



CONTROL AVIARIO y FAUNA
"Guardianes de los Cielos"

Aeropuerto Internacional de Carrasco / Montevideo - Uruguay



Programa para el Control de la Fauna Silvestre

**Hemos optado por preservarlas.
Hemos optado por preservarnos.**



A partir del mes de noviembre del año 2003, Puerta del Sur S.A. inicia la concesión privada del Aeropuerto Internacional de Carrasco, Montevideo Uruguay.

Según contrato, se estableció que debe ejercer el Control de Aves y Fauna dentro del predio aeroportuario.

Debido a la cercanía con el Río de la Plata, bañados y lagos, el aeropuerto resulta un sitio atractivo para las aves, por lo cual se debieron tomar las medidas preventivas necesarias.

Basados en una experiencia de 30 años del aeropuerto de “Barajas” en Madrid España, y de Montreal Canadá, se tomó la determinación de implementar a partir del mes de agosto del año 2004 el programa “**Guardianes de los Cielos**” incorporando la “**Cetrería**”, como un nuevo método de prevención y dispersión que pudiera complementarse a las técnicas ya existentes, tales como la utilización de pirotecnia, uso de espantapájaros, escopeta con balas de salva, etc.

Para poder alcanzar dicho cometido, se decidió seleccionar una empresa de plaza, que cumpliera con los requisitos que la ley de protección de fauna establece en la normativa nacional.

La empresa Cetrería RA dirigida por estudiantes de la Facultad de Veterinaria, fue la seleccionada, siendo integrada en su totalidad por 6 Cetreros los cuales cumplen su trabajo desde la salida hasta la puesta del sol los 365 días del año; dependiendo directamente de la Gerencia de Operaciones.



Dentro de sus cometidos se pueden resaltar el control de aves y fauna mediante el uso de Cetrería, estudios de campo sobre las condiciones del terreno u otros elementos que puedan resultar atractivos para la fauna, dispersión con Perros de la raza Border Collie, captura de perros mediante trampas u otros elementos y su posterior reubicación, control del tejido perimetral y avistamiento de aves migratorias.

A fin de dejar asentado el trabajo diario, se confeccionó una planilla la cual contiene un plano grillado del área de movimiento que luego servirá para confeccionar las estadísticas.

En que consiste la Cetrería?

La Cetrería es el arte de criar y entrenar aves rapaces, hoy en día el aeropuerto cuenta con 6 ejemplares de Gavilanes Mixtos (*Parabuteo unicinctus*), 4 Halcones Aplomados (*Falco femoralis*) y 1 Águila Mora (*Geranoaetus melanoleucus*).



A primera hora de la mañana se controla el peso de cada ave, procurando con esto establecer el orden en la que serán utilizadas a lo largo del día; cabe aclarar que antes de ser utilizada cada ave, se reitera el pesaje.

El hecho de contar con esta cantidad de ejemplares permite programar el paro de actividades del ave para el replume, sin que el servicio se vea afectado.

En cuanto a los tipos de vuelos que realizan las aves, podemos dividirlos en dos grupos: alto vuelo que lo realizan el Águila Mora y los Halcones aplomados y bajo vuelo realizado por los Gavilanes Mixtos.



Las técnicas utilizadas pueden ser: **“Al Puño”** **“Desde un Vehículo”** **“A la Percha”** **“Al señuelo”**, todas ellas permiten que el ave realice un vuelo de marcación de la zona de caza, esto hace que las aves allí existentes identifiquen el peligro retirándose del predio hacia otro sitio que les brinde mayor seguridad.

Cuando se realizan capturas de aves rapaces salvajes, se debe tener en cuenta el equilibrio que debe existir dentro de la fauna, ya que retirarlas en su totalidad corre el riesgo de que ingresen nuevas especies como asimismo el aumento en la población de roedores.

Para brindar una mayor seguridad en cuanto al trabajo que se realiza en el área de maniobras con los halcones, se adquirió un sistema de telemetría.

El mismo consiste en un emisor que se coloca tanto en la pata del ave como en su cola y un receptor que es operado por el Cetrero; esto permite en caso de perder de vista el ave ubicarla en forma inmediata.

Es importante resaltar que la Cetrería consiste básicamente en que las aves rapaces hacen del predio aeroportuario, su hábitat natural, logrando posicionarse y “marcar territorio”, evitando el ingreso de otras especies, sin necesidad de alcanzar el objetivo de eliminar su presa como comúnmente se piensa al respecto.



Como forma de mitigar el acostumbramiento a que las aves pernocten en el área de maniobras, se implementó la “**Cetrería Nocturna**”, la cual se realiza a requerimiento habiendo obtenido muy buenos resultados tanto con el Tero (*Vanellus Chilensis*) como con las liebres (*Lepus European*).

Estudios de campo sobre condiciones del terreno y otros elementos que puedan resultar atractivos para la fauna.

Es importante que durante las inspecciones diarias que se realizan en el área de maniobras, se identifiquen aquellos sitios que puedan ser atractivos para las aves como por ejemplo espejos de agua, arbustos y presencia de cañaverales.



