

Planificación y desarrollo de las terminales de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Previsión y espontaneidad.

Arq. Pablo. E. M. Szelagowski

Ing. C. Alejandro Di Bernardi

Arq. Nicolás M. Vitale

Universidad Nacional de La Plata - Facultad de Ingeniería

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

RESUMEN

A finales de los años '30 la ciudad Buenos Aires necesita planificar la construcción de un aeropuerto de escala internacional en reemplazo del Aeroparque Jorge Newbery. Durante las diferentes gestiones del General Pistarini como Ministro de Obras Públicas de la Nación, se proyecta y construye el Aeropuerto Internacional de Ezeiza ya después de la Segunda Guerra Mundial. Este proyecto incluye una renovación urbana de la periferia de Buenos Aires e incluye grandes obras de infraestructura, equipamiento de servicios y recreativo. La creciente demanda de tráfico aéreo durante los años 70 presencia el primer Plan Maestro para el aeropuerto y la ampliación de las Terminales de Pasajeros.

Durante los años noventa los gobiernos neoliberales pasan a manos privadas la explotación comercial del aeropuerto. Con ellas surgen proyectos de ampliación y remodelación que sucesivamente se ponen en marcha y se desactivan. Las últimas modificaciones en las terminales no resuelven la demanda actual y el aeropuerto se encuentra a la espera de una inversión edilicia importante.

ABSTRACT

At the end of the '30s Buenos Aires needs to plan the construction of an international airport in substitution of Aeroparque Jorge Newbery. During the different administrations of General Pistarini as National Minister of Public Works, is designed the International Airport of Ezeiza that were built after the World War II. This project included an urban renovation of the periphery of Buenos Aires and big infrastructure works, as likewise services and recreational facilities. During the 70's the growing demand of air traffic presences the first Master Plan for the airport and the extension of their Passengers Terminals.

During the nineties the neoliberal governments gives to private companies the commercial operations of Ezeiza airport. In this context extension a renovation projects for the airport were successively developed, that were continuously starting and suspended. The last modifications in the terminals don't solve the current traffic demand and the airport is waiting for an important investment

1. PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO: 1935-1955

1.1. Introducción

La ciudad de Buenos Aires contaba con un solo aeropuerto de pequeña envergadura ligado al Río de La Plata denominado Aeroparque Jorge Newbery. La capacidad reducida de este aeropuerto y la poca posibilidad de expansión del mismo en su exiguo predio determina la necesidad de planificar un aeropuerto acorde a una metrópolis en vertiginoso crecimiento y dentro del gran desarrollo de la industria aeronáutica y crecimiento del tráfico internacional.

El inicio de las acciones para la creación del Aeropuerto Internacional de Ezeiza tuvo lugar en 1935 en momentos del gobierno conservador del Gral. Agustín P. Justo del cual era Ministro de Obras Públicas el Gral. Juan Pistarini quien promulgó la ley 12.285 que determinaba su creación en tierras de la localidad de Ezeiza. Pistarini como ingeniero participó activamente del proyecto y sus contactos con empresas alemanas como GEOPE sirvieron a tal efecto. En 1944, siendo vicepresidente de Edelmiro Julián Farrell, Pistarini expropió 7.000 has. en el paraje donde se hallaba la Estancia "Los Remedios" hoy partido de Ezeiza.

1.2. Primer Proyecto publicado del Aeropuerto- 1945

Existió un primer proyecto publicado en junio de 1945 en la Revista de Arquitectura, en el que se apreciaba un edificio monumental típico de los gobiernos militares de mediados del siglo XX y en resonancia con otros edificios del Estado construidos en esa época, como el Ministerio de Guerra, la Facultad de Derecho o la Fundación Eva Perón. Estos edificios de corte clasicista poseen gran influencia de las arquitecturas alemanas como las de Paul Troost y Albert Speer de la Alemania Nazi.

En el dibujo publicado, se muestra un edificio de tres niveles con un cuerpo central con ocho columnas y una cuádriga como coronamiento. Las asociaciones con la arquitectura alemana tienen razón de ser en los contactos de Pistarini con la jerarquía militar alemana de esa época. También se puede observar un esquema geométrico semicircular familiar al del aeropuerto Tempelhof de Berlín construido unos años antes, pero en sentido invertido, con la cara convexa hacia el lado aire, produciendo áreas indeterminadas entre zonas públicas exteriores y las plataformas.

