

PUERTO MADERO
CONCURSO NACIONAL DE IDEAS

BuenosAires
Municipalidad de la Ciudad

Sociedad Central de Arquitectos

Bases para el Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero

Ente Promotor
MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Organización
SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

Patrocina
FEDERACION ARGENTINA DE SOCIEDADES DE ARQUITECTOS

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Intendente Municipal
Lic. Carlos Grosso

Secretario de Gobierno
Dr. Marcos Ignacio Raijer

Secretario de Hacienda y Finanzas
D. Manuel Fernando Guerrero

Secretario de Obras y Servicios Públicos
Arq. Raul Alfredo Kalinsky

Secretario de Salud y Medio Ambiente
Dr. Aldo C. Melillo

Secretario de Promoción Social
Tcnl. (R) Miguel A. García Moreno

Secretario de Educación y Cultura
Lic. Osvaldo Enrique Devries

Secretario de Planeamiento
Arq. Alfredo M. Garay

Presidente del Consejo de Planificación Urbana
Arq. Emilio Rivoira

Sociedad Central de Arquitectos

Comisión Directiva:
Presidente
Arq. Julio Keselman

Vicepresidente 1º
Arq. Jorge Aslan

Vicepresidente 2º
Arq. Mario Linder

Secretario General
Arq. Carlos del Franco

Prosecretario
Arq. Carlos Lebrero

Tesorero
Arq. Guillermo Marenco

Protesorero
Arq. Saúl Erlich

Vocales titulares
Arqs. Mederico Faivre, Adolfo Zanni, Jorge Hampton, Felipe Tarsitano, Augusto Penedo

Vocales suplentes
Arqs. Carlos Roizen, Alvaro Arrese, Rodolfo Gassó, Juan Carlos Fervenza, Carlos A. Blanco, Ana A. Pusiol, Alejandra Legris, Guillermo Mérega, Beatriz Escudero, Luis Franceschi, Pablo Sztulwark, Fabio Di Veroli

Vocales aspirantes (titular y suplente)
Mariana Soldini, Bettina Rabinovitch.

Calendario del Concurso

- **Fecha de apertura:** 26 de Septiembre de 1991
- **Fecha de entrega de los trabajos:** 9 de Diciembre de 1991

Consultas a la Asesoría

- **Las recibidas hasta el 10/10 se contestan: 18/10**
- **Las recibidas hasta el 31/10 se contestan: 8/11**

Remisión de las Consultas

Calle Montevideo 938, (1019) Capital Federal

Asesoría

- Por la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires:
Arq. Pablo M. Huberman / Arq. Jorge O. Moscato

- Por la Sociedad Central de Arquitectos:
Arq. Heriberto J. Allende / Arq. Odilia E. Suárez

Colaboraron con la asesoría en la documentación gráfica:
Arq. Carlos A. Rodríguez, Sr. Roberto D'Angelo, Srta. Marcela L. Vio,
Arq. Mariano Liker y Arq. Gabriela Vachino

Indice

Introducción

La Corporación Puerto Madero S.A.

Contrato entre la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Sociedad Central de Arquitectos

Aprobación de las Bases

Capítulo 1: Reglamento del Concurso

1.1. Llamado a concurso

1.2. Bases

1.3. Carácter del concurso

1.4. De los participantes

1.4.1. Obligación de los participantes

1.4.2. Condiciones que deben reunir los participantes

1.4.3. Reclamo de los participantes

1.4.4. Declaración de los participantes

1.4.5. Anonimato

1.4.6. Registro de participantes

1.5. Asesoría

1.5.1. Asesores

1.5.2. Deberes de los Asesores

1.5.3. Consultas a los Asesores

1.5.3.1. Cronograma

1.5.3.2. Formulación de las consultas

1.5.3.3. Informes de los Asesores

1.6. Presentación de los trabajos

1.6.1. Condiciones

1.6.2. Exclusión del concurso

1.6.3. Sobre de identificación

1.6.4. Recepción de los trabajos

1.6.5. Envío directo

1.6.6. Recibo y clave secreta

1.7. Normas de presentación

1.7.1. Elementos constitutivos

1.7.2. Láminas

1.7.3. Memoria Descriptiva

1.8. Jurado
1.8.1. Composición del Jurado
1.8.2. Funcionamiento del Jurado
1.8.3. Deberes y atribuciones del Jurado
1.8.4. Convocatoria y sede del Jurado
1.8.5. Informe de la Asesoría
1.8.6. Plazo para la actuación del Jurado
1.8.7. Asesores del Jurado
1.8.8. Concurso desierto
1.8.9. Inapelabilidad del fallo
1.8.10. Apertura de sobres
1.8.11. Falsa declaración
1.8.12. Acta final
1.9. Retribuciones
1.9.1. Premios
1.9.2. Otras retribuciones
1.9.3. Forma de pago
1.10. Obligaciones
1.10.1. Propiedad intelectual
1.10.2. Exposición
1.10.3. Devolución
Anexos capítulo 1:
Anexo 1.1.: Registro de inscripción
Anexo 1.2.: Declaración jurada
Anexo 1.3.: Planillas de superficies
1.3.1.: Distribución de superficies en Sector Este
1.3.2.: Distribución de superficies por etapas Sector Este
1.3.3.: Distribución de superficies Sector Oeste
Anexo 1.4.: Colores convencionales para el plano de usos del suelo

Capítulo 2: El Programa de Desarrollo Urbanístico

2.1. Consideraciones generales
2.1.1. Objeto del Concurso
2.1.2. Antecedentes del tratamiento urbanístico global del área
2.1.2.1. Plan de 1925
2.1.2.2. Proyecto Ingeniero Briano
2.1.2.3. Plan Le Corbusier
2.1.2.4. Plan MCBA 1962 (OPRBA)
2.1.2.5. Esquema Director Año 2000. ORDAM-CONADE
2.1.2.6. Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur de Buenos Aires
2.1.2.7. Ensanche del Area Central
2.1.2.8. Convenio Facultad de Arquitectura(UBA)-Secretaría de Estado de Transporte (1985)
2.1.2.9. Ordenanza que declara "parque natural y reserva ecológica"
2.1.2.10. Acuerdo de cooperación entre la MCBA y el Ayuntamiento de Barcelona
2.1.2.11. Convenio entre la MCBA y la SCA para convocar a Concurso Nacional de Ideas concerniente al destino urbanístico a otorgar a los terrenos transferidos a la Corporación Antiguo Puerto Madero
2.1.2.12. Reflexiones de la Asesoría
2.1.3. Fundamentación del Programa
2.1.3.1. El puerto de Buenos Aires
2.1.3.1.1. Su significación
2.1.3.1.2. Evolución de las instalaciones físicas
2.1.3.1.3. Proyectos portuarios
2.1.3.1.4. La situación actual
2.1.3.1.5. La desafectación de superficies del uso portuario y requisitos a considerar en estas Bases
2.1.3.1.6. Transformación y reconversión de los espacios portuarios desactivados
2.1.3.2. El área central de Buenos Aires y la expansión de las actividades terciarias
2.1.3.2.1. Antecedentes
2.1.3.2.2. Rol del área Puerto Madero como absorción de actividades centrales terciarias
2.1.3.3. Las actividades recreativas-deportivas
2.1.3.4. La preservación y reciclaje del patrimonio arquitectónico urbanístico del área Antiguo Puerto Madero
2.1.3.4.1. Los diques y su entorno
2.1.3.4.2. La Costanera Sur
2.1.3.5. El uso residencial
2.1.3.6. La infraestructura vial y ferroviaria y los accesos al área Puerto Madero
2.1.3.6.1. Consideraciones generales
2.1.3.6.2. La autopista La Plata-Buenos Aires
2.1.3.6.3. Las conexiones ferroviarias con el puerto

2.1.3.6.4. Tránsito local inter-diques
2.1.3.6.5. Tránsito inter-diques fluvial- deportivo
2.1.3.6.6. Los puentes, calles y avenidas de acceso vehicular peatonal
2.1.3.6.7. La red de distribución vehicular- peatonal y superficies para estacionamiento dentro del área a desarrollar
2.1.3.7. Infraestructura de servicios
2.1.3.7.1. Consideraciones generales
2.1.3.7.2. Alcance del tema infraestructura de servicios en el marco de estas Bases
2.1.3.7.3.Instalaciones gas natural
2.1.3.7.4.Provisión de agua potable
2.1.3.7.5. Desagues cloacales
2.1.3.7.6. Provisión de energía eléctrica
2.1.3.7.7. Instalaciones de telefonía
2.1.3.7.8. Instalaciones de semaforización
2.1.3.7.9. Alumbrado público
2.1.3.7.10. Pavimentos y desagues pluviales
2.1.3.7.11. Resumen de inversiones
2.1.3.8. La concepción paisajística
2.1.3.9. El Parque Natural y zona de Reserva Ecológica
2.1.3.9.1. Antecedentes urbanísticos
2.1.3.9.2. Situación legal
2.1.3.9.3. El Plan de Manejo
2.1.3.9.4. El tema y área Parque Natural y Reserva Ecológica en el marco de las presentes Bases
2.1.3.10. El proceso y gestión del desarrollo urbanístico
2.1.3.10.1. El organismo gestor: la Corporación Puerto Madero S.A.
2.1.3.10.2. Característica de la gestión
2.1.3.10.3. El proceso de gestión
2.1.3.10.4. La configuración en etapas
2.1.3.11. El Programa Indicativo
2.1.3.11.1. Consideraciones generales
2.1.3.11.2. Características del Programa Indicativo

2.2. Consideraciones particulares
2.2.1. El terreno objeto del concurso
2.2.1.1. Ubicación en la ciudad
2.2.1.2. Dimensiones y conformación
2.2.1.3. Características del suelo y sub-suelo
2.2.1.4. La ocupación actual del área
2.2.1.5. La imágen morfológica actual del área
2.2.1.6. La situación de dominio y propiedad de la tierra
2.2.2. El Programa Indicativo
2.2.2.1. Sector Este
2.2.2.2. Sector Oeste
2.2.2.3. El márgen de flexibilidad en la interpretación del Programa Indicativo
2.2.2.4. Criterios de valoración
2.2.3. La normativa vigente y su validez en el marco de estas Bases
2.2.4. Los elementos que deben integrar las propuestas a presentar por los participantes
2.2.5. Condiciones obligatorias que deben respetarse en las presentes Bases
2.2.6. El sentido y significado que se otorga al Esquema de Desarrollo Urbanístico

Anexos Capítulo 2
Anexo 2.1. Documentación fotográfica
Anexo 2.2. Figuras
Anexo 2.3. Cuadros
Anexo 2.4. Cálculo de capacidad necesaria para los accesos viales al Sector Este de Puerto Madero
2.4.1. Conceptos generales
2.4.2. Distritos de Urbanizaciones Determinadas
2.4.3. Efectos sobre la necesidad de ampliación de los puentes
Anexo 2.5. Planos
Nº 1: Plano de ubicación metropolitana. Esc. 1:100.000
Nº 2: Plano general Esc. 1:5000
Nº 3: Plano de mensura y dominio del suelo. Esc. 1:2500
Nº 4: Estado actual de la edificación en el área. Esc. 1:2500
Nº 5: Perfiles del terreno. Esc. 1:1000
Nº 6: Traza autopista La Plata-Buenos Aires (Proyecto Oficial) 1:5000
Nº 6' A y B: Cortes autopista La Plata-Buenos Aires Esc. 1:200 (Proyecto Oficial)
Nº 6": Traza autopista La Plata-Bs.As.(proyecto oficial) Esc. 1:2500
Nº 7: Traza autopista La Plata-Bs.As.(variante propuesta por la Cor-

poración) Esc. 1:5000
Nº 7' A y B: Cortes "Id. Esc. 1:200
Nº 7": Traza autopista La Plata-Bs.As.(variante Corporación) Esc. 1:2500/
Nº 8: Plano base para el dibujo en etapas. Esc. 1:5000
Nº 9: Plano de la Ordenanza distrito U32.

Anexo 2.6. Reglamentaciones vigentes

Introducción

La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.: creación y objetivos.

Con fecha 15 de Noviembre de 1989 el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior de la Nación en representación de la Presidencia de la Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires suscribieron el convenio que dió origen al decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nº 1279/89 ordenando la creación de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., con el objeto de confeccionar el Plan Maestro de Desarrollo Urbano, el estudio de la infraestructura urbana a incorporar y la promoción de inversiones en el área, la actividad inmobiliaria y la construcción de obras nuevas y/o remodelaciones.

Contrato entre la MCBA y la SCA.

Con fecha de 14 de Junio de 1991 la Municipalidad de la Ciudad de Bs.As. y la Sociedad Central de Arquitectos celebraron un contrato mediante el cual la MCBA encomienda a la SCA la organización y realización de un concurso Nacional de Ideas sobre la urbanización del Antiguo Puerto Madero comprendido en los límites indicados en el punto 2.1. de estas Bases.

Aprobación de las Bases.

Con fecha 12 de Septiembre de 1991 la MCBA aprobó las presentes Bases propuestas por la SCA para la realización del concurso de Ideas.

Capítulo 1
Reglamento del concurso

1.1. Llamado a concurso

La MCBA, en adelante "El Promotor", por intermedio de la SCA., en adelante "La Sociedad", que actuará como entidad organizadora con domicilio legal en la calle Montevideo 938 Capital Federal, llama a "Concurso Nacional de Ideas para el Desarrollo Urbanístico del Area del Antiguo Puerto Madero".

1.2. Bases

El concurso se regirá por lo establecido en el presente Reglamento, Programa y Anexos, llamados en adelante "Bases" las que tendrán carácter contractual entre "El Promotor", "La Sociedad" y "Los Participantes".

Estas Bases se ajustan al Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos y en adelante cualquier aspecto no específicamente contemplado en las mismas deberá resolverse de acuerdo a lo que en dicho Reglamento se estipula.

1.3. Carácter del concurso

El presente concurso de ideas según lo especificado en el art. 3 inc. d, del Reglamento de Concursos (R.C.), es de carácter nacional, a una sola prueba y queda abierto desde el 26 de Septiembre de 1991 hasta el 9 de Diciembre de 1991.

1.4. De los participantes

1.4.1. Obligación de los participantes:

El hecho de intervenir en este Concurso implica el conocimiento y aceptación de todas las disposiciones de las Bases y las del Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA).

1.4.2. Condiciones que deben reunir los participantes.

1.4.2.1. Para participar en este concurso se requiere ser arquitecto con título expedido o revalidado por Universidad Nacional ó de Universidades privadas debidamente reconocidas y estar matriculado en el Consejo Profesional respectivo de su jurisdicción. En el caso de equipos compuestos interdisciplinariamente es necesario y suficiente que los miembros arquitectos titulares del equipo cumplan con ese requisito. (Art. 19- R.C.).

1.4.2.2. No podrá presentarse al concurso persona alguna que forme parte del Gobierno del Promotor o del plantel técnico administrativo del Consejo de Planificación Urbana o que tuvieran vinculación profesional directa con los mismos. Tampoco podrán participar quienes tuvieran vinculación profesional con alguno de los Asesores o hubieran intervenido en forma directa en la confección de estas Bases. (Art. 20- R.C.).

1.4.2.3. El participante que fuese socio o colaborador, empleado o empleador de algún miembro del Colegio de Jurados, deberá dirigirse a éste con anterioridad a la presentación de los trabajos para comunicarle su participación en el concurso. En tal caso el miembro del Colegio de Jurados deberá excusarse de participar en el sorteo o elección correspondiente. (Art. 21-R.C.)

1.4.3. Reclamo de los participantes.

Ningún participante podrá reclamar ante el Promotor ni recurrir a propaganda alguna que trate de desvirtuar el fallo o desprestigiar a los miembros del Jurado, a la Asesoría, o a los demás participantes. Quienes transgredieran lo establecido serán pasibles de las sanciones que correspondan, previa intervención del Tribunal de Honor de la Sociedad Central de Arquitectos. (Art. 23-R.C.).

1.4.4. Declaración de los participantes.

Cada participante deberá declarar por escrito y bajo fe de su firma que las ideas presentadas son su obra personal, concebida por él y dibujada bajo su inmediata dirección, de acuerdo con el formulario que se acompaña en el Anexo 1.2. En el mismo podrá mencionarse a los colaboradores que reúnan o no las condiciones establecidas en 1.4.2.1. pero el Promotor sólo contrae las obligaciones emergentes del concurso con el profesional o profesionales arquitectos autores del trabajo premiado considerándose la mención de los demás a título informativo. (Art. 20- R.C.).

1.4.5. Anonimato

Los participantes no podrán revelar la identidad de su trabajo ni mantener comunicaciones referentes al Concurso, ya sea con los miembros del Jurado o con la Asesoría o con el Promotor, salvo en la forma en que se establece en el punto 1.5.3. de estas Bases (Art. 67 R.C.).

1.4.6. Registro de participantes.

Los participantes del Concurso deberán inscribirse obligatoriamente en el registro correspondiente mediante el envío del formulario de inscripción que se adjunta en el Anexo 1.1. A partir de esta inscripción le serán remitidas por correspondencia las comunicaciones de la Asesoría. El recibo de pago de las Bases deberá ser presentado en el momento de entrega de los trabajos (punto 1.6.4.). La inscripción se clausurará el día 18 de Octubre de 1991.

1.5. Asesoría

1.5.1. Asesores

Actuarán como tales los arquitectos Pablo Huberman, Jorge Moscato, Heriberto Allende y Odilia E. Suárez

1.5.2. Deberes de los Asesores

a) Redactar las bases de acuerdo con las expectativas expresadas por el Promotor, las disposiciones pertinentes del Reglamento de Consursos de FADEA y con las leyes y ordenanzas vigentes

b) Hacer aprobar las Bases por el Promotor y la Sociedad.

c) Organizar el llamado a Concurso.

d) Evacuar periódicamente y con el procedimiento que establezcan las Bases, las preguntas o aclaraciones que los participantes le formulen en forma anónima.

e) Notificar con la anterioridad necesaria a los miembros del Colegio de Jurados de la realización y fecha del concurso solicitando de los mismos su conformidad para ser incluídos en la selección y sorteos correspondientes.

f) Dirigir un informe especial a la Sociedad Central de Arquitectos con anticipación a la fecha de clausura del concurso donde consten las respuestas recibidas de los miembros del Colegio de Jurados con relación a lo establecido en el inciso anterior.

g) Recibir por interpósita persona los trabajos en el lugar y fecha indicados, preparando la clave correspondiente para mantener el anónimo de los participantes.

h) Redactar un informe dando cuenta de los trabajos recibidos, de los rechazos de acuerdo con el punto 1.6.2. y de los observados, dejando constancia de los dibujos, fotografías, u otros elementos que hubieran observado por no estar autorizados en las bases.

i) Convocar a reunión al Jurado y entregarle los trabajos y el informe a que alude el inciso anterior.

j) Asistir a las reuniones del jurado a título informativo y sin facultades para emitir opinión sobre la calidad de los trabajos.

k) Velar porque en los trabajos que resultaran premiados se hayan cumplimentado las disposiciones obligatorias establecidas en las Bases, debiendo, si es del caso, señalar en el acta del fallo, las discrepancias que en tal sentido pudieran tener con el Jurado.

l) Suscribir conjuntamente con el Jurado el acta del fallo y comunicar el resultado al Promotor, a la presidencia de la Federación, a la Comisión Directiva de la Sociedad, a los ganadores y a los órganos de prensa.

m) En aquellos casos en que razones urbanísticas asi lo determinaran los Asesores deberán fijar los criterios y límites que orienten las propuestas hacia las mejores opciones de acuerdo a requerimientos comunitarios.

1.5.3. Consultas a los Asesores.

1.5.3.1.Cronograma.

Los Asesores contestarán las consultas que formulen los participantes según el siguiente cronograma:

- las recibidas hasta el 10 de Octubre se contestarán el 18 de Octubre.
- las recibidas hasta el 31 de Octubre se contestarán el 7 de Noviembre.

1.5.3.2. Formulación de las consultas.

a) se referirán a puntos concretos de las Bases.

b) deben estar expresadas en forma breve y clara.

c) serán escritas a máquina, sin firmas ni signos que permitan individualizar al remitente.

d) estarán dirigidas a los "Sres. Asesores del Concurso Nacional de Ideas para el desarrollo urbanístico del área Antiguo Puerto Madero", al domicilio de la Sociedad Central de Arquitectos, Montevideo 938, 1019 Capital Federal.

1.5.4. Informes de los Asesores

Los informes que emita la Asesoría estarán refrendados por la totalidad de los miembros que la integran, pasarán a formar parte de las Bases y serán entregadas al Jurado en el momento de su constitución.

1.6. Presentación de los trabajos

1.6.1. Condiciones

Cada participante podrá presentar más de un trabajo completo separadamente, no admitiéndose variantes de una misma propuesta.

Los elementos constitutivos serán presentados sin lema ni señal que pueda servir para la identificación de su autor o autores.

1.6.2. Exclusión del concurso

No serán aceptados los trabajos que no fueran entregados dentro del plazo fijado, o que contuviesen una indicación fehaciente de la identidad del participante.(Art.30- R.C.).

Los trabajos que por exceso o defecto no respeten las normas de presentación que se establecen en el punto 1.7. de estas Bases, serán observados por los Asesores separando los elementos en exceso, siendo facultad del Jurado su aceptación o declaración fuera del concurso.

1.6.3. Sobre de identificación

Con cada trabajo los participantes entregarán un sobre blanco, sin signos, tamaño oficio, opaco, cerrado y lacrado en cuyo exterior el participante escribirá a máquina el nombre del arquitecto por el que vota para que integre el Jurado, quien deberá pertenecer a los Colegios de Jurados de la Sociedad Central de Arquitectos y que haya sido incluído en la nómina de votables que figurará en el último informe suministrado por la Asesoría. Se admitirá el voto en blanco.

Dicho sobre contendrá:

- la declaración jurada a que hace referencia el punto 1.4.4.

- Nombre del autor o autores de la propuesta con mención o no de los colaboradores.
- domicilio, título universitario exigido en 1.4.2.1. entidad o fecha en que le fue otorgado o revalidado.
- número de matrícula y consejo profesional en el que está inscripto y número de socio de la entidad.

Si el participante desea que su nombre figure junto al trabajo en la exposición a realizarse posteriormente al fallo del Jurado, aunque no hubiere recibido Premio o Mención, deberá escribir en el exterior del sobre: "El jurado está autorizado a abrir este sobre para que el nombre del autor o autores figure en la exposición de trabajos". Sin esta declaración los trabajos no premiados guardarán el anonimato.

1.6.4. Recepción de los trabajos.

Los trabajos serán recibidos por la Asesoría el día 9 de Diciembre desde las 18 hasta las 21 horas en la sede de la Sociedad Central de Arquitectos, calle Montevideo 938, Capital Federal y, por delegación, el mismo día con el mismo horario en la sede de las entidades de la FADEA que a continuación se indican:

ASOCIACION DE ARQUITECTOS DE LA PAMPA
Urquiza 564, (6300) SANTA ROSA- LA PAMPA

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE LA RIOJA
La Madrid 46, (5300) LA RIOJA

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MENDOZA
Mitre 611/617, piso 5º, (5500) MENDOZA

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MISIONES
Av. Francisco de Haro 2745, (3300) POSADAS- MISIONES

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE NEUQUEN
Entre Ríos 553 P.B. 2, Casilla de Correo 1055, (8300) NEUQUEN

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE RIO NEGRO
Colón 563, (8500) VIEDMA- RIO NEGRO

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE RIO NEGRO, (Central I)
Belgrano 80, (8500) VIEDMA- RIO NEGRO

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE RIO NEGRO (Circunscripción III)
20 de Febrero 412, (8400) BARILOCHE- RIO NEGRO

CENTRO DE ARQUITECTOS DE ROSARIO/SANTA FE
Av. Belgrano 650, (2000) ROSARIO- SANTA FE

SOCIEDAD DE ARQUITECTOS DE SALTA
Boulevar Mitre 274, (4400) SALTA

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE SAN JUAN
San Luis 351 Oeste, (5400) SAN JUAN

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE SAN LUIS
Mitre 434, (5700) SAN LUIS

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES CONSEJO SUPERIOR
Boulevar 53 Nº 320, (1900) LA PLATA- BS.AS.

UNION DE ARQUITECTOS DE CATAMARCA
Camilo Melet 223, (4700) SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA CATAMARCA

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS/CAPITAL FEDERAL
Montevideo 938, (1019) Capital Federal

SOCIEDAD DE ARQUITECTOS DEL CHACO
Av. 25 de Mayo 555, (3500) RESISTENCIA- CHACO
Avda. Entre Ríos 1018, (1080) Capital Federal

SOCIEDAD DE ARQUITECTOS DEL NOROESTE DEL CHUBUT/TRELEW
Honduras 27, (9100) TRELEW- CHUBUT

SOCIEDAD DE ARQUITECTOS DE COMODORO RIVADAVIA/CHUBUT
Casilla de Correo 560, (9000) COMODORO RIVADAVIA- CHUBUT

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE CORDOBA
Laprida 40 Barrio Nueva Córdoba, (5000) CORDOBA

SOCIEDAD DE ARQUITECTOS DE CORRIENTES
Bolivar 749, (3400) CORRIENTES

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE FORMOSA
Rivadavia 363, (3600) FORMOSA

SOCIEDAD FUEGUINA DE ARQUITECTOS- USHUAIA
Valdez 89, (9410) USHUAIA- TIERRA DEL FUEGO

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE JUJUY
Necochea 565, (4600) SAN SALVADOR DEL JUJUY- JUJUY

SOCIEDAD DE ARQUITECTOS DE SANTA CRUZ
Av. Gral. Sureda Iteófilo de Loqui, (9400) RIO GALLEGOS- SANTA CRUZ

CENTRO DE ARQUITECTOS DE SANTA FE
Hipólito Yrigoyen 3208, (3000) SANTA FE

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE SANTIAGO DEL ESTERO
Buenos Aires 135, (4200) SANTIAGO DEL ESTERO

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE TUCUMAN
Rivadavia 179, piso 4º, (4000) SAN MIGUEL DE TUCUMAN- TUCUMAN

SOCIEDAD DE ARQUITECTOS DE CONCORDIA/ENTRE RIOS
España 281, (3100) PARANA- ENTRE RIOS

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE ENTRE RIOS
España 281, (3100) PARANA- ENTRE RIOS

En las entidades indicadas la Asesoría delega para este acto, en la persona que a tal efecto designe la Sociedad que corresponda, quien deberá ajustarse a las disposiciones de recepción establecidas en estas Bases siguiendo el

procedimiento que se detalla a continuación:

1) Verificará la presentación del recibo de adquisición de las Bases y redactará por triplicado un recibo donde conste la cantidad de los elementos componentes del trabajo presentado, que será numerado correlativamente a partir del número (1).

El original será suministrado a la persona que efectúe la entrega del trabajo, el duplicado será remitido a la Asesoría del concurso adjuntando el sobre correspondiente, y el triplicado quedará en poder de la Entidad receptora.

2) El mismo número del recibo se escribirá con lápiz en forma suave que permita ser borrado sin dejar huellas, sobre todos los elementos integrantes del trabajo.

3) Percibirá, si es del caso, el importe correspondiente al embalaje y flete de cada trabajo hasta el lugar de funcionamiento del Jurado.

4) Vencido el plazo estipulado en las Bases, procederá a labrar un acta de recepción, por duplicado, en la que deberá indicarse la cantidad de trabajos recibidos, los elementos que consta cada uno y los votos emitidos por los participantes para elegir el miembro que los representará en el Jurado. El original de dicha acta será enviado a la Asesoría. El acto de recepción deberá suscribirse aún cuando no se haya presentado trabajo alguno.

5) Inmediatamente de labrada el acta de recepción, comunicará telegráficamente a la Asesoría la cantidad de trabajos recibidos y el número de sufragios emitidos para cada uno de los candidatos votados para integrar el Jurado en representación de los concurrentes. Esta comunicación deberá cursarse aún cuando no se haya recibido trabajo alguno.

6) Arbitrará los medios para que inmediatamente a la recepción sean enviados a la Asesoría los trabajos recibidos, incluyendo los duplicados de sus recibos y acta de recepción.

7) Los trabajos deberán enviarse convenientemente embalados, recomendándose no adherir a los mismos ningún elemento que pueda suministrar indicación de su procedencia; los rótulos y guías de transporte deberán pegarse a una envoltura exterior a los trabajos. Serán despachados por encomienda aérea, expresa o por la vía más rápida de manera de poder citar al jurado para su constitución dentro del plazo más breve.

1.6.5. Envío directo

Los participantes que así lo deseen podrán enviar sus trabajos por correo o cualquier otro medio adecuado a nombre de los Asesores del concurso. El esqueleto o paquete en que se remita el trabajo, así como el Documento que ampare el envío no deberá tener indicación del remitente.

El envío se realizará de modo de ser recibido con anterioridad a la fecha y hora señalada para la clausura del concurso. Para estos casos la Asesoría o sus delegados extenderán un recibo en el que se haga referencia al número de documento de porte. La Asesoría no se hace responsable de los extravíos o de la recepción fuera de término de los trabajos enviados de esta forma.

1.6.6. Recibo y clave secreta

En el acto de la recepción la Asesoría entregará a cada participante un recibo numerado, preparará una clave secreta para identificar los trabajos por medio de otro número o letra desconocido por el participante con el que señalará los elementos de cada trabajo y el sobre de identificación. La clave de identificación será conservada en poder de la Asesoría hasta el momento de la adjudicación de los premios.

1.7. Normas de presentación

1.7.1. Elementos constitutivos

Los trabajos contarán con los siguientes elementos mínimos y obligatorios:

1. Planos:

a) Planta de conjunto

Estará dibujada en escala 1:5.000 según el plano base Nro. 2. En esta planta se indicará la imagen final que se espera obtener una vez completada la totalidad del desarrollo urbanístico previsto.

En la misma se indicarán las vinculaciones del área objeto del concurso con el contexto urbano circundante en el grado de especificidad (circulación vial, usos del suelo, composición paisajística, etc.) que el participante estime conveniente propiciar.

En el área objeto del concurso se indicarán:

- los volúmenes edificables según el máximo que se prevea en cada propuesta debiendo expresarse con sombras convencionales la volumetría resultante que se posibilita obtener;
- las áreas de circulación vehicular, de espacios libres públicos y privados y de estacionamiento a cielo abierto;
- los volúmenes de los edificios a preservar y/o reciclar;
- la forestación, jardinización y todo otro recurso que se considere importante para definir la imagen global pretendida para el conjunto.

En este plano se graficarán las propuestas que el participante desee incluir respecto al área actual de la Reserva Ecológica según se solicita en el punto 2.1.3.11.4. de estas Bases.

b) Plano general de subdivisión del suelo.

Estará dibujado en escala 1:2500, según el plano base Nº 3. En el mismo se indicarán:

- la traza de autopista más acorde con su propuesta, según lo expresado en el punto 2.1.3.6.2.e).
- las áreas de circulación vial que serán cedidas al uso público; indicando los sentidos de tránsito.
- las superficies con destino a espacios libres públicos (plazas, plazoletas, senderos peatonales, estacionamiento vehicular público y todo otro elemento de relevancia en la conformación del espacio público);
- el parcelamiento tipo previsto para las áreas edificables o ya edificadas;

En el caso que se prevea la posibilidad de diferentes trazados en las subdivisiones parcelarias, el participante deberá dibujar en el plano la variante que estime más representativa de su propuesta, derivando a la Memoria Descriptiva la indicación de los márgenes de flexibilidad que prevée para cada distrito.

- la impronta de la edificación prevista sobre las parcelas que será graficada en un grisado suave que no oculte las divisorias del parcelamiento previsto. Esta parte de la graficación está orientada; fundamentalmente, a visualizar el FOS propuesto para cada área;
- en la impronta de la edificación anteriormente mencionada se podrá indicar, con matices de diferentes grisados, las bajas, medias o altas densidades de edificación.

Este plano llevará un mínimo de dos ejes acotados, perpendiculares entre sí.

c) Plano general de usos del suelo

Sobre una copia del plano anterior, escala 1:2500, y empleando los colores convencionales indicados en la planilla que figura en el Anexo 1.4., se indicará el uso predominante y los complementarios del suelo previsto para cada predio. El color se aplicará sobre la silueta de los edificios y se extenderá, en tono menor, sobre el resto de la parcela. En el caso de usos mixtos se aplicarán los colores que correspondan en franjas alternadas sobre los edificios o con el recurso que el participante estime de más facil lectura.

El objetivo de esta codificación de colores es el de facilitar el análisis comparativo de las diferentes propuestas.

- En el mismo plano se delimitarán los diferentes distritos en que en esa propuesta se supone debe ser subdividida el área para poder formular una futura reglamentación. No se exige la redacción de ninguna normativa; simplemente delimitar áreas que se imaginan con características afines. En una planilla adjunta, para cada distrito sólo se especificará:
- Su designación según la característica predominante.
- el FOT máximo.
- el FOS mínimo.

Y cualquier otro rasgo que se desee destacar.

Esta planilla será abrochada como Anexo a la Memoria Descriptiva.

d) Planos de etapas.

Sobre el terreno objeto del Concurso en escala 1:5000 se dibujarán, en planos separados, las cuatro primeras etapas del desarrollo urbanístico propuesto. Los planos deben permitir apreciar con claridad el desarrollo urbano de cada etapa, el empalme con lo realizado en la etapa anterior y la forma en que se va articulando el nuevo desarrollo con los hechos físicos preexistentes (calles y edificios). En síntesis: en cada etapa se deben graficar todos los hechos físicos que se suponen estarán asentados sobre el terreno objeto del Concurso.

Los cuatro planos estarán adheridos en una misma lámina.

e) Cortes.

En escala 1:1000 se incluirá, como mínimo, tres cortes transversales significativos abarcando la totalidad del terreno objeto del Concurso y referidos a la imágen final del desarrollo urbanístico propuesto.

f) Esquemas de tejido urbano.

En escala 1:1000 se dibujará planta y corte de no menos de una situación tipo del tejido urbano correspondiente a alta, media y baja densidad que se propone debiendo incluir cada esquema el corte de las vías de circulación, entre las cuales están comprendidas las superficies parcelarias que se ejemplifican.

Estos esquemas deberán presentarse abrochados como Anexo en la carpeta que contiene la Memoria Descriptiva y podrán, también, ser adheridos a una lámina optativa.

2. Perspectivas:

Deberá presentarse una perspectiva aérea, o axonométrica, que exprese la imágen global volumétrica que se espera obtener en el área objeto del Concurso. Como alternativa está permitido un fotomontaje y/o fotos de maquetas agrupadas en una lámina.

En no menos de tres perspectivas parciales se expresarán las condiciones de ambientación que se imaginan para las diferentes zonas.

3. Planillas:

Los participantes deberán presentar, completadas con los datos de su propuesta, las planillas que figuran en el Anexo 1.3. Las mismas se refieren a:

- Un cómputo final sobre las asignaciones de terrenos y m2. cubiertos máximos a permitir según la propuesta del participante. La misma, según el modelo adjunto, será dividida en Sector Este y Sector Oeste.
- Un cómputo por etapas que considera solamente el Sector Este. No obstante, si el participante lo estima necesario podrá desglosar la evolución del Sector Oeste en distintas etapas.

Las planillas resultantes serán abrochadas como Anexo en la carpeta de la Memoria Descriptiva.

4. Memoria Descriptiva:

Se presentará escrita a máquina a doble espacio y abrochadas en carpeta tamaño oficio. La redacción será concisa, tratando de obviar la mera descripción de lo que está expuesto en los planos. Se deberá hacer referencia a:

- los criterios de vinculación del área objeto del Concurso con el contexto urbano circundante,
- los objetivos básicos en cuanto a zonificación de usos del suelo y vias de circulación;
- los elementos a preservar o reciclar;
- los fundamentos de los tejidos urbanos-tipo propuestos
- el marco de flexibilidad que se presupone para el desarrollo urbanístico;
- los criterios principales que inspira la gestión en etapas de la propuesta y la forma en que supone que la misma puede comportarse en términos económicos en el marco de conformación de la Corporación Antiguo Puerto Madero.
- los escenarios alternativos que puede comprender su propuesta;
- las propuestas específicas que considere pertinente efectuar respecto al destino de los terrenos ganados al río, hoy destinados a Parque Natural y Reserva Ecológica.

5. Sobre de identificación.

Se cumplirá lo establecido en el punto 1.6.3. de estas Bases.

6. Laminas optativas.

Además de los elementos mínimos y obligatorios indicados más arriba, los participantes podrán agregar hasta un máximo de dos paneles conteniendo gráficos, leyendas, detalles y perspectivas que el proyectista considere necesario para la mejor expresión de sus ideas.

1.7.2. Láminas

Las láminas se presentarán adheridas a paneles rígidos (sin armazón) y livianos en medidas de 0,70 m. x 1,40 m.

Las perspectivas y las láminas optativas serán ejecutadas según técnica libre. Los planos se presentarán con el límite Oeste hacia el borde inferior de la lámina. Las láminas serán numeradas en forma correlativa según el orden en el listado del punto 1.7.1.1.a). El número de orden se ubicará en el ángulo superior derecho y, en cualquiera de las láminas, se reservará un espacio libre de 25 cm. x 35 cm. a fin de adherir la crítica del Jurado.

1.8. Jurado

1.8.1. Composición del Jurado

El jurado que emitirá el fallo del concurso estará integrado por ocho miembros:

a) el Intendente Municipal de la ciudad de Bs. As., o quien él designe, el que actuará como Presidente del Jurado.

b) un arquitecto representante de la FADEA.

c) dos arquitectos representantes de "La Sociedad".

d) un arquitecto representante de los participantes.

e) tres representantes de "El Promotor" de los cuales, por lo menos uno, deberá ser arquitecto.

Los miembros indicados en b) y c) serán elegidos por las respectivas comisiones directivas, entre los integrantes de sus Colegios de Jurados. El miembro indicado en d) será elegido entre los integrantes de los Colegios de Jurados de "La Sociedad".

1.8.2. Funcionamiento del Jurado

Los Jurados serán nominativos e inamovibles desde la constitución del Jurado hasta la emisión del fallo.

El Jurado funcionará con un quórum constituído por la mayoría de sus miembros. Al proceder al otorgamiento de los premios, el fallo del Jurado se realizará de acuerdo con el voto directo de sus miembros. Si existiera caso de empate entre dos o más trabajos premiables el Presidente poseerá doble voto.

1.8.3. Deberes y atribuciones del Jurado

Art. 44- R.C.) Son deberes y atribuciones del Jurado:

a) Aceptar las condiciones de este Reglamento y de las Bases y Programa del concurso.

b) Recibir de la Asesoría los trabajos y su informe.

c) Estudiar en reunión plenaria las bases, programa, consultas, respuestas y aclaraciones.

d) Dictar las normas a que se ajustará su tarea, de manera que se asegure una valoración de todos los trabajos y de acuerdo a la que se establezca en las bases.

e) Visitar obligatoriamente el terreno o sitio donde se realizará la obra motivo del concurso.

f) Declarar fuera de concurso los trabajos en los que no se hayan respetado las condiciones obligatorias de las Bases y Programas y los no admitidos de acuerdo con lo establecido en el punto 1.5.2. inc.h)

g) Es obligación del jurado respetar el cumplimiento de las disposiciones obligatorias contenidas en las bases y señaladas en el punto 2.2.5.

h) Formular el juicio crítico de todos los trabajos premiados y de aquellos que a su juicio así lo merecieran.

i) Adjudicar los premios y demás distinciones previstas en las Bases.

j) Otorgar, además de los premios establecidos, menciones honoríficas cuando lo considere conveniente.

k) Labrar un acta en que se deje constancia del resultado del concurso explicando ampliamente los fundamentos de aplicación de los incisos d), h), e i), de este artículo y del f) y j), si fuera el caso.

1.8.4. Convocatoria y sede del Jurado

Dentro de los cinco (5) días a partir de la recepción de todos los trabajos por la Asesoría el Jurado será convocado por la misma y sesionará en la ciudad de Bs.As. en la sede de "La Sociedad".

