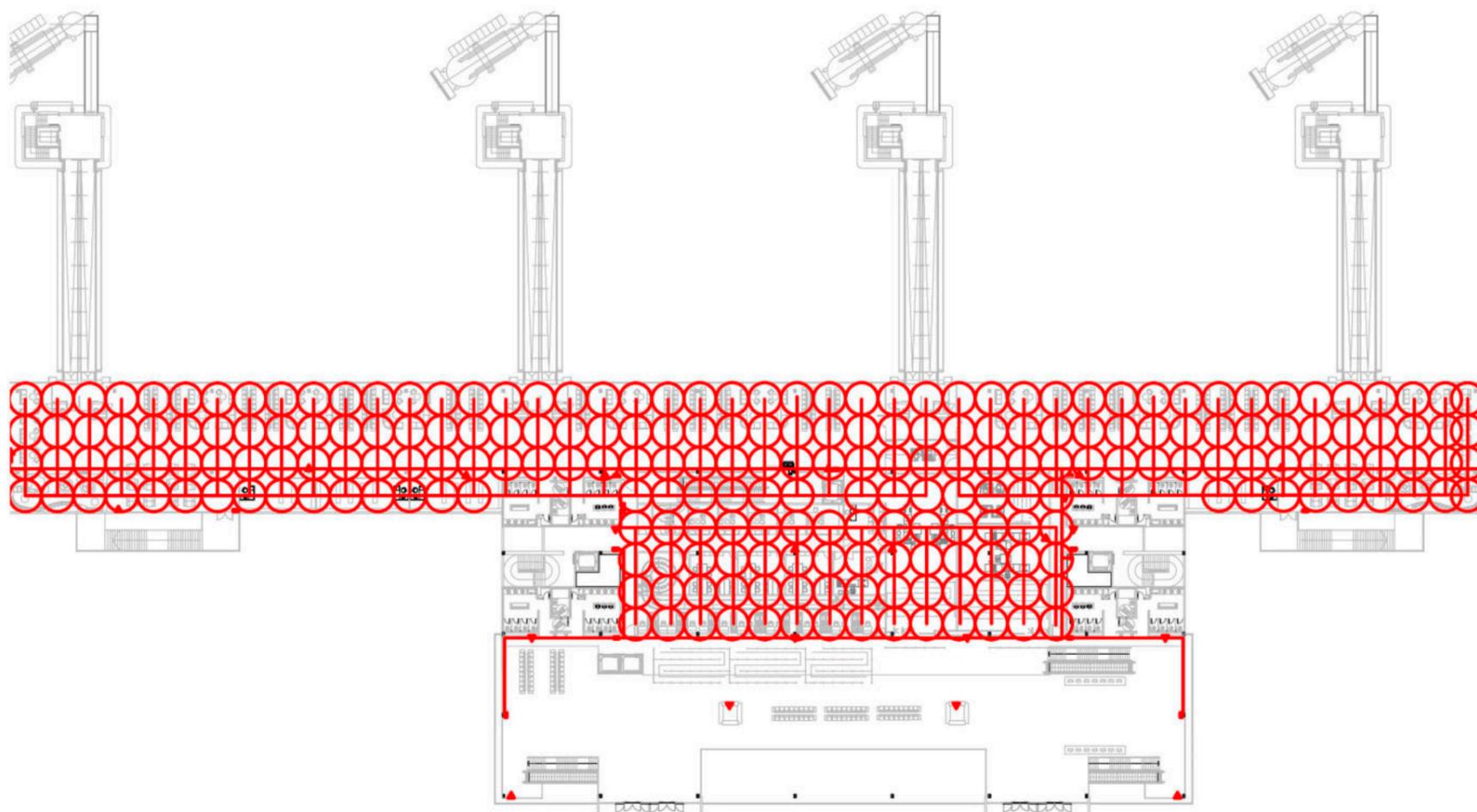
INSTALACION INCENDIOS - DETENCCION

Para el sistema de detención de incendios se utilizan dos métodos distintos que se adecuan a las distintas exigencias de los espacios de la terminal. Primero se zonifica la planta dependiendo su uso y área para luego adoptar los diferentes sistemas. Para las áreas con alturas bajas y medias se utilizan detectores de humo iónicos, los cuales tienen un sistema de alerta más rápido otorgando mayor tiempo de evacuación del edificio. Para el área del hall y el patio comedor se utiliza un sistema de detectores de rayos ópticos lineales los cuales detectan cualquier cambio de partículas de humo que se refleja en el ambiente activando la alarma y el sistema de extinción. Todos estos sistemas automáticos están acompañados también del sistema manual de los pulsadores ubicados en áreas de uso común y zonas de evacuación. El sistema completo es vigilado y controlado también de manera manual desde el centro de control del aeropuerto desde donde se tiene un acceso a todos los ordenadores y operadores de la terminal.