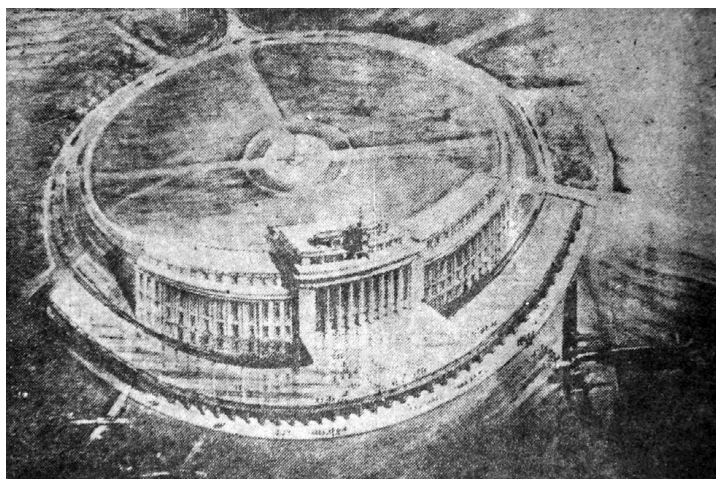


Figura 1: Perspectiva primer proyecto para el aeropuerto de Ezeiza. Fuente: revista DANA nº 9

1.3. Proyecto definitivo y construcción del Aeropuerto. 1944-52

El proyecto definitivo del aeropuerto en Ezeiza fue realizado por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación entre 1944 y 1952 dirigido por el Gral. Pistarini, a través de una Comisión de Estudios y Obras del Aeropuerto, comandada por el ingeniero José Garralda. Este proyecto consistía en la construcción de un conjunto de tres edificios destinados a Correo y Aduana, Aeroestación y a un hotel, los que estaban vinculados a dos espigones más bajos conectados por pasarelas, todo construido en base a estructuras en hormigón armado.

El esquema geométrico generador es en parte similar al de aquel primer proyecto, ya no como un único edificio sino con la división en 3 cuerpos (un primer edificio al que luego se le anexaron dos restantes) y 2 espigones, planteo un poco más moderno y algo más flexible que el anterior, configurando un sistema radio-concéntrico. En ambos proyectos, el sector para el desplazamiento de los vehículos terrestres coincide con el círculo origen del trazado geométrico. Dos grandes áreas de estacionamiento anexadas al esquema radial acompañan el círculo central y flanquean el acceso desde la carretera.



Figura 2: Vista aérea del aeropuerto en sus inicios. Fuente: Archivo General de la Nación

La construcción del aeropuerto fue llevada a cabo por la empresa alemana Siemens-Bauunion y se inició el 22 de diciembre de 1945 en los terrenos todavía rurales de Ezeiza, zona de actividad tambera, y fue inaugurado recién en abril de 1949 durante la presidencia del Gral. Juan Perón, de quien Pistarini fuera también Ministro de Obras Públicas.



Figura 3: La construcción vista desde la pista. Fuente: Libro “Las vacas Vuelan” de Patricia Faure. Ed. Dunken

El plano de implantación muestra una preocupación por la planificación del conjunto en relación a la ciudad de Buenos Aires y con las localidades vecinas y sus conexiones.

Este plano indica una zona específica destinada al sector industrial del aeropuerto, en estrecho contacto con la carretera permitiendo una independencia en accesos a estos servicios.

Se puede apreciar también el mencionado trazado generador radio concéntrico en el que se prevé un crecimiento de las instalaciones del lado tierra. El sistema de pistas presentado aquí es uno de los característicos de los aeropuertos de la época en esquema triangular.