1.8.5. Informe de la Asesoría

En la primera reunión del Jurado éste recibirá de la Asesoría un informe sobre el cumplimiento de las normas del punto 1.7. por los participantes, fundamentando las observaciones e ilustrando al Jurado sobre las características del Concurso.

La Asesoría estará a disposición del Jurado durante el desarrollo de su trabajo para efectuar las aclaraciones necesarias.

1.8.6. Plazo para la actuación del Jurado

El Jurado deberá emitir su fallo dentro de los quince (15) días contados a partir de la fecha de su constitución. Por razones debidamente fundadas podrá solicitar a la Comisión Directiva de "La Sociedad" la prolongación hasta por quince días (15) adicionales, con intervención de la Asesoría. (Art. 47- R.C.)

1.8.7. Asesores del Jurado

El Jurado está facultado para recabar los asesoramientos técnicos que considere conveniente, sin que ello implique delegar funciones. Si esto significase un gasto, éste estará a cargo de los Jurados. La persona consultada deberá declarar por escrito que no ha asesorado a ningún participante del concurso. (Art. 48- R.C.)

1.8.8. Premios desiertos

Para declarar desierto cualquiera de los premios del concurso deberán fundamentarse ampliamente los graves motivos que determinan tal medida. No podrán declararse desiertos los premios si los defectos de las propuestas provienen de fallas de las Bases. (Art. 45 - R.C.)

1.8.9. Inapelabilidad del fallo

El fallo del Jurado será inapelable. (Art. 50- R.C.)

1.8.10. Apertura de sobres

Adjudicados los premios por el Jurado y labrada el Acta donde ello conste, los sobres correspondientes a los trabajos premiados serán abiertos por la Asesoría en presencia del Jurado y de un representante de "La Sociedad".

1.8.11. Falsa declaración

Si algunos de los sobres mencionados en 1.8.10. contuviese una falsa decla-

ración el Jurado está facultado a efectuar una nueva adjudicación conservando el orden establecido en el fallo.

1.8.12. Acta final

Se labrará, en el acto de apertura de los sobres, un Acta donde constará el nombre de los autores de los trabajos premiados.

1.9. Retribuciones

1.9.1. Premios

Se establecen los siguientes:

Tres premios	A 400.000.000 c/u
Cinco menciones	A 50.000.000 c/u

Los tres premios antes mencionados tendrán igual rango y serán acompañados por las recomendaciones que correspondan al criterio del Jurado.

1.9.2. Otras retribuciones

Las retribuciones correspondientes a "La Sociedad", a los miembros de la Asesoría y a los miembros del Jurado se efectuará de acuerdo a las condiciones establecidas en el contrato celebrado entre "El Promotor" y "La Sociedad".

1.9.3. Forma de pago

Los premios, honorarios del Jurado y gastos de viáticos del mismo serán abonados por el Ente Promotor dentro de los treinta días (30) hábiles administrativos de fallado el Concurso, el resto de las retribuciones se ajustarán a lo establecido en el contrato celebrado entre El Promotor y La Sociedad.

1.10. Obligaciones

1.10.1. Obligación del Promotor

A continuación se transcribe los artículos pertinentes del contrato firmado entre El Promotor y La Sociedad.

"...La responsabilidad de "EL PROMOTOR" se limita únicamente al pago de los honorarios del Jurado y de los asesores designados por "LA SOCIEDAD", de los gastos de "LA SOCIEDAD" por las tareas a su cargo, al pago de los Premios y a lo expresado en el Art. 13º; sin que evento alguno pueda significar el derecho a exigirle el pago de suma alguna adicional por cualquier concepto o interpretación. Esta circunstancia deberá constar en las Bases del Concurso y deberá ser aceptada expresamente por los Concursantes.-" (Art. 8º).

"Los trabajos premiados quedan en propiedad de "EL PROMOTOR"; cediendole los autores el derecho a utilizarlos como alternativas para la elaboración de un anteproyecto urbano. A los efectos de la confección del referido anteproyecto urbano a realizar, "EL PROMOTOR" se obliga a integrar, hasta la conclusión del mismo, hasta tres profesionales integrantes de cada uno de los equipos que hayan originado las ideas premiadas a su propio equipo técnico, siguiendo las recomendaciones del Jurado. Dicha integración se realizará en las condiciones tipificadas por el Art. 3º del Arancel de Honorarios para la Jurisdicción Nacional del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, sin que ello signifique alterar el régimen de responsabilidades previsto en el Art. 8º del presente Contrato. La remuneración que percibirán será la que corresponda a lo establecido para días de trabajo en gabinete en dicho Artículo del Arancel Profesional, teniendo en cuenta el tiempo a emplear para la ejecución de las tareas a realizar, comprendiendo tanto el trabajo del profesional como su responsabilidad y los gastos especiales en que deba incurrir. Para el caso de que "EL PROMOTOR" decidiera no intervenir urbanísticamente sobre el área o cambiar el destino fijado para la misma, su obligación con respecto a lo mencionado en este Artículo quedará automáticamente cancelada. Dicha circunstancia deberá constar en las Bases del Concurso y deberá ser aceptada expresamente por los concursantes.-" (Art. 13º).

1.10.2. Propiedad intelectual

"El Promotor" adquiere la titularidad de las ideas premiadas en todo, en parte o combinándolas entre sí y con otras nuevas. A estos efectos se entenderá que los profesionales que se presenten al concurso ceden todos y cada uno de los derechos que genere su idea a "El Promotor" y lo autorizan a disponer de la misma en forma irrestricta, en su totalidad o en sus partes, por si o por terceros. bajo la exclusiva responsabilidad de los mismos en el caso de resultar premiados. Sin embargo, los autores premiados guardarán el derecho de citar y publicar el trabajo premiado por ellos presentados al concurso, en cualquier publicación al respecto, sin por ello reclamar ningún derecho pecuniario de autoría.

1.10.3. Exposicion

Luego de haberse fallado el Concurso, todos los trabajos admitidos serían expuestos públicamente, exhibiéndose el juicio crítico emitido por el Jurado sobre los trabajos premiados.

El lugar de exposición será habilitado por la "Sociedad" o por "El Promotor".

1.10.4. Devolución

Los trabajos no premiados serán devueltos por "La Sociedad" contra entrega del recibo correspondiente, no responsabilizándose "La Sociedad", ni "El Promotor", ni los Asesores, por aquellos trabajos que no se retiren dentro de los treinta días (30) de comunicada tal devolución. Los gastos de flete y embalaje corren por cuenta del participante.

1.11. Anexos

Anexo 1.1.: Registro de inscripción en el Concurso Nacional de ideas para el Desarrollo Urbanístico del Area Antiguo Puerto Madero.(punto 1.4.6. de las Bases)

Anexo 1.2.: Declaración jurada (punto 1.4.4. de las Bases).

Anexo 1.3.: Modelos de planillas. (punto 1.7.1.3.de las Bases).

Anexo 1.4.: Colores convencionales para dibujar el plano de uso del suelo (punto 1.7.1.1.c. de las Bases).

ANEXO 1.1

REGISTRO DE INSCRIPCION EN EL CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PARA PUERTO MADERO.

Sres. Asesores
Montevideo 938 (1019) Capital Federal
SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

El/los que suscribe/n solicita/n ser inscripto/s en el "Registro de Participantes"

Nombres y apellidos	Firma	Título/s	Institución que lo otorgó y fecha
1.			
2.			
3.			
4.			

ANULADO

DOMICILIO: Calle: _____ Nro. _____ Código Postal _____

Ciudad: _____ Provincia: _____

NOTA: La inscripción en este Registro es a los efectos de recibir las respuestas a las consultas que se formulen a la Asesoría; no obliga a presentar propuestas.
Se ruega completar todos los datos del presente en letra tipo imprenta.

ANEXO 1.2

CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PARA PUERTO MADERO

DECLARACION JURADA

Declaramos que el trabajo presentado es de mi/nuestra peersonal concepción y redacción; que ha sido dibujado y tipiado bajo mi/ nuestra inmediata dirección y que hasta la fecha es inédito en los términos que especifica el punto las Bases del Concurso.

Nombre y apellido	Título	Institución que lo otorgó y fecha	Firma
AUTOR/ES			
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
COLABORADORES			
7.			
8.			
9.			
10.			

ANULADO

DOMICILIO: Calle: _____ Nro. _____ Dpto./Of. _____ Cód. Postal _____ Teléfono _____

Ciudad _____ Provincia _____

ANEXO 1.3.1. DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN SECTOR ESTE

Destino de las superficies	**Indicador**	**Destino y superficies parciales**	Has.	Sub-total Has. ó m2 cub.	Totales
1- Superficie total					
2- Vías públicas de circulación 3- Espacio libre público 4- Reservas especiales 5- Molinos Río de la Plata 6- Remanente parcelario					
7- Equipamiento en bajo densidad 7´ M2 cub. en sup. 7 8- Sup. en media y alta dens. 8´ M2 cub. en sup. 8 9- Total m2 cub. en sup. 6					
10- Uso residencial Nro. unidades de vivienda Nro. de Habitantes 11- Empleos en sup. 7´´ 12- Empleos en sup. 8					

ANEXO 1.3.2. DISTRIBUCION DE SUPERFICIES POR ETAPAS SECTOR ESTE

Destino de las superficies			ETAPAS			
Destino de las superficies	**1ra.**	**2da.**	**3ra.**	**4ta.**	**5ta.**	**TOTALES**
1- Superficie total						
2- Vías públicas de circulación 3- Espacio libre público 4- Reservas especiales 5- Molinos Río de la Plata 6- Remanente parcelario						
7- Equipamiento en bajo densidad 7´ M2 cub. en sup. 7 8- Sup. en media y alta dens. 8´ M2 cub. en sup. 8 9- Total m2 cub. en sup. 6						
10- Uso residencial Nro. unidades de vivienda Nro. de Habitantes 11- Empleos en sup. 7´´ 12- Empleos en sup. 8						

ANEXO 1.3.3. DISTRIBUCION DE SUPERFICIES EN SECTOR OESTE

Destino de las superficies	**Indicador**	**Destino y superficies parciales**	**Sub-total Has. ó m2 cub.**	**Totales**
1- Superficie total				
2- Sup. vial asignada al complejo autopista La Plata-Buenos Aires 3- Otras vías públicas de circulación 4- Espacio libre público 5- Superficies parcelarias asignada a depósitos 6- Superficies parcelarias en cabeceras		 Dique 4= Dique 5= Dique 2= Dique 1= Norte = Sur =		
5´ -M2 cub. en depósitos a reciclar 6´ -M2 cub. en sup. 6		Dique 4= Dique 3= Dique 2= Dique 1=		
7- Sup. parcelaria a comercializar en sup. 2				

Nota: La superficie 7 deberá figurar en los casos que el participante adopte, para acompañar su propuesta, el proyecto oficial contratado.

Anexo 1.4.:
Convenciones de colores y símbolos

Convención de colores para aplicar al plano de uso del suelo requerido en el punto 1.7.1.1. c) de estas Bases.

Color básico	**Referencia**
Gris Claro	circulaciones vehiculares y estacionamiento público.
Amarillo	circulaciones peatonales, solados de plazas secas y veredas.
Ocre	uso residencial (hasta cuatro niveles).
Terracota	id anterior (más de cuatro niveles).
Rojo	comercio y finanzas.
Marrón	Hoteles y restaurantes.
Gris Oscuro	Administración pública y privada (oficinas).
Rayado turquesa sobre fondo blanco	Equipamientos a escala urbana (predio ferial, anfiteatro, museos).
Azul	Educación y salud
Negro	Servicios públicos y seguridad.
Verde oscuro	Recreación activa (áreas deportivas).
Verde claro	Recreación pasiva (plazas, parques y jardines públicos).
Violeta	Industrias y depósitos.
Celeste	Espejos y cursos de agua.
Libre graficación	Forestación.

Capítulo 2
El programa de desarrollo urbanístico.

2.1. Consideraciones generales

2.1.1. Objeto del concurso

Es propósito de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires por intermedio de este Concurso Nacional de Ideas, evaluar alternativas de desarrollo urbanístico del área antiguo Puerto Madero en lo que respecta a la estructura física- funcional de la misma considerando sus vinculaciones con el contexto urbano y ribereño, así como las etapas de realización que hagan posible su implementación.

2.1.2. Antecedentes del tratamiento urbanístico global del área

La conveniencia de recuperar para usos urbanos gran parte del obsoleto Puerto Madero y ganar terrenos sobre el río frente al área central de la ciudad (hoy ya materializado), fue propuesto en forma reiterada en casi todos los planes y estudios urbanos realizados sobre Buenos Aires. Así, fueron visualizados importantes destinos urbanísticos para la zona del frente Este de la ciudad, cuyos principales contenidos se reseñan a continuación. (Fig. 1a- 1f y 2a- 2c)

2.1.2.1. Plan de 1925

El primer antecedente se remonta al "Proyecto orgánico para la urbanización

del Municipio", realizado bajo la Intendencia Municipal de Carlos M. Noel y publicado en 1925, en el cual se propuso abrir generosamente el ámbito de la Plaza de Mayo hacia el Dique 3, en explanadas descendentes rodeadas de edificios públicos. La idea, altamente simbólica y exaltadora de "lo público", trataba de magnificar el recinto de la plaza histórica principal de la ciudad provocando su apertura hacia el río.

2.1.2.2. Proyecto Ingeniero Briano.

A comienzos de la década del 30 el ingeniero Briano lanza la primera idea de remoción del Puerto Madero al que considera obsoleto. Su propuesta se basa en una grandiosa ampliación del Puerto Nuevo: la duplicación del "peine" de dársenas existente con el agregado de nuevas dársenas.

Con respecto a los viejos diques previó el desagote de los mismos dando lugar a una solución ferroviaria y de estacionamientos a bajo nivel; el resto de la superficie del Puerto Madero lo destinaba a espacios verdes ampliando, así, las superficies que ofrecía la Costanera Sur.

2.1.2.3. Plan Le Corbusier.

En el año 1938, Le Corbusier (con la colaboración de arquitectos argentinos) presenta un Plan Director para Buenos Aires en el cual se adopta la solución portuaria prevista por el ingeniero Briano (que implicaba la ampliación del Puerto Nuevo). Los terrenos del antiguo Puerto Madero se destinan al esparcimiento deportivo y se avanza con un relleno sobre el río (aproximadamente 30 Has) con destino a actividades administrativas privadas en alta densidad de ocupación— uso que repite en el borde Oeste de los Diques 2 y 3 en reemplazo de los antiguos depósitos de ladrillo. Con respecto a la idea audaz de avanzar sobre el río, en la versión castellana de "L' Architecture d' Aujourd' Hui" se lee [1]:

> *"Por lo pronto se ofrece una operación fructuosa: construir sobre columnas en el río la "city" de negocios. Terreno artificial coronado por cinco rascacielos. Qué valorización!. Qué fuente de riqueza para la Municipalidad! ... qué situación prestigiosa para la "city" de negocios: un puesto de mando a la cabeza de la Argentina, a proa en el río!".*

En este plan aparece, por primera vez, la idea de expandir actividades administrativas centrales sobre el río en una singular asociación de contenido simbólico y rendimiento económico. También se reafirma el destino recreativo-deportivo a otorgar a la mayor parte de las superficies liberadas del uso portuario.

1- "La Arquitectura de Hoy", Abril 1947, página 42

2.1.2.4. Plan MCBA 1962 (OPRBA)

En el Plan elaborado por la Organización del Plan Regulador de Buenos Aires de la MCBA (aprobado por Ordenanza en 1962) se propició la eliminación de los diques del Puerto Madero pero con una paralela ampliación del Puerto Nuevo: un nuevo espigón y dos dársenas en su extremo N.O. y la ampliación y la remodelación de Dársena Norte. Con respecto al destino global del área portuaria a desactivar se expresaba[2]:

> *"Crear espacios parquizados de esparcimiento a escala urbana, ubicados equilibradamente con respecto a los ya existentes, a la distribución de la masa edificada y a las densidades de población.*
>
> *"Hacia el Este: en los terrenos resultantes de la recuperación de Puerto Madero y relleno del río: 405 Has.*
>
> *"Hacia el Suroeste: en los terrenos resultantes de la recuperación del ex-Bañado de Flores: 770 Has.*
>
> *"Hacia el Noroeste: la mayor parte de la actual Chacra Saavedra y las tierras de la actual Facultad de Agronomía y Veterinaria: 153 Has..*
>
> *"Eliminar los viejos diques de Puerto Madero por resultar antifuncionales y de costos operativos elevados en virtud de su trazado anticuado, recuperando de esta manera alrededor de 150 Has. susceptibles de ser ampliadas mediante relleno sobre el Río de la Plata y creando así una zona para usos administrativos, culturales y de esparcimiento".*

La idea rectora de este Plan respecto al área que nos ocupa fue la de satisfacer los graves déficits recreativos que exhibía la ciudad de Buenos Aires. Con tal propósito la idea fue avanzar con rellenos sobre el río para proveer a la ciudad de un parque central de 400 Has.,fácilmente accesible por la población residente en su área más densificada. Esta propuesta fue ampliamente fundamentada en el estudio de espacios verdes y deportivos que se realizó para toda la Capital y a ella respondió la concesión al Club Boca Juniors de un sector del río para concretar la materialización de su Ciudad Deportiva, obra que fue aprobada por ley en Nº16.575.

En algunos esbozos de estructuración del área, que no pasaron de ser ideas preliminares, frente a los diques se agregaba una franja de viviendas de unas 20 Has. más una reducida superficie para expansión de usos administrativos y culturales centrales.

Aunque en este Plan ya fue advertido como un futuro problema de la ciudad el conflicto que crearía la necesaria expansión de las actividades centrales, tal demanda nunca fue calculada ni dimensionada.

2- "Descripción sintética del Plan Regulador" Ed. 1968, págs.58 y 59.

Por último cabe consignar que en este Plan de la OPRBA aparece firmemente establecida la futura creación de la "autopista costera" concertada en ese entonces con las autoridades de Vialidad Nacional como autopista elevada.

2.1.2.5. Esquema director Año 2000. ORDAM/CONADE

En el informe del epígrafe, publicado en Diciembre de 1969 por la Oficina Regional de Desarrollo del Area Metropolitana (ORDAM) perteneciente al Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), se expresa[3]:

"... en lo que concierne al destino y futura organización del área central, la actitud realista se opone a la "descentralización" de las funciones que en ella se ejercitan, o a la creación de "nuevas capitales" propuestas con el espíritu de provocar su debilitamiento.

La jerarquía de una gran capital, de una metrópolis internacional como Buenos Aires está en relación directa con la multifuncionalidad de su área central y con la continuidad de su paisaje urbano.

"La expansión del área central sobre el viejo Puerto Madero- algunos de cuyos depósitos debieran ser repetados dada la belleza que emana de su noble construcción- la "urbanización" del estuario y la puesta en acto de tierras potenciales para las nuevas extensiones que requieren grandes equipamientos del transporte constituyen un programa realista de acción orientado a adaptar la pujante área central del presente a la escala de su porvenir. Esta nueva organización espacial propuesta comporta la incorporación de un elemento que falta hoy en su estructura: un gran espacio peatonal, libre de las restricciones que impone el tránsito. Y un escenario calmo donde puedan emplazarse sobre los bordes del río, los equipamientos culturales propios de la vida urbana: el Parque Central Metropolitano.

"Definir con precisión los elementos cuantitativos y cualitativos integrantes del programa del área central resulta difícil y, por ende, aventurado imponer una rígida zonificación en su territorio."

En la citada publicación, a continuación se aborda un cálculo muy general de crecimiento previsible de los empleos terciarios centrales y de su posibilidad de absorción en la trama urbana existente. Se concluye que sería necesario abserber en superficies nuevas unos 200.000 empleos terciarios. (Como reflexión moderadora cabe acotar que la ORDAM adoptó como más probable la proyección de población de media en tanto que el Censo 1970 consignó que se había cumplido fielmente la proyección de mínima).

A esta altura de su informe la ORDAM efectúa una importante advertencia cuando expresa[4]:

"Esta voluntad de confirmar, de reforzar la tendencia histórica del área central de la región metropolitana a desarrollarse dentro de su área geográfica específica conduce de inmediato a evocar la generación de dificultades en cuanto a condiciones de accesibilidad" ...

"el tejido urbano actual muestra una clara facilidad para los desplazamientos en la dirección NO- SE y un grado de dureza decididamente mayor en el sector dominado por la dirección Oeste".

En consecuencia, la decidida convicción que exhibe este Plan respecto a la expansión de las actividades centrales sobre áreas nuevas a ganar sobre el antiguo Puerto Madero, va acompañada de la propuesta de una importantísima mejora en los medios de accesibilidad como ser:

- la materialización bajo el eje Alem- Colón de una estación central ferroviaria de la proyectada Red Expreso Regional (RER);
- la confirmación de la autopista costera elevada;
- la necesidad de servir a las nuevas áreas de expansión administrativa sobre terrenos a ganar a Puerto Madero con una importante expansión de la red de subterráneos pasando bajo los diques (prolongación en "loop" de la línea "C" y penetración de la línea "E");
- prolongación de las avenidas transversales: Córdoba, de Mayo, e Independencia para las cuales se preveía una continuación a sobre- nivel respecto al par Alem- Colón y Madero- Huergo.

En síntesis, este Plan puso énfasis en la conveniencia de absorber la expansión de las actividades administrativas centrales sobre áreas nuevas asi como en la necesidad de proveer un gran Parque Metropolitano de actividades recreativas- culturales.

No se acompañó la mención de incluir usos residenciales ni se contempló otra forma de absorber el movimiento portuario que se sustraía al Puerto Madero.

3- Organización del Espacio de la región metropolitana de Buenos Aires. Esquema Director año 2000" Ed. ORDAM- CONADE. 1969, pág.119).

4- Jd. ant. (pág. 120).

2.1.2.6. Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur de Buenos Aires. (1971).

Este estudio [5], que desarrolló un equipo consultor privado elegido por concurso nacional de antecedentes, fue propiciado por la entonces Dirección General del Plan Regulador (MCBA). El objetivo que animó a esa repartición municipal fue la necesidad de contar con un plan particularizado con respecto a importantes superficies adyacentes al microcentro de la ciudad las que, en el marco del Plan Regulador aprobado en 1962 aparecían como destinatarias de importantes transformaciones.

En la oportunidad del concurso fueron establecidas como premisas del programa:

- fijar las pautas que debían regir la transformación

del Barrio Sur para un destino de uso predominantemente residencial;

- la remoción del antiguo Puerto Madero "... estimándose poder incorporar una zona de relleno con uso preponderante para esparcimiento, deportes, elementos culturales y administrativos y, además, vivienda complementaria";

- paralelamente se notificó de un déficit de espacios verdes estimado en 335 Has. y deportivos estimado en otras 290 Has.

Algunos de los aspectos relevantes de la propuesta fueron:

- Ampliación del Puerto Nuevo con dos dársenas en su extremo N.O. y la ampliación de Dársena Norte, a la par que se mantendría la circulación de barcazas entre Dársenas Norte y Sur a través de los diques a desactivar (no se prescindía del Dique 4 en su primera etapa debido a sus mejores condiciones operativas).

- Las superficies recuperadas al Puerto Madero se destinaban a la construcción de edificios en altura con capacidad para unos 100.000 empleos administrativos centrales y un total de 2.000.000 m2. cub. sin usos residenciales más que un pequeño porcentaje para serenos o cuidadores. También en el Barrio Sur se previó una apreciable expansión de usos administrativos en dos bandas frentistas a las avenidas 9 de Julio y Paseo Colón.

- Se destinaban 296 Has. del programado relleno sobre el río para usos recreativos y culturales.

- Se pensó en dotar de buena accesibilidad a las nuevas áreas administrativas en Puerto Madero con la prolongación del subterráneo "B".

- Se propuso una total diferenciación entre las áreas administrativas y las recreativas a ganar al río si bien a costa de largos puentes para prolongar la red vial secundaria sobre un espejo de agua interior.

- Se ratificó la autopista costera elevada como eje de vinculación regional Tigre- La Plata.

5- Plan de Renovación urbana de la Zona Sur de Buenos Aires" Ed. MCBA- 1971.

2.1.2.7. Ensanche del Area Central

En el año 1977 la Intendencia Municipal del gobierno militar inició las obras de relleno de unas 300 Has. ganadas al río frente a la Costanera Sur. El entonces Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad en entrevista periodística declaró [6]:

"Existen tres objetivos una vez concretado el propósito de las tareas de relleno del río. En primer término, mejorar las instalaciones portuarias de Puerto Madero creando un nuevo sector. Luego, ampliar la ciudad creando una zona apta para la instalación de oficinas, edificios públicos, etc. en una zona privilegiada ya que está cerca del microcentro de la ciudad y, en último término, la creación de sectores de espacios verdes. Es decir, se va a hacer un proyecto que integre equilibradamente los tres aspectos. Todo ésto se realiza coordinadamente con la Administración General de Puertos".

(Se conoce que en ese momento la A.G.P. solicitaba no menos de 200 Has. del nuevo relleno con destino a ampliación del puerto).

En Diciembre de 1980 se firmó el convenio entre Municipalidad de Buenos Aires y la Secretaría de Estado de Intereses Marítimos por medio del cual la Municipalidad planificaría y promovería el desarrollo urbanístico de la zona portuaria de Puerto Madero y de los terrenos a ganar al río para obtener el Ensanche del Area Central de la ciudad. En Marzo 1981 se asignó el estudio a un consorcio de arquitectos que lo finalizaron en 1983.

Las nuevas directivas que fijó la Municipalidad por intermedio del Consejo de Planificación Urbana fueron las de incrementar la superficie de suelo para localizar actividades terciarias superiores en un lapso de 25 a 30 años y la creación de un parque recreativo, deportivo y cultural de importancia regional.

Se dispuso, asimismo, que el nivel total de ocupación a proyectar no debía exceder de un tope de 2.000.000 m2. cub. por todo concepto.

El anteproyecto desarrollado en definitiva por el EAC, contempló [7] :

- Una alta densidad de ocupación con más de 5.000.000 m2. cubiertos

6- "La Nación" 15 de Octubre 1977.

7- Revista SUMMA, Nro. 273, Mayo 1990.

destinadas a absorber un total de 130.000 empleos y dar alojamiento a 48.000 habitantes residentes.

El objetivo concurrente era lograr proteger a los sectores residenciales de alta densidad y de preservación histórica localizados respectivamente al Norte y al Sur del actual microcentro ya que, de no preveerse adecuadamente la evolución urbana de las actividades terciarias esas áreas residenciales se verían desfavorablemente afectadas con nuevas localizaciones de empleos.

- Los accesos al área estarían servidos por una extensión del subterráneo, por una decidida prolongación de las cinco avenidas transversales y por un enlace desde dentro del área con las autopistas 25 de Mayo y la futura Costera. Esta última circularía junto con el ferrocarril de cargas en bajo nivel y a trinchera abierta.

- Por último, se aportaba el concepto de crear un gran parque urbano central de 350 Has. circunvalado por una avenida costanera y con dársenas deportivas.

Este trabajo no aportó ninguna solución al tema portuario dentro del área de estudio.

2.1.2.8. Convenio Facultad de Arquitectura y Urbanismo-UBA / Secretaría de Estado de Transporte (1985)

Por este convenio -que al cabo de un año fue prolongado con otro firmado con la Secretaría de la Marina Mercante- se encomendó a la Facultad el cometido de realizar un diagnóstico respecto a la situación de las tierras del Puerto Madero y, en consecuencia, aconsejar sobre el posible destino urbanístico de las mismas.

El resultado del trabajo consistió, fundamentalmente, en un relevamiento del estado de las construcciones existentes, la situación dominial de los terrenos y el valor patrimonial que podrían exhibir algunos de los edificios. Con respecto al eventual destino urbanístico del área se comenzó hipotetizando una alternativa que presuponía una ocupación máxima del terreno con usos terciarios de alta densidad; el análisis de la misma aconsejó su descarte principalmente por no satisfacer buenas condiciones de accesos e infraestructura en general asi como por no estimarse atractivo el carácter que asumiría el área. En consecuencia, se optó por desarrollar otras cuatro alternativas con baja densidad de ocupación y un programa bastante desdibujado.

De estos trabajos habría surgido la idea que circuló entonces en medios oficiales de ofrecer las instalaciones existentes por licitación pública a eventuales adquirentes quienes deberían aprovecharlas en sus proyectos pero que estarían inhibidos de derribarlas en el caso de haber sido declaradas de valor histórico patrimonial; el área sería la comprendida entre las calles Presidente Perón y Brasil dejando fuera el ámbito portuario del Dique 4.

- A título cronólogico cabe acotar que en Junio 1986 el Consejo Deliberante declaró parque natural y reserva ecológica a los terrenos ganados al río frente a la Costanera Sur.

2.1.2.9. Ordenanza que declara "Parque natural y reserva ecológica".

A título cronológico cabe acotar que en Junio de 1986, el Concejo Deliberante dicta la ordenanza 41247 que responde a los objetivos del epígrafe.

2.1.2.10. Acuerdo de cooperación entre la MCBA y el Ayuntamiento de Barcelona.

En Agosto de 1989, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires comenzó las gestiones ante el Gobierno Nacional, con el fin de conseguir la incorporación de las tierras de Puerto Madero a la ciudad.

En Noviembre del mismo año, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, la Municipalidad y la Presidencia de la Nación suscriben el Convenio que posteriormente es promulgado por el Decreto 1279/89, en el marco de la Ley 23696, creando la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. a la cual le es transferida el dominio de los terrenos anteriormente afectados a la jurisdicción del Puerto Madero.

Simultaneamente un equipo técnico del Consejo de Planificación Urbana se encontraba estudiando los antecedentes y la factibilidad del proyecto, con miras a la implementación de un Master Plan. Con el fin de concretar la ejecución del mismo la Municipalidad acudió al Convenio de Cooperación e Intercambio con el Ayuntamiento de Barcelona firmado en Abril de 1985.

En el marco de ese convenio se elaboró un primer anteproyecto de desarrollo urbanístico para el área, cuyas principales características fueron:

- Reforzar el rol del Area Central de la ciudad, con miras a restablecer el equilibrio Norte- Sur.

- Propiciar una ocupación intensiva para usos terciarios centrales (estimados en aproximadamente 50.000 empleos) y para usos residenciales de nivel socio- económico medio y alto (estimados en 40.000 habitantes). Todo ello presuponía un volúmen de construcción de aproximadamente 2.700.000 m2. cub. en el sector al Este de los diques.

- Mantener una actividad náutica- deportiva en el ámbito de los diques.

- Satisfacer los accesos viales al área a través de los actuales puentes giratorios cuyo ancho debía ser ampliado.

- Caracterizar la denominada reserva ecológica como un sector independiente y separado por un brazo de agua del borde de la Costanera Sur.

Este anteproyecto fue pasible de diversas críticas; por ser contemporáneo y haber sido objeto de amplia difusión es factible resumir las principales objeciones que mereciera:

a) Desde el momento que no es objetivo principal de la Corporación Antiguo Puerto Madero atender a las necesidades de espacios de operación que requiere el puerto de Buenos Aires se objeta que no atendía debidamente las perentorias demandas de superficies que requiere dicho puerto.

b) el grado de ocupación edilicia

c) la dificultad de compatibilizar el intenso acceso vehicular que generaría el área con la permanencia de una circulación náutica a través de los cuatro diques;

d) el costo de intentar una prolongación del eje peatonal Avda. de Mayo que en este proyecto presupone un desplazamiento a -2.00 mtros. tanto de la proyectada autopista Bs.As.- La Plata como de la necesaria conexión de cargas del ferrocarril sur con Puerto Nuevo; y la necesidad de encontrar actividades simbólicas que lo justifiquen.

e) No se contempla las reservas necesarias de superficies verdes recreativas y deportivas reclamadas por todos los planes formulados hasta la fecha para Buenos Aires.

f) Diferencias respecto de los mecanismos de gestión,su desarrollo en etapas y oferta de tierras.

2.1.2.11. Convenio entre la MCBA y la SCA

Con fecha 14 de Junio de 1991 se firmó el convenio del epígrafe el que da origen a la preparación de las presentes Bases.

2.1.2.12. Reflexiones de la Asesoría

La Asesoría de este Concurso consideró de interés reseñar el proceso histórico reciente respecto a iniciativas, objetivos y propuestas efectuadas en torno al destino urbanístico del área que conforma el frente Este de la ciudad. La síntesis expuesta en el punto anterior permite visualizar las principales preocupaciones urbanísticas que inspiraron dichas propuestas.

En un orden cronológico se suceden:

- Preocupaciones simbólicas respecto a los espacios públicos significativos. (Plan 1925).
- Propuestas funcionales portuarias (Ing.Briano 1930).
- Propuesta simbólica y de rentabilidad económica (Plan Le Corbusier 1938) que incluye actividades administrativas y recreativas necesarias al área central de la ciudad, así como las portuarias.
- Propuesta de incremento de áreas recreativas, portuarias y de una moderada cuota de actividades polifuncionales centrales. (Plan MCBA 1962).
- Visualización de un área central unificada y altamente concentradora de actividades administrativas terciarias y de superficies recreativas metropolitanas (Plan ORDAM 1969).
- Primera identificación clara de expandir actividades administrativas centrales hacia el Este y hacia el Sur del actual microcentro buscando el reequilibrio del área central (MCBA- Plan Renovación Zona Sur- 1971).
- Fuerte unificación de todas las áreas nuevas (relleno y Puerto Madero) con la ciudad existente; desarrollo del área central hacia el Este y presencia de un gran parque urbano central. (MCBA- EAC- 1983). Se elimina la participación del Puerto en el área, sin aportar soluciones alternativas.
- Sugerencia de preservación de los valores patrimoniales arquitectónicos- urbanísticos (FADU- UBA- 1987).
- Visualización predominante del área Puerto Madero como un área central de alta densidad residencial y administrativa. Se desestima contemplar las necesidades del Puerto en el área (MCBA- Ayuntamiento de Barcelona).

2.1.3. Fundamentación del programa

2.1.3.1. El puerto de Buenos Aires.

2.1.3.1.1. Su significación.

Desde su origen el puerto de Buenos Aires tuvo que superar las deficientes condiciones de accesibilidad que le deparaba su estuario fluvial pero contó, a su favor, con una excepcional ubicación geográfica- estratégica respecto a un amplísimo "hinterland". Desde la época virreynal, superada la competencia con el puerto de Lima, las rentas de este puerto fueron fuente principal de la economía nacional, y hoy sigue siendo el puerto más importante del país.

Ante la deficiente concepción técnica del Puerto Madero (de diques cerrados) el mismo fue prontamente complementado con la costosa construcción del Puerto Nuevo por el cual actualmente ingresa cerca del 80% de las importaciones y salen nuestros productos elaborados e industriales. Sobre este puer-

to converge la mayor parte de la red ferroviaria instalada que lo conecta, con bajos costos de fletes, con los principales centros urbanos de consumo (Buenos Aires, Rosario, Córdoba, etc.)

En consecuencia, remover el antiguo Puerto Madero no significa remover las funciones del puerto de Buenos Aires. Antes bien, el potenciar su eficiencia se constituye en un punto vital de la base económica que sustenta el bienestar de la propia ciudad de Buenos Aires y de sus habitantes. Hacia la consecución de este primer objetivo apuntan algunas de las previsiones contenidas en estas Bases.

2.1.3.1.2. Evolución de las instalaciones físicas

El puerto fue fundado junto con la misma ciudad en 1536 y llamado por Pedro de Mendoza "Puerto de Nuestra Señora del Buen Ayre". En la segunda fundación por Juan de Garay, en 1580, se denomina a la ciudad "de la Santísima Trinidad" y puerto "Santa María de Buenos Aires"; con el tiempo la ciudad adoptó el nombre del puerto confirmando la fuerte simbiosis que existió entre ambos.

Como puerto natural durante los S. XVII y S. XVIII funcionó en el embarcadero del Riachuelo, pero en la segunda mitad del S. XIX se realizaron obras portuarias que supusieron superar algunos de los problemas históricos de este puerto. Asi se sucedieron: (Fig. 3)

- en 1855, el muelle de pasajeros frente a la actual calle Sarmiento;
- en 1855/58, el muelle de la Aduana Nueva (notable edificio construído por el Ing. E. Taylor),
- el muelle de Las Catalinas frente a la actual calle Paraguay,
- en 1876/78, dragado y ensanche de la bocana del Riachuelo.

Estas obras no lograron solucionar las insuficiencias del puerto ya que la mayor parte de las operaciones de carga y descarga se realizaban con barcos fondeados a unas 7 millas de la costa por medio de barcazas y con carretas desde unos 500 metros de la costa. En esa época, con palabras de James R. Scobie "... las desventajas de la ribera porteña tuvieron desastrosas consecuencias financieras para fletadores, minoristas y consumidores".

Para Buenos Aires era imprescindible un puerto artificial con los servicios de almacenamiento y líneas de atraque que la nueva concepción del transporte marítimo requería. Dos grandes proyectos se enfrentaron: el del Ingeniero Luis A. Huergo (de dársenas en "peine") y el del comerciante Eduardo Madero (de diques cerrados, inspirado en los puertos de Liverpool y de Londres) (Fig. 4). Este último ganó la aprobación del Congreso de la Nación que en 1882 autorizó al Poder Ejecutivo su construcción; las obras se iniciaron en Marzo 1887 y finalizaron en 1898. En el Cuadro 1 se consignan las características y dimensiones de sus dársenas y diques.

El Puerto Madero pronto se mostró insuficiente para atender el intenso tráfico que se estaba desarrollando en el período que abarca desde su inauguración hasta la Primera Guerra Mundial. Las informaciones de principios de este siglo indican un puerto colapsado de barcos y mercancías, con graves insuficiencias infraestructurales y funcionamiento burocrático ineficiente.

Para superar estos problemas el Congreso aprobó en Octubre de 1908 la Ley 5944 por la que se convocó a concurso para la ampliación del puerto. Entre trece proyectos presentados fue aprobado el de la empresa inglesa Walker & Cía. Las obras se iniciaron en 1911 y finalizaron en 1926, si bien desde 1919 había entrado parcialmente en operación.

Estas obras configuran la zona hoy conocida como Puerto Nuevo.

2.1.3.1.3. Proyectos portuarios

Después de la segunda Guerra Mundial la tendencia evolutiva del tráfico marítimo se orientó hacia buques, de mayor porte y al movimiento de carga general por contenedores. Ello, entre otras razones, contribuyó a disminuir el tráfico global del puerto de Buenos Aires cuyo canal de acceso y principales dársenas cuentan con 30' de calado y limitadas superficies e instalaciones para operar con contenedores, pero, más particularmente, ha acentuado la baja eficiencia operativa de los Diques 1, 2 y 3 del Puerto Madero con calados de 19' a 21' y accesos por canales de escaso ancho (20 metros), en los cuales practicamente ya no se opera con tráfico comercial. En mejor situación están el Dique 4 (con 23' de calado y boca de ingreso de 25 m.de ancho), y la Dársena Norte (con 26' de calado) en los cuales se dispone de superficies aptas para el movimiento de contenedores.

Estas características generales de la evolución de las operaciones marítimas ha llevado, en reiteradas oportunidades, a hacer pensar en la necesidad de ampliación, modernización y, aún más, de sustitución del puerto de Buenos Aires. En el punto 2.1.2. de estas Bases fue mencionada la forma en que los diversos planes para Buenos Aires contemplaron la necesidad de ampliación del Puerto Nuevo con el agregado de nuevas dársenas. Los mismos se fundamentaron en los estudios específicos realizados por los Ingenieros Juan A Briano, Ernesto Baldasarri y Alfredo Melle. Asimismo, desde 1969 en adelante fueron formulados diversos planes portuarios, entre los cuales destacamos:

- en 1969 el realizado por JICEFA (Junta de Investigaciones Científicas y Experimentales de las Fuerzas Armadas);
- en la década del '70 se difundió la propuesta de estudiar la factibilidad de un puerto de aguas profundas a localizar en Punta Médanos (norte del litoral marítimo bonaerense);

- en 1980, el gobierno militar adjudicó a CONSULTARA el estudio de factibilidad para instalar una ampliación del puerto de Buenos Aires que se ubicaría en el Paraná de Las Palmas a la altura de Escobar.