Componentes basicos

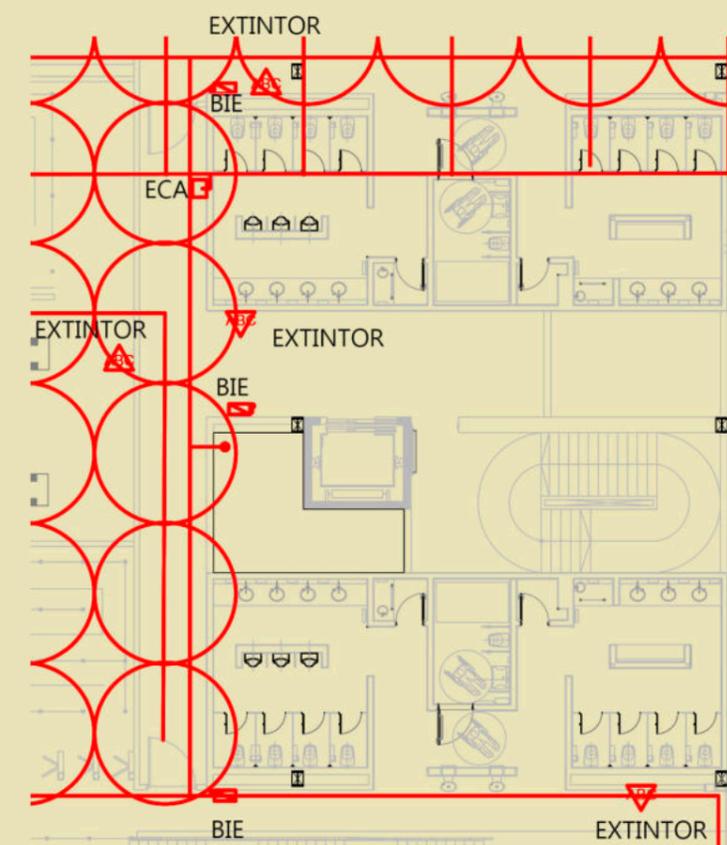
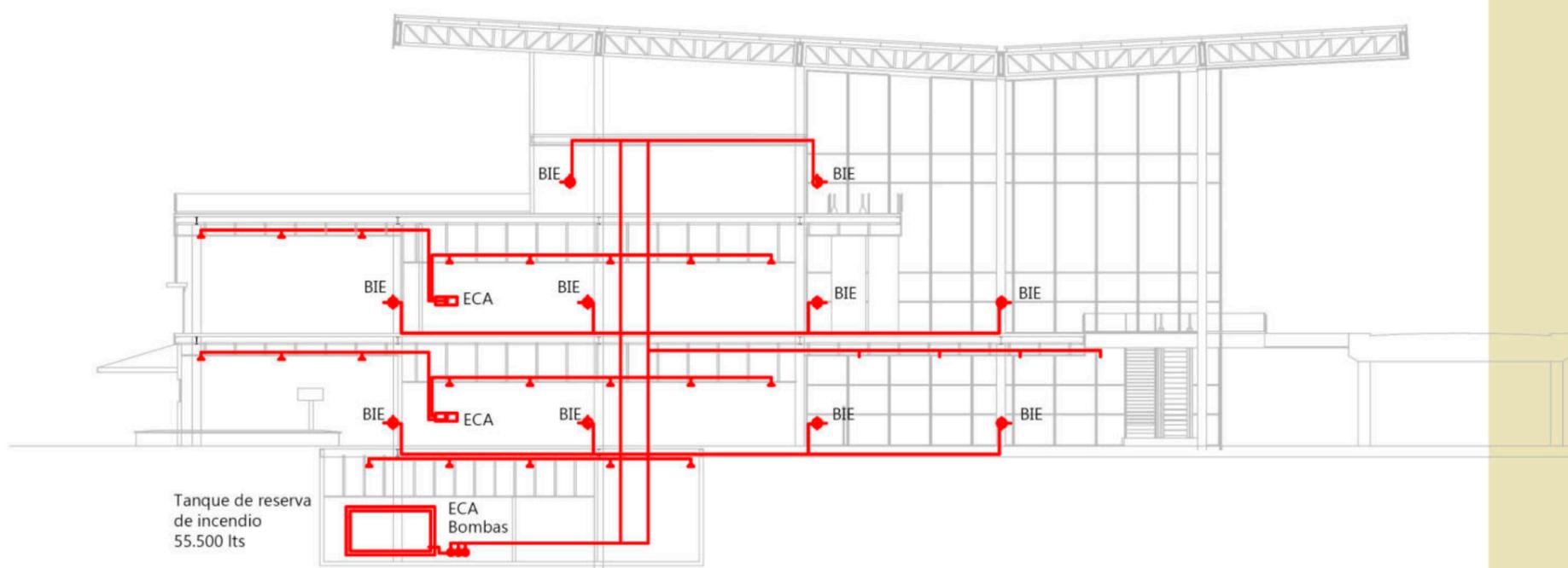