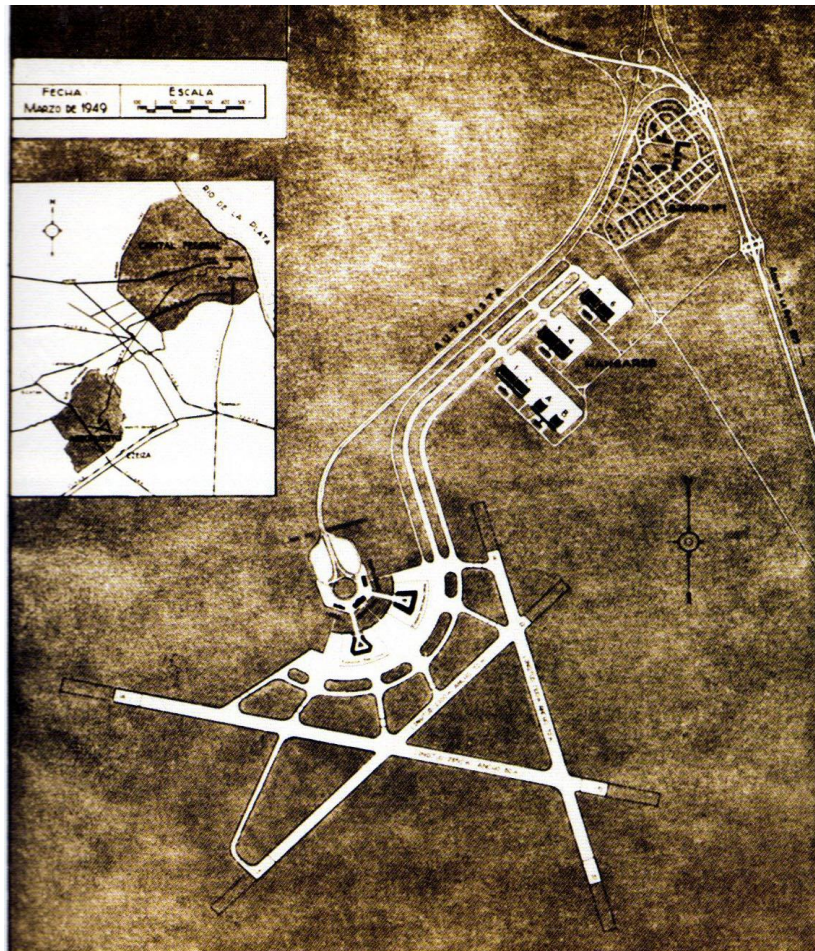


Figura 4: Plano original del proyecto para el Aeropuerto de Ezeiza.

Fuente: Libro “Arquitectura en la Argentina del siglo XX. 2001” Ed. Fondo Nacional de las Artes.

Además del aeropuerto se construyó una autopista con el objeto de conectarlo con la Capital Federal, en el marco de una operación urbanística contemporánea con su finalización, que incluía balnearios, viviendas, instalaciones deportivas, forestación, etc.



Figura 5: Vista aérea del entorno del aeropuerto con las obras encaradas en la zona. Fuente: Archivo general de la Nación

Las construcciones mencionadas se completaron con edificios de servicio, de recreación y ocio. Cabe notar que a pesar del trazado en cierto sentido más moderno, los tres edificios

principales mantuvieron el lenguaje monumental de la arquitectura oficial ya sin tantos elementos clásicos en cuanto a ornamento y representaciones alegóricas, pero sí de sintaxis o estructura compositiva clasicista.

Los cuerpos pertenecientes a los espigones (terminales propiamente dichas) presentan un lenguaje y composición moderna en sintonía con la Arquitectura Moderna que en ese momento se desarrollaba en Buenos Aires, sobre todo en obras de vivienda particular o en equipamientos carreteros como los del Automóvil Club Argentino o para instalaciones de YPF.



Figura 6: Vista de instalaciones anexas. Fuente: Archivo General de la Nación

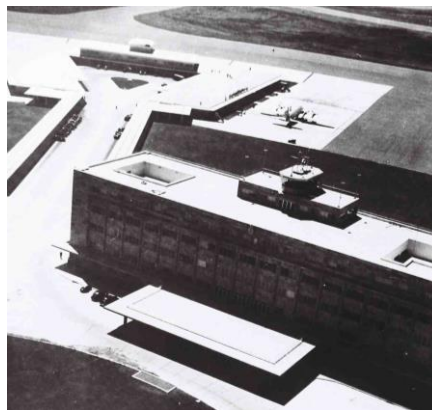


Figura 7: Vista aérea del edificio Aeroestación y de uno de los espigones. Fuente: Archivo General de la Nación

En esta obra, el lado tierra presenta un conjunto en dos órdenes, uno monumental representativo de corte clasicista, y uno funcional, flexible y moderno que representa más la dinámica del avance tecnológico y la versatilidad de este nuevo medio de transporte internacional. El edificio Aeroestación contenía además en su azotea la torre de control aéreo con un moderno diseño, garantizando el correcto y completo contacto visual del área de movimientos.



Figura 8: Vista de Torre de Control. Fuente: Archivo General de la Nación



Figura 9: Edificio Aeroestación y las pasarelas de conexión con espigones. Fuente: Archivo General de la Nación

El edificio central, en su mayoría administrativo y social, deriva las actividades de operaciones aeroportuarias a los espigones los cuales albergan los sectores destinados a aerolíneas y diferentes servicios de plataforma.

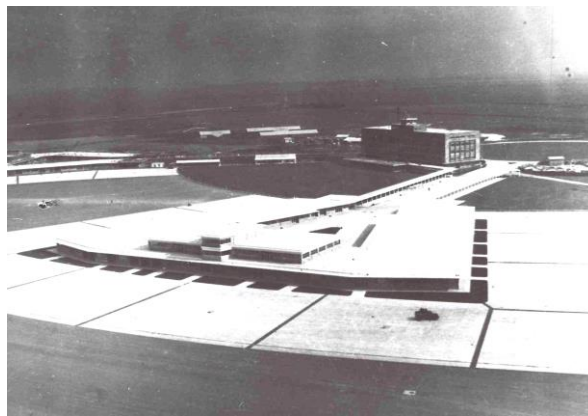


Figura 10: Vista aérea del aeropuerto en sus inicios. Fuente: Archivo General de la Nación

Por medio de dos calles que alimentan dos plazas triangulares, se da accesibilidad a los vehículos particulares y de pasajeros en cada uno de los espigones de manera de generar los accesos a las oficinas de cada aerolínea y su correspondiente embarque.