La acumulación de agua sobre el área verde próximo al borde de pista, puede ser un factor favorable para la presencia de insectos, que luego posiblemente sean ingeridos por las aves.

Para eliminar los mismos, se realizan las coordinaciones correspondientes con el área de Infraestructura de la empresa, a los efectos de poder corregir dicha situación.

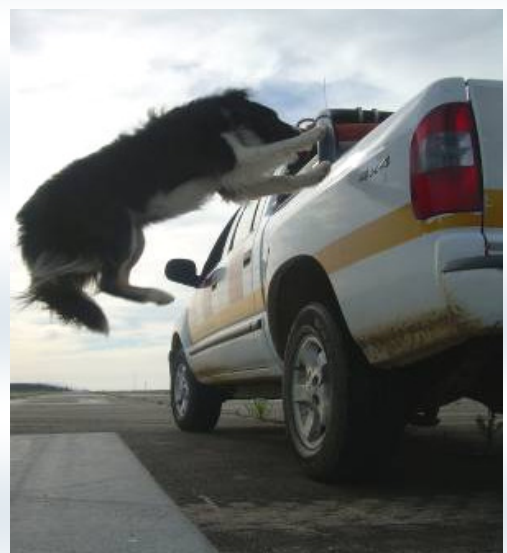


Dispersión con Perros

La utilización de Perros Border Collie como método de dispersión ha brindado muy buenos resultados, esta raza se caracteriza por su energía e inteligencia, el animal disfruta cuando realiza su tarea alejando a las aves fuera del predio.

No es nada fácil entrenar a un animal que cumpla funciones dentro del área de maniobras, la obediencia es fundamental para que el animal responda en forma inmediata al llamado del Cetrero; hay momentos en que contamos con muy poco tiempo para liberar la zona.

“**Roco**” recibió un entrenamiento que le permite hoy en día realizar una dispersión segura en pocos minutos descendiendo o subiendo al vehículo en marcha con una simple orden de su entrenador.



La presencia de vientos fuertes hace que se dificulte el vuelo para las rapaces, por lo cual es utilizado “**Roco**”, complementando así el trabajo de las aves rapaces.

Captura de Perros mediante trampas

Dentro del predio aeroportuario existen atractivos que fomentan el ingreso de fauna, estos pueden ser sectores de obras en los cuales puedan llegar a encontrar alimentos dejados por los obreros, depósitos de basura inadecuados, etc.

Para ello se deben tomar las precauciones necesarias para mitigar estos elementos, como por ejemplo; colocación de trampas, captura mediante lazos, mantener charlas informativas mediante el cual se advierta al personal del riesgo que esto implica para las operaciones aéreas, etc.



Otros elementos de dispersión



Controles Perimetrales

Una de las tareas que se realizan a diario son las recorridas perimetrales del aeropuerto, como mínimo se efectúa una por la mañana y otra en la tarde.

La finalidad de dichas inspecciones consiste en detectar anomalías en el vallado perimetral y en los portones de ingreso al predio, lo cual facilita la presencia de perros.

Para mitigar esta situación se instaló tejido olímpico en gran parte del perímetro, el mismo está construido con una base de cemento, lo cual evita la posibilidad de que ingresen animales por debajo del mismo.



Avistamiento de aves migratorias

Desde el mes de febrero del año 2007, se comenzó un trabajo de observación de las distintas especies de aves migratorias que en su ruta de migración atraviesan o se aproximan al predio del aeropuerto, procurando a futuro dejar una base de datos.

Este trabajo tiene como finalidad contar con un relevamiento en las diferentes estaciones del año, que aporte las diferentes especies de aves mas frecuentes, con respecto a su comportamiento; altura y sectores de traslado, lo que seguramente será un aporte más a la mitigación del riesgo que se procura alcanzar.



Medios de prensa (comunicación)

Es de destacar la importancia de poder brindar difusión sobre las tareas que se realizan en nuestro aeropuerto, respecto a esta importante actividad.

Se han concedido entrevistas tanto a medios radiales, escritos y televisivos que han permitido transmitir a la población en general, un tema que no se limita a los límites del predio aeroportuario, debiendo concientizar sobre los cuidados a tener en cuenta con los factores que son atractivos a las aves, como por ejemplo los cultivos, los residuos, etc.

Richard Alfonso
@RICHALFONSO



Desde hace cinco años trabajo para la empresa Cetreria RA contratada en el Aeropuerto de Carrasco para realizar el trabajo de limpieza en las pistas. Siempre voy allí con un trabajo especial con los animales. Si necesito tener un poco de espacio de los halcones y gaviotines a los que estoy acostumbrado para realizar la tarea. Digo que para ser avicultor hay que ser muy paciente, que no se va a trabajar fácil, sino que se va a trabajar. Digo que soy un hombre de campo que se va a trabajar en el campo.

Los halcones que cuidan los aviones en Carrasco

El asistente de vuelo de la línea aérea Carrasco, Richard Alfonso, es el encargado de cuidar a los halcones que cuidan los aviones en Carrasco. El asistente de vuelo de la línea aérea Carrasco, Richard Alfonso, es el encargado de cuidar a los halcones que cuidan los aviones en Carrasco. El asistente de vuelo de la línea aérea Carrasco, Richard Alfonso, es el encargado de cuidar a los halcones que cuidan los aviones en Carrasco.