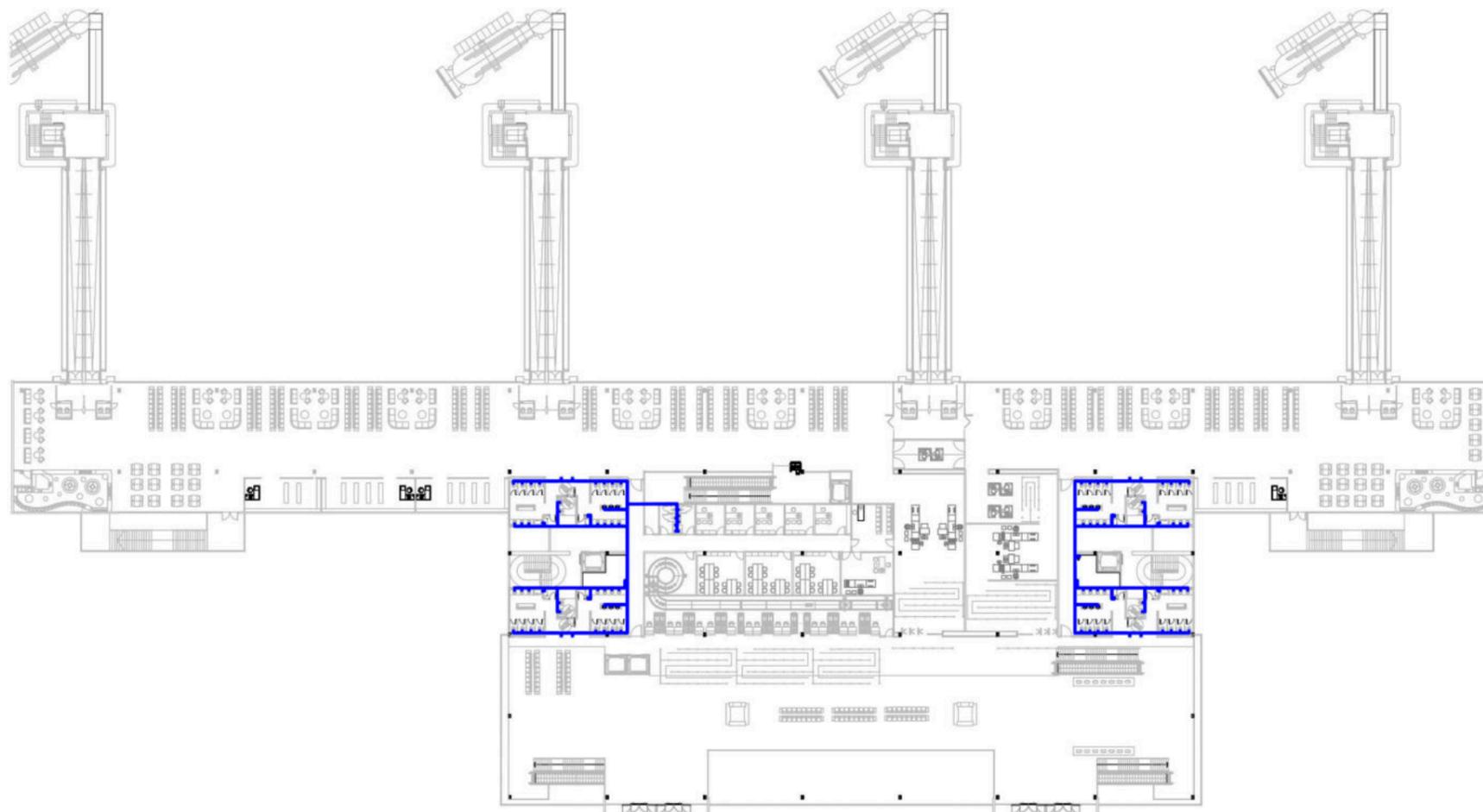


INSTALACION INCENDIOS - EXTINCION

Para el sistema de extinción de incendios se utilizan todas las herramientas posibles en caso de un posible incendio. Están las empleadas de modo manual como los equipos de matafuegos instalados al largo del edificio según la reglamentación adecuada, estos son los matafuegos de tipo ABC y las bocas de incendio equipadas para su uso por los bomberos. Estas están ubicadas estratégicamente para poder cubrir toda la planta de la terminal en todas las áreas de esta. Por otra parte, se ubica el sistema automático de extinción que este consta de los rociadores de cañería mojada que cubren todas las áreas de la terminal y son activados automáticamente gracias a los sistemas de detención del aeropuerto y las distintas alarmas manuales.