- En ese mismo período, en forma alternativa, se solicitaba una cesión de aproximadamente 200 Has., para ser destinada a usos portuarios, del relleno que efectuaba la MCBA sobre el río. Esta exagerada demanda de superficie obedecía a la idea, luego abandonada, de instalar en ese lugar alguna "zona franca".

- Por último, cabe mencionar que en 1988, por iniciativa de la Administración General de Puertos y en el marco de la cooperación con Alemania Federal, se realiza el estudio de la Rogge Marine Consulting- Bremenhaven, sobre la situación del puerto Buenos Aires, cuyas recomendaciones se especifican en el punto 2.1.3.1.4. de estas Bases.

De esta breve reseña puede concluirse que el Puerto de Buenos Aires, requiere de importantes transformaciones físicas y de sus mecanismos de gestión para reafirmar su rol como el principal puerto del país destinado a la importación y exportación de carga general. A tal efecto será necesario reacondicionar parte de sus instalaciones para tornarlas más operativas asi como eliminar los sectores obsoletos como son la mayoría de los diques cerrados del Puerto Madero.

2.1.3.1.4. La situación actual

a) Disponibilidad de muelles y superficies anexas.

El tráfico comercial se concentra, fundamentalmente, en Puerto Nuevo, con una evolución del movimiento de contenedores que puede apreciarse en el Cuadro 2. Esta modalidad del transporte de carga general presenta un gran dinamismo en el puerto de Buenos Aires, ya que sirve en forma directa a la estructura económica de la ciudad y de su area metropolitana. Actualmente, en este puerto se opera sólo con el 22% a 25% de la carga posible de ser manipulada por contenedores; por lo tanto, aun dentro de los volúmenes actuales, es de esperar un apreciable incremento de la demanda de longitud de muelles y superficies para carga y descarga de tales operaciones.

En la actualidad, el movimiento de contenedores se desarrolla fundamentalmente en la Dársena D (Fig.5) donde hay instaladas dos grúas pórticos para movimiento de los mismos, en conexión con las parrilas ferroviarias. En este sector se dispone de una superficie para almacenamiento y manipulación de contenedores de aproximadamente 5 Has.

En otras áreas portuarias también hay movimiento de contenedores, aunque sin el equipamiento conexo de la mencionada más arriba. En el Puerto Madero vale destacar:

- el denominado Puesto 6 de Dársena Norte que dispone de muelle de atraque con 26' de calado y playa de superficie anexa de aproximadamente 4 Has.(con el 8 al 10% del movimiento actual de contenedores)

- en el borde Este del Dique 4 donde por la eliminación de un rango de antiguos depósitos, refuerzo de la capacidad portante del pavimento e incorporación de numerosas grúas ha sido posible adicionar una superficie de playa para contenedores de aproximadamente 4 Has.

El informe de la Rogge Marine Consulting previó una proyección (al año 2000) del tráfico de contenedores que superaría en un 50% el hoy existente en el puerto de Buenos Aires. En tal sentido recomendó que para atender a este inmediato incremento debía mantenerse en operación el borde Este del Dique 4 y preveerse una extensión para usos portuarios de una amplia franja sobre el límite Oeste del relleno existente sobre el río. (Fig. 2c.)

Actualmente la Administración General de Puertos está evaluando otras soluciones alternativas como ser: eliminación de antiguos depósitos en algunos espigones o el cegamiento de la superficie de agua de la Dársena A. Con ello se podría liberar el entorno del Dique 4 de su destino portuario pero aún no se ha arribado a proyectos concretos.

b) El sistema de accesos al área portuaria.

Este tema es desarrollado en mayor detalle en el punto 2.1.3.6. de estas Bases; no obstante, para mantener la coherencia necesaria en la exposición de los diferentes temas, a continuación se exponen brevemente los aspectos más generales.

- Fluviales.

Se accede al puerto de Buenos Aires desde la vía marítima por el canal de Punta Indio que al enfrentar el centro de la ciudad se divide en: el canal Mitre que prosigue hasta el Río Paraná de las Palmas, y en los canales Norte y Sur que ingresan, respectivamente, a las dársenas del mismo nombre. (Figura 6). El buen mantenimiento de los mismos exige una cuidadosa labor de dragado y balizamiento.

Entre las dársenas Norte y Sur, que constituyen los extremos del Puerto Madero, existe una conexión fluvial que es utilizada por embarcaciones de escasa arboladura (principalmente remolcadores) que prestan servicios en ambos extremos.

- Ferroviarios.

El movimiento de cargas a Puerto Nuevo, Dársena Norte y Dique 4 que llega por el Norte se realiza por un desvío de las líneas que terminan en el complejo ferroviario de Retiro.

Las cargas que llegan por el ferrocarril Sur lo hacen por una línea que corre actualmente paralela a la calle Adolfo Dávila, (sin alambrados ni pasos a nivel) y que ingresan para servir a las áreas portuarias mencionadas previo intercambio y clasificación en la parrilla ferroviaria instalada frente al muelle Oeste de Dársena Norte. En ambos casos el ingreso ferroviario de cargas al puesto 6 Dársena Norte como al muelle Este del Dique 4 se realiza por el puente giratorio ubicado en la prolongación de Avda. Córdoba. Sin embargo, la operación actual de contenedores en estos dos lugares no requiere necesariamente del acceso ferroviario dado que el movimiento se efectúa mayoritariamente por camión.

- Viales.

El tránsito de cargas por automotor que hoy sirve a las áreas comerciales activas del puerto de Bs.As. en los terrenos del Puerto Madero circula por la Av. Adolfo Dávila y Avdas. Madero- Ing. Huergo e ingresa al Dique 4 y puesto 6 de Dársena Norte por el puente giratorio ubicado en el eje de la Avda. Córdoba. Asimismo al lado Este de Dársena Sur se ingresa por el puente de la Av. Brasil.

c) Condiciones físicas de los diques de Puerto Madero.

En el cuadro 1. se informa respecto a las características y dimensiones de los diques y dársenas del Puerto Madero. En la Fig.7 se agrega un corte de los mismos en el cual puede observarse que: el muro de contención, ejecutado en piedra, tiene 12,20 m. de altura de los cuales en condiciones regulares del río, 5,14 m. quedan libres entre el borde superior y el espejo de agua y 7,06 m. corresponden a la masa líquida sobre un fondo de dique que es el fondo natural de barro del río.

Las oscilaciones del nivel del río son, regularmente de más y menos un metro, sin embargo en períodos de máxima crecida la masa líquida ha llegado a -0,66 m. del borde de dique.

2.1.3.1.5. La desafectación de superficies del uso portuario y requisitos a considerar en estas Bases.

a) Necesidad de muelles y superficies conexas.

El exámen de la situación expuesta en el punto anterior no deja dudas que una futura desafectación de usos portuarios del Dique 4 y puesto 6 de Dársena Norte requiere que, en forma previa, sean realizadas obras en otros sectores del Puerto de Buenos Aires que permitan absorber las operaciones que actualmente se efectúan en aquellos, de modo que el desarrollo urbanístico del área Puerto Madero no interfiera en la operatividad y eficiencia del Puerto de Buenos Aires.

En consecuencia, podrán ser desafectados en forma inmediata del uso portuario las superficies que rodean los diques 1, 2 y 3 del Puerto Madero. En cuanto al Dique 4 con fecha 3 de Mayo de 1991 fue firmado un convenio entre la Corporación Antiguo Puerto Madero y la Administración General de Puertos según el cual se establece que por un lapso de dos años la Corporación posibilitará el libre uso portuario del área señalada en el Plano 4.

Si bien queda con ello asegurado un inmediato desahogo a la premura de la desafectación portuaria, esta Asesoría prevé que el lapso de dos años es exiguo para que los responsables del puerto puedan elaborar, hacer aprobar y construir una solución alternativa por lo cual estima que en cualquier cronograma de etapas para el desarrollo urbanístico de Puerto Madero debe asumirse que la afectación del área mencionada probablemente se extienda a un lapso mayor.

En el proyecto de la Rogge Marine se prevé un área de reserva para usos portuarios sobre el borde Sur del antepuerto según un perfil rectificado (fig. 2c). Esta recomendación se superpone con los límites actualmente asignados por la Ordenanza Nº 41.247 para destino de Parque Natural y Reserva Ecológica.

El conflicto emergente de esta situación se ve agravado por la previsión de una excesiva superficie portuaria, que parece superar la estrictamente necesaria para el movimiento de cargas. El aspecto sustancial del requerimiento portuario, estaría constituído por una franja de terreno longitudinal y paralela a la costa que permita configurar una nueva terminal portuaria. (Se entiende por "terminal portuaria" un área de puerto con muelle de atraque, delimitada con cercamiento de efectiva seguridad y que posea un punto único de acceso/egreso. En su interior se efectúan todas las operaciones de carga y descarga de buques, almacenaje de cargas y de contenedores llenos y vacíos, donde todos los manipuleos de cargas se realizan por medio de equipamientos mecánicos apropiados, empleando tiempos óptimos y los necesarios márgenes de seguridad. El módulo standard de superficie para una "terminal portuaria" es de 250 m. l. de muelle de atraque por 200m. a 300m. de ancho para playa de movimiento de cargas y contenedores).

La superficie de reserva portuaria que resultaría de estas consideraciones tendría una longitud de 800 mts. y un ancho variable de 200 a 300 m. la cual posibilita alojar tres unidades de terminal portuaria".

b) El tránsito fluvial inter-dársenas Norte y Sur.

El decreto 1279 del 21 de Noviembre de 1989 por el que se aprueba la constitución de la Corporación Antiguo Puerto Madero establece la obligatoriedad de respetar una servidumbre de paso para embarcaciones entre las dársenas Sur y Norte en condiciones similares a las que existen en la actualidad. A tal

fin se especifica que deberá reservarse un canal de 40m. de ancho a lo largo de los cuatro diques (esta amplitud es más que suficiente ya que los pasos entre diques tienen un ancho de sólo 20 metros).

Solicitada por la Asesoría una mayor especificidad respecto a características y frecuencias del tránsito fluvial que la cláusula mencionada trata de garantizar, no se recibió información adicional.

2.1.3.1.6. Transformación y reconversión de los espacios portuarios desactivados

En las condiciones descritas anteriormente de obsolescencia técnica para el tráfico marítimo y dada su posición central estratégica en la estructura urbana, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría General de la Presidencia y la Municipalidad de Buenos Aires suscribieron el 15 de Noviembre de 1989 el Convenio para la creación de la "CORPORACION ANTIGUO PUERTO MADERO S.A." con el objeto de:

> *"...la confección del Plan Maestro de Desarrollo Urbano, el estudio de la infraestructura urbana a incorporar y la promoción de inversiones en el área, la actividad inmobiliaria y la construcción de obras nuevas y/o remodelaciones en la zona de obras necesarias para convertirla en un polo de desarrollo basado en la más genuina inversión urbana con participación de capitales nacionales y extranjeros, como asimismo la venta y/o concesión de las tierras pertenecientes al área en cuestión, con el indudable beneficio fiscal que esto representa. Dichas obras tenderían a potenciar asimismo, el postergado desarrollo y crecimiento de la zona sur de la ciudad de Buenos Aires, generando otro centro de inversión urbana relevante como consecuencia de lo anterior".*

Este Convenio fue aprobado por el Decreto Nro. 1279 del Poder Ejecutivo Nacional del 21 de Noviembre de 1989, firmado por los Ministros del Interior y de Obras y Servicios Públicos, abriendo con ello el proceso de organización y gestión de la reconversión urbanística del área central de Puerto Madero.

Esta área posee una fuerte personalidad urbanística y dificilmente puede compararse con algunas de las grandes experiencias de reconversión de puertos ya realizadas o en curso de ejecución. Lo que más la diferencia de otras operaciones semejantes es su gran extensión (superior a las restantes excepto la de los viejos docklands de Londres) y su localización adjunta al centro comercial, administrativo y político de la ciudad. De ello deriva sus mayores posibilidades de contribuir a una nueva imágen urbanística de la ciudad en razón de la transformación de sus funciones y de aportar a su desarrollo económico que fue la razón misma para la creación del Puerto Madero en los comienzos de este siglo.

2.1.3.2. El área central de Buenos Aires y la expansión de las actividades terciarias (oficinas y servicios)

2.1.3.2.1. Antecedentes.

a) Período 1960- 80.

Buenos Aires tiene la característica estructural de ser una ciudad con área central fuertemente concentrada hacia la cual convergen los medios de transporte masivo (ferrocarril a nivel y subterráneo). Esta estructura fue confirmada en todos los planes formulados para Buenos Aires y su área metropolitana. Pensar en una relativa dispersión de esas actividades exigirá un cambio de estructura circulatoria y operaciones de renovación urbana que estarían fuera de las posibilidades económicas de la ciudad, aparte de que nunca fueron formulados proyectos al respecto. En el Plan Regulador de 1962 (OPR-BA- MCBA) se advertía[8]:

> "Remodelación zona centro:
>
> En esta zona se desarrolla un tipo de actividades administrativas, culturales, comerciales, financieras, políticas, etc., que dan la técnica y vibración de la función Capital.
>
> Dichas actividades se hallan localizadas preferentemente en el "centro" tradicional (entre las avenidas Alem, de Mayo, Callao y Córdoba) pero muestran una marcada tendencia de expansión hacia el Norte y el Oeste, es decir, sobre las áreas de mayor concentración demográfica residencial, lo cual puede derivar en el futuro en graves problemas de deterioro y de congestión urbana. Por ello se propone la limitación y el contralor de esta expansión de actividades mediante una zonificación precisa que preserve como tales las áreas residenciales de alta valorización asi como la supresión de Puerto Madero que posibilitará la ampliación y restructuración de la zona céntrica....."

y en otra publicación se agregaba[9]:

> "Promover la restructuración de las actividades administrativas que están invadiendo peligrosamente la ya saturada zona Norte residencial.
>
> Equilibrar el área central impulsando el desarrollo de las zonas del centro y del Sur, concentrando allí las mencionadas funciones administrativas"

En ese entonces se advertía que uno de los problemas urbanísticos de la ciudad era el prever y proveer a una adecuada expansión de las actividades centrales. Pero, en forma paralela, ese Plan visualizaba el objetivo de lograr una

8. "Informe Preliminar- Etapa 1959- 60 Pag. 131 Ed. MCBA 1968.

9. "Descripción sintética del Plan Regulador" pág. 56, Ed. MCBA, 1968

compensación al desigual desarrollo de las zonas al Norte y al Sur del área central y en tal sentido se aspiraba a una total Renovación Urbana del Barrio Sur para que adquiriera el carácter de área residencial con densidad y calidad. En la búsqueda de esa oportunidad la OPRBA mantuvo "congelada" (no se otorgaban permisos para reedificar) practicamente la totalidad del Barrio Sur. Ver Figura 8. (corresponde a la primera versión del Código de Planeamiento Urbano realizada en 1971- 73 y entonces no sancionada).

La fórmula espacial del re- equilibrio estructural era un simple triángulo: zonas residenciales de buen standard y alta densidad al Norte y al Sur del "centro" existente y las actividades centrales terciarias expandiéndose hacia el Este, donde existirían terrenos nuevos a recuperar.

A estas ideas respondió el destino de oficinas que se dio al predio "Catalinas Norte" y, también, el llamado a concurso de antecedentes en 1970 para confeccionar el plan de "Renovación Urbana de la Zona Sur" (que continuaba "congelada" por Ordenanzas sucesivamente modificadas). El Plan que se formuló respondió al programa que le había fijado el Plan Regulador:

1) oficinas en el triángulo a liberar de Puerto Madero (tope de 2.000.000 m2. cub. = 100.000 empleos),

2) usos recreativos en una zona a rellenar en el río,

3) renovación urbana para uso residencial en el Barrio Sur.

Sin embargo, este estudio aportó la idea de conformar dos franjas de expansión para actividades administrativas:una sobre los bordes de la Avda. 9 de Julio (aún no abierta en el tramo Sur) y otra a lo largo de Paseo Colón. Sin duda era otro enfoque válido para contribuir al propósito de re- equilibrar el área central de Buenos Aires: absorber la expansión de actividades administrativas centrales orientándolas hacia el Sur del microcentro.

Estas ideas claras fueron objeto de una codificación muy confusa que se incorporó al Código de Planeamiento Urbano (Edición 1977) como "Distrito U11- Sección I" que en nada facilitaría la pretendida renovación urbana del sur, y que también quedó afectando al triángulo de Puerto Madero como U11- Sección II.

Al poco tiempo, con un cambio total de criterio, se sanciona la Ordenanza que crea el Distrito U 24 que impuso el sentido de preservación histórica en un amplio sector del Barrio Sur (desde calle Tacuarí hasta Avda. Paseo Colón, luego reducido al sector entre calle Perú y Avda. P. Colón, desde Avda. San Juan hasta Av. de Mayo e incluyendo los bordes de esta última). Ver Figura 9.

b) Período 1980- 89.

En 1980, ya comenzadas las obras de relleno sobre el río, la MCBA contrata un equipo de arquitectos para realizar el estudio de Ensanche del Area Central (E.A.C.) fijando las siguientes directivas: se confirma el deseo de mantener un Barrio Sur residencial e "histórico" (al menos en los límites del U-24) y un "centro nuevo administrativo" hacia el Este para el cual (como en el caso anterior) se impone un desarrollo tope de 2.000.000 m2. cub. En el programa se insinuaba el reagrupamiento de oficinas públicas (en particular del Poder Judicial).

Los asesores urbanistas del E.A.C. emprendieron la tarea de tratar de cuantificar con algún rigor metodológico cuál podía ser la posible evolución de las actividades centrales. Basados en datos aportados en el Esquema Director año 2000 (año 1969) se hipotetizó una proyección de empleos centrales entre 1980- 2000 que se estimó en un incremento mínimo de + 240.000 empleos que hoy, muy fundadamente puede ser considerado de máxima [10], (pero que recobraría parcial validez en el caso de una genuina y veloz reactivación económica). También se contó con el relevamiento de la superficie en m2. cub. construídos en el ámbito de la Capital Federal [11] y que había sido procesado según un programa especial para los 8 distritos que comprendían la casi totalidad del área central. Este análisis permitió comprobar que en los 8 distritos la cantidad de m2. cub., para el uso vivienda era del 54% sobre el total construído con un máximo del 81,8% en el distrito 7 (netamente residencial) y un mínimo de 29% en el distrito 1 (microcentro). Ver cuadro 3 y Figura 10. A su vez, el total de m2. cub. construídos para actividades centrales (excluida la vivienda) se distribuía en las siguientes proporciones: oficinas (públicas y privadas) 39%, garage- industria- depósito 18%, comercio 16%, hoteles y sanatorios 7%, bancos 6% y un resto de 14% en destinos variados de menor gravitación (espectáculos, colegios, templos, etc.)

En ese estudio se consideró que sólo hay tres posibilidades para dar cabida a los nuevos empleos centrales:

- aumento global "sine fine" del volúmen construido en cada parcela ubicada en lo que, por su accesibilidad, se define como área central (o sea la superficie del triángulo entre las tres terminales ferroviarias: Once- Retiro- Constitución

- reducción de la proporción del uso residencial aumentando la de usos centrales que puede lograrse por: a) sustitución edilicia en parcelas ya construídas pero con débil resistencia al cambio o, b) intrusión de usos administrativos en los edificios de vivienda)

10. Datos posteriores del Censo 1980 indicaron un total de población marginal (necesidades básicas insatisfechas) de 2.096.300 hab. en el AMBA y del censo económico un decrecimiento apreciable de los empleos industriales.

11. Relevamiento llevado a cabo por la Dirección de Patrimonio Urbano MCBA en 1979 como base de reactualización impositiva inmobiliaria.

- incorporación de áreas nuevas (caso Catalinas Norte y, eventualmente Puerto Madero).

En consecuencia, se agregó un estudio parcelario (esc. 1: 2.500) del estado de la edificación en los distritos 1, 2, 3 y 4 con el fin de analizar el grado de "resistencia al cambio" de las unidades edilicias.

Con todos los elementos mencionados se construyeron 3 hipótesis de "escenarios" futuros para el área central según las siguientes alternativas y resultados:

1) Hipótesis tendencial absoluta: con el supuesto que en cada distrito se mantuviera la proporción existente de vivienda y usos centrales hasta completar el volúmen máximo construíble de acuerdo al Código entonces en vigencia.

Para la proyección de + 240.000 empleos (mínimo que hoy pasaría a ser máximo) el déficit en la capacidad de absorción (considerado un 20% de resistencia al cambio) fue de -97.143 empleos. En consecuencia, según esta hipótesis, tal cantidad de empleos debían ser absorbidos sobre áreas nuevas en el E.A.C.

2) Hipótesis tendencial relativa: Se basa en el supuesto que sin cambiar el volúmen máximo construíble según Código se alterara la proporción de m2. cub. que ocupan los usos residenciales y centrales (se descartaba en esta hipótesis la participación de los distritos 7 y 4 por su carácter netamente residencial y por considerarse altamente indeseable su transformación).

El resultado que se obtuvo (para un índice de 20 m2. cub./ empleo) en los seis distritos considerados, fue que la proporción de m2. cub. asignado a usos centrales llegaría al 73,8% quedando para el uso residencial el 26,2% restante. Es decir que para la casi totalidad del área (incluida la parte de la U-24 desde Avda. de Mayo hasta Independencia) el carácter sería similar al que hoy tiene el distrito 1 (microcentro norte) con lo cual se alteraría bastante el rasgo distintivo que tiene el resto del área central que le confiere un apreciable grado de animación y familiaridad fuera de las horas laborales.

3) Hipótesis voluntaria: se desarrolló con el supuesto que se aceptaría en ciertos distritos un moderado incremento del FOT construíble según Código y un moderado incremento en la proporción de m2. cub. para usos centrales respecto a uso residencial (se exceptuaron los distritos 1 y 7 que se mantuvieron en la misma situación que en ese momento exhibían). En esta hipótesis, aún aplicando el 20% como "coeficiente de resistencia al cambio" se obtuvo una capacidad de absorción de nuevos empleos que superaba en + 61.800 empleos la demandada por la proyección de + 240.000.

En base a estos "escenarios" se pudo concluir que una proyección de 240.000 nuevos empleos centrales para el año 2000 (que hoy no parece tan justificada) se podría absorber con cierta razonabilidad según las siguientes alternativas:

- suponiendo una importante transformación parcial del carácter y tejido en el Barrio Sur, 6,
- orientando su expansión hacia áreas nuevas a recuperar en el frente Este del área central.

El equipo director del estudio E.A.C. se inclinó por la segunda alternativa agregando una proporcionalidad del uso residencial. Así llegó a conformar un programa que implicaba : 5.000.000 m2. cub. que alojaban unos 130.000 empleos y una población residente de 48.000 habitantes.

c) A fines de este período se sancionó una nueva reforma del Código de Planeamiento Urbano, hoy vigente, que entre otras disposiciones establece:

1) La posibilidad de incrementar el FOT máximo edificable en el C1 de 5 a 7 en los casos de parcelas de características especiales.

2) Una ampliación del distrito C1) agregando las manzanas que bordean la Avda. 9 de Julio desde Avda. Córdoba hasta Avda. de Mayo (anteriormente incluídas en el C2) y desde Avda. de Mayo hasta Avda. San Juan (anteriormente incluidas en el U11- Sección I). Fig. 11. Estas modificaciones avanzan considerablemente en dirección de la que fue denominada "Hipótesis voluntaria" en el apartado anterior y que adecuadamente complementadas, relevarían al sector Este del área central (Puerto Madero) de la pesada responsabilidad de atender a la total expansión de los empleos centrales.

2.1.3.2.2. Rol del área Puerto Madero como absorción de actividades centrales terciarias

Si, como se dedujo en el punto anterior, la expansión de la mayor parte de nuevas actividades del terciario serán absorbidas sobre el eje de las Av. 9 de Julio y Paseo Colón hacia el Sur del área central, dentro del tejido urbano existente, quedará para Puerto Madero la oportunidad de ofrecer terrenos de libre conformación que permita alojar edificios y conjuntos de actividades singulares.

- Oficinas, hoteles, exposiciones.

Según análisis realizados a comienzos de 1990, se estimaba que en Buenos

Aires el área de Catalinas posee las oficinas más modernas (años 70 y 80), de mayor superficie (de 200 a 1000 m2. cub.) y de mayor precio (1000- 1400 dólares por m2.). La zona de la "city" (B. Mitre- L. N. Alem -Florida- Corrientes), con una demanda especial de las entidades financieras, presenta una oferta media en superficies unitarias (200- 400 m2.) y precios (500- 800 dólares/ m2.). La zona entre M. T. Alvear- Maipú- C. Pellegrini- Diagonal R. Saenz Peña presenta una oferta menor por unidad (100- 250 m2.) y en precio de venta (500- 600 dólares/ m2.). El área de Tribunales (Callao- Córdoba- Lavalle- C. Pellegrini) tiene ofertas aún más reducidas en extensión (40- 200 m2.) y precio (400- 600 dólares/ m2.).

Este mercado de oficinas y servicios terciarios personales de Buenos Aires es una oferta construída hace muchos años (excepto la zona Catalinas) y sin los servicios más modernos de informática, telecomunicaciones, salas comunes y otros incorporados. En las grandes ciudades del mundo desarrollado se está produciendo un gran cambio en las características técnicas de este sector, cuestión que seguramente se producirá también en Buenos Aires que no dispone, actualmente, de esta oferta. El área de Puerto Madero puede llegar a ser apropiada para introducir edificios de este tipo, junto a otros edificios más tradicionales, ya que la misma también se estima excepcionalmente apta para alojar un predio ferial para exposición de productos industriales susceptibles de importación - exportación (según los convenios económicos de cooperación suscriptos por la República Argentina). Un complejo ferial se estima que podría insumir unas 8 Hás. de terreno.

La hotelería es otro de los destinos identificables que en forma directa se complementa con los ya mencionados: oficinas y centro de exposiciones y convenciones. Se visualiza una posible demanda de dos grandes hoteles de buen standard.

Las actividades descriptas se verían singularmente beneficiadas por su inserción en un contexto que ofrece interés y variedad paisajista y siempre que logre desarrollarse con la necesaria coherencia interna.

- Comercio y servicios personales y comerciales.

Actividades comerciales, culturales, recreativas a cubierto, cafeterías, restaurantes, amenidades, estudios profesionales y servicios comerciales en escala moderada (imprentas, empaque, depósitos, etc.) integran una pluralidad de usos terciarios centrales que podrían ser adecuadamente albergados en el conjunto de los 16 ex- depósitos portuarios que enfrentan el límite Oeste de los cuatro Diques, (cuya superficie existente alcanza a 242,311 m2. cub. ocupando 45.820 m2. de superficie de suelo).

Este tipo de actividades terciarias, en escala y localización adecuadas también deberán servir a otras zonas del desarrollo urbanístico que se proyecte.

- Cívico y cultural.

En las numerosas remodelaciones portuarias que se han emprendido ultimamente en diversas ciudades, los usos de carácter cívico y cultural ocupan un lugar destacado. En el programa que se prevé poder desarrollar para la reconversión de Antiguo Puerto Madero ha sido identificada la oportunidad de instalar dos nuevos grandes museos, para tratar respectivamente las temáticas de la Navegación y de las Inmigraciones, que tanta importancia han tenido en la historia argentina. A tales efectos se contaría con la excepcional oportunidad de poder aprovechar algunos de los edificios dignos de ser recuperados y reciclados (los ya mencionados ex- depósitos u otros), además de la presencia utilizable de las superficies de agua de los diques.

En ambos casos se trataría de centros culturales vivos, dinámicos y participativos que tendrían sólo una parte dedicada a exposición permanente mientras que en otras se organizarían exposiciones temporales a renovar periodicamente. En estos casos se trata de que los visitantes participen directamente en situaciones que además de instruir tienen por función divertir, con lo cual se atrae a un público que usualmente no visita los museos y que otorgaría una base de concurrencia que haga posible lograr la autofinanciación de cada centro cultural.

A continuación se agregan algunas consideraciones particulares para cada Museo.

a) El Museo de la Navegación.

Más que una serie de muchos y pequeños equipamientos culturales que sobre esta temática actualmente existen en el área de Buenos Aires, es conveniente plantearse la constitución de un gran Centro Cultural dedicado a la Navegación, a la historia y al patrimonio marítimo argentino. En estos momentos existen:

- Museo Naval (Tigre).
- Museo del Puerto y la Aduana (Puerto Madero).
- Fragata Sarmiento (Dársena Norte).
- Corbeta Uruguay (Riachuelo).
- Numerosas embarcaciones tradicionales (Tigre).
- Embarcaciones fuera de uso de pesca y transporte fluvial (Tigre, puerto de Bs. As.).
- Barcos comerciales fuera de uso por anticuados. Barco antártico.
- Numerosos elementos del patrimonio arqueológico industrial y portuario (grúas, cabrestantes, norays, elevadores de granos, balizas, etc.) dispersos por el puerto de Buenos Aires.

Sólo con los museos, barcos y elementos anteriormente mencionados , debidamente restaurados y organizados, puede construirse el Museo Ma-

rítimo más importante de América Latina, que, sin duda se convertiría en una de las instituciones más destacadas para la atracción de visitantes a Puerto Madero. Debería completarse con: taller de restauración, biblioteca, y sala de conferencia y proyecciones.

b) Exposición y Museo de la Inmigración.
El origen de los inmigrantes, sus medios de transporte, formas de vida y cultura y modos de integración a los nuevos medios sociales son elementos que pueden constituir un interesante museo en Puerto Madero, si bien existe la lógica alternativa de aprovechar para tal fin el ex Hotel de Inmigrantes ubicado en Dársena Norte.

2.1.3.3. Las actividades recreativas/deportivas

En todos los estudios urbanísticos sobre Buenos Aires se constató el grave déficit que la ciudad exhibe en relación a superficies verdes- recreativas- deportivas. Esto suele expresarse en un índice de m2./ hab. de espacio verde que, en esta ciudad, es sumamente reducido. Cabe advertir que la satisfacción de este déficit no se resuelve con agregar tal o cual plaza, o tal avenida-paseo, con canteros arbolados; significa proveer los espacios necesarios para la recreación al aire libre de aproximadamente 1.500.000 habitantes alojado en "la ciudad central" (radio comprendido entre la Plaza de Mayo y Avda. La Plata) que requeriría no menos de 300 Hás. libres para usos deportivos, paisaje natural, zonas de pic- nic, paseos ecuestres y en bicicleta, y libre acceso y percepción del borde del río que hoy, bloqueadas la Costanera Sur y la mayor parte de la Costanera Norte, ya no existe para el ciudadano de Buenos Aires y se ha transformado en un "privilegio" que debe ser especialmente abonado. Tampoco se resuelve este déficit pensando que tales superficies que demanda el habitante de Capital, estarán radicadas, por decir, en Merlo, Moreno o La Matanza que, en esta aglomeración urbana cuentan con penosa accesibilidad.

La conformación de un Parque Metropolitano Central con una Avda. Costanera abierta sobre el río fue uno de los más genuinos objetivos urbanísticos que dio origen al actual relleno sobre el río. Esta idea fue formulada por la OPRBA- MCBA- 1962, y confirmada en el Plan ORDAM- CONADE- 1969 y en el Plan de Renovación de la Zona Sur MCBA y Equipo Consultor- 1971. (Aún el Plan de Le Corbusier previó destinar las 150 Hás. del triángulo a liberar en Puerto Madero a actividades deportivas y recreativas). La activa utilización del tradicional Paseo de la Costanera Sur por los habitantes de Bs.As. es ilustrativo de la excelente ubicación de esa zona para tales fines. En efecto, además del acceso vehicular ya conocido se puede aprovechar del transporte masivo que proporcionan las cuatro líneas de subterráneos convergentes al área central que, en los fines de semana, circulan con trenes vacíos.

Este déficit recreativo central que la ciudad soporta no puede ser satisfecho en las hectáreas que integran el triángulo de tierras a liberar de Puerto Madero sino que requieren del relleno efectuado sobre el río para lo cual el mismo fue imaginado. Sin embargo, la incorporación, habilitación, control y seguridad de tan amplia superficie no es factible de ser realizada en un corto plazo y, además, debe considerarse el aporte que a tales efectos puede sumar el concepto de "parque natural" para las nuevas generaciones de "porteños". (Este aspecto se desarrolla con mayor amplitud en el punto 2.1.3.9.).

Sin embargo, en estas Bases se estima de valor el imaginar un circuito general entre zonas verdes y centros de interés que incorpore los espacios públicos existentes y los nuevos a crear entre la zona ex- Puerto Madero y ex- Costanera Sur.

En el aspecto estrictamente náutico- deportivo cabe mencionar que estas actividades (con amarraderos privados) han sido previstas sólo en Dique 4 por cuanto el movimiento de entrada y salida de embarcaciones compromete seriamente la continuidad de la circulación vehicular de acceso al Sector Este. El asentamiento de tales actividades deportivas en el área de los diques también implicaría algunos servicios en tierra como son: áreas de carenaje y reparación, o venta de embarcaciones y locales sociales anexos.

2.1.3.4. La preservación y reciclaje del patrimonio arquitectónico/urbanístico del área Antiguo Puerto Madero.

2.1.3.4.1. Los diques y su entorno.

Puerto Madero es un espacio único e irrepetible en la ciudad que deberá ser tratado con los criterios diferenciales que merecen los acontecimientos urbanos singulares. Las actuaciones sobre esta área deben tener presente la necesidad de preservar, rehabilitar y rentabilizar los elementos más característicos de su pasado que deberán coexistir armónicamente con los edificios y espacios que los nuevos usos y actividades van a proveer. (Fotos 1- 2- 3)

La vocación fluvial- marítima histórica de este espacio otorga al espejo de agua de los cuatro diques un protagonismo singular y, sin duda, la concepción global deberá respetar la planificación conjunta del espacio terrestre y del espejo de agua en el sentido ya iniciado por la Ordenanza 44.945 referente a Normas urbanísticas para el Distrito U32 "Area de protección patrimonial Antiguo Puerto Madero" que abarca el entorno de los Diques 3 y 4 y cuyo texto está incluído en el Anexo 2.6.3. de estas Bases.

En la citada ordenanza se destacan normas de protección edilicia, que se refieren a lo construído sobre parcelas y normas de protección ambiental refe-

ridas al espacio público y privado que circunda a los antiguos depósitos, los diques y sus banquinas. Los propios paramentos de los diques tienen carácter patrimonial no pudiendo ser modificados, de donde cualquier elemento de borde que se proponga debe asentarse sobre el plano superior y, en el caso de elementos sobre el espejo de agua, éstos deben tener estructura independiente de los paramentos.

El entorno de los cuatro diques conforma un significativo patrimonio arquitectónico y arqueológico industrial que esta integrado, además de la importante obra de ingeniería civil, por un conjunto de edificaciones e implementos portuarios (depósitos, elevadores de granos, así como grúas) con posibilidad de rehabilitación y reutilización. Se citan como los más destacados:

- En el borde Oeste de los diques, los dieciseis edificios para depósito en ladrillo a la vista que se alinean sobre la avenida Adolfo Dávila a lo largo de 2,5 km. y que conforman, especialmente cuando son visualizados desde el borde Este del dique 2, un amplio y armónico panorama. Actualmente estas construcciones están protegidas por la Ordenanza de creación del distrito U32 sólo en el entorno de los diques 3 y 4. (Fotos 9, 10 y 11)

- En el borde Este del Dique 3, se destaca la gran masa edilicia (elevadores, galpones y oficinas) de Molinos Río de la Plata (en uso industrial), fotos 13- 15- 16- 17, que se continúan con apreciable homogeneidad formal con los ex- elevadores de la Junta Nacional de Granos (en desuso). (Fotos 3, 4 y 8).

- En el borde Este del Dique 2, aunque algo más al interior, persiste el notable edificio de elevadores y depósitos, construidos en ladrillo rojo oscuro que seguramente proporciona buenas oportunidades de reciclaje, (Foto 14),siendo propósito de la Corporación gestionar su preservación.

También alineados en el mismo borde de los Diques 1 y 2 se suceden otras construcciones de ex depósitos y elevadores (todas en desuso y algunas gravemente dañadas) que, a primera vista, ofrecen menor interés patrimonial, destacándose, sin embargo el ex- elevador de la J.N.G. en Dique 1.(Foto 3).

- Por último, en el borde Este del dique 4, y a bastante distancia del mismo, está el conjunto de cuatro galpones en hormigón armado a la vista cuyo mayor interés reside en su homogeneidad volumétrica, en la importante cantidad de m2. cubiertos que disponen y en las buenas posibilidades que ofrecen para el reciclaje. (Foto 12)

Se espera de las propuestas que se presentan a este Concurso de Ideas que los participantes puedan ponderar con ajustado equilibrio las condiciones ambientales dignas de ser mantenidas o exaltadas, imaginando nuevos destinos a que puedan ser afectadas y creando los ámbitos espaciales de articulación con el entorno que posibilita excepcionales visuales cruzadas.

2.1.3.4.2. La Costanera Sur

La construcción de la Costanera Sur, en 1915- 18, contribuyó en forma destacada, con sus paseos, parque, edificios, monumentos, y acceso al río, a la oferta de espacios de ocio y esparcimiento para los habitantes de la ciudad. Así se introdujo una nueva función en el área que no le era propia originalmente pero que, con vocación prospectiva, se ha consolidado en este espacio y que sin duda puede y debe volver a potenciarse en el futuro.

Actualmente, el fuerte poder evocativo de este excepcional espacio urbano que componen la avenida- paseo, los jardines anexos y el gran veredón, se ha impregnado de un fuerte tono nostálgico y hasta dramático, que tuvo su origen en:

1) la forzada clausura del ex Balneario Municipal, vista la peligrosa contaminación que exhiben las aguas del río;

2) la pérdida del contacto costanero con el río, ocasionado por las obras del relleno;

3) el descuido y deterioro que amenazan las superficies de la Costanera Sur ocasionado no sólo por transitorias dificultades presupuestarias sino, fundamentalmente, por la falta y necesidad de tener que imaginar una nueva y feliz resolución de la forma de encuentro y "fricción" con las dos grandes áreas que le son adyacentes: una, el "parque natural y reserva ecológica", y otra, los destinos a otorgar a los terrenos pertenecientes al antiguo Puerto Madero.

La ciudad tiene el deber de reconstituir y difundir imágenes válidas del futuro inmediato y mediato de las áreas de Puerto Madero, Costanera Sur, Parque Natural y Reserva Ecológica para dar confiabilidad a las inversiones y emprendimientos públicos y privados que hacia ella se canalicen. La otra y dramática alternativa es el deterioro y la marginación.

Existe una realidad que debe ser asumida con toda claridad: el río no está ni puede estar en contacto con el borde de la Costanera Sur. En períodos recientes, gradualmente se ha visto desaparecer toda fluencia y presencia del río casi imposible de restituir en este borde. Algunas ideas sugeridas al respecto han girado sobre la posibilidad de generar pequeños lagos o lagunas a lo largo del ex- borde costanero que restituya su contacto con agua limpia (con fondo duro similar al de los lagos de Palermo) ubicados en el contexto de un jardín lineal.

La función cabal de Avenida Costanera, que hoy ha perdido la Ciudad quizás sólo puede ser recuperada a lo largo del borde externo del área de relleno des-

de la cual es posible obtener una magnífica aproximación al río y una excepcional vista de la costa bonaerense del Tigre hasta La Plata.

Los participantes deberán evaluar éstas y otras posibilidades en el marco que se establece en el punto 2.1.3.9. de estas Bases.

2.1.3.5. El uso residencial

En las remodelaciones de ex-áreas portuarias que ultimamente se emprendieron en diversas ciudades no ha sido habitual la inclusión del uso residencial, con excepción de aquéllas en las cuales estuvo comprometida una gran superficie de terrenos.