4URUGUAY | 11 de mayo de 2017

AEROPUERTO TIENE UN PLAN PILOTO CON AVES RAPACES QUE ESPANTAN PAJÁROS PELIGROSOS PARA TURBINAS

Usan gaviotines y águilas para evitar accidentes en Carrasco



ESPANTAPAJÁROS. Un estratega habitual en la terminal aérea de Carrasco

TESTIMONIO

GUILLEMO BÓSCOLO
PASAJERO DEL VUELO DE GOL 7486

«Me quedó grabado un silencio tenso»

1 Tres o cuatro minutos después que descoló el avión escuchamos tres explosiones seguidas. La jefa de abordaje se dio los cruces y quiso simular una sonrisa como «¡a no pasa nada!». Los primeros 30 segundos hasta que nos dieron una explicación fueron una eternidad. Pasaron 30 minutos que estuvimos volando para perder combustible y lo que me quedó grabado fue el silencio tenso. Nadie se levantaba.

CLINA
UNA URUGUAYA EN EL GOL 7486

«Pensamos que nos íbamos a estrellar»

1 La sensación que teníamos era de que estaba sucediendo algo grave, porque el avión se movía muchísimo, media hora –mientras el avión tiraba la nafta– pensando que nos íbamos a estrellar. Se sintieron dos estallidos fuertes y después el avión se quedó en silencio. No hubo pánico. Todos nos quedamos tranquilos en nuestros asientos mientras el capitán nos informaba lo que había sucedido.

pan a las autoridades. Según dijo hace dos semanas en la Junta Departamental de Montevideo la directora de Desarrollo Ambiental de la comuna, Alejandra Ostria, es necesario privatizar la usina de Felipe Cardoso porque ésta es de sumo riesgo para el aeropuerto por la cantidad de gaviotas que comen allí. Por suerte hasta ahora no hemos tenido una desgracia, pero no estamos libres de esto porque estamos muy cerca del Aeropuerto de Carrasco», dijo Ostria.

La reglamentación internacional señala que a un mínimo de 13 kilómetros de distancia no debe haber ninguna planta de residuos. Según Ostria, Felipe Cardoso está a solo a tres kilómetros de Carrasco, por lo que la comuna aspira a cerrarla cuanto antes y construir una usina para toda el área metropolitana en Chacabá Grande.

A los problemas de la usina se le deben sumar la costa y la Isla de las Gaviotas, lugares donde habitan miles de estas aves que junto a los tercos son los que más problemas generan en Carrasco.

EFFECTOS. Si un pájaro es succionado por la turbina de un avión durante el despegue, las palas que reciben el impulso del viento se tuercen y la deformación de estas piezas puede provocar que el motor se detenga o que produzca fuego.

Este tipo de accidentes son cada vez más frecuentes porque hay más aviones, hay más transporte aéreo, van más rápidos y son más silenciosos, además de que son más lentos que antes y que en vez de tener hélices tienen turbinas, explicó a El Observador el gerente de operaciones de Puerta del Sur, Nelson Rosano.

vende al aeropuerto cuesta en el entorno de los US\$ 30.000 al año. Según explicó Curbelo a El Observador, en total tiene seis aves, que cumplen turnos de dos horas recorriendo el predio, desde el amanecer hasta la noche. Están amestrados para que al ser llamados por Curbelo con sólo levantar su gusante, vuelan.

Aparte de las águilas Harris y los gaviotines americanos también tienen lobos de pallas, una calimaca con flecos amarillos, una calimaca con flecos amarillos, una calimaca con flecos amarillos, una calimaca con flecos amarillos.

Consideraciones finales

La utilización de la técnica de la cetrería es un medio mas para la mitigación del peligro aviario y fauna en nuestro aeropuerto, la complementación de recursos permite un trabajo sostenido, donde básicamente la utilización de aves rapaces es de aplicación preventiva y los restantes medios de aplicación de dispersión.

Los estudios estadísticos llevados a cabo desde el comienzo de este programa, han permitido visualizar una importante disminución de la población de aves en el predio del aeropuerto, como asimismo la cantidad de impactos o ingestas de aves en las aeronaves.

Finalmente se puede concluir, que solo un trabajo constante, profesional y con tiempos prudenciales, es posible alcanzar resultados alentadores, tendientes a la reducción de riesgos a la aviación por presencia de aves.

“Ningún tipo de aeropuerto o aeronave es inmune al riesgo de impactos con fauna silvestre”

“Aunque es difícil desalojar todas las aves de un aeropuerto de manera definitiva, es indispensable hacer cuanto se pueda por lograrlo”.

O.A.C.I. - Manual de Servicios de Aeropuertos - Doc. 9137

Trabajo preparado por:

Gustavo Rosso

Jefe de Base de Operaciones

Representante del Control Aviario y Fauna de Puerta del Sur S.A.

Aeropuerto Internacional de Carrasco

Montevideo, Uruguay

Tel. 00598 2 6040332

e-mail: jefedebase@aic.com.uy