Desarrollo de Nucleo sanitario 1:200

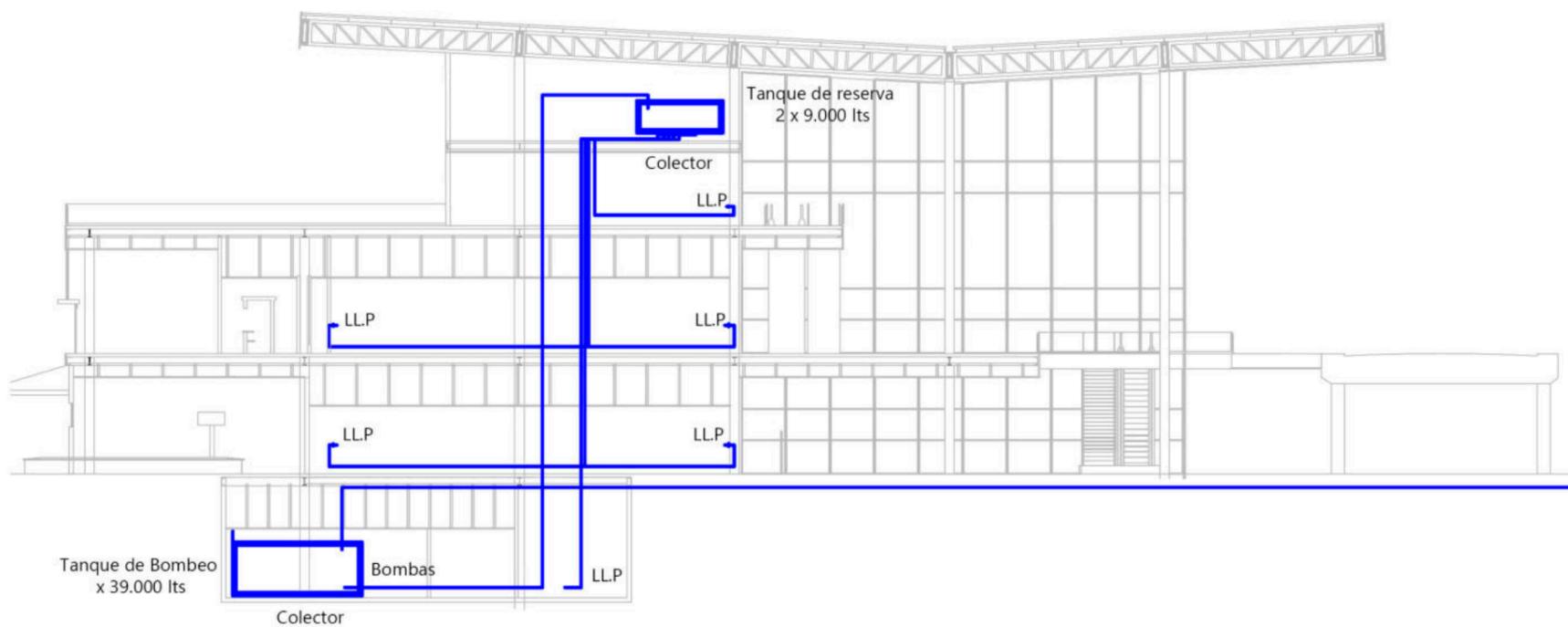




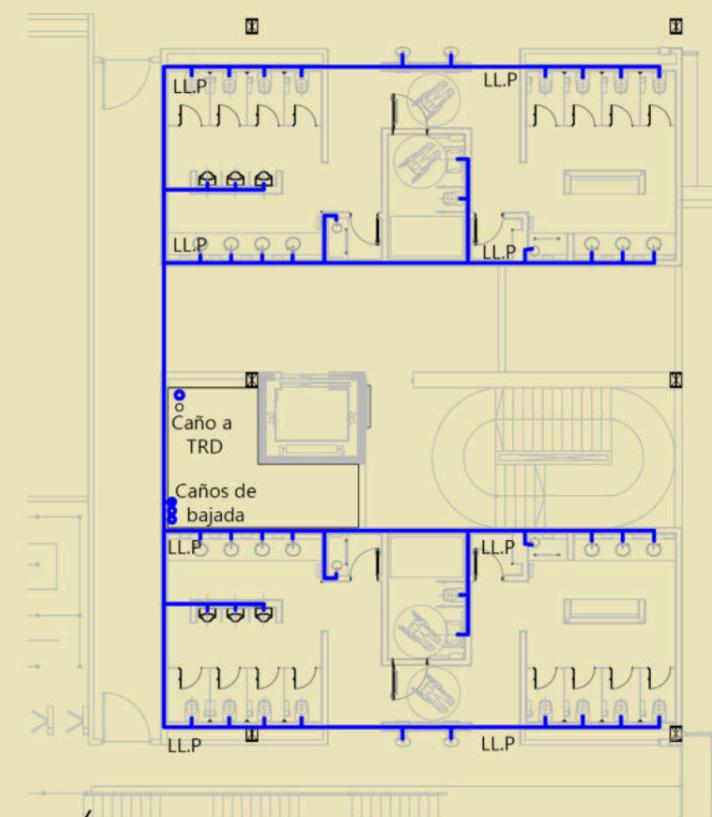
INSTALACION SANITARIA - PROVISION DE AGUA