Figura 11: Vista de uno de los espigones, hoy Terminal “A”. Fuente: Archivo General de la Nación



Figura 12: Vistas parciales de los espigones. Fuente: Archivo General de la Nación

Los espacios interiores de los edificios presentaban un diseño de lujo, propio de un complejo que iba a significar la imagen de ingreso al país para los visitantes extranjeros, rol del que se estaba desplazando paulatinamente a los puertos marítimos. Salas de generosas dimensiones y materiales costosos y de gran duración otorgaban monumentalidad al espacio de recepción al viajero.



Figura 13: Edificio Aeroestación. Salones para pasajeros. Fuente: Archivo General de la Nación

Durante 1950 fueron construidos los hangares del área industrial del aeropuerto luego de un concurso de proyectos muy disputado, ganado finalmente por la Empresa Argentina de Cemento Armado con asesoramiento de especialistas estadounidenses, dejando atrás proyectos de alto nivel como el del ingeniero italiano Pier Luigi Nervi.

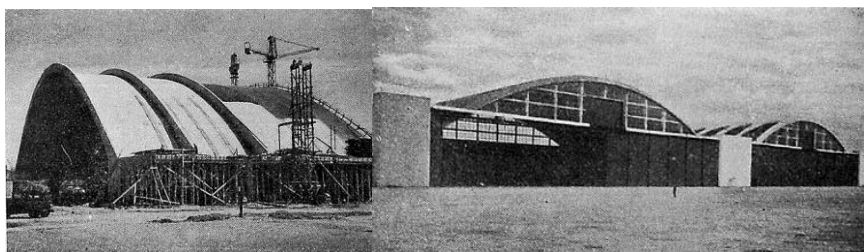


Figura 14: Construcción de los Hangares. Fuente: Revista Construcciones n° 126

Las generosas dimensiones del aeropuerto y su completo equipamiento permitieron la operación de aeronaves de mayor porte y envergadura.

Durante 1951 y mientras se desarrollaban los diferentes sectores del plan urbanístico de la zona y las vías de comunicación regionales, se pensó en la posibilidad de seguir trabajando con la generación geométrica radio concéntrica pero con un sistema de pistas de trazado tangencial más complejo, intentando llegar a un diseño de cinco pistas asociadas cada una con su espigón (Terminal) particular. Puede observarse también que desde ese momento se pensó en ligar al aeropuerto con la Capital Federal a través del ferrocarril que la unía con la pequeña localidad de Ezeiza, como ha estado previsto en innumerables propuestas nunca concretadas.

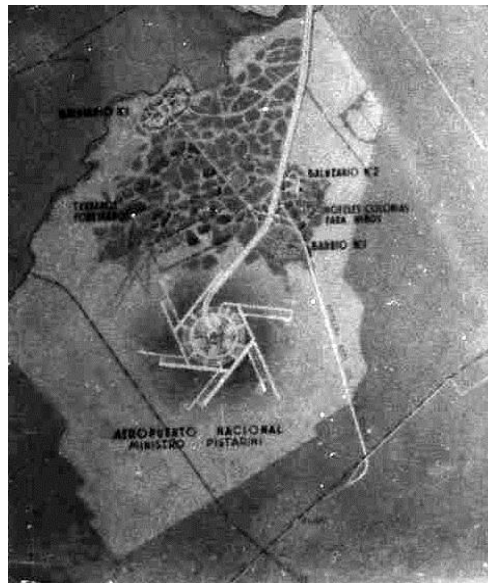


Figura 15: Detalle del plano preparado por la dirección de viviendas de 1951. Fuente: Archivo General de la Nación

Durante el período comprendido entre los años 1955 y 1970, las modificaciones realizadas sobre las instalaciones de las terminales no fueron de relevancia, revistiendo el mismo carácter de remodelaciones o actualizaciones parciales de sectores operativos.

2. REMODELACIONES SUCESIVAS DEL AEROPUERTO 1970-2000

2.1. Plan maestro de Fuerza Aérea Argentina

El crecimiento y desarrollo del tráfico aéreo y los cambios sucesivos en la motorización de las aeronaves hicieron necesaria la actualización paulatina de algunos de los servicios aeroportuarios llegando finalmente el momento de la renovación completa, al menos en los planes que desarrolló el estado para el aeropuerto.