A pesar de no ser la tendencia dominante, y considerando que históricamente el área de Puerto Madero ha sido reivindicada para usos recreativos- administrativos- cívicos y culturales, una progresiva y animada reintegración a la ciudad de esta superficie relativamente extensa es difícil que pueda ser concebida y concretada sin una proporcionada participación del uso residencial. En primer lugar, porque es un uso que garantiza la permanente presencia humana en el área base para la animación y seguridad de la misma. En segundo lugar porque en una metrópolis como Buenos Aires el uso residencial constituye una demanda permanente para la cual parece factible lograr fuentes de financiamiento según el rango del standard habitacional que se pretenda satisfacer.

Sin embargo, dada la singularidad urbanística- estratégica del área que nos ocupa (que está localizada más allá del eje tangencial a los accesos regionales viales, ferroviarios y portuarios, y constituye practicamente un límite del área urbanizada) de ningún modo se presupone que aquélla deba estar destinada a satisfacer indiscriminados déficits habitacionales (esa línea de pensamiento sólo redundaría en futuros e interminables problemas). El uso residencial está previsto en estas Bases como apoyo a la promoción del área y como digno acompañamiento a las actividades terciarias, recreativas, y de preservación patrimonial a que estará primariamente destinada, sin que se transforme en el objetivo central de la reconversión urbanística del área. Su función será integrarse en forma equilibrada con otros destinos pero guardando las características de contexto que le son deseables.

En consecuencia, en el Programa Indicativo que integra estas Bases el uso residencial está planteado con la idea que debiera integrarse en conjunto/ s coherente/ s y estar acompañado de los servicios de equipamiento, v.g.: transporte colectivo, educación, salud, comercio, seguridad y recreación que resulten necesarios a la escala y ubicación adoptados para tal función residencial.

La demanda que se tratará de alojar corresponde a sectores profesionales y de clase media- alta distribuidos en las tipologías que el participante estime conveniente proponer y justificar.

2.1.3.6. La infraestructura vial y ferroviaria y los accesos al área Puerto Madero.

2.1.3.6.1. Consideraciones generales.

La adecuada accesibilidad que es requisito importante para las actividades centrales, constituye uno de los aspectos esenciales que condiciona la intensidad de desarrollo que se pretenda programar. Afectan la accesibilidad actual y futura del área de reconversión del antiguo Puerto Madero diversos componentes de la infraestructura vial, ferroviaria y portuaria existentes o proyectados. Ellos son:

A: Enlaces Regionales.

A-1: Autopista La Plata- Buenos Aires.

A-2: Vías que utilizan las líneas ferroviarias que desde el Sur y del Oeste movilizan las cargas al puerto de Bs. As.

B: Enlaces locales.

B-1: Tránsito fluvial inter- diques 1 a 4 cuya permanencia ha sido requerida por la A.G.P.

B-2: Tránsito fluvial que generarían las actividades náuticas deportivas que pudieran localizarse en los diques.

B-3: Las avenidas y calles transversales que cruzan los diques por los puentes giratorios y que enlazan el área con el centro de la ciudad.

B-4: La red de distribución vehicular y superficies para estacionamiento dentro del área a desarrollar.

A los efectos que interesan para este Concurso de Ideas, a continuación se expone una síntesis de los requisitos alternativos en que podrían operar, y resolverse físicamente, tanto los enlaces regionales como los locales.

2.1.3.6.2. La autopista La Plata/Buenos Aires.

a) Antecedentes

En la década del '40, Vialidad Nacional formuló el plan de accesos a la Capital Federal en el que se contemplaba los accesos Norte (actual Panamericana), Oeste, Suroeste y Sureste, terminando todos estos trazados en la Avda. Gral. Paz, que actuaría como traza envolvente y de distribución hacia el ámbito capitalino.

En el plan OPRBA- MCBA- 1962 se expresó la necesidad de considerar los sistemas de circulación con visión regional, por lo cual se formuló un esquema que superó la mera convergencia de vías y rutas hacia el centro de la ciudad. Así, el sistema vial de distribución regional que se propuso se conformó con tres elementos rectores: la autopista costera (Tigre- La Plata), la autopis-

ta Central (continuación de la Panamericana hacia la rama Sur del Gran Bs. As.) y la del Oeste (que penetraba por la Avda. Perito Moreno).

En las publicaciones relativas a este Plan se indica, con respecto a la primera, que se procura su contribución a "la descentralización y distribución de funciones frente a la costa de la ciudad".

Posteriormente, tanto en el Esquema Director Año 2000 (ORDAM- CONADE- 1969) como en el "Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana" (Secretaría de Obras y Servicios Públicos de la Nación- 1972) se repiten, aunque con ciertas variantes de trazas, los accesos viales regionales citados y entre los mismos se enfatiza la denominada "autopista costera" que no requiere expropiaciones. Estas previsiones también fueron ratificadas en el estudio SIMEB (Sistema Metropolitano Bonaerense- 1977).

En el año 1977, la Intendencia Municipal del gobierno militar instituye un plan de autopistas urbanas (que comprendía sólo el ámbito de Capital Federal) y que fue aprobado por Ordenanza Nro. 33.387. En este plan se ratifica la autopista costera, común a los planes anteriores, pero se modifican las trazas de las autopistas Central y Oeste (en esta última, desdeñando la traza original sobre la Avda. Perito Moreno se comprometieron nuevas e importates expropiaciones) y se agregaron otras nuevas trazas de autopistas.

De este acto de gobierno quedó construída la AU1 (25 de Mayo), la 9 de Julio Sur y, en construcción, la 9 de Julio Norte. (Fig. 12). Esta última, luego de cruzar la parrilla ferroviaria de Retiro llegará, flexionando, hasta la Avda. Gral. Paz, en coincidencia con la traza que fue denominada Autopista Costera en planes anteriores.

Por su parte, Vialidad de la Provincia de Buenos Aires en el año 1963, efectúa el estudio de factibilidad de la autopista La Plata- Buenos Aires. En el año 1972 esta obra pasa a ser manejada por Vialidad Nacional y se adjudica la "Licitación Nacional e internacional para ejecutar por el sistema de concesión de obra pública la construcción, conservación y explotación de la Autopista La Plata- Buenos Aires y Ribereña de la Capital Federal", aprobandose también su trazado en viaducto elevado.

Después de sucesivas complicaciones administrativas en el año 1987, y mediando un acuerdo entre Nación y Provincia de Buenos Aires, comienza la construcción de esta vía regional que incluye el tramo que pasa por Puerto Madero y que llega hasta Retiro. El mismo empalma: primero con la AU1 (25 de Mayo) y, en su terminación, con la autopista 9 de Julio Norte (Fig. 13). De esta forma está por concretarse frente al área central el tramo de la que en planes anteriores se denominó Autopista Costera.

b) El proyecto contratado.

Las obras de construcción de esta autopista en el tramo en que circularía por los terrenos transferidos al dominio de la Corporación Puerto Madero están iniciadas, con numerosos pilotes hincados, aunque actualmente están demoradas en su prosecusión.

El proyecto contratado prevé un viaducto en toda la extensión con cuatro carriles de circulación en cada dirección. (Ver Planos 6, 6' y 6"). Los enlaces previstos con la red de calles y avenidas son escasos y se pasan a detallar:

- Para el tránsito que por el corto tramo de la autopista Ribereña provenga del Norte no habrá ninguna posibilidad de bajada al área central ni a Puerto Madero. Quien desee hacerlo deberá entrar por la Avda. 9 de Julio y desde allí tomar las calles o avenidas Este- Oeste.

- Para el tránsito que por la autopista La Plata- Buenos Aires proviene del Sur existe un empalme a la altura de la Avda. Brasil que permite entrar al área Puerto Madero. En el mismo punto hay una subida que posibilita desde esa área incorporarse a la autopista pero solamente en dirección al Sur.

- Para ese mismo tránsito que por la autopista proviene del Sur tambien hay una bajada que sólo le permite incorporarse a la Avda. Córdoba en dirección al Oeste.

- Próximo a Retiro, en el encuentro de calle San Martin con Avda. E. Madero sólo hay una rampa de subida que permite incorporarse a la autopista exclusivamente en dirección al Sur.

- Por último frente al Parque Colón (detrás de Casa de Gobierno) hay un deficiente empalme que, contrariando las direcciones del tránsito de la Av. L.N. Alem y cruzando en diagonal la Av. Madero- Huergo en el punto más alto de su desnivel sobre el ferrocarril, forzadamente posibilita acceder a la autopista en dirección al Sur.

- En cuanto a la conexión de la autopista La Plata- Buenos Aires con la AU1 (Autopista 25 de Mayo) el enlace de los dos viaductos es directo en todos los sentidos: desde el Norte y el Sur hacia el Oeste y desde el Oeste hacia el Norte y el Sur. Asimismo, cabe acotar que la AU1 tiene rampas que permiten la directa vinculación con el área de Puerto Madero para canalizar el tránsito desde y en dirección Oeste.

El diseño más arriba descripto para la autopista La Plata- Buenos Aires, con pocos enlaces con la red vial urbana a nivel, responde al concepto de vía regional de tránsito rápido y con régimen de peaje con lo cual se busca liberar a la red circulatoria a nivel del tránsito pasante sea liviano o de cargas.

Actualmente, el tránsito pesado (más de 12 tn.) circula casi exclusivamente por la Avda. Madero- Huergo y según este proyecto sería en gran parte absorbido en sobre nivel tanto el que proviene del Norte en dirección al Sur, como el que se genera en Puerto Nuevo y en las playas de carga de estación Retiro y que lleve dirección al Sur o al Oeste según el empalme que se apre-

cia en Fig. 13. En cambio, en tránsito de camiones que tiene su origen en otras zonas portuarias y actividades (caso Molinos Río de la Plata) localizadas frente al área central deberá circular a nivel hasta poder incorporarse a las autopistas AU1 (con dirección al Oeste) y La Plata- Buenos Aires a la altura de la calle Brasil (con dirección al Sur).

Por último, es importante referirse al diseño espacial- constructivo que ofrece el proyecto de esta autopista, cuya elaboración data del año 1972. Como puede apreciarse en el plano 6" este proyecto no fue debidamente coordinado bajo el objetivo de lograr un hecho urbano coherente. En tal sentido se advierte:

- un obligado emplazamiento del viaducto a la altura de los diques 3 y 4 que, salvando los importantes edificios del I.T.B.A. y la P.N.A., se aleja lo más posible de los depósitos a reciclar permitiendo, al mismo tiempo, un aceptable diseño de la Avda. Adolfo Dávila. Sin embargo, este ordenamiento luego se altera por:

- una acentuada e injustificada inflexión del viaducto a la altura del dique 2 con el fin de salvar el obstáculo circunstancial que representa el edificio que ocupa una seccional de la Policia Federal (la que, con mejor idea prospectiva, podría ser realojada en algunos de los ex-depósitos a reciclar o sobre la cabecera Sur del Dique 1).

  Esta injustificada inflexión del viaducto adquiere mayor gravedad desde el momento que practicamente anula la continuidad de la Avda. A. Dávila frente a los diques 1 y 2. Debe tenerse en cuenta que la permanencia de la Avda. Dávila, con doble mano de circulación, resultaría esencial para permitir interrelacionar, en sentido Norte- Sur, los usos localizados en el sector Oeste de Puerto Madero asi como los diferentes accesos hacia el sector Este del mismo;

- La reiterada modificación de los pilares de soporte del viaducto- autopista en sus diferentes tramos, lo cual entraña un importante desorden perceptivo y funcional de las áreas que quedarán debajo de la autopista. Este desorden aparece originado, principalmente, por el propósito de salvar la actual traza de las vías del ferrocarril. Lo más sensato, sin duda, sería producir el re- acomodamiento de las vías a nivel para darles una posición fija debajo del viaducto;

- el deficiente empalme a la altura de la Plaza Colón que fue descripto anteriormente; al respecto, parecería lógico que la subida hacia el Sur se produjera desde la Avda. Belgrano.

Las observaciones formuladas más arriba resienten, en alto grado, los puntos ventajosos que, en relación a la futura urbanización de Puerto Madero, podría ofrecer el proyecto oficial de autopista. Ellos son:

- canalización de la mayor parte del tránsito pasante (liviano y de cargas) en sobre- nivel lo cual posibilita organizar el movimiento vehicular propio de la urbanización en forma independiente de aquél. Así se obtendría:

- un cruce fluído de las avenidas y calles con dirección Oeste- Este que ingresan al área,

- hacer de la Avda. Dávila un eje local (con doble sentido de circulación) de distribución dentro del área;

- poder disponer debajo del viaducto, y con acceso desde la Avda. Dávila, importantes superficies para estacionamiento, hecho que beneficiaría a los diversos usos a que pueden ser afectados los ex- depósitos a reciclar.

Con el fin de seguir exponiendo el tema autopista La Plata- Buenos Aires en un orden cronológico, a continuación se resumen las variantes alternativas que fueron propuestas por los grupos que abordaron la tarea de formular propuestas respecto a la urbanización de Puerto Madero.

c) Revisiones alternativas al proyecto contratado.

Desde que esta obra fue licitada la "solución" de enlaces con la red urbana a nivel sólo por las puntas despertó serios temores ya que se prevé que en horas pico el gran tránsito generado por el área central, que sin duda deseará tener acceso hacia y desde la autopista, podría llegar a producir severas congestiones puntuales.

En concordancia con estas inquietudes, en 1980-83 se efectuó un estudio en el cual se verifió que existiría un volúmen de tránsito pasante relativamente bajo: el 7% del Sur al Norte y el 27% del Norte al Sur pero reforzado por un importante incremento dada la conexión con la AU1.

Este estudio hipotetizó un modelo con un total de dos pares de enlaces, que contemplan las dos direcciones de circulación: Córdoba- Corrientes y Belgrano- Independencia, más la conexión con la AU1. (Fig. 14).

Esta hipótesis que supone la construcción de enlaces en cuatro puntos, presenta el inconveniente del espacio requerido por las rampas de ascenso y descenso, la obstrucción visual que representarían para la serie de depósitos "colorados" del ex- Puerto Madero, la posible interferencia en el tránsito de la autopista por la disminución de velocidades en tramos muy cortos entre rampas, además del costo involucrado en obras no previstas en el diseño ya contratado.

Muchas de estas cuestiones tambien llevaron a los autores de planes urbanísticos realizados para el área Puerto Madero a proponer modificaciones en la traza de este tramo de la Autopista Buenos Aires- La Plata. Ellas fueron:

- "Estudio para la Renovación Urbana de la Zona Sur" MCBA-1970- 71. (citado en el punto 2.1.2.6.)

Los autores expresan [12]:

"Se plantea como deseable para el proyecto definitivo un diseño que obedece a la necesidad de vincular la actual zona céntrica de la ciudad, su zona Sur y la nueva zona proyectada en los terrenos que ocupa Puerto Madero"..... "El diseño contempla una función distribuidora para el sector céntrico el cual, si bien es un aspecto que resulta altamente beneficioso en otro significa que la obra no podrá ser financiada por el sistema de peaje" ..... "La solución propuesta fue concebida como una autopista en alto nivel y un par de avenidas distribuidoras, cada una de ellas con sentido único de circulación constituído por el par de las actuales Avdas. Madero- Huergo y A. Dávila".

La propuesta que fue presentada eliminaba en su totalidad los depósitos "colorados" con lo cual se obtenía entre Madero- Huergo y A. Dávila un ancho cómodo para el diseño de rampas de enlace de la autopista con la red vial a nivel.

- "Ensanche Area Central" MCBA- EAC- 1980-83. (citado en el punto 2.1.2.7.)

Los autores expresan [13]:

"Se analizaron en profundidad variantes a la traza de la autopista ribereña para compatibilizarla con el proyecto y evitar la discontinuidad urbana, optándose por un proyecto en trinchera con amplios pasos sobre la misma como la solución más adecuada.

"Esta solución incluyó el espacio necesario para el corredor ferroviario que une las grandes terminales de transporte Retiro- Constitución adecuandose así a las proposiciones del "Estudio preliminar de transporte para la Región Metropolitana" y permitiendo la implementación futura de la Red Expreso Regional (RER)".

Esta alternativa propuesta por el EAC, merece también, varias observaciones críticas como son: la construcción de una trinchera a - 6.00 mts. y el desplazamiento del ferrocarril hasta ese nivel, el riesgo y costo involucrado por encontrarse dentro de la cota de inundación así como la necesidad de mantener en operación un drenaje permanente, otros problemas ambientales generados por el ruido, la presencia de un "tajo" sobre la superficie urbana y la necesidad de proveer numerosos puentes viales y peatonales para restablecer la continuidad, asi como una mayor complejidad de enlace con la AU1 sobre elevada. Todos los mencionados son factores de riesgo y alto costo que condicionan la razonabilidad de esta alternativa en las circustancias actuales.

- "Master Plan" Convenio MCBA- Ayuntamiento de Barcelona- 1990. (citado en el punto 2.1.2.9.)

En este trabajo, se sugirió una traza de autopista y ferrocarril desplazados a nivel -2.00 mts. y en trinchera abierta. Esta propuesta, aunque con efectos aminorados, reincide en los aspectos negativos señalados en el caso precedente.

d) Variante alternativa de vía rápida con cruces a nivel.

La Corporación Antiguo Puerto Madero recientemente ha desarrollado la propuesta de reemplazar la autopista elevada (proyecto contratado que fue descripto en el item b)), por un complejo viario a nivel que comprende: (Ver Planos 7, 7'y 7")

- dos calzadas centrales, con cinco carriles en cada sentido, destinados al tránsito rápido y al de cargas pasantes el que contaría con semaforización preferencial;
- dos calles laterales de servicio, de tres carriles cada una, para el tránsito lento y del transporte colectivo, cada calle contaría con un único sentido de circulación;
- un lugar para el tránsito ferroviario (lento y a nivel) el que circulará en horarios convenidos.

Para una correcta visualización de esta variante, se señala que:

- el empalme a la altura de la Avda. Brasil es similar al del proyecto oficial;- hacia el Norte del cruce con la calle Estados Unidos (en que el viaducto ha descendido y el tránsito "rápido" circularía a nivel) se abre la posibilidad de poder interconectarse con los principales pasos en sentido Este-Oeste que llevan tanto a Puerto Madero como al área central. Este empalme-tipo se repite a la altura de las calles Estados Unidos, Avda. Belgrano y calle Pte. Perón y posibilita todos los sentidos de incorporación entre las trazas con sentido Este-Oeste y Norte-Sur.
- en el cruce sobre la Avda. Córdoba se retoma el viaducto elevado, pero permitiendo ingresos y egresos en ambas direcciones.
- el progresivo desnivel hasta un máximo de 6 mts. que se produce entre los dos sentidos de circulación desde la calle Pte. Perón hasta la Av. Belgrano.

12. Op. cit. pág. 129

13. Separata de la revista SUMMA Nº 273 (Mayo 1990.)

Esta variante alternativa propuesta por la Corporación (que está actualmente en trámite de consideración con la empresa adjudicataria y demás organismos involucrados) es objeto de críticas por parte de grupos técnicos especializados en ingeniería vial (entre los cuales se incluye la opinión de Vialidad Nacional) tanto en los aspectos de eficiencia técnica como respecto a las conflictivas consecuencias legales que tendría una eventual re-negociación del proyecto y del contrato.

Los aspectos menos satisfactorios, que han sido objetados para esta variante alternativa; se refieren a:

- dificultad para semaforizar concertando las necesidades del tránsito rápido con el de cargas y el ferroviario; el importante tiempo de despeje del tránsito tras el corte de semáforo dado el ancho de avenida; la posible formación de "colas" de vehículos detenidos sobre la autopista en razón del semáforo de la calle Estados Unidos;
- la importante barrera física Norte-Sur que, para un desplazamiento peatonal y vehicular Este-Oeste, representa un complejo viario de 80 metros de ancho con calzadas centrales rápidas y calles de servicio con sentido único de circulación, a lo que se suma la necesaria persistencia a nivel de dos vías del ferrocarril;
- el requerimiento de un desplazamiento lateral (siempre a nivel) de las vías del ferrocarril; (que también es necesario en el proyecto contratado).
- la obligada canalización a nivel de todo el tránsito pesado de carácter inter-regional proveniente de las zonas industriales ubicadas sobre el borde del río Paraná y del que se origina en el Puerto Nuevo de Buenos Aires y que tiene por destino el área Sur de su Región Metropolitana, el Puerto de Ensenada y otras localidades,
- mayor interferencia vial para el cruce de calles y avenidas con sentido Este-Oeste que acceden a Puerto Madero;
- disminución de los márgenes de seguridad y de la velocidad directriz que deben caracterizar una autopista, la inexistencia de banquinas que puedan ser utilizadas en emergencias y el posible requerimiento de pasarelas peatonales (puente o túneles) para salvar la barrera física de los 80 m.;
- inexistencia de ramas de aceleración y desaceleración para ingreso y salida de vehículos, supuesta una vía rápida central.
- la afectación del régimen de peaje sobre el que se sustenta la ecuación económica de la construcción de la autopista y de la contratación ya efectuada;
- la diferente jurisdicción a que estaría afectado el tramo a nivel frente a Puerto Madero (presumiblemente la MCBA) del que tendría el resto de la autopista La Plata-Buenos Aires (Vialidad Nacional);
- la desventajosa posición de tener que renegociar variantes importantes al proyecto ya contratado con su secuela de pagos por inversiones ya realizadas, lucro cesante, indemnizaciones, etc., asi como la necesidad que toda modificación a la obra contratada debe ser refrendada por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y los órganos constitucionales de ese Estado y, en definitiva, ser convalidada por un Decreto del Poder Ejecutivo Nacional.

A juicio de esta Asesoría el origen y la naturaleza de las críticas más arriba expuestas tornan bastante compleja una decisión sobre esta variable. No obstante, falta consignar que esta variante también busca contabilizar aciertos a su favor como serían:

- dotar de una mejor imágen urbana al cruce del tránsito transversal que accedería a Puerto Madero y, en particular, mejor integración ambiental para los ex-depósitos "colorados" a reciclar, que enfrentan la Avda. A. Dávila;
- la posibilidad que la autopista La Plata-Buenos Aires constituya un acceso directo hacia el área central de Buenos Aires, aún a costa de tener que canalizar la totalidad del tránsito de paso y el de cargas a nivel;
- concebir para la autopista La Plata-Buenos Aires, en su paso por el área central, un complejo viario similar al de la Avda. 9 de Julio que se prolonga con sendos viaductos por ambos extremos: Norte y Sur. No obstante, en este caso, se contaría con un ancho total menor y con la necesidad de reconocer un lugar para alojar las vias del ferrocarril Sur a puerto;
- no comprometer futuras soluciones a desnivel.

e) Las opciones a considerar en el contexto de este Concurso.

Por todo lo expresado en este punto relativo a distintas concepciones del rol a cumplir por la autopista La Plata- Buenos Aires y por lo que se manifiesta en el punto 2.2.2.4. de estas Bases (relativo a criterios de valorización) parece quedar claro que para el presente Concurso de Ideas se presentan dos opciones a considerar respecto al tratamiento de la autopista en su tramo de cruce por el área asignada a la reconversión urbanística de Puerto Madero. Ellas son:

1) Mantener el proyecto original de autopista elevada, según planos 6, 6'y 6", ya contratada e iniciada su construcción, con las correcciones estimadas necesarias por el concursante en función de las objeciones expresadas en el punto b).

2) propiciar la solución (que sostiene la Corporación, planos 7, 7' y 7"), de crear un complejo viario "a nivel" que se describió como variante alternativa en el item precedente.

No se trata que el participante deba decidir entre los diferentes matices de negociación que entraña cada opción. En este concurso de ideas se pretende que el participante indique cuál de las dos opciones considera más pertinente para el desarrollo urbanístico de Puerto Madero que propone.

Cabe sintetizar que la elección entre estas dos opciones se refiere, en gran medida, a valorar en forma diferente:

Por una parte:

- garantizar la fluidez del tránsito vehicular regional de paso sin que el mismo interfiera con tránsitos locales y minimizar el tránsito a nivel que el mismo significa:
- mantener la continuidad del suelo urbano para el tránsito peatonal-vehicular que desde el área central de la ciudad se dirija hacia el área Puerto Madero (y viceversa) en cuyo caso las superficies bajo viaducto elevado y áreas adyacentes deberán ser objeto de un tratamiento que favorezca la integración pretendida entre área central y Puerto Madero;
- evitar las complicaciones legales, políticas, técnicas y financieras que involucraría la re-negociación del proyecto contratado y adjudicado para la autopista bajo el régimen de peaje.

Por otra parte:

- la posibilidad de dotar de un acceso vehicular directo de la autopista La Plata-Buenos Aires hacia y desde el área central (si bien a costa de la efectividad del régimen de peaje ya convalidado por el contrato y de mantener el intenso tránsito de camiones a nivel).
- la eliminación de la barrera visual que conforma el viaducto frente a los ex-depósitos a reciclar que se alinean frente a la Avda. Adolfo Dávila asi como la dificultad para lograr un tratamiento apropiado a los "bajo autopista" en un espacio en el cual coexistirá la vía férrea.

En conclusión, la Asesoría ratifica que en relación a este tema, serán los organismos públicos los responsables últimos de la decisión a adoptar y que en estas Bases (que no tienen por objeto el proyecto de la autopista La Plata-Buenos Aires) sólo se solicita que el participante preferencie una de las dos opciones anteriormente identificadas en función de lo que considere un mejor comportamiento para su propuesta.

2.1.3.6.3. Las conexiones ferroviarias con el puerto

a) Situación existente.

El transporte terrestre de cargas desde y hacia el Puerto de Buenos Aires se moviliza en gran parte por ferrocarril. Las zonas portuarias activas: Puerto Nuevo en particular y, en mucho menor grado, Dársena Norte y Dique 4 requieren del acceso de líneas ferroviarias que ingresan a la Capital Federal por el Norte (ferrocarriles Mitre, San Martín y Belgrano), por el Oeste (F.C. Sarmiento) y por el Sur (F.C. Roca).

Para que desde estas tres direcciones los convoyes puedan llegar a los sectores activos del puerto ya mencionados se requiere una playa de interrelación, espera y armado de trenes que es la ubicada sobre el lado Oeste de Dársena Norte, (entre las Avdas.E. Madero y Antártida Argentina), la que opera bajo la jurisdicción de la Administración General de Puertos. A esta playa llegan los vagones de cargas provenientes del Sur (que pasan por km 5 y Casa Amarilla) utilizando un par de vías con tres rieles cada una (trochas ancha y angosta) ubicadas al costado y a lo largo de la Avda. Adolfo Dávila. A la altura del Dique 3, emergiendo de un tunel bajo Plaza Colón, se le suma la conexión con el F.C. Sarmiento, siendo éste el motivo por el cual la Avda. E. Madero se encuentra elevada en ese tramo con respecto al nivel de los diques a + 6 mts. (Ver corte en Plano 5 y Foto 7). En este itinerario, frente al borde Oeste del dique 1, existe el denominado Empalme Sur, donde los trenes provenientes de esa dirección efectúan el cambio de jurisdicción entre FFCC y AGP del material de tracción.

Por último, desde la mencionada playa ferroviaria y desplazándose a nivel por la plaza S. M. del Carril, plaza Canadá y calle Corbeta Uruguay cruzan los convoyes que, provenientes del Sur, deben acceder a la terminal de Retiro o a las Dársenas de Puerto Nuevo.

Por el par de vías de trocha mixta anteriormente identificado también circula algún material rodante de intercambio entre líneas que tienen ciertos servicios en común, resabios de una concepción unitaria de origen para el sistema ferroviario nacional.

b) Situación prospectiva a preveer en estas Bases

Con la desafectación de los diques de Puerto Madero del uso portuario, se hace innecesario mantener la densa red de ramales ferroviarios que se encuentra del lado Este de aquéllos por la que, en la actualidad, no circula ningún tipo de trenes y cuyas vías están clausuradas desde sus ingresos a través de los puentes. Se prevé la remoción total o parcial de estos rieles en la oportunidad en que ello resulte necesario.

Por el contrario, la línea de trocha mixta paralela a la Avda. Adolfo Dávila así como la playa de interconexión frente a Dársena Norte deben ser mantenidas. El actual movimiento de trenes por la misma es de aproximadamente diez formaciones como promedio diario, de las cuales solo una o dos corresponden

al F.C. Sarmiento. El ingreso del ferrocarril al sistema portuario no requiere de barreras dadas las características de velocidad y tipo de circulación en el área y según lo que resulta de la aplicación de la norma SETOP 781 que regula los pasos viales/ ferroviarios. (Esta misma situación es la que se verifica en los cruces para entrar en el complejo de Retiro y Puerto Nuevo).

Es posible que en función del aumento de la circulación vehicular sea necesario controlar en forma efectiva los cruces pero, además, pueden minimizarse las interferencias condicionando los horarios de los trenes. Al respecto está en vigencia, aunque no estrictamente aplicado, un convenio entre la Municipalidad de Buenos Aires y Ferrocarriles Argentinos firmado en 1982.

Cabe confirmar que debido a reglamentaciones de la Administración General de Puertos, los trenes que circulan por el área lo hacen con material de tracción y rodante en formaciones operadas por personal de esa repartición. Esta práctica aún subsiste, por razonabilidad, pese a que desde el momento que la Corporación Antiguo Puerto Madero tomó posesión de los terrenos ha cambiado su jurisdicción.

Mientras se continúe operando en la forma indicada, resulta necesario mantener en el área dos vías suplementarias de maniobra en el denominado Empalme Sur, ubicado frente al Dique 1, donde se efectúan las maniobras de enganche y desenganche de locomotoras de los trenes.

Las dos alternativas de la Autopista Ribereña, detalladas en el punto 2.1.3.6.b) y d) presuponen desplazamientos laterales del par de vías de trocha mixta; aparentemente, el mismo podría realizarse sin generar insalvables interferencias. A título indicativo se menciona que según estimación proporcionada por la Empresa Ferrocarriles Argentinos, el costo para el tendido de una vía es, actualmente, de U$S 270.000 por kilómetro.

c) Otros antecedentes

Para completar la información sobre este punto cabe mencionar que, hace dos o tres décadas atrás, circuló con insistencia en los planes urbanos y ferroviario que se formulaban para Bs.As. la idea de establecer una conexión de trenes de pasajeros Constitución- Retiro, potenciada luego por la del R.E.R. (Red Expreso Regional) del plan CONADE- 1969, pero sin que nunca fuera desarrollado ni aprobado un proyecto concreto el que supone implica altísimos costos y serias dificultades constructivas.

Asimismo, en el Plan OPRBA- MCBA- 1962 se consideró la alternativa de establecer una cintura de vinculación entre las líneas ferroviarias del Sur, del Oeste y del Norte por la periferia del Gran Buenos Aires, de modo que todos los trenes de carga pudieran llegar al Puerto de Buenos Aires a través de las playas de Retiro y poder así liberar el frente Este del área central de la ciudad de la servidumbre de paso que le imponen las líneas ferroviarias que provienen del Oeste y del Sur.

2.1.3.6.4. Tránsito fluvial interdiques

En el punto 2.1.3.1.5. b) se mencionaron las condiciones que el Decreto 1279/89 establece a fin de posibilitar un tránsito fluvial entre las Dársenas Norte y Sur pasando por los diques. Esta cláusula está referida a:

- Una vinculación eventual y de emergencia que, en casos críticos, desaconseje a las embarcaciones circunvalar el área de relleno;
- proporcionar una mayor comodidad de desplazamiento para embarcaciones auxiliares (vg. remolcadores) que puedan llegar a operar en forma sucesiva en ambas Dársenas.

Por tratarse de un tránsito eventual no es factible proporcionar datos precisos para estimar el movimiento interdiques. Algunas referencias señalan unos 80 pasos mensuales. Por lo tanto, más que una imperiosa "necesidad" existente, evaluada y proyectada a futuro, se trata de una reserva para mantener una alternativa de vinculación entre sectores portuarios sin tener que circunvalar forzosamente la rada externa.

Puede concluirse que este eventual condicionamiento no obligaría a una apertura frecuente de los puentes giratorios, (que se trata en el punto 2.1.3.6.6.)

2.1.3.6.5. Tránsito fluvial/deportivo interdiques

Tanto la desactivación del uso portuario de los diques como el deseo de conservar el patrimonio histórico del espejo de agua y bordes que el mismo representa (ya establecido por Ordenanza de la U32) suscita, en forma inmediata, la idea de otorgar a esos elementos portuarios un intenso uso de amarras y marinas deportivas que es una actividad de firme arraigo en la costa de la ciudad y del gran Buenos Aires.

Sin embargo, de aceptarse este temperamento, ello impondría un régimen de apertura de los puentes viales que cruzan los diques que, seguramente, sería altamente restrictivo para los accesos viales al área o, viceversa, altamente restrictivo para el movimiento de las embarcaciones deportivas, las que tendrían que desplazarse con horarios incómodos y estrictos de entrada y salida.

Ante estos escenarios alternativos es necesario optar. Esta Asesoría considera que en superficies adicionales tan importantes como las que hoy figuran en el plano de la ciudad hacia el Este de los diques, cualquiera fuera el des-

tino a otorgar a las mismas, se deberá garantizar un acceso vehicular fluído para toda la población y que el mismo no puede estar supeditado al interés individual de deportistas cuyo legítimo deseo deberá ser satisfecho en entornos menos restrictivos.

En consecuencia, se considera que en el marco del Programa Indicativo establecido en estas Bases, los participantes deberán restringir la eventual localización de marinas deportivas en los diques las que solamente podrán tener una ubicación en el Dique 4 comprometiendo un solo puente.

2.1.3.6.6. Los puentes, calles y avenidas de acceso vehicular/peatonal.

1) Características físicas y operativas de los puentes.

El sistema de diques en que se basó el proyecto de Puerto Madero, y la necesaria conexión entre los mismos para la circulación de embarcaciones, originó la instalación de cinco puentes giratorios ubicados sobre los canales que vinculan los extremos de aquellos de modo de permitir el cruce de vehículos y peatones (Fig. 15). Estos puentes son, actualmente, las únicas vías de acceso terrestre al sector de Puerto Madero, Paseo Costanero, área del relleno e instalaciones de la central de Segba y otros usos portuarios de Dársena Sur, ubicados al Este de la línea de los diques, por lo cual sus capacidades para canalizar flujos vehiculares se constituye en un importante elemento condicionante del desarrollo del programa de reconversión urbanística.

La ubicación geográfica de tales puentes en relación al área central de la ciudad es bastante favorable por cuanto tres de ellos coinciden con la prolongación del eje de avenidas centrales. Numerados de Sur a Norte son los siguientes:

Puente 1:
en continuación del eje Avda. Brasil.

Puente 2:
en eje calle Estados Unidos (actualmente cerrado al uso vehicular).

Puente 3:
en eje con Avda. Belgrano.

Puente 4:
en eje con calle Pte. Perón.

Puente 5:
en eje con Avda. Córdoba.

Las características actuales de los puentes son:

- luz de puente sobre canal: puentes 1,2,3 y 4 = 20 mts.; puente 5 = 25 mts.
- ancho de calzada = 7,06 mts. y dos veredas laterales =1,35 mts. c/u. (ancho total: 9,76 mts.)
- tiempo que insume la apertura y cierre = 8 minutos (este lapso incluye el paso de un remolcador).
- especificaciones: puente en voladizo, con contrapeso, de tipo giratorio accionado por mecanismos hidráulicos.

La capacidad de carga que poseen es importante y por ellos circulan actualmente: los camiones que trasladan contenedores (puente 5), los que atienden las necesidades de Molinos Río de la Plata (puente 3) los que atienden a otros depósitos en el área Puerto Madero y en Dársena Sur (puente 1).

En las condiciones actuales las calzadas de cada puente admiten dos carriles que se utilizan, cada uno, en direcciones opuestas de circulación. Sin embargo, todos ellos permitirían ampliaciones, con las siguientes características:

- una alternativa, relativamente simple, es la de convertir el ancho de veredas en calzadas y construir las veredas peatonales como superficies en voladizo en ambos costados. De tal forma se obtendrían tres carriles con la posibilidad de asignar sentido único de circulación a cada puente.
- otra alternativa consistiría en construir nuevos puentes giratorios o levadizos de mayor ancho sustituyendo uno o más de los existentes,
- una tercera alternativa consistiría en duplicar los puentes actuales sobre los canales cuyo ancho de borde lo permite (Puentes 1 y 5).

A modo indicativo los costos estimados globalmente para la primer alternativa alcanzarían a U$S 250.000 por puente.

Por otra parte, las restricciones a la fluidez de los accesos vehiculares y peatonales a través de los puentes que podría imponer el tránsito fluvial interdiques puede ser minimizado acorde con las consideraciones expuestas en los puntos 2.1.3.6.4. y 2.1.3.6.5. También debe tenerse en cuenta que para los casos de apertura de los puentes, la secuencia puede diagramarse en forma sucesiva dando tiempo al tránsito vehicular para derivarse hacia cualquiera de los restantes puentes de modo que en ninguna circunstancia normal el área pueda quedar totalmente desconectada del resto de la ciudad.

2) El tránsito generado en el área de reconversión

A efectos de poder visualizar con mayor precisión el tipo de restricción que puedan imponer los puentes en sus condiciones actuales, así como la necesidad de prever la ampliación de su capacidad de absober flujos vehiculares,

se efectuó un primer análisis referido al volumen de tránsito que generaría la radicación de las actividades contempladas en el Programa Indicativo de máxima en el sector Este de los diques. El detalle del cálculo y las conclusiones pertinentes figuran en el anexo 2.4.

Como conclusiones aquí se consigna que, en su etapa final, las variantes de mínima, media y máxima ocupación del sector Este requerirían, respectivamente, la modificación de uno, dos o tres puentes giratorios, para dotarlos de un doble carril en cada sentido de circulación. Ninguna de ellas requeriría modificaciones para las primeras etapas.

3) Las calles y avenidas transversales.

La posibilidad de garantizar un fluído acceso vial al área de reconversión urbanística es a través de las avenidas y calles que, cruzando los puentes giratorios, la conectan con el área central de la ciudad, hecho que ya fue analizado en los dos puntos anteriores.

Resta considerar la fluidez de conexión de estos ejes viales transversales con el resto de la trama circulatoria existente y proyectada para el área central, en particular con las variantes de traza para la Autopista Ribereña y con el cruce de las vías de trocha mixta que para tránsito ferroviario de cargas se mantienen paralelas a dicha autopista.

Autopista elevada:

Para la dirección de tránsito Este- Oeste, y viceversa, el cruce con la autopista se efectuaría sin problemas dada la diferencia de nivel; con el ferrocarril el encuentro podría ser regulado con semáforos.

En cuanto al tránsito que desde las avenidas y calles transversales que acceden a Puerto Madero, desee incorporarse en forma directa la autopista Ribereña según lo detallado en el punto 2.1.3.6.2. b), solo podría efectuarlo a la altura de la Av. Brasil y con dirección hacia el Sur.

Variante vía rápida a nivel:

En este caso, los cruces directos por Córdoba y Av. Brasil, igual que en la anterior se realizan por diferencia de nivel.

En cambio los tres restantes estarían regulados por los tiempos que otorgue la semaforización. No cabe duda que ello representará una considerable reducción a la velocidad directriz que pueda otorgarse a la vía rápida y que deberá ser convenientemente evaluado. Para el tránsito Este-Oeste que se incorpore al sentido de circulación Norte- Sur, en el punto 2.1.3.6.2.d). ya fue especificado el tipo de conexión previsto.

2.1.3.6.7. La red de distribución vehicular/peatonal y superficies para estacionamiento dentro del área a desarrollar.

1) Situación actual.

Actualmente las vías de circulación más importantes, y mejor caracterizadas, se encuentran fuera de los terrenos objeto específico de este Concurso y son: la ex- Costanera propiamente dicha (en sus tres denominaciones: Avda. Intendente C. Noel, Avda. Dr. Tristan Achaval Rodriguez y Avda. España) y la paralela interior denominada Avda. de Los Italianos que se continúa, con cierto cambio de dirección, con la Avda. Florencio Sánchez.