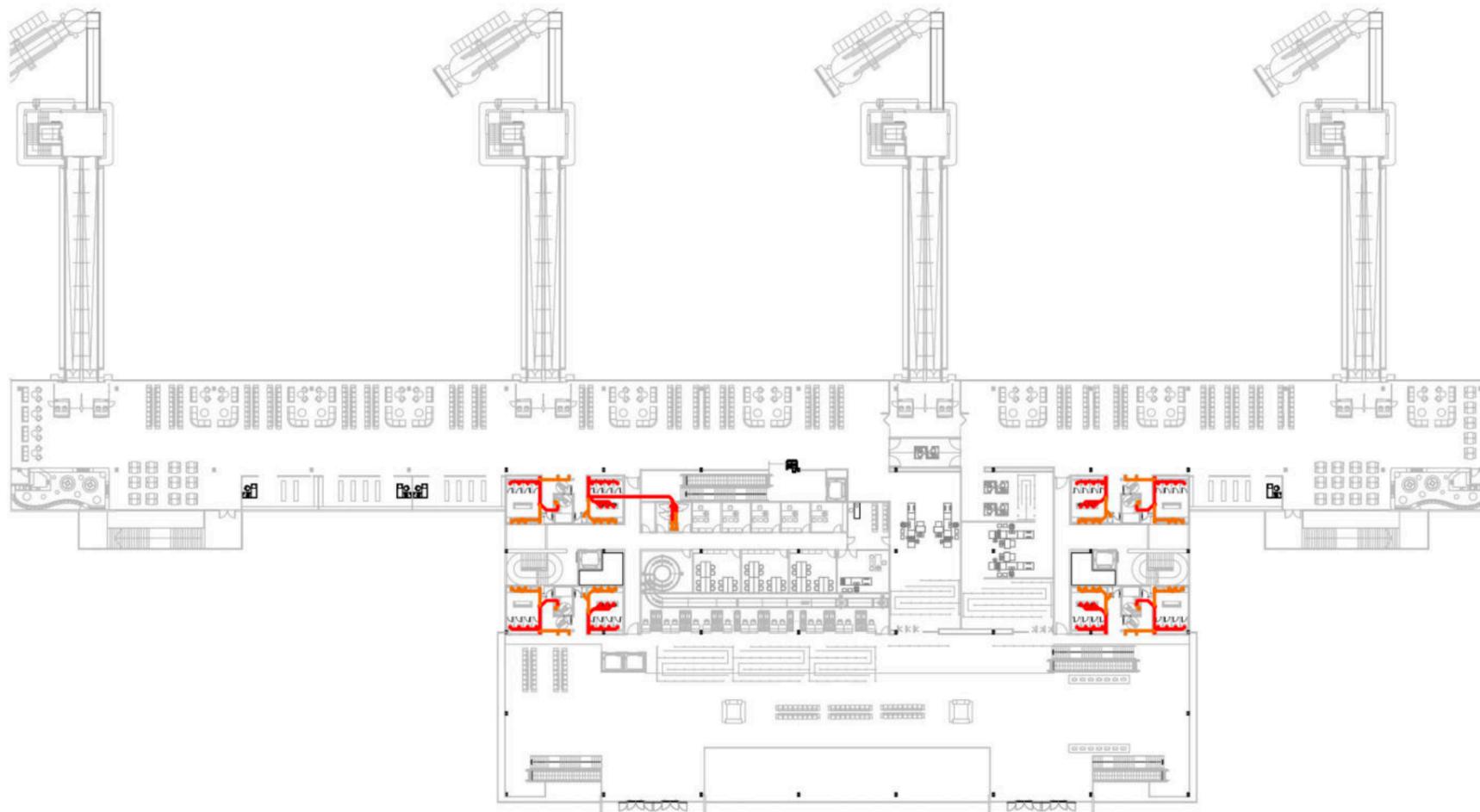
El desarrollo de la instalación se ubica dentro de los bloques sanitarios del proyecto, donde se ubican los núcleos de servicios. Estos sirven para toda la terminal teniendo una ubicación estratégica para cubrir todos los programas y las áreas del edificio la instalación consta de un tanque de bombeo en el subsuelo y dos tanques de reserva en la planta de azotea por encima de los núcleos de servicio. La cañería se extiende por los plenos de los núcleos de manera vertical y de manera horizontal por el suelo y los muros.

Cada tanque de reserva cuenta con su propio colector del cual salen cuatro ramales para cada uno de los niveles de la terminal y sus respectivos recintos.