Durante la década del '70 fueron varios los aeropuertos del país que sufrieron reformas como Córdoba, Mar de Plata, Mendoza y Rosario. En vísperas del Mundial de Fútbol de 1978, se consideró también replantear el sistema de Ezeiza, planteando un Plan Maestro Integral que incluía el crecimiento de las terminales e incluso del lado aire.

Este plan consideraba ampliar los espigones, transformándolos en edificios de terminales de pasajeros de mayor envergadura mediante una construcción en dos etapas, a la vez de determinar la posición de una nueva pista paralela a la 11-29 y una futura en paralelo junto a la primera, ya abandonando los esquemas originales tanto triangulares como tangenciales.

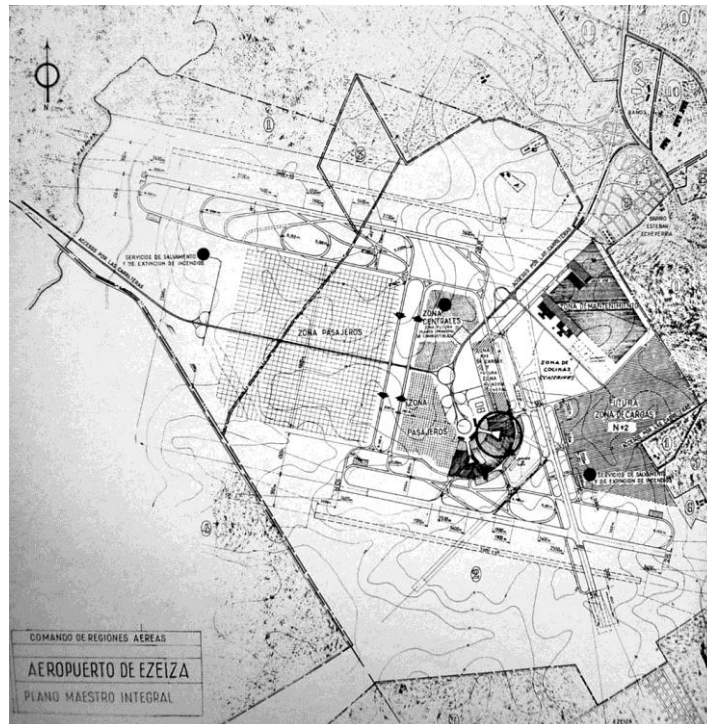


Figura 16: Plan Maestro Integral del Comando de Regiones Aéreas. Fuente: Revista Construcciones 268

Este Plan Maestro Integral preveía ya la expansión futura del área de pasajeros hacia el este, determinando un cuadrante de trabajo futuro entre las pistas paralelas, y estableciendo un nuevo sistema de conexiones interurbanas por medio de nuevas rutas y autopistas.

2.2. Construcción del Espigón Internacional

Del Plan Maestro fue llevada a cabo sólo la obra sobre uno de los espigones, transformándolo durante 1977 en lo que se conoció como Espigón Internacional, nombre derivado del origen de las aerolíneas que operaban en él, mientras que las operaciones de Aerolíneas Argentinas se siguieron desarrollando en relación al edificio Aeroestación y al otro espigón original.

El proyecto de estas obras también fue realizado por Fuerza Aérea y consistió en la ampliación del mencionado espigón, manteniendo su forma trapezoidal, pero ampliándolo de manera de envolverlo con estructura metálica en más niveles y transformar en interior la plaza interna del antiguo estacionamiento.



Figura 17: Perspectiva del Espigón Internacional visto desde el edificio Aeroestación. Fuente: Revista Construcciones 268

Esta remodelación realizada sirvió para trabajar el acceso de pasajeros a aeronaves en este espigón por medio de pasarelas móviles (mangas) a desnivel permitiendo la normal operación de grandes aeronaves o de “fuselaje ancho” como el B-747 que ya operaban en Ezeiza, permitiendo el posicionamiento de nariz contra la Terminal de hasta diez aeronaves. Esta conformación de acceso a las aeronaves permitió la independencia de los flujos de arribos y de partida modernizando la terminal en términos de movimientos de pasajeros y de servicios a las aeronaves. Mediante esta operación se llevó la Terminal de 13.683 m² existentes a 32.780 m² con un tráfico estimado de 4 millones de pasajeros anuales.

Paralelamente, se reorganizaron los sistemas de control, acceso, esperas, pre-embarques, y se instalaron sistemas de equipajes por cintas en hipódromos. Del mismo modo el sistema vial, estacionamientos, movilidad y detención del transporte público fueron reorganizados especialmente para este sector.