De las calles y avenidas transversales que acceden al área de Puerto Madero sólo tres, Av. Brasil, Av. Belgrano y Pte. Perón, continúan perfiladas como tales hasta empalmar con las dos avenidas del paseo costanero ya mencionadas. Por el contrario: la continuidad de la Avda. Córdoba se confunde con las playas de contenedores de Puesto 6 de Dársena Norte; y la continuidad de la calle Estados Unidos (temporalmente clausurada) termina en el mismo borde Este de los diques.

Enlazando tales accesos transversales existen calles en sentido Norte- Sur, la mayoría no incorporadas al catastro municipal, algunas de reducido ancho y con pavimento de adoquines de piedra que no guardan deliberada continuidad entre una y otra sección de diques.

El borde Este de los diques, aunque no esté catastralmente conformado como calle, en general presenta condiciones más o menos adecuadas para la circulación vehicular. Sin embargo, la continuidad se ve interrumpida abruptamente en el Dique 3 con un galpón- depósito de Molinos Río de La Plata y una calle intermedia entre sus instalaciones que dicha empresa reclama como de uso interno y exclusivo (al menos en las primeras etapas del nuevo desarrollo). También existen sobre este borde de diques parte de instalaciones de elevadores que se encuentran en desuso y en regular estado de conservación.

2) Condiciones a preveer en el marco de estas Bases.

Los participantes tienen libertad para proponer el sistema vial interno del área objeto del concurso que estimen conveniente, con las variantes en las instalaciones de Molinos Río de la Plata, que se indican en el Plano 8.

Respecto a la concepción del trazado vehicular, la Asesoría entiende que serían aspectos relevantes a tener en cuenta:

- Considerar que el acceso por el puente en eje con Avda. Córdoba estará preferentemente afectado al movimiento de cargas a puerto en tanto: a) permanezca destinado a tales funciones el borde Este del Dique 4 y b) re-

sulte aconsejable la construcción de una nueva terminal portuaria en el área del relleno que estas Bases afectan como reserva eventual para tal fin.

- Considerar la importancia que reviste actualmente el acceso por la Avda. Brasil el cual sirve:

  a) a la terminal de Ferrys que cumplen el tránsito diario con la costa uruguaya,

  b) a las numerosas actividades localizadas al Este de la Dársena Sur.

- Considerar la conveniencia de mantener una buena conexión vehicular entre los accesos viales oeste- este con las avenidas costaneras asi como con los sectores que se determinen dentro del Parque Natural.

- La inexistencia de obstáculos para rehabilitar el cruce de los diques según el eje de la calle Estados Unidos y prolongarlo hasta la Av. Costanera si se estimare necesario.

Por otra parte los participantes deberán evaluar:

- la conveniencia de proponer un sistema vial que interrelacione la totalidad del área a desarrollar y cuya traza y perfiles se adecúen a la función que tales vías van a desempeñar;

- la forma que, en las sucesivas etapas, se efectuará el enlace entre las arterias de circulación preexistentes y proyectadas;

- el valor evocativo que asumen las vías de circulación cuando se trata de rescatar y exaltar un sector con valor patrimonial;

- la importancia que adquiere para el éxito del desarrollo urbanístico la posibilidad de ofrecer adecuadas superficies de estacionamiento vehicular por cuanto ello representa, entre muchas otras, una ventaja apreciable que hoy no puede ofrecer el área central de la ciudad;

- el rol portagónico que pueden asumir las circulaciones peatonales en la concepción globlal del conjunto pudiendo entrelazar tanto actividades funcionales como áreas con diferentes (y excepcionales) condiciones paisajísticas por medio de recorridos relativamente cortos.

En síntesis, la Asesoría sugiere a los participantes considerar la super- estructura paisajística que puede conformarse en el área en base a la riqueza de percepción visual que ofrezcan tanto los itinerarios vehiculares como peatonales que se proyecten.

2.1.3.7. Infraestructura de servicios

2.1.3.7.1. Consideraciones generales

En este acápite se tratan todos los rubros de la ingeniería de servicios urbanos: agua potable, desagues cloacales, desagues pluviales, energía eléctrica, alumbrado público, semaforización, telefonía, gas natural y pavimentos, que resultan imprescindibles para proyectar un desarrollo urbanístico según los márgenes de intensidad que establece el Programa Indicativo.

Actualmente, los edificios localizados en Puerto Madero cuentan con escasas y precarias instalaciones de servicios poco utilizables para un desarrollo futuro (Ver 2.2.1.4.b). La circunstancia que el área a desarrollar se encuentre en una ubicación central del sistema metropolitano y en un lugar de paso de redes troncales de aprovisionamiento de fluídos facilita, para ciertos servicios, la conexión a los sistemas existentes. En otros casos, dada la intensa saturación y obsolescencia de algunas redes centrales deberán preverse otras soluciones.

En este punto de las Bases se exponen los criterios generales que para cada servicio garantizan la posibilidad de su prestación en el área, según ha sido examinado por el grupo de consultores en ingeniería de servicios de infraestructura convocados por la Corporación Antiguo Puerto Madero y en concordancia con el estudio sumamente detallado que aquéllos efectuaran en el año 1981/84 para la Municipalidad de Buenos Aires.

Más adelante se proporciona, para cada servicio, una evaluación global del costo en U$S de plantas e instalaciones necesarias en cada caso, que han sido estimadas sobre la base de máximos recorridos y de intensidad de ocupación previstos en estas Bases.

El resultado aproximado que se consigna es indicativo de la incidencia global que tendría el costo de la infraestructura exclusivamente dentro del ámbito de la propia reconversión urbanística.

2.1.3.7.2. Alcance del tema infraestructura de servicios en el marco de estas Bases

Por tratarse de un Concurso de Ideas no se solicita de los participantes el diagrama de las instalaciones y redes de servicios lo cual demandaría considerables e innecesarios esfuerzos. Habiéndose verificado la factibilidad general para cada servicio según más adelante se resume, el proceso que se seguirá es el indicado en el punto 2.1.3.10.3. de estas Bases. Es decir, sobre la idea ganadora, debidamente aprobada y adoptada por El Promotor, serán realizados los correspondientes estudios de la infraestructura.

Es comprensible que toda gestión a emprender ante las diferentes Empresas prestadoras de servicios se debe efectuar sobre una propuesta concreta que sólo puede ser el resultado posterior de las ideas ganadoras en este Concurso. También debe tenerse en cuenta que en el presente año en que Empresas tan importantes como Obras Sanitarias y SEGBA, estén iniciando un pro-

ceso de privatización no es el momento más adecuado para requerir avales sobre "ideas". En cambio, nada impide progresar respecto al plan general a adoptarse que es el cometido de este Concurso.

2.1.3.7.3. Instalaciones de Gas Natural

Se considera factible alimentar con gas natural a los requerimientos de la urbanización. La conexión puede ser realizada, sin aparentes problemas, al gasoducto pasante que vincula las alimentaciones desde el norte y sur del país. El enlace hacia el sector Este separado por los diques se realizaría por medio de conexiones tipo sifón por debajo del fondo de aquéllos.

Las estaciones de reducción de presión pueden ser moduladas en capacidad de modo que puedan acompañar en el tiempo el ritmo del desarrollo urbano. La superficie de terreno necesario para una estación de reducción- regulación de presión es muy reducida y su localización puede ser definida con bastante libertad.

Se tomaron los siguientes valores globales orientativos para distintos trabajos:

- Estación reductora de alta/media presión	800.000 U$S
- Metro lineal medio de instalación de distribución en media presión	60-70 U$S
- Monto global de la instalación de red de distribución de gas	500.000 U$S

2.1.3.7.4. Provisión de agua potable

El panorama respecto a este sevicio es bastante menos claro. A lo largo de las avenidas Madero y Huergo está instalada una cañería maestra de 9.00 mts. de diámetro, pertenecientes a O.S.N. la que tiene varias derivaciones transversales que podrían ser utilizadas para resolver la habilitación de servicios para los depósitos del sector Oeste, en primera etapa. En cuanto a las necesidades del sector Este, habría una primera posibilidad de recurrir a una cañería existente bajo la calle Córdoba si bien parece dudoso que se encuentre en condiciones de ofrecer un incremento de caudal. En consecuencia, la situación más desfavorable estaría indicando la necesidad de efectuar el tendido de una cañería nueva, a través de zonas centrales, que abastezca al área a desarrollar en Puerto Madero desde alguno de los actuales depósitos de O.S.N. uno sito en Córdoba- Ayacucho y otro en Pavón y Entre Ríos.

El ingreso a la zona al Este de los diques se prevé pasando cañerías en sifón bajo el fondo de aquéllos, en forma simlar a las instalaciones actualmente existentes, que cruzan por los tramos más angostos correspondientes a los canales interdiques.

Existe otra consideración que puede influir favorablemente sobre la solución a adoptar, principalmente en las primeras etapas. La misma se refiere a que la posible adopción de un sistema de medidores para regular las tarifas del servicio de agua potable, origine una apreciable reducción del consumo actual por lo cual restaría un excedente en la red instalada posible de derivar hacia los nuevos terrenos a urbanizar.

Por lo expuesto resulta claro que los puntos de conexión a la red de agua potable existente deberán ser definidos "a posteriori" en un estudio de ingeniería más detallado. También parece evidente que toda intensificación de actividades dentro del área central existente también exigirá modificaciones en las troncales de abastecimiento exista, o no, el desarrollo urbanístico de Puerto Madero.

Los valores de inversión que a continuación se indican se refieren exclusivamente a las obras a realizar dentro del área de reconversión urbanística y, posteriormente, deberán agregarse los valores de obras externas al área y que fueron mencionadas en los párrafos precedentes.

- Dotación media	250 l/H día
- Metro lineal medio de instalaciones de distribución de agua	65 a 70 U$S/ml.
- Monto global de la instalación de distribución de agua (dentro del área)	1.000.000 U$S

2.1.3.7.5. Desagues cloacales

Planta de tratamiento de efluentes:

A criterio de los consultores no habría posibilidad de realizar el vuelco de los desagues cloacales sobre instalaciones existentes como es el caso del colector máximo denominado "de los pueblos ribereños" que pasa vecino al área de Puerto Madero pero que se encuentra sobrecargado y trabajando a presión. Tampoco se estima recomendable otra posibilidad como sería la de conducir por bombeo el desague cloacal de la zona Puerto Madero hasta la estación de bombeo que O.S.N. posee en Barracas y desde la cual posteriormente se impulsa el líquido a Quilmes para su ulterior descarga en el Río de la Plata. Aunque esta opción no ha sido evaluada económicamente se trataría de una obra de significación ya que implica un trayecto de unos 5 kms. por calles de la ciudad con los inconvenientes, imprevisibles, de las interferencias que puedan encontrarse en dicha traza.

La solución que aparece como alternativa más aconsejable es la de construir una planta de tratamiento, de tipo modular, proyectada para funcionar en con-

diciones compatibles con la cercanía de las áreas urbanizadas y desde la cual se descargue el efluente depurado al río. La superficie necesaria sería de una a dos Has. y un lugar de posible ubicación sería el sector sureste de la superficie de relleno.

Los valores globales orientativos:

- Monto global de la planta	10.000.000 U$S

La red de desagues:

- Metro lineal medio de instalación de recolección de desagues cloacales	75/ 80 U$S/ ml.
- Monto global de la instalación de recolección de desagues cloacales	1.000.000 U$S

2.1.3.7.6. Provisión de energía eléctrica

De los análisis realizados para estimar la carga eléctrica que tendría la zona Puerto Madero en su máxima densidad de desarrollo surge un valor aproximadamente de 23.000 kw. El suministro de tal potencia al área de reconversión urbanística deberá estar a cargo de la empresa de servicios eléctricos que opere en la ciudad abasteciendo a toda el área central.

El área de desarrollo urbanístico de Puerto Madero deberá tomar la carga eléctrica necesaria desde algún punto de la red que hoy sirve al área central. Sin embargo, también es conocido que esta red se encuentra en un considerable grado de saturación y obsolescencia y actualmente es objeto de un alto número de reparaciones por mes. En consecuencia, toda necesidad de derivación e incremento de potencia en la red actual sólo podría ser suministrada para localizaciones puntuales cualquiera fuera el área de su localización (Puerto Madero o el área central existente). Desde esta perspectiva Puerto Madero correría los mismos riesgos e incertidumbres respecto a la regularidad en la provisión de la energía eléctrica que el resto del área central. Por el contrario, si se asegurara una nueva y buena conexión directa desde las actuales usinas generadoras (ubicadas respectivamente en Puerto Nuevo y Dársena Sur) el área de Puerto Madero tendría la ventaja inapreciable de poder contar con un tendido de cables "a novo" en terrenos y parcelas no comprometidas con instalaciones preexistentes.

Una de las posibilidades visualizadas por los consultores sería aprovechar el tendido de una nueva línea de alta tensión entre las dos usinas mencionadas para mejorar el servicio a toda el área central y pudiendo derivar desde la misma la conexión a las nuevas áreas de desarrollo urbanístico en Puerto Madero. Se estima que una solución de este tipo, que debe ser negociada con la empresa proveedora del servicio, no podrá hacer recaer sobre Puerto Madero más que un porcentaje a determinar del costo que insumiría esta instalación primaria que estaría destinada a otros sectores del área central.

La distribución propia al área Puerto Madero:

A partir de una carga global final estimada en 23.000 kw. se ha hipotetizado una solución técnica que contempla dos estaciones transformadoras de 15.000 KVA 132/ 13,2 kw., veinticinco subestaciones transformadoras de 1.000 KVA, 13,2/ 0,400 kv.y cables de alta,media y baja tensión para instalación subterránea.

En base a tales condiciones de máxima se indican los siguientes valores orientativos:

- S.E. transformadoras 15.000 KVA (dos) 132/ 13,2 kv.	8.000.000 U$S
- S.E. transformadoras 1.000 KVA (25) 13,2/ 0,400 kv.	1.500.000 U$S
- Cables y accesorios de MT. Valor de metro lineal instalado	75 U$S
- Cables y accesorios de BT. Valor por metro lineal instalado	35 U$S
- Monto global de la instalación de MT.	600.000 U$S
- Monto global de la instalación de BT	4.400.000 U$S

2.1.3.7.7. Instalaciones de telefonía

La conexión al sistema telefónico urbano no presenta problemas técnicos insalvables. Se ha considerado como requerimiento la construcción de una central modular de un mínimo de 5.000 líneas habilitables en bloques de 1.000, de forma de acompañar el crecimiento de la demanda en el área. Por tratarse en la actualidad de un servicio privado, las características de interconexión al sistema general y de organización interna de las redes debe quedar a cargo de la empresa prestadora del servicio, la que necesariamente deberá adecuar sus instalaciones a los requerimientos propios de la organización que se proponga para el área, teniendo como objetivo servir por igual a todos los sectores dentro de la misma.

A los efectos de adelantar valores globales orientativos se ha estimado una necesidad mínima de aproximadamente 5.000 líneas.

- Central telefónica para 5.000 líneas	3.000.000 U$S
- Plantel exterior global	3.000.000 U$S

2.1.3.7.8. Instalaciones de semaforización

A efectos de un presupuesto indicativo solamente se previó un equipamiento para las intersecciones de una vía rápida a nivel con las arterias transversales de acceso al área Puerto Madero.

- Valor indicativo global	1.000.000 U$S

2.1.3.7.9. Alumbrado público

Para cubrir los requerimientos de acuerdo a normas y valores lumínicos normales para este tipo de urbanización se ha realizado sólo una evaluación preliminar.

Se estima como valor global	1.500.000 U$S

2.1.3.7.10. Pavimentos y desagues pluviales

En base al master plan que se desarrolló en el marco de la cooperación con el Ayuntamiento de Barcelona e incluyendo las vías transversales de acceso, pasajes a través de los diques y calles y avenidas interiores se estimaron los siguientes valores indicativos:

- Espesor medio de pavimento	0,20/0,22 m.
- Costo por m2. de superficie pavimentada	55 U$S/ m2.
- Valor de la pavimentación	9.000.000 U$S
- Veredas	1.500.000 U$S
- Desagues pluviales, Global	1.000.000 U$S

2.1.3.7.11. Resumen de inversiones

- Instalaciones de gas natural	1.300.000 U$S
- Instalaciones sanitarias:	
. Provisión de agua potable	1.000.000 U$S
. Desagues cloacales	1.000.000 U$S
. Planta de tratamiento efluentes	10.000.000 U$S
- Instalaciones eléctricas	14.500.000 U$S
- Instalaciones de telefonía	6.000.000 U$S
- Instalaciones de semaforización	1.000.000 U$S
- Alumbrado público	1.500.000 U$S
- Pavimentos, veredas y desagues pluviales	11.500.000 U$S
Total estimado	**47,800.000 U$S**

Se reitera que en este global estimado no ha sido contabilizado el costo adicional que:

. para la provisión de agua potable pudiera significar la necesidad de llegar con una nueva cañería hasta alguno de los depósitos próximos;

. para la provisión de energía eléctrica puede significar la necesidad de mejorar las troncales desde las cuales la zona de Puerto Madero debería alimentarse.

Estos incrementos de costos y de instalaciones deberán ser objeto de negociación con las empresas a fin de discriminar la participación que al área objeto de este concurso pueda corresponderle, y en qué proporción deberá ser asumida por los restantes usuarios del área central de la ciudad.

2.1.3.8. La concepción paisajística

Las condiciones de diversidad, escala y singularidad de los elementos urbanos que se conjugan en el área y su entorno generan la excepcional oportunidad para que la concepción global del desarrollo urbano a proyectar y su secuencia en etapas llegue a conformar un sector urbano de alto interés paisajístico. Por otra parte el programa indicativo asigna un importante porcentual para espacio libre público que podrá distribuirse con entera libertad dentro del área. Por tratarse de un conjunto de ideas y no de anteproyectos será deseable que los participantes, aparte del parcelamiento, volumetría general y usos del suelo que en estas Bases se exigen, indiquen otros elementos (vg. tratamiento de solados, fachadas, arbolados, senderos peatonales, circuitos para bicicletas, etc.) que propone normativizar de modo de lograr el carácter y unidad que se pretenda en los ámbitos proyectados.

2.1.3.9. El Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica.

2.1.3.9.1. Antecedentes urbanísticos.

En los sucesivos planes que tuvo la ciudad, descriptos en el punto 2.1.2. de estas Bases, fue una constante la propuesta de efectuar rellenos en el Río de

la Plata para generar nuevos espacios urbanos y aunque, en algún caso, fue planteada la ocupación de las tierras ganadas al río con usos administrativos y residenciales, la tendencia claramente dominante ha sido la de urbanizar Puerto Madero reciclando el espacio liberado de los usos portuarios para afectarlos a actividades terciarias y destinar las nuevas áreas de relleno para ampliar la oferta de áreas verdes de la ciudad. Este último es el temperamento firmemente asumido en estas Bases.

El Plan de la MCBA (OPRBA) del año 1962, define un área de 405 Has a ser ganadas al río, al Este de Puerto Madero, "mediante un relleno que convierta a esta área en un elemento vital de la ciudad". El propósito fundamental era mejorar la oferta de espacios recreativos, vistos los graves déficits que existían, con la meta de lograr un índice de 7 m2. por habitante.

El dimensionamiento del área a recuperar estuvo determinado, tanto por las posibilidades físicas de conformar el espacio seleccionado frente al río, como por los requerimientos de equipamiento recreativo para la ciudad. En el Suroeste de la Capital la recuperación de 770 Has del ex Bañado de Flores, (hoy Parque Almirante Brown); en el Noroeste la ex- Chacra Saavedra (hoy ya convertida en un polideportivo) más la sugerencia de contar con tierras de la Facultad de Agronomía que aportarían un conjunto de 153 Has. y por último en el Este las 405 Has de tierra que resultarían del relleno frente a Puerto Madero y Costanera Sur.

La escasa profundidad del río y la posibilidad de utilizar el refulado del dragado de los canales de acceso al Puerto eran los elementos que facilitaban la idea de concretar esta iniciativa frente a Puerto Madero. El malecón de acceso a antepuerto y las tierras de relleno hacia el Este de la Dársena Sur asi como la distancia al veril del canal de acceso, definían claramente el área de posible anexión mediante relleno.

2.1.3.9.2. Situación legal

La oportunidad para concretar las obras de relleno surgió como consecuencia de la disponibilidad de escombros originados en la apertura de la traza de autopistas urbanas. Con este fin se dicta la Ley Nacional Nº 21.825 en la que se fija un polígono de 450 hectáreas para volcar ese material y se transfiere el dominio de los terrenos que se obtengan a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. El relleno efectivamente realizado cuenta en la actualidad con aproximadamente 350 hectáreas.

Cuando el proceso de relleno se encontraba avanzado, se dicta la Ordenanza Municipal Nº 40.792 prohibiendo la descarga de materiales de demolición y excavaciones.

Posteriormente se dicta la Ordenanza Municipal Nº 41.247 del 5 de junio de 1986, declarando "Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica a los terrenos ganados al Río de la Plata frente a la Costanera Sur, comprendidos entre el malecón de Dársena Norte y la Ciudad Deportiva del Club Boca Juniors", creándose una comisión de doce miembros, seis de ellos funcionarios de distintas reparticiones de la Municipalidad de Buenos Aires y seis representantes de sociedades proteccionista de la flora, fauna y ecología, para que en un plazo de sesenta días se expidan sobre las normas mínimas para el funcionamiento de la reserva.

En el artículo 4 de la misma Ordenanza se establece que "previa conformidad de la Comisión precedentemente creada, autorízase la descarga de materiales de demolición y excavaciones con el objeto de preservar la integridad de los albardones de cierre de los recintos que contienen material de refulado del área".

El 7 de julio de 1988 es sancionada la Ordenanza Municipal Nº 42.859 por la que se "crea el equipo de trabajo de la Reserva Ecológica Costanera Sur, para el estudio del área y la elaboración de un Plan de Manejo y Desarrollo de la Reserva que tendrá como objetivo la conservación de la flora y fauna existente, la educación ambiental, la recreación y el turismo, el rescate del río, la formación cultural y la investigación científica en la totalidad del área del ecosistema".

El equipo de trabajo queda conformado por representantes de la Subsecretaría de Medio Ambiente y Ecología del Departamento Ejecutivo y por representantes de organizaciones no gubernamentales ambientalistas que son: Amigos de la Tierra Argentina (ATA), Asociación Ornitológica del Plata (AOP) y Fundación Vida Silvestre Argentina (FVSA). Se estableció un plazo de 180 días para elevar al Concejo Deliberante un Plan de Manejo y Desarrollo reiterándose la prohibición de descargar materiales en el área hasta tanto el Concejo aprobara este Plan.

Finalmente, por Decreto Municipal Nº 151/89 se encomienda a la Subsecretaría de Medio Ambiente, de la Secretaría Calidad de Vida, la formulación del Plan de Manejo y a la Secretaría de Planeamiento la reglamentación del funcionamiento del equipo de trabajo.

2.1.3.9.3. El Plan de Manejo

La propuesta del Plan de Manejo,recientemente completada, fue elaborada por la Subsecretaría de Medio Ambiente y aún requiere de aprobación del Concejo Deliberante. En la misma se formulan las grandes líneas de acción y ordenamiento para el área y su contenido incluye: una breve historia del desarrollo del Parque Natural y Reserva Ecológica, su estado actual, los objetivos generales a lograr, una propuesta de división espacial con las normas para su manejo, y un conjunto de programas a desarrollar. Las principales características se resumen a continuación.

1) La situación actual.

Los organismos vivos, o sus formas de dispersión (propágulas) transportadas por el viento, río y animales, encontraron en la superficie abierta un excelente refugio, desarrollándose así diferentes comunidades bióticas. Dice el Informe:

> *"Hasta el presente han sido detectadas 220 especies vegetales, 236 especies de vertebrados terrestres y anfibios- 200 de aves (60 de las cuales anidan) 8 de mamíferos, 11 de reptiles y 9 de anfibios- si bien se presume que este número pueda aún incrementarse. Es de destacar que estas cantidades corresponden a observaciones en distintos períodos de tiempo, siendo la cantidad estable menor; ésto está relacionado con la superficie de la Reserva y con la tasa de emigración e inmigración de las especies".*

El espacio de la reserva es un sistema compuesto por cuatro grandes "ollas" con terraplenes limitantes y dos áreas amplias de relleno al Norte y al Sur. La cobertura actual del terreno tiene las características que se muestran en la Fig. 16. En ese espacio deben distinguirse dos ocupaciones con usos nada afines a los de la Reserva: una, ubicada al Sur (identificada en la Fig. 17 como (I) que actualmente es utilizada como obrador por la empresa COVIMET y, otra, ubicada al Norte (identificada como IIa) que corresponde a terrenos recientemente ganados al río, donde existen instalaciones de apoyo y un helipuerto del Ejército.

La edificación actual en las áreas restantes se limita a: dos viviendas de madera de cuatro ambientes, una en la zona Avda. Brasil que sirve de sede de Guardaparques y Administración de la Reserva y, la otra, en la zona de la calle Viamonte que es sede de los servicios de Vigilancia y Seguridad, además de dos cabañas de un ambiente consideradas "aldeas turísticas" ambas ubicadas en la zona de la Avda. Brasil. Para las necesidades del obrador de COVIMET y de algunos de estos servicios hay provisión de agua corriente, electricidad y tres líneas telefónicas.

2) Objetivos de la reserva

Los objetivos planteados en el Plan de Manejo, según su orden relativo de importancia son:

- Educación ambiental: Posibilitar al visitante un contacto directo con un medio rico en diversidad biológica.
- Recreación y turismo: Fácil acceso; variedad de animales y plantas autóctonas; ruidos escasos o ausentes; percepción del Río de la Plata en un entorno no artificializado.
- Rescate del río: Por ser uno de los pocos lugares que le restan actualmente a la ciudad para que la población tenga oportunidad de acceder a la costa.
- Formación cultural: Está basada en la recreación del paisaje original que encontraron los primeros pobladores europeos y en la oportunidad de tomar conocimiento de nuestros ecosistemas naturales y de las especies que los integran.
- Aporte a la biodiversidad de la ciudad: Por la colaboración que el área aporta para lograr una mayor riqueza faunística en otros sitios de la ciudad por intermedio de los mecanismos de migración.
- Investigación: Posibilitar la investigación dentro del espectro de las ciencias ambientales en un área próxima a la ciudad (si bien no se prevén instalaciones específicas en tal sentido).

3) La zonificación y normativa para el manejo

En el Plan de Manejo se expresa que: "se entiende como manejo de la Reserva al conjunto de acciones que permiten lograr un aprovechamiento óptimo de las ofertas del sitio como entidad ecológica excepcional, tanto en la actualidad como en el futuro".

En base a tal concepto, las necesidades operativas para el manejo han llevado a la zonificación del espacio de la Reserva en tres áreas básicas: (ver Fig. 17).

A: Zona de Educación y Recreación:

Esta zona por su diversidad de ambientes naturales, así como por su mejor accesibilidad, será destinada a las funciones de educación ambiental, recreación en la naturaleza y acceso al río. La zona está conformada por seis áreas:

A1: Area de tránsito actual: Corresponde a las que hoy son utilizadas en los circuitos educativos y transitadas por el público en general.

A2: Area de tránsito potencial: Son las áreas que si bien no están hoy utilizadas para objetivos de educación ambiental, son apropiadas para estos fines.

A3: Area Panorama Educativo: Corresponde a la depresión adyacente al murallón de la Costanera Sur (de especial interés para la reconversión de Puerto Madero por ser el área de contacto con el mismo).

A4: Area Laguna de los Macaes: Es un área de descanso, recreación pasiva y actividades interpretativas.

A5: Area de campamento educativo: Es un área que deberá determinarse de acuerdo a las necesidades del programa de manejo y que debe estar alejada de los circuitos más concurridos.

A6: Area costera: Corresponde a los espacios vinculados directamente con el río. Se prevé un uso principalmente recreativo y educativo que respete al máximo el paisaje costero.

B: Zona de acceso/recepción/muestra.
Esta zona incluye las áreas a través de las cuales el visitante accede a la Reserva. Sustenta las edificaciones y parquizaciones necesarias para administrar, controlar, exponer, proteger y asistir. Esta zona está conformada por dos áreas:

B1 Acceso zona Brasil: Corresponde al acceso actual con sus construcciones y áreas rellenadas al Sur de la reserva.

B2 Acceso zona Viamonte: Corresponde a las superficies de relleno ubicadas al Norte de la Reserva que aún no se encuentran con acceso habilitado.

C: Zona de conservación y observación.

Esta zona incluye las áreas que se conservarán lo más silvestradas posible y en donde se realizan las investigaciones necesarias, en función de un manejo ecológico de la Reserva que optimice la biodiversidad en base a la potencialidad natural regional aplicada a los objetivos de la Reserva y priorizando la educación ambiental.

4) Normas para el funcionamiento de la Reserva.

Genenerales

- El acceso es libre y gratuito, la circulación estará normatizada en cada zona.
- Deberá estar claramente señalizada.
- Se propiciará la creación de una cooperadora.
- Se recopilarán las distintas leyes sobre medio ambiente de aplicación a nivel federal (fauna, bosques, etc) y ordenanzas municipales.
- Todo guña o investigador que realice tareas en la reserva deberá estar autorizado por la dirección de la misma. Deberán indicar en administración sus cronogramas de tareas, y por razones de seguridad deberán avisar de su presencia en la zona.
- Los servicios de concesión, en el caso de que los haya, deberán estar reglamentados.
- Se realizarán convenios con instituciones de investigación, universidades u otras organizaciones para llevar a cabo las investigaciones necesarias para el manejo de la reserva.
- Se recomienda encarar estudios sobre la realización de barreras cortafuego.

No está permitido:

- Hacer publicidad. Los únicos carteles permitidos serán los autorizados por la Subsecretaría de Medio Ambiente, en base a las pautas de manejo y a la opinión de la Coordinación y el Consejo de Gestión.
- Circular con vehículos motorizados (sólo esta permitido a seguridad, emergencias y servicios).
- Hacer ruidos molestos (radios, grabadores, etc.)
- Molestar a los animales.
- Cazar, pescar, capturar.
- Recolectar, cortar o hacer cualquier daño a las plantas.
- Encender fuego, con excepción de aquellos lugares habilitados en la zona costera y en el campamento educativo.
- Arrojar residuos o efluentes de cualquier tipo.
- La introducción de especies exóticas (las presentes en la actualidad deberán ser eliminadas o al menos reducidas y controladas sus poblaciones).
- La introducción de especies autóctonas, a no ser que el plan de manejo en particular lo determine.
- La deposición de escombros (sólo se permitirá con el objeto de preservar la integridad de los terraplenes, con acuerdo de la dirección de la reserva y el equipo de trabajo).
- Toda actividad de impacto ambiental negativo

Particulares para cada zona

Educación y Recreación (A)

- En senderos interpretativos el tránsito será exclusivamente peatonal.
- con libre circulación en los autoguiados.
- exclusivamente con guías autorizados en los guiados.
- En el área costera está permitida sólo la recreación pasiva. El tránsito será exclusivamente peatonal.
- Se podrán autorizar actividades artísticas, culturales y recreativas no comerciales que se adecuen al carácter de la reserva.
- Se permiten las actividades deportivas (p.e. aerobismo, paseos en bicicleta, ajedrez) en tanto no deterioren el medio ambiente.

Acceso/Recepción/Muestra (B)

- Debe estar convenientemente parquizada, con especies autóctonas, y mantenimiento de primera calidad, es la cara de la reserva.
- La superficie de los terraplenes de acceso será mejorada.
- La puerta de acceso debe ser un llamado a visitarla.

- Presentará abundante material en cartelera que indique qué se le ofrece al visitante y dónde puede obtenerlo.

- Deberá estructurarse un sistema de asesoramiento permanente al visitante, así como control de la entrada de los mismos y objetivo de su visita. Deberá tener un horario de funcionamiento, fuera del mismo las actividades deberán ser previamente programadas y aprobadas.

- La dirección llevará un control de las actividades desarrolladas en la reserva, verificando su cumplimiento.

- Deberá contar con:

  - Centro de visitantes (sala para microcine, audiovisuales, sala de difusión e información).

  - Sanitarios,

  - Acuario, Vivario y Vivero con especies regionales, permitirá el asesoramiento al público y la provisión de ejemplares para el manejo de la reserva.

Conservación y observación (C)

- La circulación estará permitida únicamente al personal de administración y vigilancia de la REECS y los investigadores acreditados. Se evitará la generación de senderos permanentes.

- No se permitirá la colecta de material biológico a no ser que los objetivos específicos de la investigación, previamente acordados, así lo indiquen.

- No se realizarán construcciones estables.

- En caso de que los estudios realizados lo permitan y las necesidades del área de educación así lo requieran, podrá afectarse parte de esta zona a educación.

5) Programas

Se han fijado como prioridades las siguientes tareas a efectuar en forma inmediata en la reserva:

- Limpieza y profundización de la laguna Coypos.
- Mejoramiento del área de entrada.
- Puesta en funcionamiento de los sanitarios del paseo.
- Reparación de los terraplenes.
- Confección y distribución de carteles.

Los programas a ser aplicados con el fin de dar cumplimiento a los lineamientos generales del Plan de Manejo son:

- Programa de educación ambiental:

Para contribuir al desarrollo de formas de percepción de la naturaleza por el hombre. Incluye sub- programas de Actividades Educativas Formales y Actividades Educativas Informales.

- Programa Conservación y Manejo:

Destinado a conocer las características y factores de control de los sistemas presentes en la Reserva que permita el cumplimiento de los objetivos (educación, recreación, etc.). Incluye los sub- programas de Manejo del Espacio Biofísico; Introducción de Especies autóctonas y Prevención de Accidentes Ofídicos.

2.1.3.9.4. El tema y área Parque Natural y Reserva Ecológica en el marco de las presentes Bases.

La Asesoría estima necesario, al respecto, reafirmar algunas consideraciones acerca del origen y propósitos del área de relleno frente a la Costanera Sur, su situación actual como Parque Natural y Reserva Ecológica, su relación con el futuro desarrollo de Puerto Madero y su integración con la estructura urbana y metropolitana.

La recuperación de tierras en el río fue motivada por una valorización integrada de los requerimientos de espacios recreativos a escala urbana ante insuficiencias de oferta que aún subsisten.

La presencia de un Parque Natural puede constituir una respuesta válida para atender estos requerimientos recreativos. No obstante, las últimas disposiciones administrativas han eliminado incluso la denominación de Parque Natural que se le otorgó en la primera Ordenanza. Asimismo la formulación del Plan de Manejo se efectúa con un loable sentido conservacionista pero con disposiciones que retringen el uso de este espacio por parte de la población según las finalidades con que originalmente fue concebido.

La libre accesibilidad actual está condicionada a usos diurnos por valederas razones de seguridad y control en un área que aún necesita organizarse. Pero en forma menos justificada solamente se admite la entrada de peatones, impidiendo en todo momento la circulación de vehículos. Esta restricción resta posibilidades de uso por las distancias de los recorridos peatonales hasta los lugares de interés, en particular para el acceso a la costa del Río de la Plata que se encuentra a más de 1500 metros desde cualquiera de los ingresos.

El área que nos ocupa no es objeto de este Concurso de Ideas. No obstante: dada la natural relación que tiene con Puerto Madero y la Costanera Sur; por sus connotaciones en relación a las actividades recreativas de la ciudad

que deben encontrar allí su expansión; y por su carácter de espacio intermedio en la vinculación con el río, se espera de los participantes opiniones y propuestas concretas acerca de:

- la forma de establecer una vinculación efectiva de Puerto Madero con el área hoy afectada, exclusivamente, como reserva ecológica;
- la forma de aumentar el uso antrópico de la misma dentro de los lineamientos del Plan de Manejo para lo cual se podría aprovechar el interés de la Reserva como muestrario natural e intensificar en el Parque Natural los usos recreativos a partir de que en sí mismo constituye una oferta diferenciada de la existente en otras zonas de la ciudad y, además, tomando en consideración la presencia de la ciudad Deportiva de Boca Juniors que constituye un núcleo de recreación activa en una localización colindante y similar a la Reserva- Parque Natural.

El aporte de ideas que se solicita a los participantes es conveniente que también sea visualizado en etapas, las que no necesariamente deben guardar relación con las cinco en que se desglosa la reconversión urbanística de tierras del Puerto Madero.

Por otra parte, hay que tener en consideración que la empresa COVIMET ocupa transitoriamente un predio de aproximadamente 40 Hás ubicado en el extremo sudoeste de la reserva, cedido por la MCBA para la localización del obrador relacionado con las obras viales que esa empresa realiza para aquélla. No se cuenta con un plazo cierto para desafectación de este predio ya que está condicionado a la terminación de las referidas obras (autopista 9 de Julio y autopista La Plata- Bs.As.).

Además, debe ser tenido en cuenta el requerimiento de proveer una reserva de 20 Hás. como alternativa de expansión del puerto de Buenos Aires ubicadas según se indica en el plano 2 y en el punto 2.1.3.1.5.a) asi como el emplazamiento de una planta de tratamiento de líquidos cloacales de aproximadamente 1 Ha. según indicado en el punto 2.1.3.7.5.

2.1.3.10. El proceso y gestión del desarrollo urbanístico.

2.1.3.10.1. El organismo gestor: la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

a) Alcances de su gestión.

La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., cuya creación y objetivos fueron señalados en el punto 2.1.3.1.6., es el organismo responsable de la gestión del desarrollo urbanístico del área definida en el punto 2.1.2.2. de estas Bases y que es motivo de este Concurso.

La casi totalidad de esos terrenos, con las excepciones que se especifican en el punto 2.2.1.6., y las condiciones de ocupación a que se refiere el punto 2.2.1.4., han sido transferidos al dominio de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.

La Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. es una Sociedad Anónima cuyos únicos accionistas son en partes iguales la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y el Estado Nacional.

La administración y representación de la Corporación está a cargo de un directorio compuesto por seis miembros de los cuales 4 son designados por el Estado Nacional y 2 por la MCBA, siendo la presidencia rotativa.

El patrimonio de la Corporación está compuesto por los bienes inmuebles de su dominio, obteniendo recursos operativos únicamente de la explotación de los mismos, fundamentalmente mediante ventas, alquileres, permisos y concesiones. La Corporación no cuenta con partida presupuestaria ni del Estado Nacional ni de la MCBA.

Por otro lado, el área de la cual es propietaria la Corporación se encuentra bajo jurisdicción de la MCBA.

En consecuencia en su aspecto funcional la Corporación está regida por las disposiciones de la ley 19550 de Sociedades Comerciales y en el aspecto urbano debe cumplir con la normativa municipal vigente. En este último aspecto la Ordenanza Nº 44945 del H.C.D., en su Artículo 4º dice:

"El Departamento Ejecutivo aprobará, a través de sus organismos correspondientes, el diseño urbanístico integral del sector definido en el Artículo 3º. El diseño urbanístico deberá ajustarse a las pautas y recomendaciones contenidas en el resultado final del concurso público referido en el Artículo 3. Deberá elevarse al Honorable Concejo Deliberante para su aprobación cualquier modificación de la normas urbanísticas vigentes.

b) La función de coordinación con otros organismos.

El dominio y la gestión de la Corporación Antiguo Puerto Madero se limitan al área delimitada en el item precedente. No está previsto ningún ente específico con poder para coordinar los diferentes planes que se encaran en los numerosos e importantes sectores linderos entre sí como son:

1) El puerto de Buenos Aires (bajo la jurisdicción de la Administración General de Puertos, alguna de cuyas funciones se desenvuelven en terrenos de la Corporación);

2) El proyecto Autopista La Plata - Buenos Aires que, si bien tiene una traza que transita por terrenos de dominio de la Corporación, es una obra aprobada por ley nacional, licitada, adjudicada y en principios de ejecución bajo control de Vialidad Nacional;

3) Las vías, en uso efectivo por Ferrocarriles Argentinos que también están ubicadas sobre terrenos del dominio de la Corporación;

4) El paseo costanero y jardines anexos, propiedad de la MCBA, que lindan con el área de reconversión de Puerto Madero;

5) El relleno de 350 Hás. sobre el río, propiedad de la MCBA, con destino actual de Parque Natural y Reserva Ecológica cuyo control preside la Subsecrataría del Medio Ambiente;

6) Los terrenos ganados al río (autorizacón por Ley nacional) propiedad del Club Boca Juniors, actualmente en trámite de venta.