Desarrollo de Nucleo sanitario 1:200

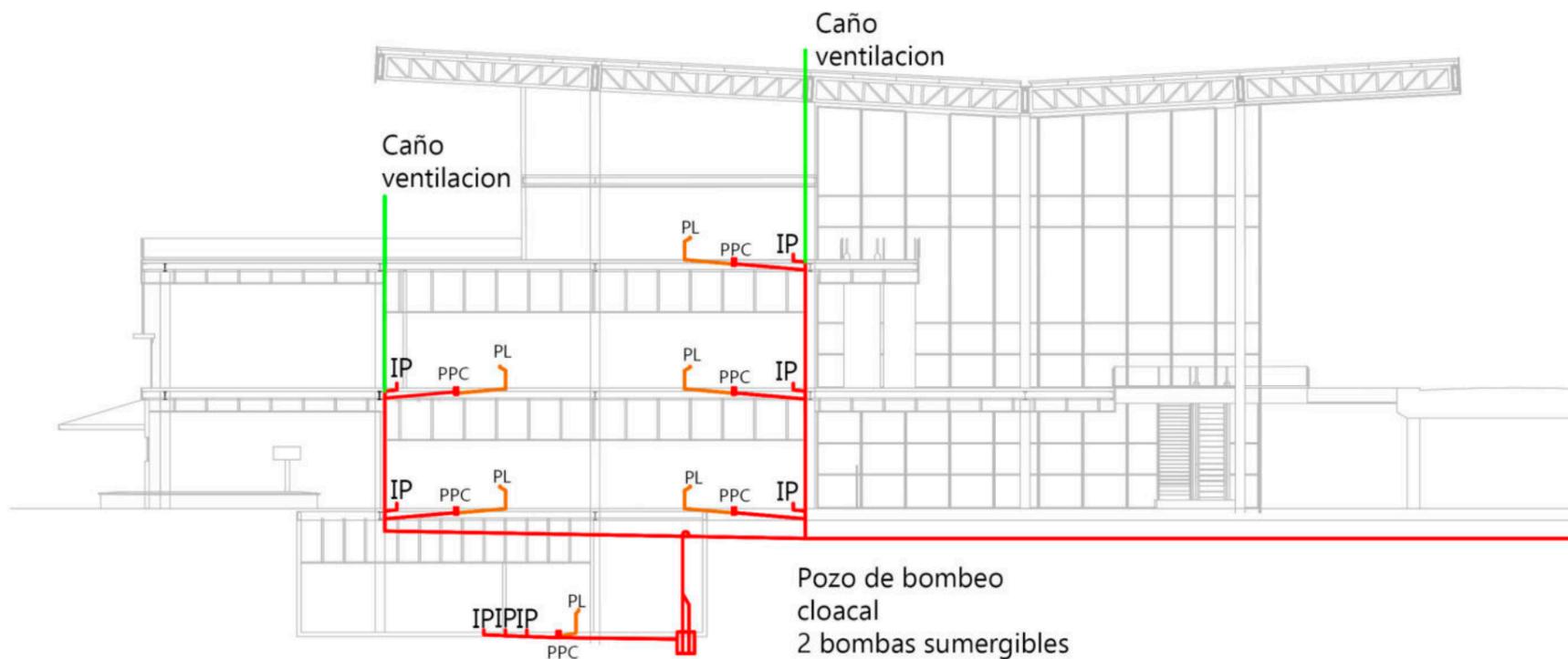




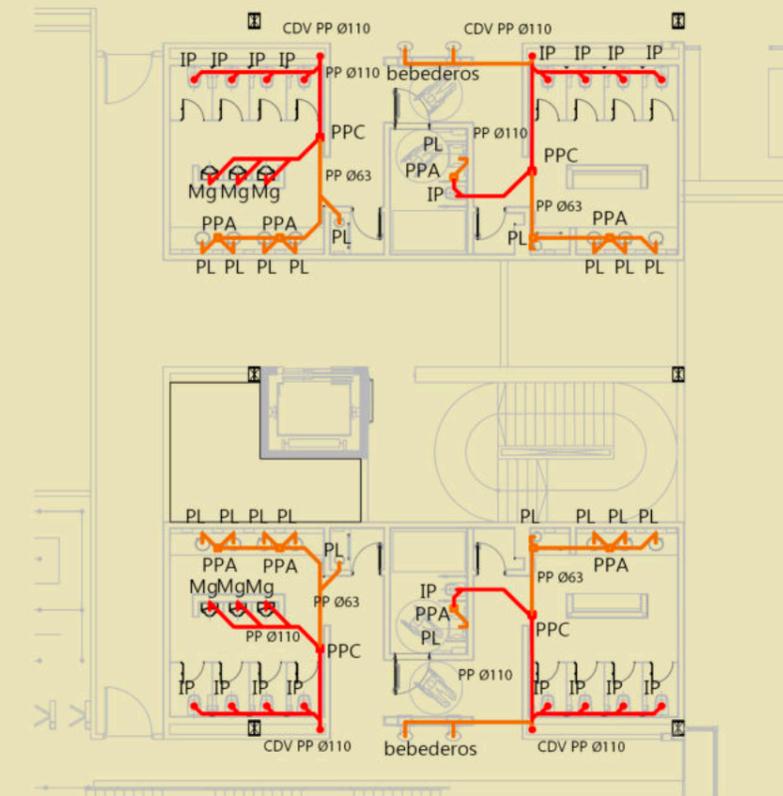
INSTALACION SANITARIA - DESAGUES CLOACALES