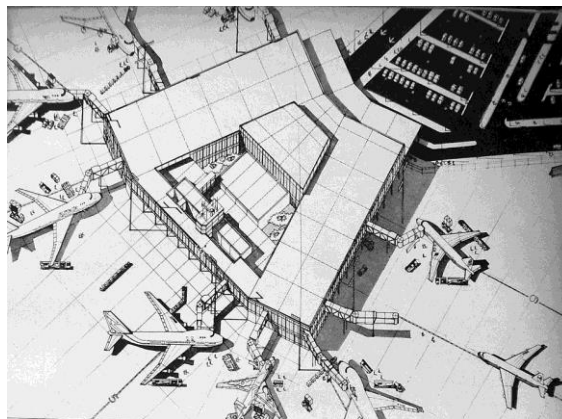


Figura 18: Perspectiva Axonométrica del Espigón Internacional. Fuente: Revista Construcciones 268

En las perspectivas axonométricas del proyecto y en las fotografías de la época puede advertirse la presencia del antiguo edificio ampliado por la nueva construcción de estructura metálica mediante una obra con elementos de montaje en seco.



Figura 19: Vista del espigón Internacional. Fuente: www.geocities.com

2.3. Ampliación de la zona operada por Aerolíneas Argentinas- 1980

En 1980 se comienza a proyectar la renovación del sector operativo correspondiente a Aerolíneas Argentinas que funcionaba en el edificio Aeroestación y manteniendo las operaciones como se hacían originalmente. Esta obra que finaliza en 1982 trata de la construcción de una superficie nueva de 5.527 m² y de la remodelación de 1.150 m², a la vez que se realizan obras de semicubiertos de conexión por 3.700 m².

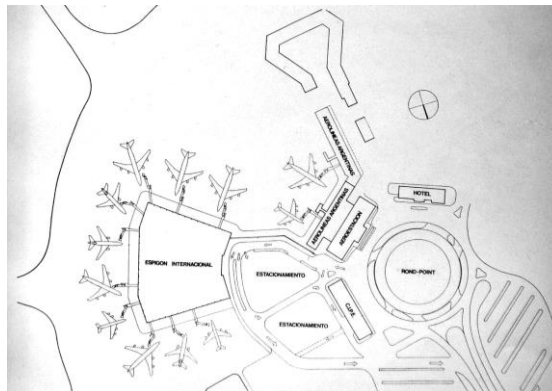


Figura 20: Planta general de las terminales Fuente: Revista Construcciones n° 268

Con esta obra se realizó el intento de vinculación de todos los edificios por medio de superficies de protección de la intemperie.

Del mismo modo que lo sucedido con el Espigón Internacional, se trabajó de manera de poder operar con aeronaves mayores, en cuanto a la capacidad y a los servicios de pista y pasajeros. Se incluyen dos pasarelas telescópicas (mangas) y se divide en diferentes niveles arribos y partidas. El proyecto de esta remodelación lo realizan los arquitectos Del Valle y Asociados.

Para este momento el espigón de este sector ya tiene sectores de servicio ocupando espacios transformándose en una instalación completamente de apoyo sin movimientos de pasajeros, denominada comúnmente “la herradura”.

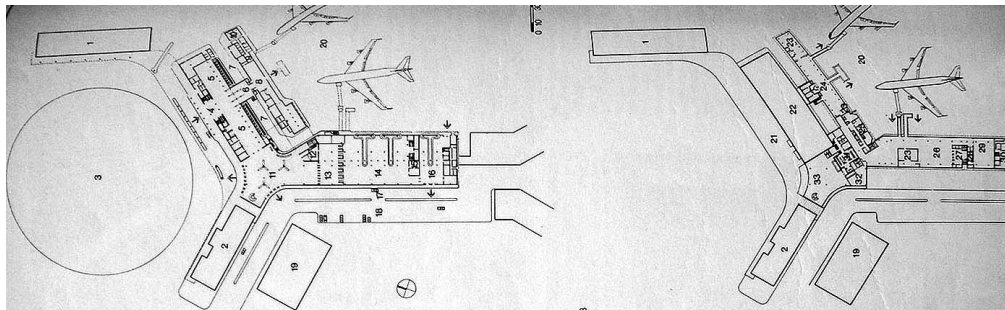


Figura 21: Planta Baja y Planta Alta de la remodelación del edificio Aeroestación Fuente: Revista Construcciones n° 268



Figura 22: Interior de la remodelación Fuente: Revista Summa 181



Figura 23: Vista aérea de la Terminal de Aerolíneas Argentinas. Fuente: www.geocities.com

2.4. Ampliaciones de terminales en el período concesionado a privados. 1998-2009

Durante la última etapa del gobierno neoliberal de Carlos Menem se concesionaron una gran cantidad de aeropuertos del país. Dentro de un plan de transformación y de optimización de los servicios en función de los cambios tecnológicos y del aumento del tráfico aéreo, la empresa Aeropuertos Argentina 2000 toma a su cargo los destinos de la explotación de Ezeiza.