Ante las presiones y/o demandas recíprocas que cada uno de los responsables mencionados más arriba recibe o ejerce, sin duda es la Municipalidad de Buenos Aires quien resume la mayor responsabilidad y poder de regir el destino urbanístico global que tendrá el frente Este del área central de la ciudad y de arbitrar ante diferentes demandas. Al respecto es interesante reflexionar que la existencia de la Corporación Antiguo Puerto Madero, que hoy actúa como un espontáneo y dinámico coordinador de distintas demandas (incluyendo las propias) es de carácter transitorio cuya existencia finalizará como en el caso de toda sociedad comercial por consecución del objeto para el cual se formó.

2.1.3.10.2 Características de la gestión.

a) Conceptos generales.

El desarrollo del área Antiguo Puerto Madero, por su envergadura, debe interpretarse más como un proceso que como un proyecto de realización inmediata y total. Se trata de un compromiso conjunto que han asumido el Estado Nacional y la Municipalidad de Buenos Aires y cuyo cumplimiento comprometerá la participación de futuras y nuevas fuerzas cívicas y políticas. A partir de este convencimiento es que estas Bases presuponen que el programa y desarrollo de este importante emprendimiento deben estar respaldados por el consenso de la fuerzas cívicas más activas de la comunidad interesadas en el área.

Actualmente las inversiones públicas en la ciudad de Buenos Aires se encuentran orientadas hacia diversos aspectos de la gestión municipal, las que no incorporan a sus prioridades acciones como la reconversión urbanística de los terrenos del Antiguo Puerto Madero. Aquéllas están focalizadas hacia otros propósitos y otros sectores de la ciudad y comprometidas en el corto y mediano plazo. Ello no significa un desinterés sobre el desarrollo de esta área sino el convencimiento que por su ubicación próxima al área central de la ciudad debe obtener por sí misma los recursos necesarios para su desarrollo urbanístico.

A partir de la necesidad de iniciar acciones que incorporen definitivamente el sector desactivado de Puerto Madero a otros usos urbanos, y vista la escasez de recursos que muestra la realidad actual, resulta imprescindible considerar formas de autofinanciamiento que permitan afrontar los costos de transformacón del área apelando a inversiones privadas que contribuyan a la ejecución de infraestructura y a la edificacón necesaria.

Sin embargo, la participación privada se define en el entendimiento que toda hipótesis de gestión urbana debe sustentarse en esquema donde el beneficio económico —que los privados legítimamente aspiren a obtener— no comprometa los objetivos propios del desarrollo urbanístico que aspira a satisfacer razonables expectativas de la comunidad. Con tales propósitos se trata de asegurar que los intereses comunitarios —en términos de calidad de vida y de oferta social— tendrán respuesta en la urbanización que se efectúe.

Por lo tanto, está en el espíritu de estas Bases que la Corporación como organismo operativo del Estado Nacional y de la M.C. Bs. As., en posesión de un Plan consensuado por la comunidad y respaldado por ella en su gestión, debe ser el organismo rector que en todo el proceso comande con firmeza las sucesivas etapas del emprendimiento.

b) Conceptos particulares.

La tierra y los edificios existentes a reciclar son el único patrimonio que dispone la Corporación para iniciar la operación de reconversión urbanística. Esos terrenos y edificios en cuanto no cuenten con infraestructura, carecen de valor de mercado y enajenarlos en tales condiciones significaría un acto irresponsable e irreparable. Pero, dotados de infraestructura tales inmuebles gozarían de la importante cotización que les otorga su ubicación central.

En consecuencia, el punto medular de la gestión consiste en imaginar la forma de obtener, en las primeras etapas, fondos factibles de aplicar a la construcción de la infraestructura que permita habilitar, para diversos usos urbanos, edificios y terrenos en el área de reconversión.

Al respecto, la Corporación Antiguo Puerto Madero concibe que, en una primera etapa, la venta escalonada de los edificio de antiguos depósitos a reciclar (ubicados al Oeste de los diques), —y a los cuales sería factible dotar de infraestructura conectándolos a las redes existentes— otorgarían recursos para poder iniciar la ejecución de la infraestructura en el resto del área (al Este de los diques).

2.1.3.10.3 El proceso de gestión.

El proceso de gestión del desarrollo urbanístico de terrenos del Puerto Madero, que será conducido por la Corporación, de acuerdo a la informacíon apor-

tada a esta Asesoría, comprendería previsiblemente los siguientes pasos:

a) Convenio entre la MCBA y la SCA, firmado el 14 de Junio de 1991, para la realización de un Concurso de Ideas, organizado por esta última, motivo de las presentes Bases.

b) Estudios de infraestructura y proceso licitatorio para la venta y reciclaje de los ex depósitos de diques 3 y 4, ubicados en el sector Oeste, según las condiciones de preservación establecidas en Ordenanza de la U32.

c) Integración de los representantes de la idas premiadas a un equipo técnico encargado de elaborar el Plan que en definitiva se adopte.

d) Aprobación del Plan Urbanístico por los organismos competentes.

e) Posible extensión de los procedimientos mencionados en b) respecto de los depósitos, situados frente al borde Oeste de los diques 1 y 2.

f) Proyecto ejecutivo de la infraestructura del área al Este de los diques.

g) Estudio de los mecanismos de financimiento necesarios para la ejecución de las obras de infraestructura.

h) Desarrollo de las restantes etapas del proceso de urbanización.

2.1.3.10.4. La configuración en etapas.

1. El ritmo de construcción en Capital Federal.

Con el fin de disponer de algún criterio respecto al ritmo promedio anual en m2. cub. que podría llegar a adquirir la construcción en el área de reconversión de Puerto Madero (a partir de que la misma disponga de infraestructura de servicios) se adjutan datos de Permisos y Finales de Obra para el total de Capital en el período 1978 - 90. (Cuadros 4, 5, 6 y 7).

La diferencia entre permisos y finales es notoria ya que como promedio del período los "finales" sólo representaron el 34,5% del m2. cub. solicitados en "permisos". Los mismos distribuyen de la siguiente forma según destinos:

	Vivienda Unifamiliar	Vivienda Multifamiliar	Otros Destinos	TOTAL
PERMISOS Promedio 1978-90	1.673.000	1.205.000	1.146.000	4.011.000
FINALES Promedio 1978-90	216.719	570.984	598.896	1.386.590
% de Finales sobre permisos	13.2%	48,0%	52,2%	34,5%

Difícil resulta estimar la proporción de que estos totales se canalizó hacia el área central. La Asesoría solamente dispuso de un dato (nada reciente) para los distritos que en la fig. 10 fueron identificados como 1, 2, 3 y 4 (Retiro, Microcento Norte y Sur, y San Telmo). En dicha área los permisos solicitados en el año 1976 representaron sólo el 11,3% del total que ese mismo año correspondió a toda la Capital; en la misma área los finales en el año 1974 representaron sólo el 5,16% de la sup. cub. total para toda la Capital.

Si se trasladara ese porcentual al promedio de finales de Capital del Período 1978/90, que presenta una notable homogeneidad, se obtendría una media para el áera central semejante a 71.548 m2. cub. la que debería distribuirse (¿por mitades? entre las zonas amanzanadas centrales ya existentes (que tienen una nueva codificación) y el área de reconversión urbanística de Puerto Madero. Con estos supuestos se obtendría un promedio anual para esta última de 35.000 m2. cub. anuales. Si con una visión más dinámica se asignara a Puerto Madero el total de los finales considerados se habría obtenido un promedio presunto anual de 70.000 m2. cub. los cuales sin duda configura un cálculo optimista si se presupone que el mismo debe mantenerse un lapso de tiempo considerable.

2. Las etapas en el marco de las presentes Bases.

Los datos aportados en el item precedente permiten inferir que el proceso de reconversión urbanística de Puerto Madero, vista la apreciable superficie del área, es una operación pausada en el tiempo a la cual —si se desea que efectivamente progrese como un responsable emprendimiento político-ciudadano— es necesario liberarla de la supuesta "magia" de la visión-acción inmediata global.

Así, por ejemplo, sólo el reciclaje e incorporación a usos urbanos de los 16 depósitos "colorados" existentes al Oeste de los diques, que ofertan una supeficie cubierta (en cinco niveles) de 242.311 m2. cub. insumiría entre tres y seis años, o quizás más, en el caso que se resolviese derivar, con la infraestructura necesaria, parte de esa dinámica hacia actividades a localizar en los terrenos ubicados al Este de los diques; (sin embargo, un eventual "círculo vicioso" advierte que el ingreso que pueda obtenerse del reciclaje de los "galpones" constituirían una parte sustancial de la financiación previsible para habilitar con infraestructura el sector al Este de los Diques).

Para la ciudad de Buenos Aires resulta hoy bastante impredecible poder vaticinar el devenir de un área como Puerto Madero a lo largo de 20 ó 30 años. Sin embargo, también a la ciudad de Bs. As. y a su cuerpo cívico-político le resulta hoy imprescindible imaginar cuál es el mejor escenario prospectivo para el área. No hay acción posible sin un proyecto concreto entre manos, aunque el mismo sea pasible de futuros cambios. El proyecto urbano, no es el fin sino el principio. Y esta es la convocatoria que tienen por objeto las presentes Bases.

Por lo expuesto se hace necesario visualizar las etapas en que se iría desarrollando el área de tal forma que para cada una de ellas los costos involucrados en la construcción de la infraestructura sean compensados por ventas o concesión de tierra o ingresos provenientes de otras fuentes, además de generar reservas con comercialización.

En este proceso, y particularmente en las primeras etapas, pueden considerarse usos transitorios para el resto del área, reciclaje de edificios existentes y cualquier iniciativa que mejore parcial o integralmente la distintas zonas del área en cada una de la tapas hasta llegar al desarrollo final propuesto.

En función de lo anterior se requiere de los participantes la formulación de esquemas espaciales de crecimiento de la urbanización, indicando la situación propuesta para toda el área según cinco etapas a cubrirse en veinte años.

En cada etapa y para cada sector se deberá mostrar en planos el área urbanizable, el tratamiento y uso de los espacios no urbanizados, así como de los edificios preexistentes y toda otra información que permita la visualización del proceso etapa a etapa. (Según lo requerido en el punto 1.7.).

Es fácil advertir la singular importancia que reviste la primera etapa en su objetivo primordial de "crear un lugar" válido y atractivo para las actividades que en la misma se propongan hecho que sin duda facilitará la sucesivas acciones.

En el Cuadro 8 y a modo de aproximación global, se facilitan datos respecto a una posible distribución por etapas de los costos estimativos de instalaciones y redes de servicio. Debe entenderse que no se trata de un presupuesto acabado sino de una relación de costos que permite aproximaciones a la magnitud de las inversiones a realizar y de los recuperos que debieran obtenerse por ventas o concesiones. Es conveniente aclarar que en el caso de plantas e instalaciones modulares (como la planta de tratamientos de líquidos cloacales, reductoras de gas o subestacioens transformadoras d eenergía,) el valor de las mismas debe ser aplicado en un 50% a la primera etapa, cualquiera sea la dimensión de ésta y el otro 50% al promediar el desarrollo propuesto. Por otra parte, se debe considerar que estas plantas son necesarias con relativamente pocas diferencias de costos tanto en la hipótesis de máxima ocupación del área como en la de mínima establecidas en estas Bases siendo la mayor o menor extensión de las redes en una u otra solución la que establecerá netas diferencias de costos.

2.1.3.11. El Programa Indicativo.

2.1.3.11.1. Consideraciones generales.

a) Problemas del emprendimiento.

En todos los planes para Buenos Aires el área a desafectar de Puerto Madero fue vista como un destino conjunto con las 350 ó más Has. a ganar al río. Estas últimas atenderían al déficit recreativo y las mencionadas en primer término servirían para complementar las necesidades de expansión de las actividades terciarias centrales tan escasas de terrenos adecuados.

Sin embargo, la efectiva incorporación del área a desafectar para destinarla a actividades terciarias centrales (administrativas y de equipamiento urbano) debe sortear tres barreras principales:

- cierta dificultad para resolver la provisión de algunos servicios de infraestructura que no podrían ser instalados con el simple recurso de conexión a la red existente en el área central de la ciudad;

- las restricciones al acceso vial que impone la existencia de los puentes giratorios necesarios al mantenimiento de una circulación fluvial de emergencia inter- dársenas Norte y Sur así como las que generaría el intento de destinar el espejo de agua de los diques a actividades náuticas deportivas;

- la necesidad de resolver en forma satisfactoria el encuentro del tránsito Oeste- Este y viceversa que generaría el emprendimiento con la Autopista Buenos Aires- La Plata y con las vías del ferrocarril que lleva las cargas a puerto.

A las mencionadas más arriba se agregan otras restricciones adicionales como son:

- la necesidad de mantener para usos portuarios (por un lapso todavía impredecible) el borde Este del Dique 4 y el área anexa al puesto 6 de Dársena Norte por cuanto su remoción estaría sujeta a otras obras de restructuración portuaria que aún no han sido debidamente programadas ni aprobadas;

- la necesidad de mantener en operación la fabricación de harinas en el importante predio, frente al Dique 3, que ocupa Molinos Río de la Plata. Esta actividad manufacturera si bien podría no ser calificada como "indeseable" seguramente podría serlo su localización relativa dentro del área desde el momento que aquélla genera un intenso tránsito de camiones (circunstancia poco favorable para las nuevas actividades terciarias que se imaginan para el área);

- están asentadas en el área diversas actividades públicas y privadas (depósitos de la A.G.P., del frigorífico "La Perla", de la Prefectura, de Agua y Energía y otros).

- algunas de ellas en edificios más o menos precarios- las que en conjunto ofrecen un grado diferente de "dureza" tanto para programar su traslado a otro lugar como para prever su definitiva incorporación y permanencia en el lugar;

- en el área persisten numerosos edificios que tienen un apreciable valor testimonial como son los ex- elevadores de granos pero que son de difícil reciclaje para adaptarlos a otras funciones.

- Las características del subsuelo para la fundación de edificios que se detallan en el punto 2.2.1.3.

b) Programas alternativos.

Antes de proceder a exponer las características que inspiran el Programa Indicativo es importante considerar una programación alternativa formulada por opiniones externas a esta asesoría que podría enunciarse de la siguiente forma:

"ante las dificultades que presenta la incorporación del área a desactivar del Puerto Madero para ser destinada a diversos usos urbanos activos, sería recomendable "no hacer nada" o destinar esa superficie a "parque urbano".

Esta postura, a juicio de esta Asesoría, tambien presenta considerables problemas que conviene puntualizar:

1) La desactivación de parte del Puerto Madero no ha generado un área urbana "neutra" sino un "área fantasma", con edificios desactivados en acelerado proceso de deterioro y otros, en uso, que en gran parte son construcciones precarias. En síntesis: un testimonio decadente a escasa distancia del área central de la ciudad.

2) El área que nos ocupa no constituye una superficie "libre de usos" (como si lo es el relleno frente al río); por el contrario, está bastante comprometida con edificios pertenecientes u ocupados por diferentes organismos e instituciones. La "legal" permanencia de los mismos en las actuales condiciones, de no ser negociada y re-orientada en función de un plan de conjunto que aporte los recursos necesarios, pasaría a constituir un confuso telón de fondo entre cuyos intersticios debería organizarse un futuro "parque urbano". Y para abundar, ¿qué destino podrían merecer los antiguos "depósitos colorados" en el borde Oeste de los diques, que se encuentran ya en un proceso de deterioro?.

3) Consideraciones de similar importancia merece el tema de los servicios de infraestructura. ¿Cómo es factible imaginar la re-organización urbana de tantas hectáreas (producto de la desactivación de Puerto Madero y del relleno sobre el río) sin la posibilidad de proveerles de servicios de infraestructura? Aún cuando se tratara de usos recreativos, deportivos, culturales y de sus actividades de apoyo.

La aparentemente simple concepción de parque urbano implicaría también considerables inversiones para atender a distintas tareas como ser: acciones para erradicar o re-ubicar a los actuales usuarios, limpieza, demolición o reciclaje de tantos edificios inconexos entre sí, además de pavimentos, alumbrado público y parquización. Todo ello representa sumas que, a primera vista, no podrían ser solventadas por concesiones acordes con tal carácter de parque y carentes de infraestructura asi como el dudoso interés que, en tales condiciones, pueden despertar difíciles reciclados de construcciones atípicas. Con esta incierta perspectiva tampoco debe descartarse la posibilidad que se sigan agregando en el área construcciones para depósitos en instalaciones precarias como ha sucedido hasta la fecha. En consecuencia, debería atenderse a una intensidad de urbanización que permita afrontar y financiar los costos de los servicios de la infraestructura en la escala necesaria para que tales servicios sean autofinanciados.

En cuanto a la supuesta conveniencia de "no hacer nada" esta Asesoría puede convenir en que el encarar emprendimientos urbanos significativos mejor se corresponde con períodos de bonanzas y despegue económico. Sin embargo, los períodos de dificultades como los que atraviesa la ciudad de Buenos Aires (y el país en su conjunto) siempre se han considerado los más apropiados para discutir y programar planes futuros. Este es el sentido de "oportunidad" que tiene la convocatoria a este Concurso de Ideas.

La alternativa opuesta, que propone una ocupación intensiva del área, presenta diversos inconvenientes como son:

- tener que renunciar a incrementar el espacio libre público y los equipamientos urbanos en baja densidad.

- no dar lugar a la posibilidad de preservar los edificios significativos y de armonizar las nuevas construcciones con aquéllos;

- generar problemas de accesos al área ubicada al Este de los diques;

- alterar el significado tradicional que representa la Costanera Sur.

2.1.3.11.2. Características del Programa Indicativo

En distintos puntos de este capítulo han sido expuestos los objetivos, antecedentes y fundamentación general del Programa Indicativo que se especifica en el punto 2.2.2. de las "Consideraciones particulares". Es objetivo del parágrafo que aqui se desarrolla el clarificar los criterios de cuantificación de usos y ocupación del suelo que fueron adoptados para conformar tal programa y las variaciones en él admitidas.

El criterio general adoptado es conformar un programa que partiendo de una definida concepción de urbanizar el área represente una equilibrada ocupa-

ción de la misma pero que también posibilite afrontar los costos económico-financieros de la operación necesarios para la construcción de la infraestructura vial y de servicios, jardinización de espacios públicos, etc.

Un indicador, derivado del análisis de la actual actividad inmobiliaria, permite suponer que dada la localización urbana de los terrenos de Puerto Madero es lógico calcular una incidencia promedio del valor del terreno estimada en 80 U$S (ochenta dólares) por cada m2. cubierto construído. El Programa Indicativo de mínima para el Sector Este prevé un total a construir y comercializar en superficies parcelarias nuevas que, según el índice anterior, significaría un ingreso por valor de terreno que permitiría asegurar cubrir los costos de urbanización dentro del área en tanto que con la comercialización de los docks del Sector Oeste se afrontarían los costos que pudieran insumir las conexiones a la red urbana existente de algunos servicios (en particular agua y energía eléctrica).

La hipótesis global de ocupación mínima también verifica bastante bien para cubrir los gastos de infraestructura por etapas. En efecto, si se supone una distribución estrictamente homogénea en cinco etapas en cada una se habrían ofertado los terrenos necesarios para atender a una inversión global en infraestructura que en primera etapa sería de 14.000.000 U$S y en segunda etapa a 4.000.000 U$S (ver Cuadro 8).

Por último, la cuantificación de ocupación asumida en el Programa Indicativo también fue verificada con respecto a la capacidad de acceso que ofrecen los actuales puentes giratorios cuyo análisis se ofrece en el Anexo 2.4. de estas Bases.

Los criterios particulares con que han sido desglosadas y cuantificadas las distintas superficies y actividades que integran el Programa Indicativo se encuentran en el punto 2.2.2.1. del capítulo correspondiente a las "Consideraciones Particulares" con lo cual se facilita el manejo e interpretación de estas Bases.

2.2. Consideraciones particulares

2.2.1. El terreno objeto del concurso

2.2.1.1. Ubicación en la ciudad.

El área de Puerto Madero se ubica en el punto medio del eje costero del conurbano en coincidencia con la zona central de la ciudad a la cual convergen los sistemas de transporte y vías de circulación del área metropolitana de Buenos Aires, y donde se registra la mayor concentración de actividades comerciales, administrativas y financieras del país.(Plano 1)

El emplazamiento de Puerto Madero corresponde a zonas ganadas al Río de la Plata a fines del siglo pasado con el doble objeto de generar un puerto y sistematizar la costa para usos recreativos. La obsolescencia del sistema de diques utilizado motivó la construcción - en la década del 20 - de Puerto Nuevo que constituye la prolongación hacia el Norte de las instalaciones del Puerto Madero. En el otro extremo, la boca del Riachuelo, que siempre facilitó por condiciones naturales el acceso de embarcaciones y el desarrollo de actividades industriales relacionadas, configura el límite Sur de la banda portuaria que se interpone entre zonas centrales de la ciudad y el río.

Hasta la década del 60 la Costanera Sur, que constituye el límite Este del Puerto Madero, estuvo en directa vinculación con el Río de la Plata. Al finalizar esa década, por Ley Nacional se otorga al Club Deportivo Boca Juniors un espacio de 40 Has. dentro del río para ser rellenado a los efectos de constituir en los terrenos así ganados un Centro Deportivo, afectando el frente costanero correspondiente a la Avda. España frente a la cual se efectuaron los rellenos.

Posteriormente, y con el propósito de obtener nuevas tierras mediante relleno para ampliar la oferta de áreas recreativas para la ciudad, a fines de la decada del 70 se inicia un proceso de recuperación entre el malecón del antepuerto de Dársena Norte y la Ciudad Deportiva Boca Juniors, generando un área de 350 Has. destinadas actualmente a Parque Natural y Reserva Ecológica. Esta importante superficie, junto con la Costanera Sur, constituye el límite Este del Puerto Madero y han alejado en aproximadamente 1.500 metros la costa del Río de La Plata desde su límite anterior en la Costanera Sur.

2.2.1.2. Dimensiones y conformación

El área objeto de este Concurso de Ideas tiene una superficie global de 177,69 Has. (Plano Nº 3) de las cuales:

- 39,12	corresponden al espejo de agua de los Diques;
- 44,73	corresponden al sector de terrenos ubicados al Oeste del eje Norte- Sur de los Diques.
- 93,84	corresponden al sector de terrenos ubicados al Este del eje Norte- Sur de los Diques.

En esta superficie no se ha incluido el polígono identificado en el plano 3 como 1, 29, 30, 31, 2, 1, correspondiente a Avda. de los Italianos y Avda. Costanera por hallarse ya físicamente integrado al paseo Costanero, con una superficie de 9.216,34 m2.

Este terreno constituye el espacio sobre la mayoría del cual ejerce dominio la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. y que es el objeto directo de este Concurso de Ideas. Ha sido delimitado por el Decreto Presidencial Nº 1279/89, que creó la Corporación, según un polígono conformado:

- al Norte:	Por la prolongación del eje Avda. Córdoba entre la línea municipal Este de la Avda. E. Madero y las tierras cedidas a la MCBA por Ley Nº 21825 según Plano 1046- C- 76;
- al Este:	por las tierras cedidas a la MCBA por Ley Nº 21825, según plano 1046- C- 76;
- al Oeste:	la línea municipal de la Avda. Eduardo Madero y de la Avda. Ing. Huergo, hasta la prolongación virtual de la calle Brasil;
- al Sudeste:	la línea municipal de la prolongación virtual de la calle Brasil hasta su intersección con las tierras cedidas a la MCBA por Ley 21825 según plano 1046- C-76.

2.2.1.3. Características del suelo y subsuelo.

El terreno delimitado en el punto anterior conforma una superficie practicamente plana cuya cota con respecto al plano de comparación adoptado por la Dirección de Catastro de la MCBA es de + 16.539 m. La Figura 18 indica la comparación con otros planos de referencia.

Con respecto a eventuales riesgos de inundación de estas superficies cabe puntualizar que:

- las causales de inundación que sufre la ciudad de Buenos Aires obedecen a razones diversas combinadas entre sí;
- no se registran antecedentes de inundaciones en los niveles de la Costanera Sur, Puerto Madero o en las instalaciones de Molinos Río de la Plata (que desde hace muchos años opera en el área con una importante superficie industrial);
- se registran, en cambio, en forma habitual inundaciones en otras áreas urbanas de la Capital, densamente pobladas.

La Asesoría tampoco quiere dejar de mencionar algunas profecías que respecto a los resultados que en el planeta Tierra produciría el efecto "invernadero", auguran que el descongelamiento de gran parte de las masas heladas de los polos se traduciría en una elevación apreciable sobre los niveles habituales marítimos y fluviales interconectados. Dado lo no verificable de esta situación futura se estima que es una eventualidad que no debe ser contemplada dentro de los alcances de este concurso.

En cuanto a la capacidad resistente para la fundación de edificios se transcribe, a continuación, el resumen del informe entregado a la Corporación por una firma especializada:

"El perfil geológico está constituido por suelos muy débiles hasta aproximadamente 8m NTNatural.

"Luego subyacen suelos resistentes pero muy heterogéneos, hasta alcanzar, a los 30m, las arenas puelchenses, muy densas.

"La napa de agua está localizada a 3m NTNatural pero su nivel es fluctuante: deberá preverse su ascenso, como mínimo a 2,5m por encima del dicho nivel.

"Las estructuras de mediana importancia podrán cimentarse mediante pilotes dentro del manto resistente que comienza aproximadamente a 12 m NTNatural.

"Las estructuras muy importantes serán cimentadas mediante pilotes de gran diámetro asentados dentro de las arenas puelchenses, por debajo de los 30m NTNatural.

"Las estructuras secundarias, de poco peso, podrán cimentarse mediante zapatas aisladas o continuas, dimensionadas con presiones admisibles del orden de 0,300 kg/cm2.

"No obstante, dada la extensión de la zona y la variabilidad del suelo, nada serio podrá encararse sin un adecuado estudio geotécnico localizado.

"Debido a la presencia de suelos granulares en el manto superior, es posible deprimir la capa de agua durante la etapa constructiva mediante "well-points"

2.2.1.4. La ocupación actual del área

a) Edificios

Los terrenos especificados en el punto 2.2.1.2. están lejos de constituir superficies libres de usos, edificaciones y derechos de propiedad.

En el Plano Nº 4 se muestra la ubicación de cada edificio e instalación, y en el Anexo 2.5. se indica para cada uno de ellos los datos disponibles referidos a: el usuario actual, tipo de construcción, uso, régimen legal, grado de interés según su valor histórico y/o arquitectónico, superficie cubierta y edad estimada de la edificación.

Del total de 171 construcciones registradas en el relevamiento, fueron incluídas doce (12) construcciones existentes en los terrenos municipales de la Costanera Sur, por entender que las mismas configuran un dato de interés directamente relacionado con el destino de Puerto Madero.

De las 159 construcciones restantes, mencionadas en el anexo, trece (13) han sido demolidas (Nº 6, 29, 87, 90, 108, 109, 110, 113, 159, 160, 161, 162, 163) y tres semi-demolidas (116, 133 y 139).

En consecuencia el total actual de construcciones en el área jurisdicción de la Corporación es de 143. Las mismas corresponden, en parte, a edificios en uso ya que 69 de esas construcciones albergan, en la actualidad, actividades diversas como son oficinas, instalaciones industriales, depósitos, talleres, deportes, museo, residencia geriátrica, comedores, etc. Existen, también, numerosos edificios sin uso o desactivados.

- En cuanto a la situación legal:

  De esas 143 construcciones, 7 se encuentran en parcelas de propiedad privada correspondiendo 3 a la empresa Molinos Río de la Plata, y las restantes al Colegio Nacional de Bs.As., a la Armada Nacional, Prefectura Naval Argentina e Instituto Tecnológico Buenos Aires (ITBA).

  Del total, 72 construcciones se encuentran con permisos precarios de uso a favor de distintas reparticiones como son: Ferrocarriles Argentinos, Prefectura Naval Argentina, Administración General de Puertos, Aduana, ENCOTEL, Dirección Nacional de Química, Junta Nacional de Granos, Agua y Energía, Ministerio de Defensa, Ministerio de Acción Social, Policía Federal y usuarios privados.

  Del total, los 48 inmuebles que son utilizados en la actualidad por la Administración General de Puertos serán desocupados durante el corriente año y seis inmuebles (Depósitos del Dique 4- sector Este) han sido cedidos a la misma institución por un plazo de dos años, ambos según convenio de fecha 3 de Mayo de 1991.

- En lo que se refiere a la calidad de las edificaciones, en el Anexo 2.5 se ha efectuado una calificación tentativa en tres categorías, (A, B y C) en función de su interés histórico y/o arquitectónico. El resultado obtenido permite verificar que:

  - Se destacan por su valor arquitectónico, (categoría A) 28 edificios que merecen ser considerados para su preservación y/o reciclaje.

    Entre estos edificios se encuentran:

    - los 16 depósitos "colorados" del Sector Oeste con una superficie actual construida de 242.311 m2. cub.;

    - el complejo formado por cinco de los edificios pertenecientes a Molinos Río de la Plata, en Dique 3, con más de 80.000 m2. cub. y uno más en Dique 2 con 11.800 m2. cub.;

    - el silo inactivo de la Junta Nacional de Granos frente a Dique 3 con 2890 m2. cub.

  - Otros 29 edificios tienen características que resultan de posible, aunque menor, interés para los mismos fines (Categoría B). Entre estos edificios se destacan:

    - los 4 depósitos de Ho.Ao. ubicados sobre el Sector Este del Dique 4 con 58.160 m2.cub.

    - un silo inactivo de la J.N.G. en Dique 1 con 10.300 m2. cub.

    - el laboratorio y oficina de la J.N.G. con 7.000 m2. cub. ubicado en la prolongación de la Av. Belgrano.

  - Entre las construcciones de la categoría C predominan los galpones de chapa. El resto son construcciones menores y obsoletas de escasa significación.

b) Infraestructuras

Pavimentos

1. Transversales: Las vías de penetración (Brasil, Belgrano, y Cangallo) se

encuentran en buen estado, con base apta para el tránsito pesado y con pavimento asfáltico, en general con superficie regular. La Av. Belgrano es mantenida por la MCBA y cuenta con buena iluminación.

2. Av. Dávila: En el Sector Oeste, si bien dispone de una base firme, el tránsito pesado intensivo y la falta de mantenimiento han causado su deterioro. Su superficie es muy irregular, empedrada en su mayoría (el tramo norte fue recapado con pavimento asfáltico, en la mitad de su ancho, que se encuentra en mediocre estado de mantenimiento). La iluminación es apenas suficiente.

3. Costanera Sur: Con pavimento asfáltico en su mayoría, se encuentra en buen estado, con iluminación de mediana eficiencia. Es el único sector que cuenta con cordones y veredas, en regular estado de conservación.

4. Calles Interiores y bordes de Diques: De escaso ancho en su mayoría, se encuentran en muy mal estado, Pavimentos empedrados, asfálticos y de hormigón. Iluminación escasa. La excepción es el borde Este del Dique 4 incorporado a la playa de contenedores.

En todo el sector salvo en la Costanera Sur, no existen prácticamente cordones ni veredas, por tratarse de un área portuaria. La señalización es casi inexistente.

Provisión de agua

La provisión actual de agua es escasa y corresponde a un uso de muy baja ocupación del suelo y bajo nivel de actividad (depósitos). Las actividades industriales radicadas en el área toman el agua para uso industrial directamente de los diques y la depuran con filtros propios. Existe una red de provisión de agua a buques, que es independiente (300 mm de diámetro) y corre a lo largo de los muelles.

Desagues

1. Cloacales: Existen dos redes que evacúan el escaso caudal producido por este área:

   a) El lado Oeste de los Diques es colectado por una cañería longitudinal y conducido por gravedad al Colector de los Pueblos Ribereños.

   b) El lado Este es colectado por una red que llega a una estación de bombeo de O.S.N. desde donde una cañería de impulsión, que pasa con un sifón debajo del puente de la Av. Brasil, conduce al Colector de los Pueblos Ribereños.

2. Pluviales: Conducen directamente al borde de la Costanera Sur.

Electricidad

Existen líneas de alta y media tensión que cruzan el área, si bien no se dispone de datos suficientes para evaluar el estado y capacidad de la red de distribución instalada. La información disponible indica que las líneas actuales no pueden abastecer mayor capacidad que la ya instalada. Las subestaciones de la Compañía Italo Argentina de Electricidad que se encuentran en el predio están fuera de servicio.

Gas

No existe red de distribución de gas natural. Un gasoducto de 24" (Pacheco-Berazategui) pasa a lo largo del cordón Oeste de la calle Dávila.

Telefonía

El tendido de líneas en el área de Puerto Madero es escaso, dimensionado para las necesidades operativas de la actividad portuaria y unos pocos usuarios privados (Molinos, etc).

2.2.1.5. La imágen morfológica actual del área

En el plano 5 se incluyen 4 cortes transversales del terreno objeto del concurso los que permiten apreciar la dimensión vertical de los principales elementos próximos y los localizados en el mismo.

Asimismo en el Anexo 2.1. se adjunta una abundante documentación fotográfica que ilustra acerca de la apariencia de los principales edificios y espacios urbanos que están ubicados en las áreas de reconversión urbanística objeto de este Concurso. En el plano 4 se identifica el punto de vista desde el cual fueron tomadas las fotografías.

2.2.1.6. La situación de dominio y propiedad de la tierra

Durante el proceso de gestación de la Corporación Antiguo Puerto Madero se efectuaron las transferencias necesarias para que la casi totalidad de la tierra del área afectada al plan de reconversión urbanística fuera de dominio de la misma. En la actualidad ha sido completada esta gestión que le permite a la Corporación cumplir con los objetivos que le fueron fijados.

Las excepciones están especificadas en el Plano 3 en el cual se advierten tres situaciones:

a) las superficies que en concepto de vía pública de circulación han sido cedidas y son propiedad de la MCBA;

b) las superficies de terreno que son propiedad de otros titulares. Entre los mismos figuran:

En el Sector Este:

. una fracción de 5.233,94 m2. propiedad de la Armada Nacional en la cual esa repartición pública posee edificios destinados a residencia geriátrica que actualmente está en funcionamiento;

. una fracción de 2,125 Has. que fue cedida con permiso de uso por Ley Nacional al Colegio Nacional Buenos Aires para campo de deportes la que acaba de serle transferida en propiedad. Este predio está habilitado pero las instalaciones físicas no son significativas.

. Las fracciones propiedad de Molinos Río de La Plata suman 17.984,31 m2. y son las más importantes de las mencionadas por el volúmen de las construcciones e instalaciones que la firma posee en ese lugar, donde funciona un molino harinero. En la actualidad, la firma opera con una importante superficie anexa a las de su propiedad frente a Dique 3 que utiliza en términos de concesión a lo que se agrega un desinterés por mantener la propiedad de la fracción y edificio frente a Dique 2. De esta situación resulta la posibilidad de concentrar todas las operaciones que la empresa Molinos Río de La Plata mantiene en el área en un solo predio en torno a las instalaciones matrices de Dique 3 que insumiría 6,1 Has. En este caso el interesante edificio que la Empresa posee frente a Dique 2 quedaría liberado para su reciclado. (Ver Fig. 19.)

En el sector Oeste:

. El predio ocupado por el edificio de la Prefectura Naval Argentina de 3053,38 m2. de superficie.

. El predio propiedad del Instituto Tecnológico Buenos Aires (ITBA) de aproximadamente 4.100 m2.

c). las superficies de terreno ubicadas al Este del Dique 4 y los tres edificios de depósitos comprendidos en la misma que, según convenio, quedarán a cargo de la Administración de Puertos por un lapso, hasta el momento, de dos años.

Otros inmuebles que aún ocupa la AGP serán liberados en el curso del presente año.

El resto de los permisos de uso existentes son de carácter precario pudiendo recuperarse en forma inmediata esas construcciones en caso de requerirlo el plan de urbanización.

2.2.2.El programa indicativo

En el punto 2.1.3.11.2. fueron expuesto los criterios generales adoptados por la Asesoría para dimensionar, en forma global, un programa equilibrado de desarrollo urbanístico para el área que conjugue los siguientes objetivos:

a) Fijar un mínimo de ocupación que posibilite afrontar los costos de construcción de la infraestructura y las acciones necesarias para resolver la situación de los usuarios actualmente establecidos en el área.

b). Efectuar un tipo de ocupación que resulte compatible con los problemas mencionados en el punto 2.1.3.11.1.

c) Contemplar adecuadamente los aspectos mencionados en los puntos 2.1.3.3., 2.1.3.4. y 2.1.3.5., y el resto de las consideraciones generales que integran estas Bases.

d) Por tratarse de un Concurso de Ideas, establecer un márgen de variaciones (en más y en menos) respecto al Programa Indicativo que permita a los participantes bastante latitud para aportar diversas concepciones morfológicas y ambientales para el área dentro de los parámetros de razonabilidad, y ecuación costo- beneficio, que ha acordado esta Asesoría.

Estos objetivos se conjugan en el Programa Indicativo detallado en las Planillas 1 y 2 que se adjuntan en el texto. Para facilitar una mejor interpretación de ese Programa el mismo ha sido desglosado en dos sectores "independientes": Sector Este y Sector Oeste cuya delimitación se precisa en cada caso. Se pasa a exponer los criterios particulares que corresponden a cada item del Programa Indicativo en que ha sido desglosado la programación de cada sector.

2.2.2.1. Sector Este

1. Superficie total:

Se refiere a la superficie de tierras situada al Este del eje Norte- Sur de interconexión fluvial entre diques, según Plano 3.

2. Vías públicas de circulación:

Se trata de las superficies que con tal destino serán transferidas en propiedad a la Municipalidad de Buenos Aires. A tal efecto se asigna un porcentual de 30% sobre la superficie total. En esta superficie pueden incluirse las necesarias para circuitos en bicicleta que contarán con la debida separación respecto a la circulación vehicular y peatonal.

3. Espacio libre público:

Se trata de superficies independientes de las anteriores y que también deberán ser cedidas a la Municipalidad para su ulterior cuidado y mantenimiento. Las mismas, estarán destinadas a plazas, plazoletas, emplazamiento de monumentos, jardines, y estacionamiento vehicular de carácter público.

Tales espacios públicos, conjuntamente con los circulatorios, constituyen las "espinas dorsales" sobre las cuales se puede diagramar, dentro del área a urbanizar, recorridos de alto interés paisajístico.

Se adopta en el programa indicativo un 20 % de la superficie total del Sector Este, lo que representa incorporar 19 Has. Es oportuno señalar que los jardines y alamedas anexos a la actual Costanera Sur representan un total de 14.17 Has. de superficie "verde" por lo cual el coeficiente adoptado para el área de reconversión urbanística significa duplicar la oferta existente.

Este item es susceptible de disminución pero en ningún caso podrá ser inferior al 15% del total de la superficie del Sector Este, por el contrario podrá incrementarse en función de las soluciones que se propongan.

Es de señalar que los coeficientes adoptados más arriba para los items 2 y 3 corresponden con los máximos previstos según el artículo 3.1.2. del Código de Planeamiênto Urbano en vigencia, si bien ello en este caso no es limitativo de mayor incremento.