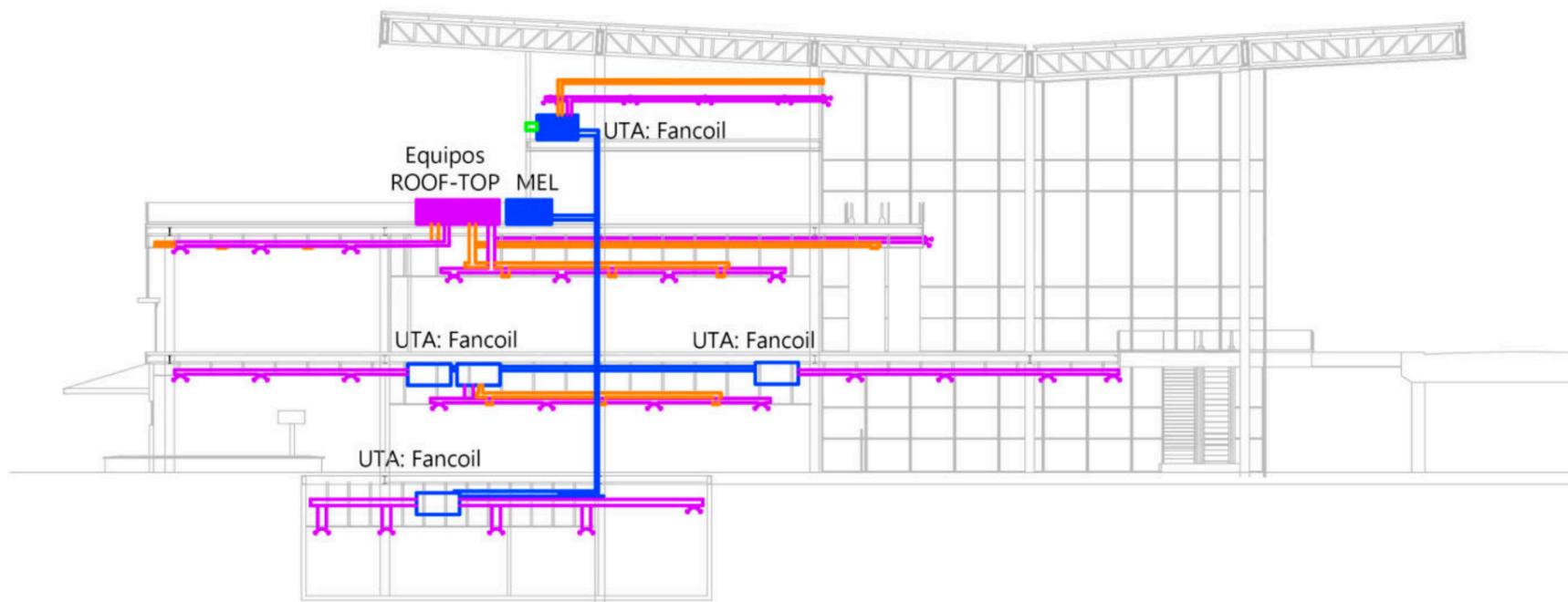
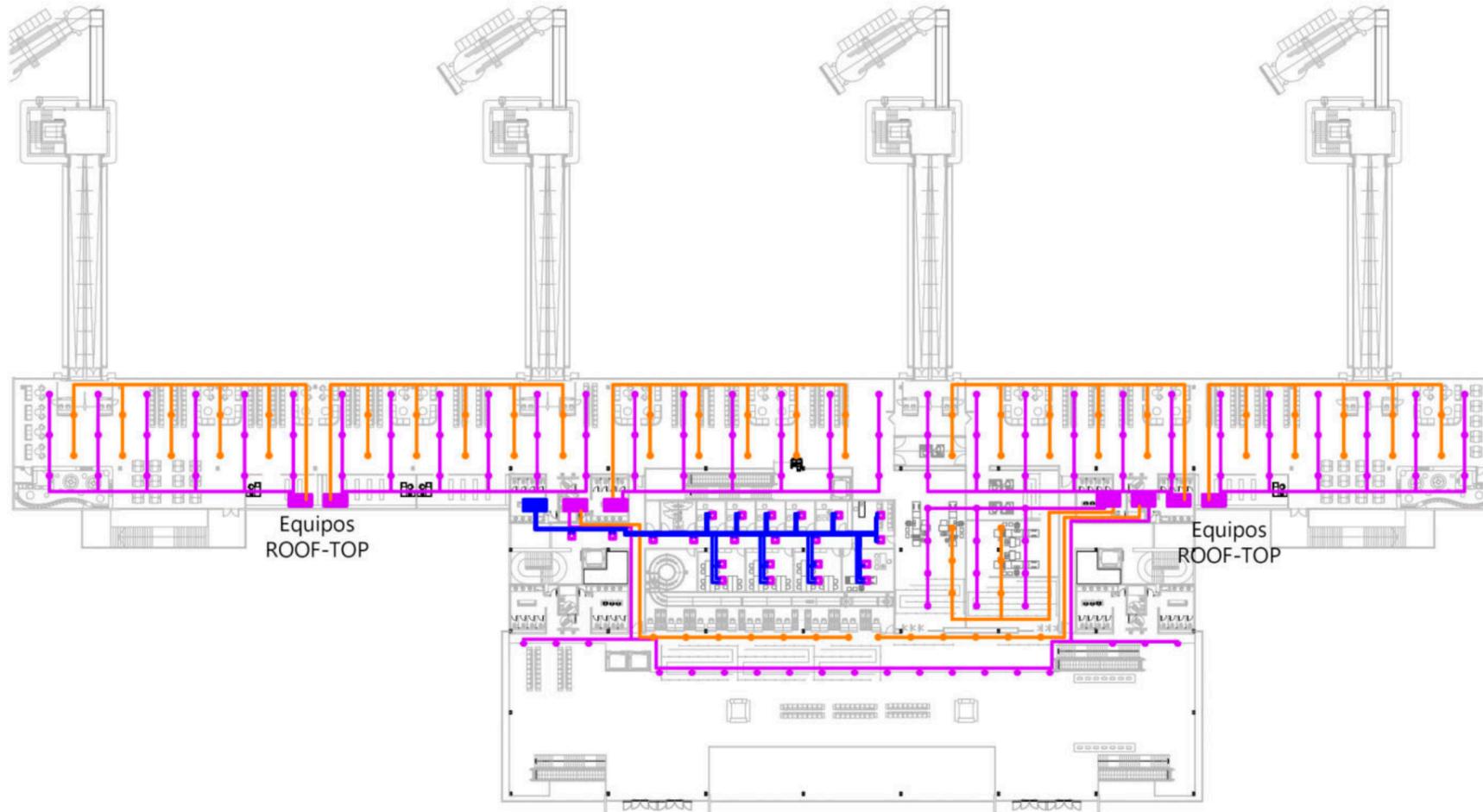
El desarrollo de la instalación cloacal se desarrolla dentro de los recintos sanitarios de la terminal. los tendidos horizontales se ubican dentro del contrapiso para los desagües secundarios y mediante Piletas de Piso se pasa al primario que se ubica suspendido por debajo de la estructura de entrepiso hasta el caño de desagüe vertical.

Estos se ubican en unos plenos dentro del propio núcleo sanitario y bajan hasta el nivel del suelo donde se desarrolla el tendido a la Red urbana. Para el núcleo de servicios ubicado en el subsuelo se emplea un pozo de bombeo que conecta con el caño que va a la red urbana.



Desarrollo de Nucelo sanitario 1:200





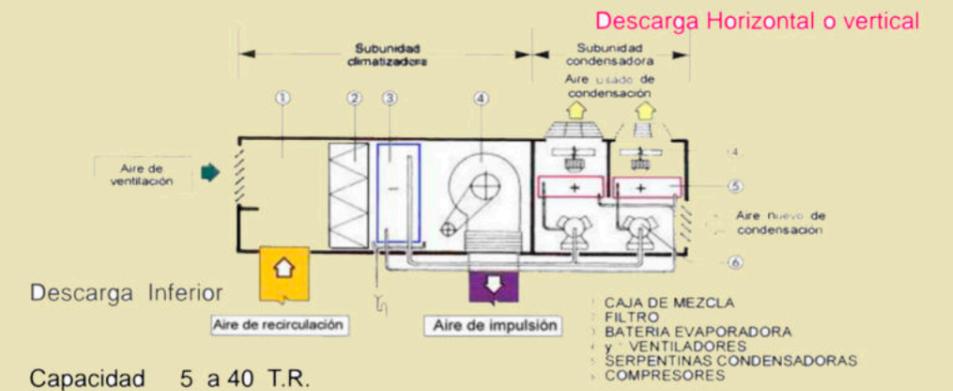
SISTEMA DE ACONDICIONAMIENTO TERMODINAMICO.