Durante este período y hasta la actualidad se realiza una sola obra de envergadura, complementaria de las terminales que es el Hall de Partidas anexo a la Terminal A, antes llamado Espigón Internacional. El proyecto de ampliación lo llevan adelante los estudios MSGSSS y Urgell - Fazio - Penedo - Urgell.

Se trata de una nave adosada al espigón internacional en doble altura de características tecnológicas y espaciales singulares. Desarrollada entre 1998 y 2000, la obra comprende una superficie de 60.000 m².

Junto con este Hall que contiene los mostradores de atención de las aerolíneas se reorganizan los sectores de manejo de equipaje de partidas, y también accesos y egresos de pasajeros de la Terminal, junto a la instalación de un nuevo estacionamiento de automóviles en dos niveles incorporando posiciones cubiertas.

El proyecto incorporaba la posibilidad de crecer en espejo, nuevamente reforzando el esquema geométrico radio concéntrico inicial del sistema aeroportuario, que nunca se llegó a concretar.

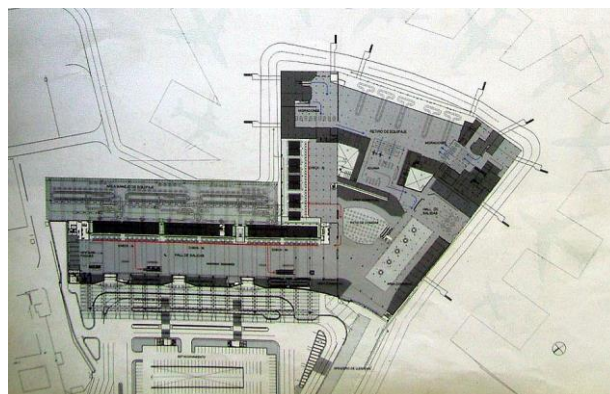


Figura 24: Planta Baja de la nueva Terminal A. Fuente: Revista Summa + n° 46



Figura 25: Vista aérea de la Terminal de Aerolíneas Argentinas. Fuente: www.supercable.es

Durante el último período como se venía desarrollando desde una década antes, el esquema de las terminales fue perdiendo claridad en cuanto a la situación de los edificios en el territorio, debido a discontinuidades en la planificación de las obras. Es así que los intersticios entre edificios se completan con construcciones precarias de diversa forma, tecnología y uso, creando una dispersión morfológica y espacial del conjunto.

Las instalaciones que contribuyen a este desorden físico y ambiental son las dedicadas a cargas, oficinas de correos, catering, petroleras, servicios especiales, y oficinas de los entes estatales presentes en el aeropuerto.

Es así que al día de hoy poco es lo que se reconoce del esquema original. Sólo la impronta de los tres edificios históricos da sentido al lugar frente a la dispersión arquitectónica.

Finalmente se identifican dos terminales de pasajeros: la A, correspondiente al entonces Espigón Internacional y la B que consta del edificio Aeroestación y el crecimiento de Aerolíneas Argentinas. El Hotel deja de funcionar y en él se instalan las oficinas de la empresa concesionaria junto a otras oficinas llamando a este como “Edificio Corporativo”, mientras que el tercer edificio alberga el CIPE, un centro de investigación y capacitación oficial. El cuadro se completa con una Terminal de cargas espacialmente dispersa y de tamaño considerable. La imagen siguiente ilustra el estado de situación edilicia actual y su relación con el sector operativo del lado aire.



Figura 26: Vista aérea del conjunto. Fuente: www.skyscrapercities.com

Durante el año 2008, Aeropuertos Argentina 2000 realiza con el asesoramiento de GTA un Plan Maestro para el aeropuerto de Ezeiza. Dentro de este plan de gestión del aeropuerto se proyectan obras de remodelación total de las terminales mediante diseños del estudio MSSSGS. Este plan involucra la construcción de una terminal nueva que unifique las dos

anteriores y absorba a la vez vuelos de cabotaje que sean cedidos por el Aeroparque Jorge Newbery por llegar éste al límite de su capacidad.

El diseño de la nueva terminal incluía la demolición de los antiguos espigones y otras construcciones de servicio, dejando sólo como elementos referenciales a los edificios históricos que rodean la plaza de acceso. En esta plaza sería construida la nueva Torre de Control, un elemento diseñado más por su significado institucional como ícono de acceso al predio que por sus capacidades y cualidades operativas.



Figura 27: Vista aérea proyecto 2008. Fuente: www.airportnewsezeiza.com

La crisis económica mundial desaceleró la aplicación del plan maestro y el desarrollo de las obras de remodelación del aeropuerto. En este sentido, el proyecto incluido en el Plan Maestro fue forzosamente sustituido, presentando un nuevo y menos ambicioso esquema de terminales denominado Ezeiza 2009.