4. Superficies para reservas especiales:

Se trata de superficies de terreno que tendrán algún uso urbano activo. Su enajenación estaría sujeta a usos, objetivos y condiciones especiales por lo cual no serían objeto de comercialización común. Entre estas superficies el Programa Indicativo ha supuesto:

- las 2,1 hectáreas de campo deportivo que tiene en propiedad el Colegio Nacional Buenos Aires.;

- la posibilidad de mantener (y/o relocalizar) las dependencias que hoy ocupa la Prefectura General Marítima, suponiendo para tal fin 0,5 Has.;

- la posibilidad de preservar y reciclar los Ex- elevadores de la Junta Nacional de Granos de 10,300 m2. cubiertos frente al Dique 3, para lo cual se supuso asignar una hectárea;

- la conveniencia de preservar y reciclar la noble construcción del depósito que Molinos Río de la Plata posee frente al Dique 2 con 11.800 m2. cubiertos, así como el edificio del laboratorio de la J.N.G. próximo a aquél, a tales fines se asigna estimativamente una superficie de 1,5 Has.

- Por último, se asigna estimativamente otra hectárea en el caso que se considere de interés preservar y reciclar alguno de los elevadores que permanecen frente a los Diques 1 y 2.

5. Molinos Río de la Plata.

Esta planta industrial fue originariamente localizada en el área con el objetivo de cargar buques graneleros que recalaban en el Dique 3. Hoy en día no mantiene ninguna relación con las facilidades portuarias pero, como planta industrial allí se elaboran la gran mayoría de las harinas que se consumen en el ámbito de la Capital Federal. Esta actividad moviliza diariamente una flotilla de camiones de gran porte que requieren tener las vías de acceso, las superficies de estacionamiento y los circuitos de circulación apropiados.

En el marco de estas Bases no se vislumbra ninguna posibilidad de erradicación de la actividad industrial de Molinos Río de la Plata. Por el contrario, los análisis funcionales efectuados indican la conveniencia de concentrar la totalidad de las operaciónes de esta planta en torno al Dique 3 lo cual requeriría un total de 6,1 Has. conformadas por predios en propiedad, predios en concesión y predios a intercambiar.

Otro aspecto de la ocupación de Molinos Río de la Plata en el área lo constituye el depósito (construído con premoldeados de hormigón armado) sobre el borde Este del Dique 3 el que, en función de la reconversión urbanística, podría ser trasladado a una ubicación más interna con el objetivo de liberar una circulación pública ininterrumpida sobre el borde Este de los cuatro Diques. En la fig. 19 se ha graficado el área operativa que corresponde a esta planta industrial.

Los participantes podrán optar por alguna de las dos soluciones allí indicadas.

6. Remanente total parcelario.

Se refiere a la superficie que quedaría disponible para su libre comercialización luego de haber deducido de la superficie total (sup. 1) las que se destinan a vías públicas de circulación, espacio libre público, reservas especiales y a Molinos Río de la Plata (superficies 2, 3, 4 y 5). En general son terrenos que quedarán libres para ser construídos según las normas que al respecto se impongan. Como excepción, han sido incluído en este item los cuatro depósitos en hormigón armado ubicados al Este del Dique 4 dado que son de fácil comercialización y el participante podrá decidir reciclarlos, transformarlos o eliminarlos. Esta superficie parcelaria constituye el principal recurso genuino que posee la Corporación para sustentar los costos de urbanización futura del área.

Con el fin de discernir los usos e intensidad de ocupación edilicia a que tal superficie parcelaria puede estar dedicada el Programa Indicativo establece una diferenciación entre:

- la que estará destinada a equipamientos que presuponen una baja densidad de ocupación y

- la destinada a edificios que presuponen una media o alta densidad de ocupación cuyo uso predominante es el de oficinas y viviendas.

7. Superficie parcelaria destinada a equipamientos de baja densidad.

En este item está previsto incluir algunos equipamientos que son nuevas ofer-

tas para la ciudad en su conjunto y otros que son necesarios para satisfacer las demandas de la población residente y afluente en el área. Han sido identificados los siguientes:

- Predio ferial: superficie total 8 Has.

La Corporación ha identificado ya algún interés de inversión por la construcción de un predio ferial cuyo principal propósito sería la promoción del comercio exterior (importaciones y exportaciones). Un programa tentativo para el mismo incluiría:

. área cubierta para exposiciones (temporarias y permanentes)	70.000 m². cub.
. depósito de mercaderías	10.000 m². cub.
. centro de convenciones: salas de reuniones, oficinas en alquiler, etc	8.000 m². cub.
. administración del complejo	2.000 m². cub.
. hotel 4 estrellas	30.000 m². cub.
. supermercado (mayorista y/o minorista)	10.000 m². cub.
Total	**130.000 m2. cub.**

. superficies para estacionamientos.

. superficies exteriores jardinizadas.

Se trata de un predio unificado con circulaciones vehiculares y peatonales internas y privadas. Los participantes deberán indicar en sus propuestas la ubicación espacial que, dentro del predio, en principio asigna a los elementos antes detallados.

- Anfiteatro al aire libre-Museos: superficie 1 Ha.

En primer término se trataría de dotar a la ciudad de Buenos Aires de un equipamiento que, hasta la fecha, ha sido reiteradamente demandado como es el de un anfiteatro al aire libre (del cual existieron algunas iniciativas provisorias hace algunas décadas). En cuanto a los museos es una actividad que podría estar asociada o no a la anterior. Se trata de una reserva, si bien en el punto 2.1.3.2.2. de estas Bases fue mencionada la idea que tiene la Corporación respecto a la posibilidad de crear un museo de la navegación y un museo de la inmigración.

Los participantes deberán señalar en sus propuestas los lugares que estimen más adecuados para el emplazamiento de las actividades más arriba descriptas, cuyas superficies de aproximación podrían ser integradas con los espacios libres públicos o beneficiarse por la cercanía de alguna de las superficies para reservas especiales.

- Escuela primaria y pre-escolar -superficie:1 Ha.

Se trata de un equipamiento estrictamente destinado a la población residente en el área, y estará localizado en proximidad adecuada a las zonas de viviendas.

- Seguridad, salud, servicios: superficie 1 Ha.

Para seguridad se prevé la necesidad de un destacamento de policía y bomberos para atender el ámbito propio del área. En cuanto a salud solamente esta considerada la existencia de una unidad de primeros auxilios y atención de emergencia para derivar a centros asistenciales de la capital (independientemente de los servicios privados que deseen establecerse en el área). Por último, se contempla pequeñas superficies necesarias a los servicios de infraestructura (electricidad, gas y agua).

- Deportes y otros: superficie 5 Has.

Aparte de la macro oferta recreativa que, en el futuro, pueda ofrecer el Parque Natural, nueva costanera y Reserva Ecológica, así como los jardines de la propia Costanera Sur y de los que este Programa Indicativo reserva como espacio libre público, este item de deportes se refiere a superficies cubiertas y descubiertas para tales actividades destinadas principalmente al uso de los residentes permanentes y los transitorios que concurren al área, aunque sin limitaciones para otros usuarios por cuanto se trataría de concesiones de uso a particulares o a entidades deportivas.

Se agrega, también, el item "otros" pensando, principalmente, en la posibilidad de prever algunas superficies específicas para usos comerciales que no estén necesariamente asociadas a los niveles inferiores de las construcciones de alta y media densidad.

7'. Metros cuadrados cubiertos en superficie 7.

Para todos los usos anteriormente descriptos y que corresponden a la superficie parcelaria que será destinada a equipamientos de baja densidad de ocupación, el Programa Indicativo ha adoptado un FOT medio= 1,7, resta establecer un FOS que queda a juicio del participante. A partir del FOT= 1,7 se obtiene el metraje cubierto que se le asigna a los equipamientos de baja densidad que, según el Programa Indicativo es de 272.000 m2. cub. Este promedio queda sujeto a las márgenes de flexibilidad a que se refiere el punto 2.2.3.g).

8. y 8' Superficie parcelaria destinada a alta y media densidad.

Las deducciones de las superficies asignadas a los rubros precedentes (del 2 al 7) sobre la superficie global (1) identifican la superficie que en este Pro-

grama Indicativo se asigna a las actividades que admiten estar localizadas en media y alta densidad como son: las actividades administrativas y financieras (públicas y privadas) y el uso residencial multifamiliar. Se trata, en total, de 19 Hás. a las cuales se les asigna un FOT medio= 4,3 el cual redunda en un total de 821.750 m2. cub. por tales conceptos. Este promedio queda sujeto a los márgenes de flexibilidad establecidos en estas Bases.

9. Total de m2. cub. sobre superficie 6.

Es la cifra que se obtiene de la suma de las superficies en m2. cub. asignadas en 7' y en 8', la cual podrá variar entre los topes máximo y mínimo señalados en el punto 2.2.2.3.a).

Hasta aquí el Programa Indicativo se ocupó de las superficies cubiertas que podrían ser construidas sobre la superficie parcelaria a comercializar, en lo que sigue se trata de hipotetizar cual sería la cantidad de los residentes en el área, ya sean permanentes (uso residencial) o transitorios (empleos radicados en el área).

10. Uso residencial.

En estas Bases el uso residencial está concebido como un acompañamiento del uso principal que se le asigna al área que es el de acoger las necesidades de expansión de las actividades terciarias (administrativas, recreativas y culturales).

En consecuencia, sobre el metraje cubierto previsto para las construcciones en alta y media densidad se reserva al uso residencial sólo un 30 % de esa superficie. A los efectos de cuantificar un número probable de residentes se ha adoptado la hipótesis de que tal porcentual estaría preferentemente destinado a alojar una clase media alta asignando un promedio de superficie para cada unidad de vivienda de 130 m2. cub. Con un promedio de 4 (cuatro) habitantes por unidad de vivienda, resulta un promedio de 7.178 habitantes. Este número podrá variar dentro de los márgenes de flexibilidad establecidos.

El Programa Indicativo no presupone el uso residencial para lograr una venta inmediata de los terrenos objeto de la reconversión urbanística del área. El área se visualiza preferentemente para localizar actividades del sector público como del privado que atiendan a servicios terciarios.

11. y 12. Los empleos terciarios.

Este item se refiere a los usos que junto a la valorización del patrimonio arquitectónico- urbanístico y al aporte de nuevas superficies para la recreación y el deporte, se supone que es el contenido que debe otorgarse a la mayor parte de las superficies a construir.

El cálculo de los probables empleos terciarios ha sido subdividido en dos rubros: el (11), correspondiente a equipamientos y servicios en superficie construidos en baja densidad, que presupone un total de 7.771 empleos, y el rubro (12), que contempla los empleos terciarios administrativos aptos para localizarse en media y alta densidad de construcción, que representan 27.216 empleos. En total se obtienen 34.987 empleos. Estas cantidades podrán variar de acuerdo con los márgenes de flexibilidad establecidos.

La Asesoría presupone que los empleos terciarios constituyen la médula dinamizadora del desarrollo del área Puerto Madero, y no necesariamente sustituibles por actividades residenciales aunque éstas gocen de un mercado potencial inmediato.

Las hipótesis hasta aquí asumidas, conducen a un total de población residente de 7.178 hab. y de población temporaria de 34.987 empleos terciarios los que podrán localizarse sobre la superficie parcelaria 6. Es evidente que sobre estos totales existiría un agregado proveniente de la ocupación de las superficies 4 "reservas especiales" y 5 "Molinos Río de la Plata" pero, por ser poco significativo (Molinos cuenta con 420 empleos en el lugar), ha sido decisión de la Asesoría no incluir tales rendimientos sobre los aquí mensurados e hipotetizados.

13. Parcelamiento.

Las parcelas en que se divida los terrenos edificables cumplirán con las disposiciones generales contenidas en la Sección 3 del Código de Planeamiento Urbano que se adjunta en el Anexo 2.6. En cuanto a la superficie mínima de parcela , por tratarse de un distrito que quedará incorporado al Código como "distrito de urbanización determinada" y que deberá contar con aprobación expresa por el Concejo Deliberante, los participantes podrán proponer variantes a la dimensión mínima allí expresada.

Programa Indicativo Sector Este

Destino de las superficies	Indicador	Destino y superficies parciales	Has.	Sub-total Has. ó m2 cub.	Totales
1- Superficie total	Según plano 3				93,84 Hás.
2- Vías públicas de circulación	30% de sup. 1			28,15 Has.	
3- Espacio libre público	20% de sup. 1			18,84 "	
4- Reservas especiales		Armada Argentina	0,52		
		Colegio Nac. Buenos As.	2,1		
		Prefectura Naval Arg.	0,5		
		Elevador JNG (dique 3)	1,0		
		Laboratorio JNG (dique 2)	0,4		
		Elevador Molinos Río de La Plata (dique 2)	1,0		
5- Molinos Río de la Plata	Según fig. 22	Elevador JNG (dique 1)	1,23	6,75 Has.	
6- Remanente parcelario	Sup. 1-Sup. 2, 3, 4, y 5			6,10 "	
				34,00 Has.	93,84
7- Equipamiento en bajo densidad	47% de sup. 6	Predio ferial	8,0		
		Escuela Pria. y Preescolar	1,0		
		Seguridad, salud, servicio	1,0		
		Anfiteatro y museos	1,0		
		Deportes y otros	1,0		
7´ M2 cub. en sup. 7	FOT medio= 1,7			16,00 Has.	
8- 53% de sup. 6	53% de sup. 6			272.000 m2 cub.	
8´ M2 cub. en sup. 8	Fot. medio= 4,32			18,00 Has.	
9- Total m2 cub. en sup. 6				777.600 m2 cub.	
				34,00 Hás.	1.049.600 m2 cub.
10- Uso residencial	30% de sup. 8´´			233.280 m2 cub.	
Nro. unidades de vivienda	130 m2 cub/u. v.	1.794 U. V.			
Nro. de Habitantes	4 hab/u. v.	2.178 Habitantes			1.178 hab.
11- Empleos en sup. 7´´	35 m2 cub/emp.	7.771 empleos		272.000 m2 cub.	
12- Empleos en 70% de sup. 8		27.216 empleos		544.320 m2 cub.	34.987 empleos

2.2.2.2. Sector Oeste

1. Superficie Total.

Se refiere a la superficie situada al Oeste del eje Norte-Sur de interconexión fluvial entre diques, según Plano 3.

2. Superficie vial complejo autopista La Plata- Buenos Aires.

A estos efectos en el Programa Indicativo se ha considerado la superficie comprendida desde la línea municipal Oeste de las parcelas asignadas a los depósitos colorados en Diques 3 y 4 ,trazada a 8,20 mts. desde su fachada hasta el límite Oeste del terreno. El mismo criterio se adoptó en Diques 1 y 2.

En esta superficie el participante dibujará la traza de autopista por la que hubiera optado (planos 6" o 7").

Se deberá indicar en forma de nota al pie de la planilla del Anexo 1.3.2. los usos y superficies estimadas que propone asignar a este espacio (áreas de estacionamiento, parquización, usos viales, etc.).

3. Otras vías públicas de circulación.

Se han considerado como tales sólo los cruces transversales, ubicados fuera de la superficie 2, de las calles y avenidas que ingresan en el área en sentido Este-Oeste en coincidencia con los puentes existentes sobre los canales de unión entre diques.

4. Espacio libre público.

Es la superficie remanente de superficie menos superficies 2, 3, 5 y 6.

5. Superficie parcelaria en depósitos.

Se ha considerado la superficie de las parcelas en Diques 3 y 4 y la impronta de los edificios en Diques 1 y 2.

5'. M2. cubiertos en depósitos a reciclar.

El Programa Indicativo adopta para los Diques 1 y 2 el criterio de protección patrimonial establecido en el artículo 5.1. y 5.4. de la Ordenanza U32. Los m2. cubiertos asignados a los depósitos de los diferentes diques son los que figuran en la Planilla 2 teniendo en cuenta que:

. las secciones 2 y 4 del Dique 1, actualmente semi-demolidas, serían restituídas a su condición original similares a la sección 3 y sección 1, respectivamente, del mismo dique, pero la sección 1 estará afectada a demolición en un 50% por las rampas de la autopista.

. la sección 4 del Dique 2, actualmente semi-demolida, también será reconstruida a su condición original con una superficie cubierta igual a la de sección 1 de ese mismo dique.

6. Superficie parcelaria en cabeceras.

Según el Programa Indicativo se trata de los únicos terrenos que podrán ser objeto de construcciones nuevas.

7. Los usos.

El artículo 6 a). de la Ordenanza U32, estableció para los edificios sujetos a protección patrimonial los usos correspondientes al distrito C1 del Código de Planeamiento Urbano ampliando los mismos para otras actividades compatibles con el carácter que otorga al nuevo distrito U32. Por otra parte, la Corporación ha identificado el interés de inversores por la construcción de un hotel 5 estrellas (que insumiría unos 30.000 m2. cub.) sobre el predio que conforma la cabecera Norte de este sector.

En cuanto a las parcelas correspondientes a los depósitos de los diques 1 y 2 (que también la Corporación se propone reciclar) así como la de cabecera Sur, visto el extenso desarrollo Norte-Sur de todo el Sector Oeste que hace que éste enfrente diferentes situaciones del área central de la ciudad, el participante deberá indicar los usos a que preferentemente supone que aquéllas deban ser destinados de acuerdo con su propuesta. En la Corporación se ha analizado un posible interés para actividades de comercio mayorista con superficies importantes destinadas a depósitos así como a las de exposición y venta.

Programa Indicativo Sector Oeste

Destino de las superficies	Indicador	Destino y superficies parciales	Sub-total Has. ó m2 cub.	Totales
1- Superficie total	Según plano 3			44,73 Has.
2- Sup. vial asignada al complejo autopista La Plata-Buenos Aires	Según plano 3 anexo 2. 6. 3.	Total fracción del terreno al Oeste de la línea municipal parcelas distrito U 32	24,56 Has.	
3- Otras vías públicas de circulación	Según criterio Ordenanza U 32	Sólo las existentes al Este de sup. 2	1,68 "	
4- Espacio libre público	Id.	No incluye las servidumbres que fija la Ordenanza U 32	5,03 "	
5- Superficies parcelarias asignada a depósitos	Id.	Dique 4= 3,58 Has. Dipue 3= 3,15 " Dique 2= 2,60 " Dique 1= 2,60 "	11,36 "	
6- Superficies parcelarias en cabeceras		Norte = 0,60 Has. Sur = 1,50 "	2,1 "	44,73 Has.
5´ -M2 cub. en depósitos a reciclar	Según Anexo 2. 5.	Dique 4= 64.910 m2 cub. Dique 3= 52.208 " " Dique 2= 75.116 " " Dique 1= 65.718 " "	257.952 m2 cub.	
6´ -M2 cub. en sup. 6	FOT medio= 4,2		88.200 m2 cub.	346.152 m2 cub.

Nota: La superficie potencial de m2 cub. a reciclar en Dique 1 está disminuída respecto a los datos del Anexo 2. 5. por cuanto el depósito ubicado más al Sur resulta afectado por rampas de la autopista La Plata Buenos Aires

2.2.2.3. El márgen de flexibilidad en la interpretación del Programa Indicativo

Sector Este

Con el propósito de cumplimentar el objetivo fijado en el punto 2.2. d). respecto a facilitar el cotejo de diversas concepciones morfológicas y ambientales que puedan tener los participantes, en este Sector Este se admiten las variaciones en más y en menos que se indican a continuación.

a) El total de m2. cubiertos obtenido en superficie 9 podrá variarse dentro de los siguientes límites:

. se podrá incrementar hasta en + 25% = 1.312.000 m2. cub. que representa el tope máximo de m2. cub. que podrá construirse sobre la superficie 6 cualesquiera que fueran las variantes que se asigne a otros indicadores;

. se podrá reducir hasta un - 25% = 839.200 m2. cubiertos que representa el mínimo obligatorio de superficie a construir sobre superficie parcelaria 6 cualesquiera que fueran las variantes que se asigne a otros indicadores.

b) Las superficies 1 y 5 se mantendrán sin variaciones.

c) La superficie 2 podrá incrementarse o disminuir en función de las características de la propuesta.

d) La superficie 3 sólo podrá ser modificada, según lo expresado en el punto 2.2.2.1.

e) La superficie 4 (y los edificios a los que responde) podrá reducirse hasta un mínimo que comprende el mantener solamente 3,6 Has (Colegio Nacional Buenos Aires = 2,1 Has., Armada Argentina = 0,5 Has. y elevador Molinos Río de la Plata en dique 2 = 1 Has.). Podrá incrementarse e incluir otros edificios que se estime de interés.

f) La superficie 6 podrá variar en la medida en que el participante transfiera superficies dentro de los parámetros y las limitaciones establecidas en estas Bases.

g) La superficie 7 sólo podrá ser reducida si el participante interpreta que el anfiteatro puede estar asimilado al espacio libre público y la superficie destinada a "deportes y otros" se reduce a un 60%.

Ya sea que se mantenga o se aumente la superficie 7 el FOT medio podrá variarse en la medida que el participante estime conveniente.

h) La superficie 8 podrá variar en los siguientes límites:

. podrá incrementarse en la medida que le fueren transferidas excedentes obtenidos dentro de las variantes más arriba permitidas, pero sin que ello signifique poder sobrepasar el máximo de superficie cubierta a construir permitida en el item a).

. podrá reducirse hasta el grado en que sea posible construir, con el FOT máximo permitido por parcela, el mínimo de m2. cub. señalados en el item a).

i) El FOT máximo que puede asignarse a cada parcela de superficie 8 es FOT máximo = 5. Sólo con carácter de excepción en situaciones que el participante deberá justificar será aplicable el artículo 5.4.2.1. del Código de Planeamiento Urbano que figura en el Anexo 2.6.4.

j) Los indicadores correspondientes al uso residencial y a los empleos terciarios podrán ser variados en + 30% y - 30%.

Sector Oeste

Las condiciones de flexibilidad que con respecto al Programa Indicativo se establecen para el Sector Oeste son las siguientes.

a) En Diques 3 y 4 debe considerarse de aplicación obligatoria la Ordenanza que creó la U32.

b) Asimismo, en el marco de estas Bases la Asesoría acompaña la intención de extender el criterio de preservación a los depósitos que enfrentan los diques 1 y 2, lo cual ha sido previsto en los items 3, 4, 5 y 5' del Programa Indicativo. Por lo tanto, si bien lo señalado no puede considerarse, en rigor, una condición obligatoria de estas Bases los participantes que decidan alterar o remover las construcciones aludidas en sus propuestas deberán expresar con claridad los motivos que lo fundamenten.

c) La superficie asignada al complejo autopista La Plata- Bs. As. puede tener cualquiera de las dos variantes especificadas en el punto 2.1.3.6.2. e). del Capítulo 2.

d) La superficie 6' podrá variar en + 20% y - 20%.

2.2.2.4. Criterios de valoración.

Los márgenes de flexibilidad establecidos en el punto anterior son importantes ya que el tope máximo admisible de m2. cubiertos sobre la superficie parcelaria 6 representa el + 56% del mínimo obligatorio exigido por el mismo concepto.

Los participantes tienen completa libertad de elección para confeccionar su Programa entre los límites impuestos por los márgenes de flexibilidad establecidos. En ningún caso los participantes o el Jurado deberán estimar más valiosa la solución que ofrezca mayor o menor cantidad de m2. cubiertos ya que:

. los recursos económicos están debidamente contemplados en el umbral de mínima,

. el parámetro económico, más allá de las primeras etapas, tiene relativa validez en operaciones urbanas a largo plazo;

. en estas Bases se intenta privilegiar las condiciones morfológicas y ambientales que puedan obtenerse en las sucesivas etapas de desarrollo urbanístico del área Puerto Madero visto que en ella intervienen, con su escala y su propio lenguaje plástico, un importante número de edificios de valor histórico patrimonial y que, al mismo tiempo, actúa como zona de interconexión entre el centro de la ciudad y las zonas recreativas ubicadas más al Este.

Asimismo en el texto de estas Bases se ha informado que hay temas concurrentes con el destino de la reconversión urbanística de Puerto Madero que están en negociación pero que no han logrado, aún, el debido consenso mayoritario que permita proseguir con un plan oficial. Ellos son:

1) Puerto
La demanda de ampliación de áreas aptas y adecuadamente equipadas para atender el incremento en el movimiento de cargas por contenedores que experimenta el Puerto de Buenos Aires.

En este sentido la Asesoría se ha limitado a reconocer la situación sobre las demandas de un área de reserva apropiada para tal fin, ubicada en el borde Norte del relleno sobre el río, que tiene relación con la organización futura que se adopte para el puerto.

2) Destino y uso de la Reserva Ecológica
La conveniencia de asignar parte de los terrenos producto del relleno, hoy designados como Reserva Ecológica, para paliar el déficit de espacios recreativos que afecta a la población de la Capital Federal (según fuera su original destino urbanístico) también ha sido reconocido en estas Bases y se invita a los participantes a incluir sugerencias respecto a incrementar el uso y las actividades antrópicas dentro de aquélla.

3) Autopista La Plata- Buenos Aires- Tramo autopista Ribereña (frente a Puerto Madero)
En este tema convergen: por una parte, la existencia de un proyecto oficial con documentación técnica terminada, el que ha sido licitado, contratado, acordado con otras obras y tiene principio de ejecución, y por otra parte, la reiterada sugerencia formulada en otros estudios para el área Este de la ciudad para que se contemplen variaciones alternativas.

Con respecto a estos tres grandes temas urbanos cuya definición **está fuera de los objetivos de este concurso** pero que coexisten en forma interrelacionada con los mismos, la Asesoría ha considerado que:

- es importante ilustrar respecto a los antecedentes y diferentes visiones de los temas en cuestión;

- todos ellos han sido objeto de un planteo "oficial" que no parece estar avalado por suficiente consenso;

- por tratarse de un Concurso de Ideas se ha estimado conveniente indicar las opciones en juego y convocar a los participantes para que se expresen sobre el particular, sin que ello signifique proponer una opción que derive en responsabilidad ejecutiva.

En consecuencia, el Jurado a su vez podrá emitir el juicio que le merezcan las sugerencias aportadas por los participantes respecto a los tres temas mencionados más arriba, pero de ningún modo tal juicio deberá formar parte de la valoración final que lo lleve a fundamentar su fallo para determinar los trabajos premiados respecto a las soluciones propuestas en el área objeto del presente concurso. Se trata, solamente, que los participantes gocen de la libertad creativa necesaria para que puedan fundamentar su propia propuesta y las mejores relaciones con el entorno urbano próximo que visualizan para las mismas.

2.2.3. La normativa vigente y su validez en el marco de estas Bases

Como producto de decisiones más o menos parciales e inconexas entre sí adoptadas por sucesivas administraciones municipales en el área objeto de este Concurso y en su entorno inmediato, subsisten distintas normativas en distritos cuya delimitación figura en el Plano 10 y cuyo texto normativo se adjunta en el Anexo 2.6. Se pasa a señalar el alcance de las mismas en el marco de las presentes Bases.

1. Distritos de Urbanización Futura - UF (anexo 2.6.1.)

a) Como tal está correctamente designada el área que en el Sector Oeste del terreno objeto de este Concurso enfrenta a los diques 1 y 2 asi como a las cabeceras Norte y Sur. Los lineamientos normativos a aplicar en las mismas serán los que resulten de las soluciones seleccionadas a partir del presente Concurso.

b) Con igual designación, está, a juicio de esta Asesoría, incorrectamente designado el sector de propiedad municipal que corresponde con el entorno de

la Costanera Sur y jardines aledaños. Se supone que el mismo debe ser correctamente designado como Distrito U.P. (urbanización parque).

2. Distrito U 32 (anexo 2.6.3.)

Las disposiciones vigentes establecidas para este distrito por Ordenanza 44.945 son de cumplimiento obligatorio en el marco de las presentes Bases. No obstante se advierte que lo especificado en el punto 5.2.1. de dicha Ordenanza respecto al destino de la sección 4 del Dique 3, sólo estará sujeto a la propuesta que realice el participante.

3. Distrito U 11 - Sector II (anexo 2.6.2.)

La normativa general existente para este distrito no rige para este Concurso de Ideas y la misma será oportunamente reemplazada como resultado del proceso que se inicia con este Concurso. El agregado de esta normativa en las presentes Bases es a sólo título informativo ya que la misma fue incluida en la versión original del Código de Planeamiento urbano sancionado en 1977 y posteriormente nunca derogada ni sustituida. Esta normativa respondió al antecedente mencionado en el punto 2.1.2.6. del capítulo 2.

4. Otras disposiciones del Código de Planeamiento Urbano (anexo 2.6.4.)

Las normas que se estimen apropiadas para el desarrollo urbanístico del área Puerto Madero si bien tendrán su perfil propio como corresponde a los distritos de Urbanización Determinada, es recomendable que las mismas se refieran a los lineamientos establecidos en las secciones generales del Código de Planeamiento Urbano en lo referente a:

. propuesta de apertura de vía pública y parcelamientos, (anexo 2.6.4.a)

. normas generales sobre tejido urbano,

. de la zonificación en distritos.

También se incluye el texto de la norma que permite el FOT de excepción =7.

2.2.4. Los elementos que deben integrar las propuestas a presentar por los participantes.

Son los explicitados en el punto 1.7. de estas Bases.

2.2.5. Condiciones obligatorias que deben respetarse en las presentes Bases

Todas las disposiciones contenidas en el punto 1 "Reglamento del Concurso" y las normas de presentación allí establecidas.

Los requerimientos contenidos en el Programa Indicativo según los márgenes de flexibilidad permitidos en el punto 2.2.2.3.

La Ordenanza que reglamenta el distrito U 32.

Nota: toda otra recomendación que se efectúa en diferentes puntos de las Bases tiene carácter indicativo pero no constituye una disposición obligatoria.

2.2.6. El sentido y significado que se otorga al Plan de desarrollo urbanístico

Es previsible que la reconversión urbanística del área Puerto Madero tenga un desarrollo a veinte años, o más. Durante ese lapso también es previsible que se habrán sucedido diferentes protagonistas en la administración de la ciudad, que se habrá intentado enunciar nuevas teorías sobre la forma urbana y que distintas presiones del corto plazo habrán especulado para cambiar las reglas del juego que a partir de este Concurso se establezcan.

Por todo ello se estima imprescindible iniciar el proceso de reconversión con un Plan rector claramente definido respecto a los espacios, circulaciones, volúmenes y usos estructurantes del conjunto asi como las características del paisaje, y ambientación que se espera obtener en los distintos seciores del área y de ésta en su conjunto.

Este Plan rector será el elemento básico y estructurador para iniciar gestiones y negociaciones precisas en el área e, inclusive, servirá de parámetro referencial para evaluar posibles modificaciones que fuera conveniente introducir. El Plan rector es el punto de encuentro de la acción pública, privada y ciudadana convocadas a desarrollar un programa urbanístico y una idea espacial concreta y es instrumento imprescindible para poder negociar la forma de dominio y de valor del suelo.

Como en todos los procesos de conformación urbana que afecta a áreas importantes la dimensión TIEMPO juega un rol fundamental. En procesos dilatados es necesario que los objetivos urbanísticos esenciales no sean resig-

nados a oportunismos del corto plazo; (al respecto conviene recordar, por ejemplo, que fue necesario preservar durante veinte años los únicos terrenos apropiados que quedaban en Capital para el emplazamiento de su Terminal de Omnibus de larga distancia y otro tanto podría decirse de la evolución del Parque Tres de Febrero, del Parque Alte. Brown, del carácter residencial de la Avda. del Libertador y de tantos otros lugares de la ciudad que ostentan características singulares). La dimensión TIEMPO es, por una parte, un aliado imprescindible para poder avanzar en las sucesivas etapas del emprendimiento pero, por otra, es capaz de desvirtuar procesos nobles en aras de la urgencia de coyuntura. De todos modos, en la mayoría de los casos se constata que la adquisición de un valioso carácter urbano que pueda alcanzar un área no es el resultado de un acto instantáneo sino de la persistencia de una actitud a través del tiempo.

En consecuencia es imperioso preguntarse respecto a cuáles son los objetivos urbanísticos básicos que debe ofrecer y resguardar el Plan para el área. La Asesoría considera que:

- Es la determinación de los espacios- formas estructurantes que serán la "espina dorsal" para llegar a obtener un resultado espacial coherente en las sucesivas etapas a la vez que el parámetro para juzgar los grados de flexibilidad que el mismo Plan puede ofrecer en sus variaciones admisibles. Es encontrar el guión constructor de un espacio determinado en un tiempo indeterminado.

- Indisolublemente ligado a lo anterior es el de imaginar un carácter identificatorio para el área y sus sub-zonas al que puedan adherir con entusiasmo la población y sus agentes empresariales.

Se entiende aquí como "carácter" de un área urbana la particular simbiosis que se produce entre los usos y actividades que en ella tienen lugar y su relación con el espacio en el cual ocurren, asi como el orden de los desplazamientos de vehículos y personas, las visuales y el paisaje que en cada caso se disfruta.

Se vive, en general, sobre espacios urbanos legados o conformados por otras generaciones, y el caso de Puerto Madero no es una excepción. Sin embargo, en esta oportunidad se trata de un espacio urbano que casi bruscamente ha perdido su carácter por desaparición de la función predominante que en el mismo se ejercía. La ciudad se enfrenta al momento preciso en que se produce una "charnela" en el tiempo y debe afrontarse la pesada responsabilidad- oportunidad de proponer un nuevo carácter a ese espacio para que perdure en sucesivas generaciones.

Con esta perspectiva cultural, que se transita en el tiempo, los parámetros económicos por importantes que sean relativizan su dimensión para integrarse solamente como uno de los pilares necesarios para concretar una aspiración urbana que, si pretende ser significante, debe excederlos.

En la búsqueda del carácter estructurante que, según se señaló más arriba, debiera tener este emprendimiento urbano, la Asesoría acordó proponer un Programa Indicativo que resulta de una equilibrada conjugación de los usos que justificadamente pueden reclamar su presencia en el área, considerando cinco objetivos principales:

1. La propia reconvertibilidad del área para salvarla de la decadencia y el deterioro, reordenándola según una definida voluntad de urbanización que contribuya a re-equilibrar los principales déficits urbanos de la ciudad central.

2. Recomponer el carácter del área preservando el fuerte poder evocativo que la misma tiene por haber sido uno de los brazos potentes que agitó la Argentina del perfil agro-exportador de fines del siglo pasado, valores que hoy perduran en la escala y belleza de sus diques y depósitos de digna construcción y en la subyugante potencia de algunas de las estructuras para silos que se encuentran en su entorno.

Este poder evocativo se amplía en el Paseo de la Costanera Sur que fue un lugar predilecto de la sociedad porteña durante la primera mitad de este siglo. Hoy perdura sin semejante connotación pero que podría potenciarse en grado insospechado de entretejer sus espacios con los nuevos espacios públicos que pueden ofrecer, tanto la reconversión del área de Puerto Madero como la excepcional superficie del Parque Natural- Reserva Ecológica, más una potencial "nueva costanera" que permitiría gozar de verdadero e inmejorable contacto con el río.

El simboiismo del área Puerto Madero no se remonta a la gesta de Mayo y a su histórica Plaza sino que corresponde a un período posterior. Pertenece al recuerdo de la pujante ciudad que tuvo en su frente ribereño el orgulloso edificio de la Aduana diseñado por el ingeniero E. Taylor y que fuera luego reemplazado para dar lugar al no menos ambicioso y significativo Puerto Madero, con sus diques, galpones y elevadores de bien ganada valorización plástica.

3. Ofrecer la oportunidad para alojar actividades del terciario que requieren ubicación central - ya se trate de oficinas públicas o privadas como de servicios comerciales y culturales, más el adecuado acompañamiento de actividades residenciales - que no encuentran en el denso tejido urbano existente las superficies de terreno o el contexto ambiental adecuado.

4. Actuar como puerta de entrada para incorporar al uso y disfrute de los habitantes de Buenos Aires: las hectáreas recreativas que puede aportar el Parque Natural, y el valor cultural- educativo de las áreas de Reserva Ecológica asi como reconquistar una nueva y efectiva aproximación al río.

5. Por último, mantener en el área las actividades necesarias al desenvolvimiento del Puerto de Buenos Aires a fin de facilitar su rediseño en el tiempo contando no sólo la importancia económica que el mismo representa y ha representado en la prosperidad de esta ciudad sino el legítimo derecho que exhibe por haber sido la actividad generadora del área. Al menos en el marco de estas Bases, el puerto de Buenos Aires no es la actividad indeseable o competidora con los nuevos destinos del área sino asociada a los mismos en el tiempo y forma en que resulte imprescindible.

De los cinco objetivos precedentes se infiere que se trata conformar para la ciudad un sector singular anexo a su área central, de carácter predominantemente público, que gozará de una moderada accesibilidad pero que, por su misma centralidad, es apto para alojar diversos tipos de actividades terciarias y su acompañamiento residencial. A tales objetivos específicos puede agregársele uno de mayor envergadura planificatoria como es el de contribuir a "re-centrar" el área central de la ciudad equilibrando los sectores Norte y Sur de la misma.

Dentro del significado general del Plan de Desarrollo Urbanístico expresado más arriba es propósito de estas Bases que los participantes puedan expresar con comodidad las ideas rectoras del diseño urbano que propongan adoptar. A este fin responde la flexibilidad en más o en menos que se permite para casi todos los parámetros que integran el Programa Indicativo y la posibilidad de transferir los excedentes a cualesquiera de los usos y espacios que el participante desee privilegiar en función de su propuesta.

El significado de la operación a emprender está indicada en los contenidos medios del Programa Indicativo (cuya fundamentación fue efectuada en estas Bases) que constituye el anteproyecto de desarrollo urbanístico para el sector. En este Concurso se convoca a formular aportes de ideas de diseño urbano que deberán acompañar aquel desarrollo, según sus variantes de máxima y de mínima.

Anexos

Anexo 2.1.: Documentación fotográfica

Anexo 2.2. Figuras

Anexo 2.3. Cuadros

Anexo 2.4. Cálculo de la capacidad necesaria para los accesos viales al Sector Este de Puerto Madero

Anexo 2.5. Planos

Anexo 2.6. Reglamentaciones vigentes

Anexo 2.1.:
Documentación fotográfica

Ver referencias en plano 4.

Foto 1: Vista aérea desde Dique 1 hacia el Norte

Foto 2: Vista aérea desde Dique 3 hacia el Sur

Foto 3: Vista aérea Dique 1 con ex-elevador ING.