Sistema Mixto: Se adoptan dos tipos de sistemas para el acondicionamiento termodinámico de la terminal aeroportuaria. Dada las distintas situaciones en las que se encuentran cada una de las zonas del edificio y teniendo en cuenta el constante uso del mismo se adoptan sistemas centrales para cada una de las áreas a acondicionar.

Por un lado, para las salas de preembarque y el área central de oficinas y mesas de check-in se utilizan Roof-top como equipos de acondicionamiento tanto para frío como para calor por sistema de inversión. Estos equipos cubren grandes áreas por un sistema de conductos tanto de impulsión como extracción del aire. Por otro tenemos un sistema de Fan Coil centrales como Equipos de tratamiento del aire y una MEL exterior condensada por aire. Los equipos Fan coil acondicionan las áreas a tratar también mediante conductos de mando y retorno.

ROOF-TOP
AUTOCONTENIDO
EXTERIOR

Solo Frío
Calefacción. por Gas
Calefacción por Inversión ciclo



FAN-COIL





EL PFC como cierre.

Este trabajo es el resultado de mis años en la FAU como estudiante.

Me permitio poder abarcar todas las materias vistas en cada año, como tambien, poder estudiar y explorar nuevos programas y areas de la arquitectura.

El tema elegido, fue una decision dificil debido a la dificultad del mismo como tambien a todas las nuevas areas que abarcaba y tenia que estudiar.

Fue un trabajo de investigacion y desarrollo largo, atravezado por la situacion de la pandemia y con muchos cambios que fueron dificultando el camino, asi tambien me dio el tiempo necesario para reflexionar del tema elegido, la importancia de la facultad como espacio de estudio y trabajo y lo importante del trabajo en equipo al que uno viene acostumbrado.

El fin de un viaje

Por último, para cerrar, como dije al principio, elegí este tema para la tesis por un gran interés personal, no solo por el diseño o el programa que fue lo que mas me cautivo al principio, sino también por la posibilidad de poder recrear esta sensación que sentimos cada vez que pisamos una terminal y estamos por comenzar un viaje. Creo que como la mayoría acá presentes, a todos nos gusta viajar y todo lo que conlleva irse de viaje, pero a veces viajar no solo significa tomar un vuelo, agarrar ruta con el auto o en micro. A veces viajar es simplemente agarrar un nuevo camino en la vida de cada uno. Hace mucho, desde muy chico se me cruzo el camino de la arquitectura en mi vida, arranque definitivamente hace 8 años y desde ese momento nunca frene, pude haber ido más rápido y otras veces hasta más lento, tuve suerte y lo arranque por el mejor camino que es la universidad publica y en esta facultad, lo hice acompañado de grandes personas que me ayudaban a avanzar siempre.

Hoy acá, estoy llegando al final frente a todos los presentes termino el camino más lindo que elegí y que voy a recordar siempre.

Gracias a la universidad nacional de la plata y a la facultad de arquitectura, al taller de Sbarra Morano y Cueto Rua que me acompañaron durante los 6 años de carrera brindándome un apoyo profesional increíble y en especial a Celia que me banco en esta decisión y me ayudo a llegar acá.

A mis amigos que gracias a ellos muchas veces todo fue más fácil y sobre todo a mi familia, que siempre me dieron todo para que pueda cumplir mi meta.



- Propuesta pedagógica Taller vertical N°1 MCR
(Horacio Morano, Verónica Cueto Rúa) (2014)
- Características de un Aeropuerto
(Alejandro Di Binardi)
- Arquitectura para el transporte
(Javier Pérez Igualada) (2010 Editorial de la universidad politécnica de valencia)
- Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires
(Subsecretaria de urbanismo y vivienda. Dirección provincial de ordenamiento urbano y territorial) (2007)
- Los no lugares
(Marc Auge) (1993)
- La ciudad genérica
(Reem Koolhas) (1995)
- Del aeropuerto a la Ciudad-Aeropuerto
(trabajo final de carrera - análisis Ciudad de Madrid) (Minghong Chu - Jose Miguel Fernandez Guell) (2012)
- Del aeropuerto a la Ciudad-Aeropuerto
(Michael Guller) (2002)
- Aeropuertos
(Hugh Pearman)
- Aerotropolis
(Jhon Kasarda)

ENTREVISTAS

- Pablo Santos
(Piloto Aerolíneas Argentinas)
- @Desdeelpatioblog - Desdeelpatio.com.ar
(Pablo, bloguero especializado en aviones, viajes y aeropuertos)
- @Argentina.aviation
(Perfil dedicado a la aviación civil argentina y la operación de los distintos aeropuertos del país)
- Flavia Merino
(Operado del Aeropuerto Internacional de Ezeiza)

A black and white photograph of a long airport jet bridge. The bridge is a narrow walkway with a carpeted floor, flanked by large windows on both sides. The structure is supported by a series of diagonal metal beams. In the distance, two people are walking away from the camera. At the top of the bridge, a dark rectangular sign with white text reads "Buen viaje · Have a nice trip".

Buen viaje · Have a nice trip

Muchas Gracias