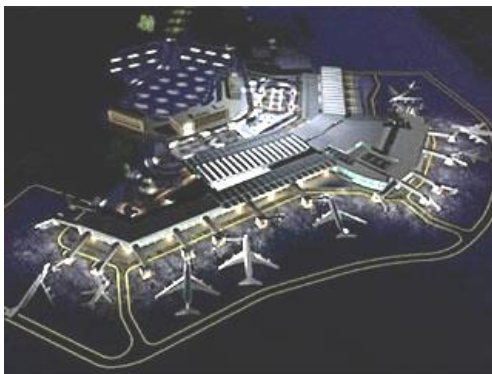


Figura 28: Proyecto Terminales Ezeiza 2009. Fuente: www.airportnewsezeiza.com

Este nuevo proyecto incluye la remodelación de instalaciones existentes y la construcción de nuevas superficies, ya sin tantas demoliciones como en el anterior. También involucra un replanteamiento de la gestión aeroportuaria, de su inversión y de la performance de las terminales, en contraste con un proyecto totalmente nuevo como el de 2008.

Es notable como este proyecto de 2009 se asemeja al del año 2000, presentando el interrogante fundamental sobre cuál debe ser el proyecto de terminales de pasajeros que el Aeropuerto de Ezeiza necesita para responder a la demanda, a la proyección de la capacidad futura y al plan de negocios asociado.

3. CONCLUSIONES

Este análisis histórico del desarrollo de la terminal de pasajeros muestra escenarios de planificación aeroportuaria en consonancia con políticas de desarrollo económico y de transporte, a la vez de invocar períodos de desinversión y escasa planificación de los sistemas de expansión. Finalmente y a partir de lo analizado se pueden establecer 4 cortes temporales de planificación y desarrollo aeroportuario en cuanto a Terminales de Pasajeros en Ezeiza:

a) Período 1944-1952: Caracterizado por un minucioso estudio de las condiciones de los avances en el transporte aéreo y en las posibilidades de manejo territorial de su localización, conexiones y relación con un contexto de actividades específicas.

b) Período 1952-1970: es el momento de desarrollo más intenso del aeropuerto en virtud de los veloces cambios en aeronaves, sistemas de operación y navegación. Crecimiento notable de los destinos internacionales. A fin de este período se saturan las instalaciones de Terminales de Pasajeros comenzando una era de masividad en este tipo de transporte. Las correcciones que se realizan no poseen un plan integral de desarrollo.

c) Período 1970-2000: Es el período que muestra en sus inicios un intento serio desde el Estado de planificar el aeropuerto a partir de directivas de Fuerza Aérea Argentina en virtud de la gran cantidad de operaciones que se registran. Coincide con el comienzo de la primacía de las aeronaves Boeing. Para finales de este período sólo se realizan acomodamientos parciales, sin planificación y de acuerdo a requerimientos coyunturales.

d) Período 2000 a la actualidad: El abandono de la planificación en algún modo intencionado genera en los '90 la privatización de los servicios aeroportuarios. Desde este momento, el Estado demanda programas de inversión y mejoramiento del Aeropuerto. De un ambicioso plan inicial sólo se realizan obras de mantenimiento, redistribución edilicia y la construcción de un nuevo hall de partidas en la Terminal A. Hacia 2008 la renegociación de los contratos de explotación obliga a un nuevo plan, que la crisis financiera internacional no deja comenzar. Finalmente un plan de baja inversión se negocia durante 2009.

La situación edilicia y morfológica del aeropuerto hoy en día, refleja claramente las huellas de los períodos de inversión y planificación a la vez que los de desarrollo espontáneo y baja inversión antes mencionados, presentando una estructura compleja, intrincada y poco clara de organización técnica, espacial y funcional, en contra de los principios básicos de la planificación arquitectónica, urbanística y aeroportuaria.

4. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

S.A.N. (1948). La aeronáutica nacional al servicio del país. Secretaría de Aeronáutica de la Nación, Buenos Aires.

SCHAVELZON, D. (1980). Lo que pudo haber sido y no fue (por suerte). El primer proyecto para el aeropuerto de Ezeiza. DANA n° 9, Resistencia.

DEL VALLE, H. (1982) Aerostación terminal de Aerolíneas Argentinas en Ezeiza. En Summa n° 181, Buenos Aires.

FUERZA AEREA ARGENTINA (1977) Aeropuerto Nacional de Ezeiza. Remodelación del espigón internacional. En Construcciones n° 268, Buenos Aires.

GUAGLIUMI, LUIS (1948) Aeropuerto de Ezeiza. En Nuestra Arquitectura Dic 48, Buenos Aires.

MANTEOLA-SANCHEZ GOMEZ-SANTOS-SOLSONA; URGELL-FAZIO-PENEDO-URGELL (2001) Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, Ezeiza. En: Summa + n° 46, Buenos Aires.