Foto 4: Ex-elevador ING en Dique 3

Foto 5: Av. A. Dávila desde calle Pte. Perón hacia el Sur

Foto 6: Av. A. Dávila desde calle Pte. Perón hacia el Norte

Foto 7: Salida túnel ajo Av. Madero-Huergo

Foto 8: Ex-elevador ING en Dique 3

Foto 9: Frente sobre Dique 3 de ex-depósitos en sector Oeste

Foto 10: Frente sobre Av. A. Dávila de ex-depósitos en sector Oeste

Foto 11: Idem foto 10

Foto 12: Depósitos sector Este frente a Dique 4

Foto 13: Edificios de Molinos Río de la Plata en Dique 3

Foto 14: Edificio de Molinos Río de la Plata en Dique 2

Foto 15: Edificios de Molinos Río de la Plata en Dique 3

Foto 16: Idem foto 15

Foto 17: Idem foto 15 desde Av. Belgrano

Foto 18: Idem foto 17

Foto 19: Av. Brasil en sector Este

Foto 20: Av. Belgrano en sector Este

Foto 21: Calle Pte. Perón en sector Este

Foto 22: Puente entre Diques 3 y 4, calle Pte. Perón

Foto 23: Situación actual borde Costanera Sur

Foto 24: Paseo Costanera Sur desde Av. Belgrano hacia el Norte

Foto 25: Paseo Costanera Sur-Fuente de Lola Mora



Foto 1



Foto 2



Foto 3

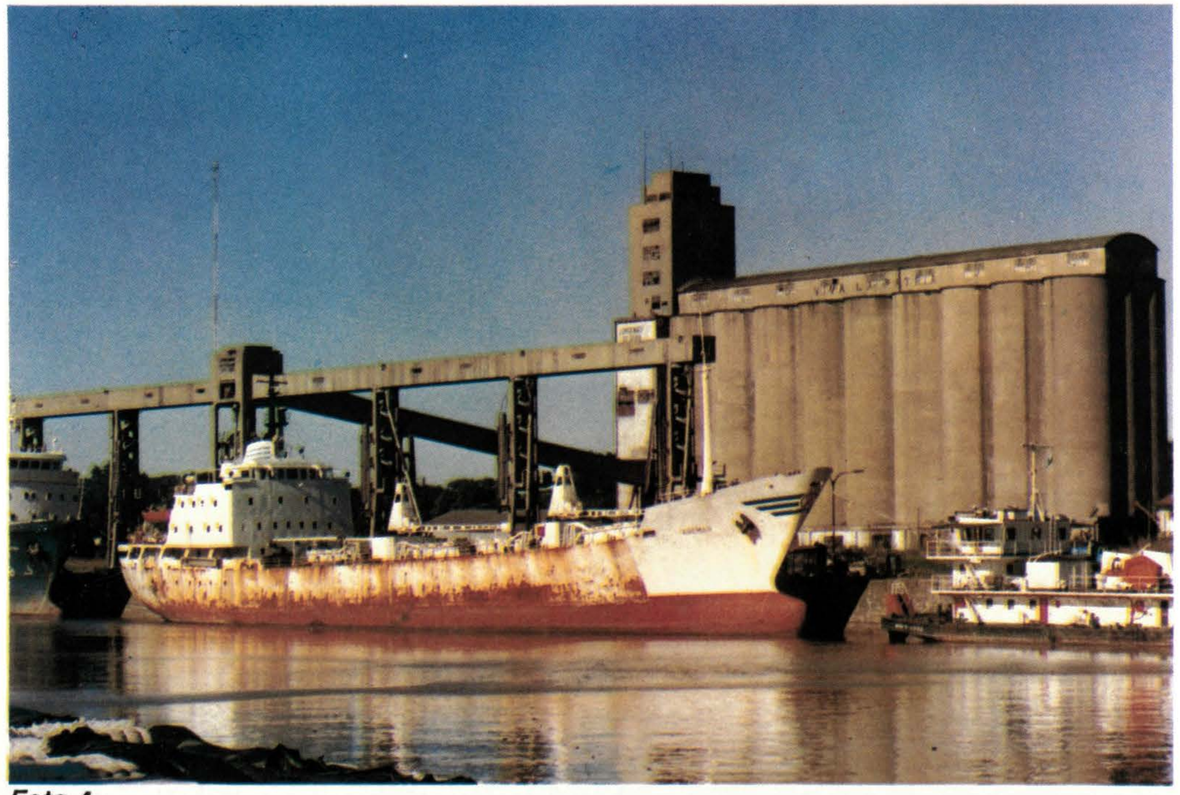


Foto 4



Foto 5



Foto 6

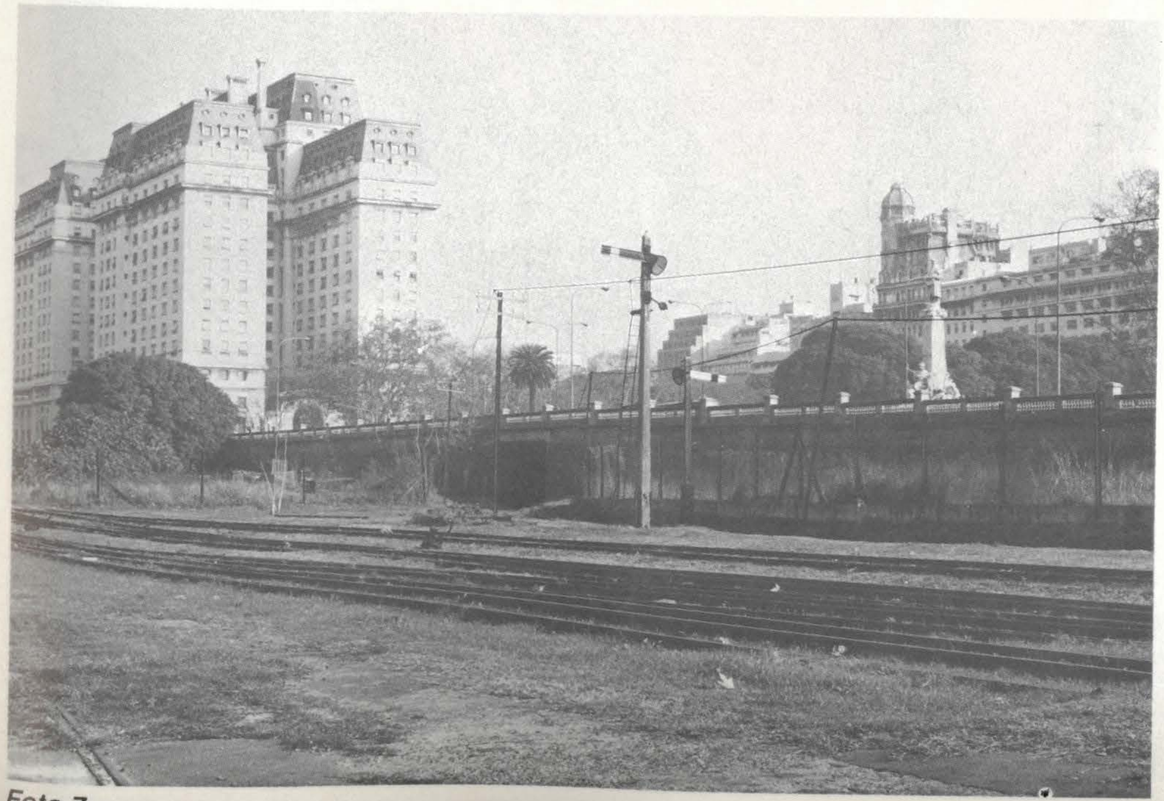


Foto 7

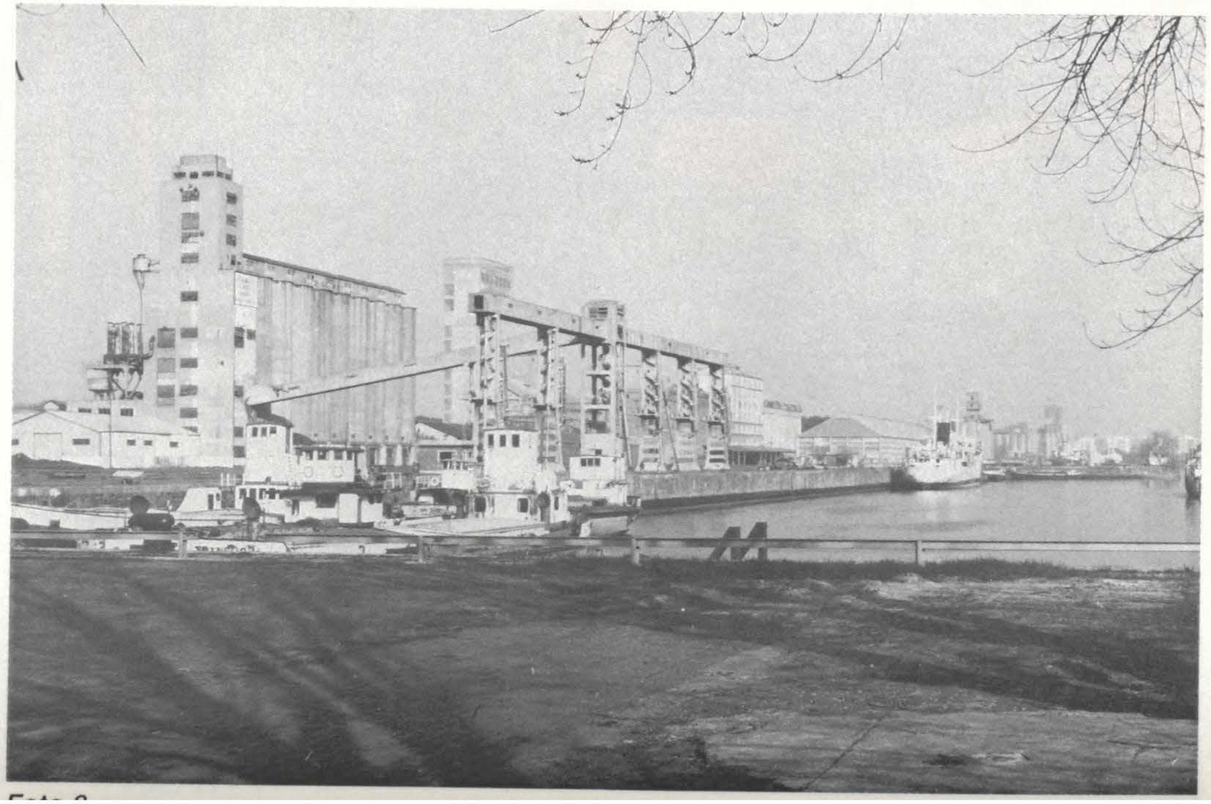


Foto 8





Foto 10



Foto 11



Foto 12



Foto 13



Foto 14



Foto 15



Foto 16



Foto 17



Foto 18

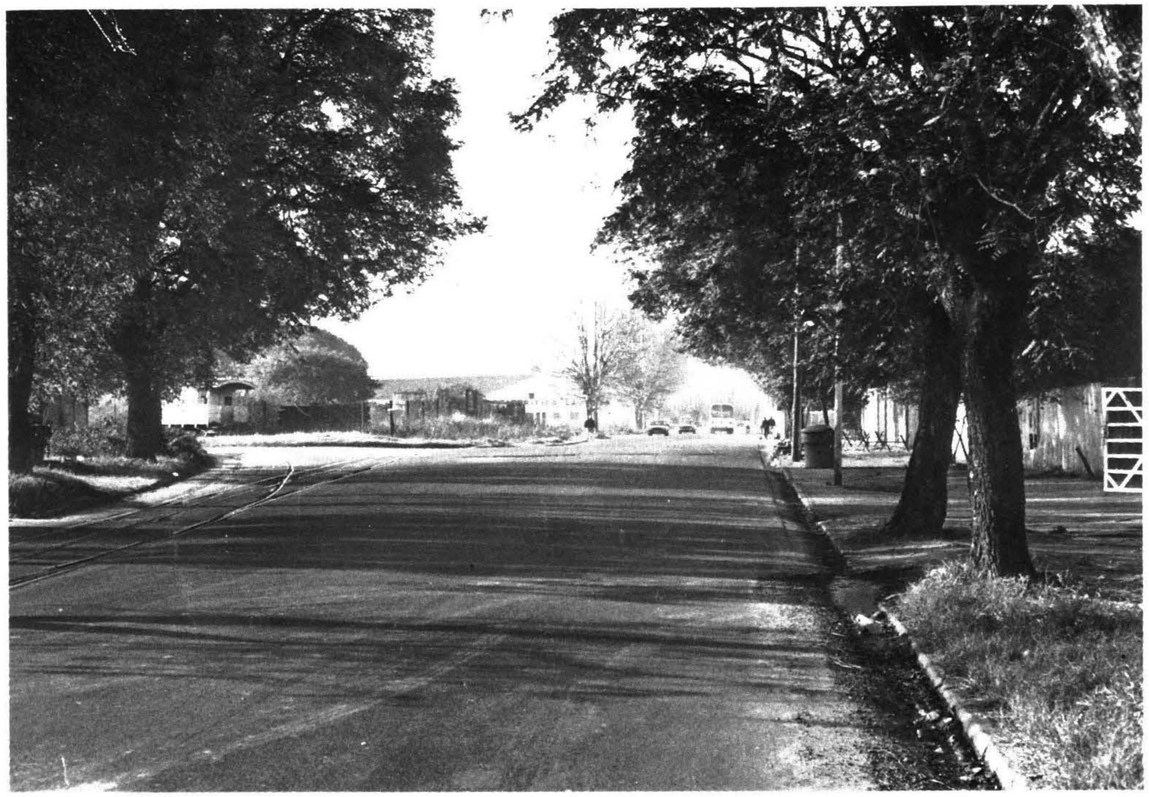


Foto 19



Foto 20

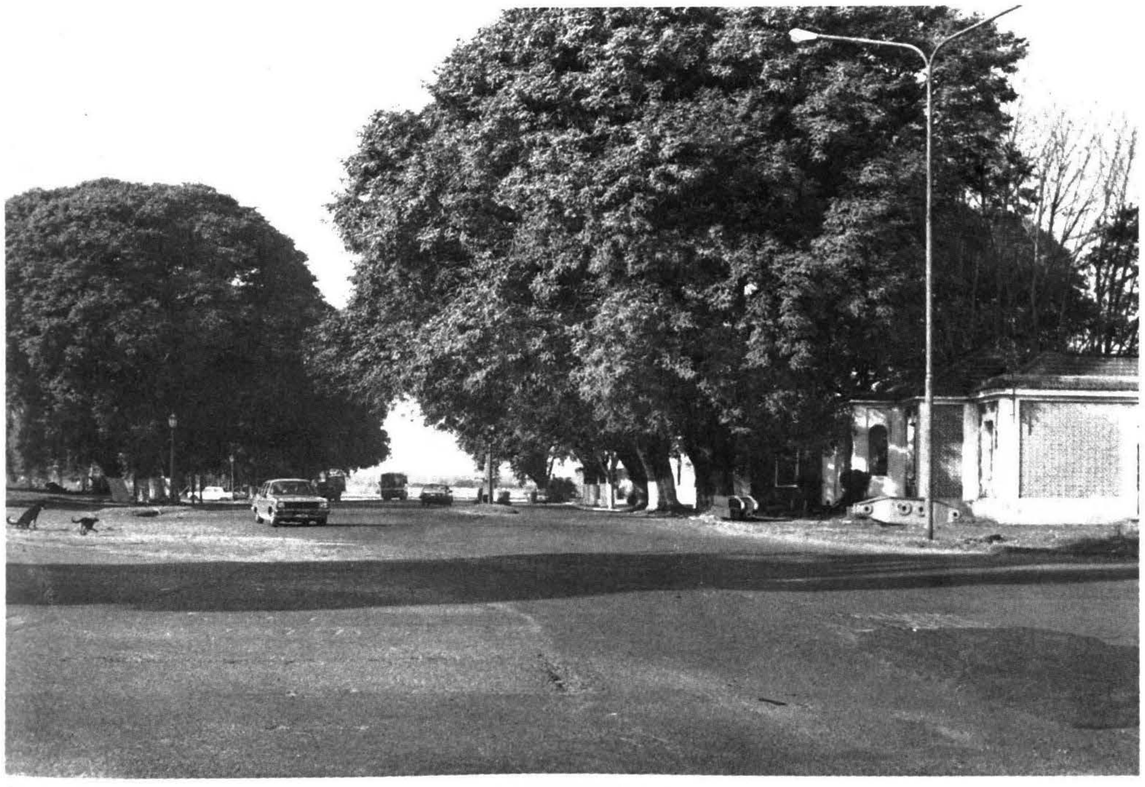


Foto 21



Foto 22



Foto 23



Foto 24



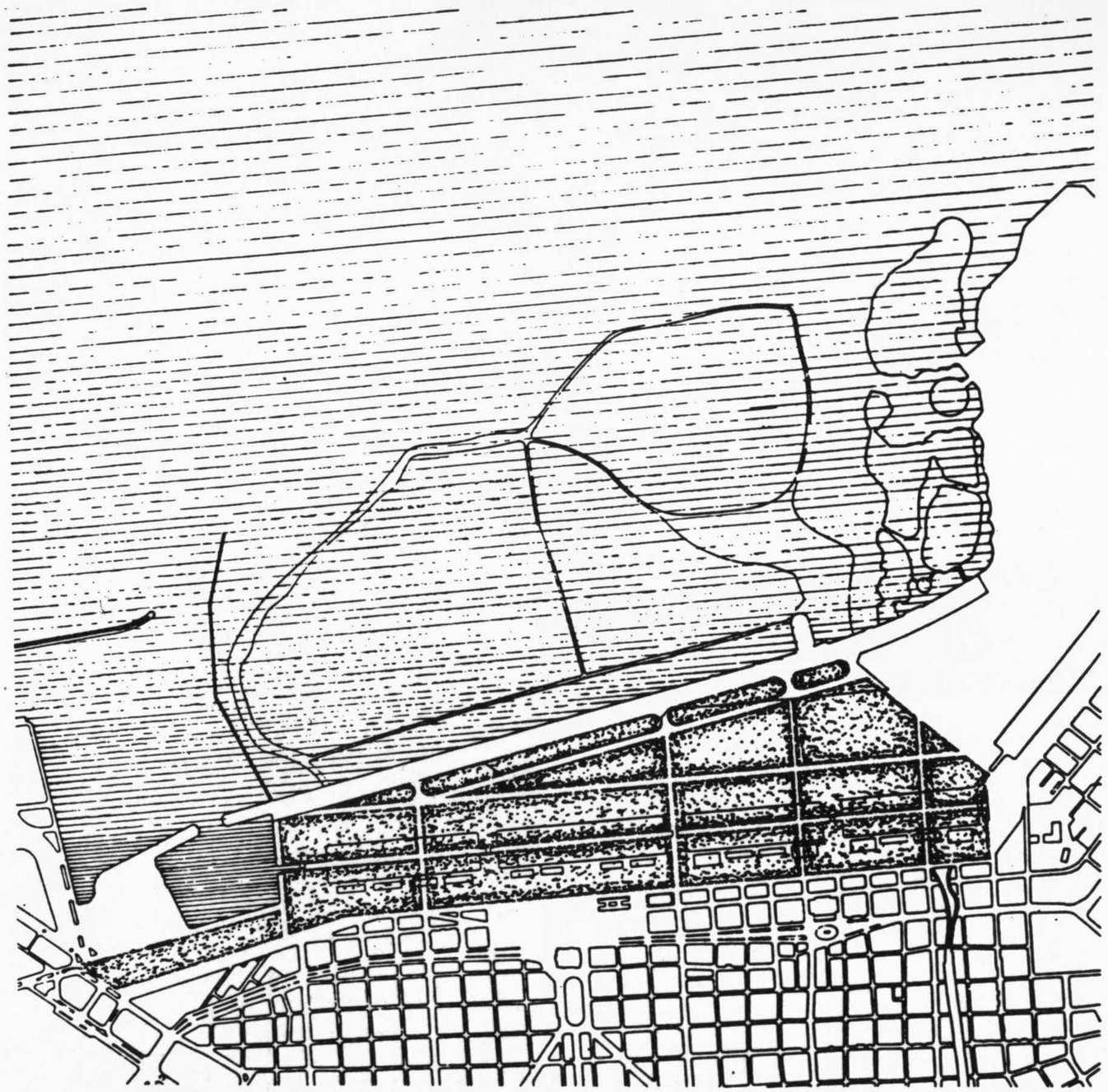
Foto 25

Anexo 2.2. Figuras

Fig. 1: Antiguo Puerto Madero: seis propuestas 1930-1990
1. a- Ing. Juan A. Briano
1. b- Le Corbusier
1. c- O.R.D.A.M.-CONADE-Esquema Director Año 2.000
1. d- Plan de Renovación Zona Sur
1. e- Ensanche Area Central
1. f- Convenio M.C.B.A.- Ayuntamiento de Barcelona

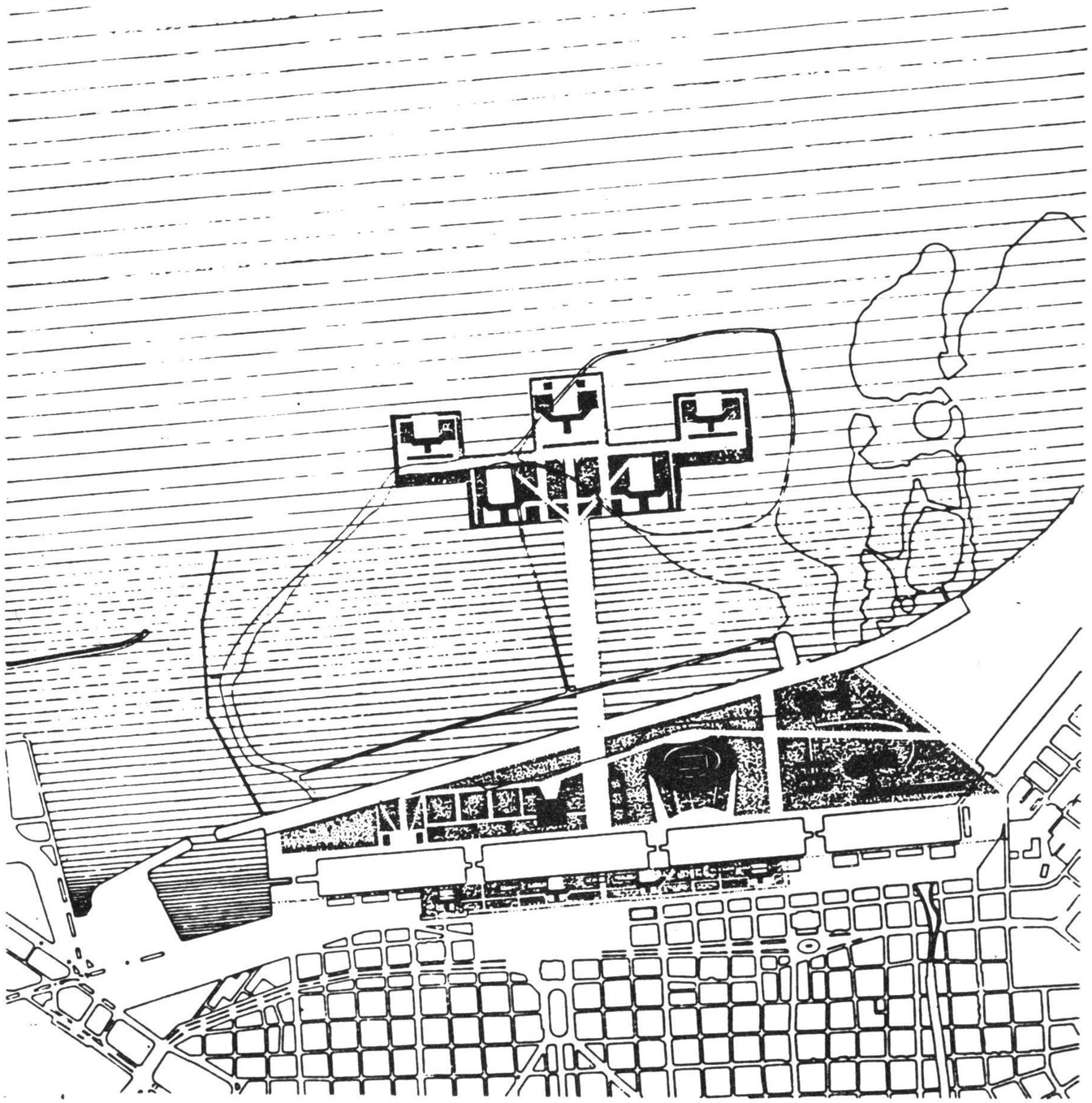
Fig. 2: Tres proyectos para el puerto de Buenos Aires 1930-1989
2. a- Ing. Juan A. Briano
2. b- Plan Regulador 1962 M.C.B.A.
2. c- Rogge Marine Consulting

Fig. 3: Evolución de la infraestructura portuaria
Fig. 4: Proyectos de Bateman, Huergo y Madero
Fig. 5: Puerto Nuevo
Fig. 6: Acceso fluvial al puerto de Buenos Aires
Fig. 7: Corte transversal de los diques (muelles)
Fig. 8: Zonificación en Barrio Sur de la OPRBA
Fig. 9: Límites actuales del distrito U 24
Fig. 10: Situación aérea central 1979- Superficie construída m2.cub.
Fig. 11: Actual subdivisión en distritos del área central, según Código
Fig. 12: Sistemas de autopistas en ejecución en el área central de Bs.As.
Fig. 13: Detalle del enlace de la Autopista Ribereña con la Autopista 9 de Julio
Fig. 14: Hipótesis de enlaces de la autopista ribereña y las avenidas Este-Oeste del área central
Fig. 15: Detalle Puente giratorio
Fig. 16: Clasificación actual de áreas naturales en la Reserva Ecológica
Fig. 17: Plan de manejo para el Parque natural y Reserva Ecológica
Fig. 18: Planos de comparación
Fig. 19: Area operativa Molinos



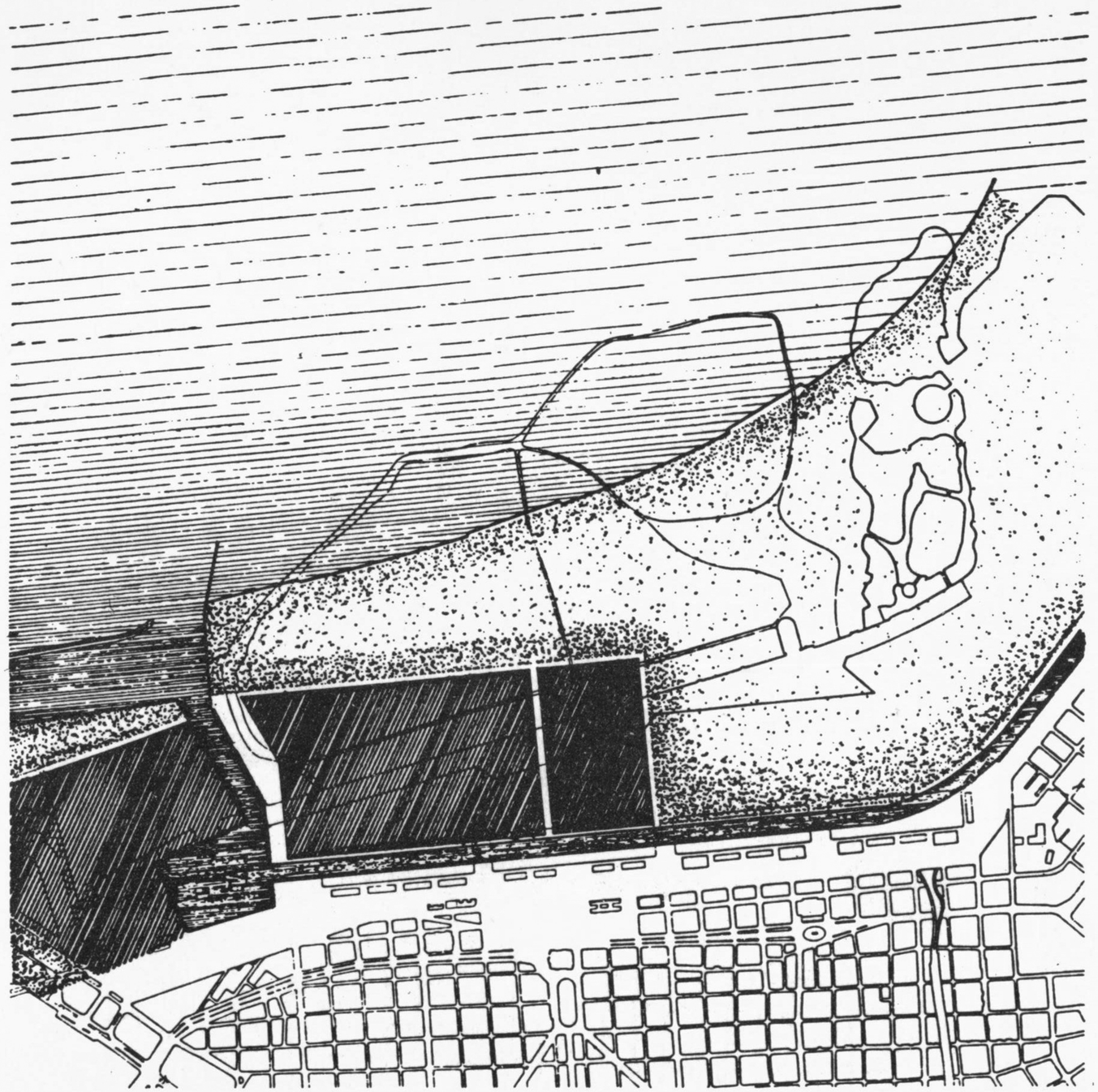
ANTIGUO PUERTO MADERO - SEIS PROPUESTAS - ING. JUAN A. BRIANO - 1930

FIG. 1-A



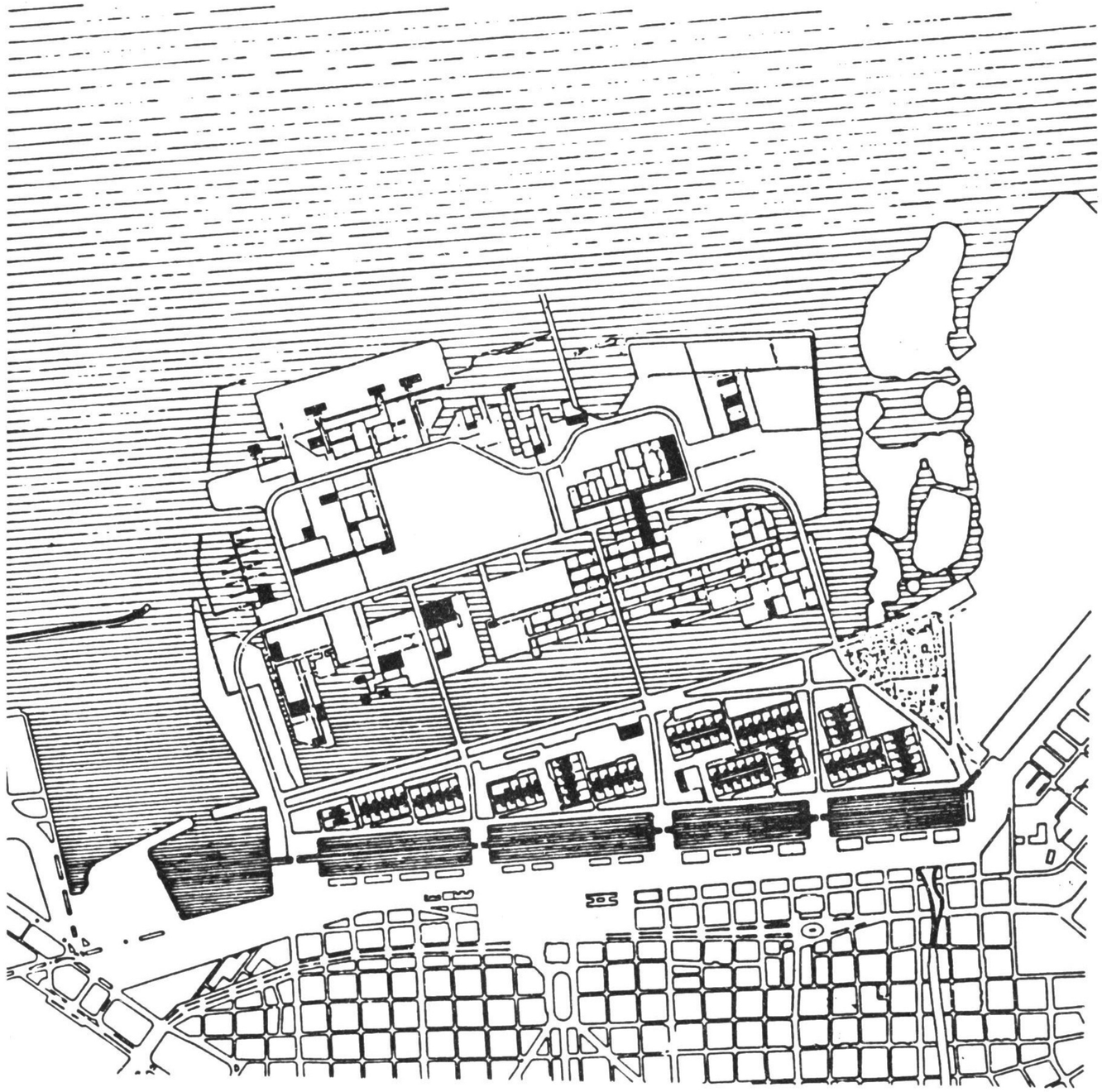
ANTIGUO PUERTO MADERO - SEIS PROPUESTAS - LE CORBUSIER - 1940

FIG.1-B



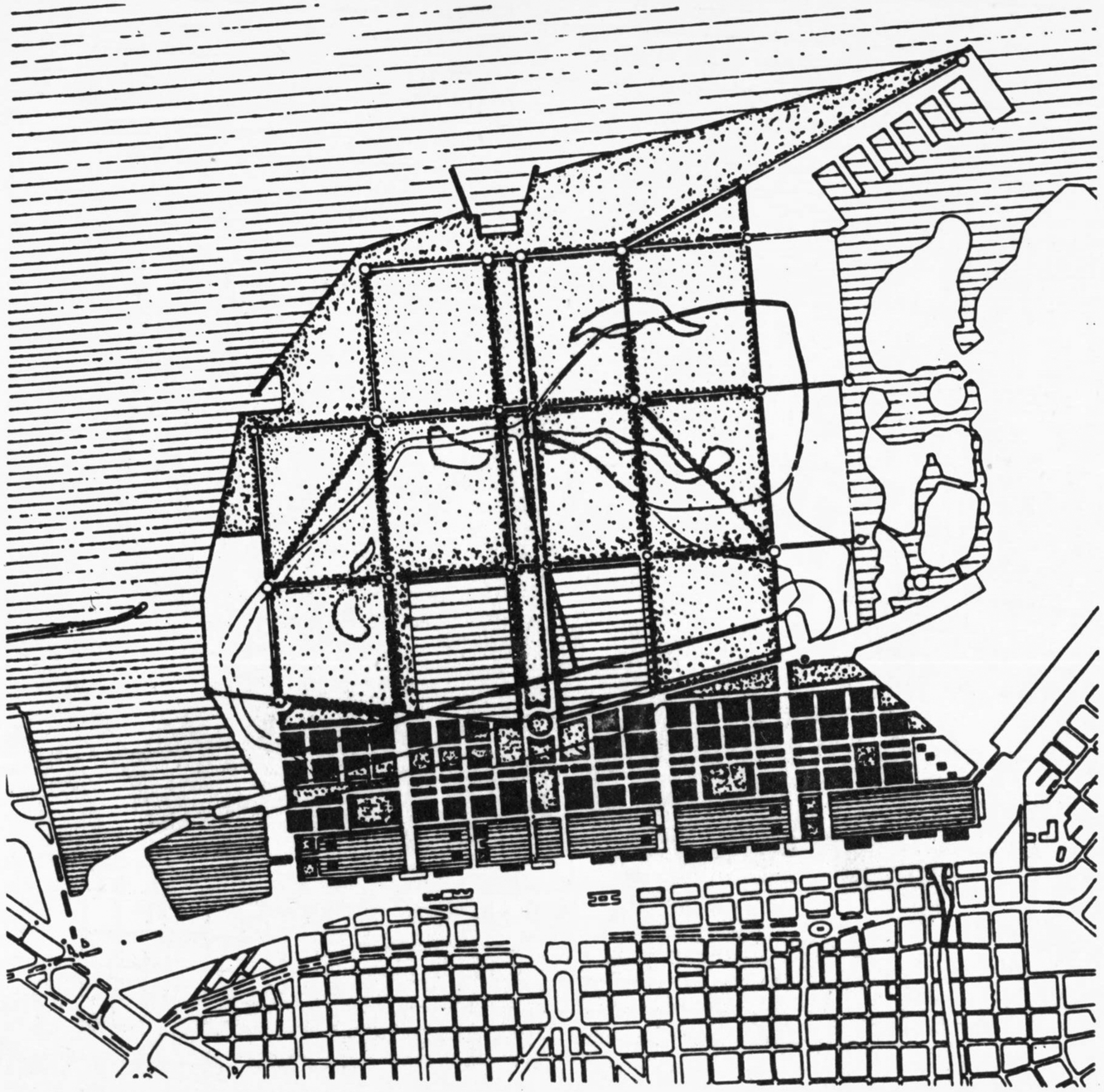
ANTIGUO PUERTO MADERO - SEIS PROPUESTAS - ORDAM CONADE ESQUEMA DIRECTOR AÑO 2000 - 1969

FIG. 1-C



ANTIGUO PUERTO MADERO - SEIS PROPUESTAS - PLAN RENOVACION ZONA SUR - 1971 -

FIG. 1-D

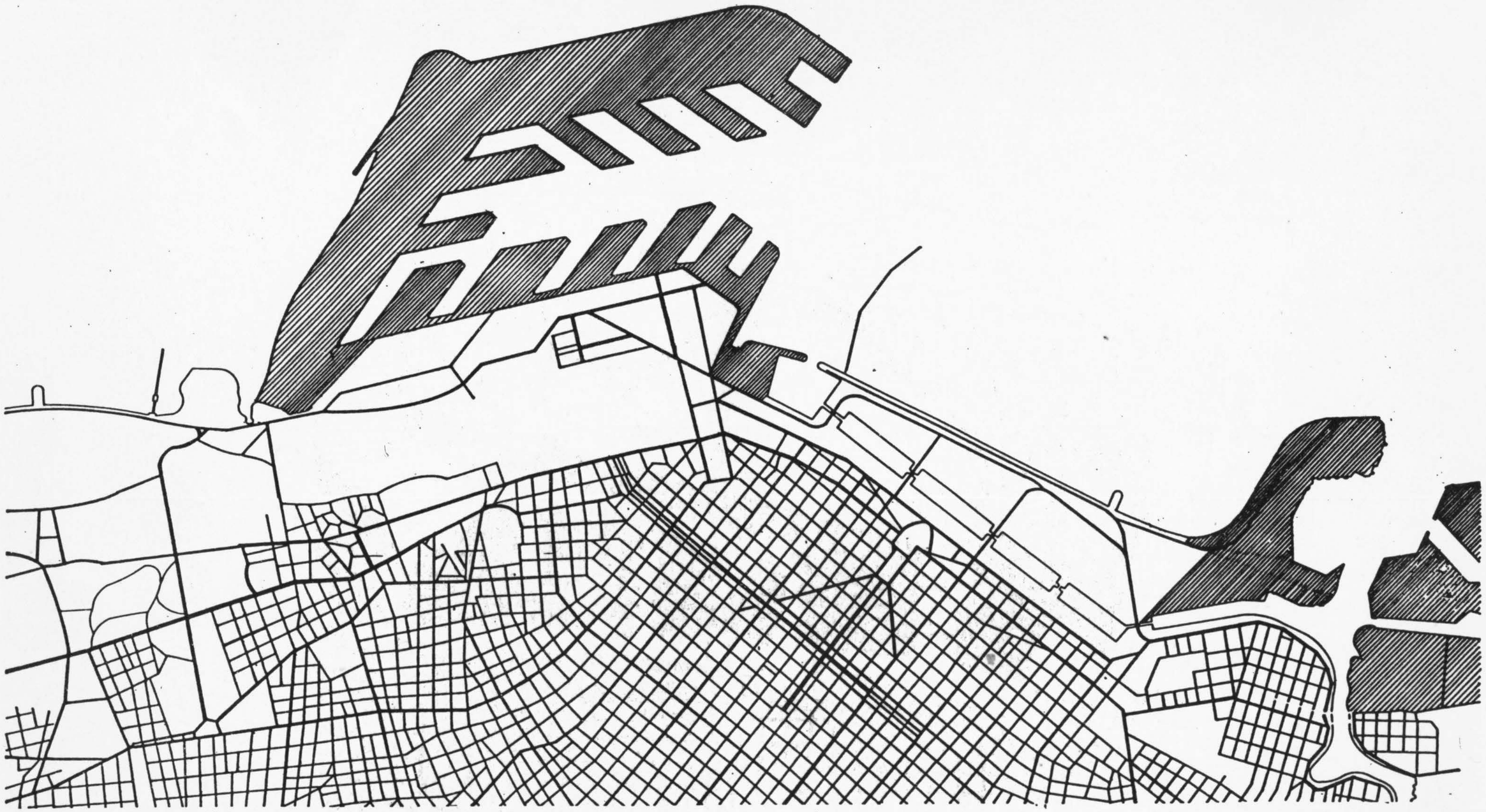


ANTIGUO PUERTO MADERO - SEIS PROPUESTAS - ENSANCHE AREA CENTRAL - 1982 -

FIG. 1-E

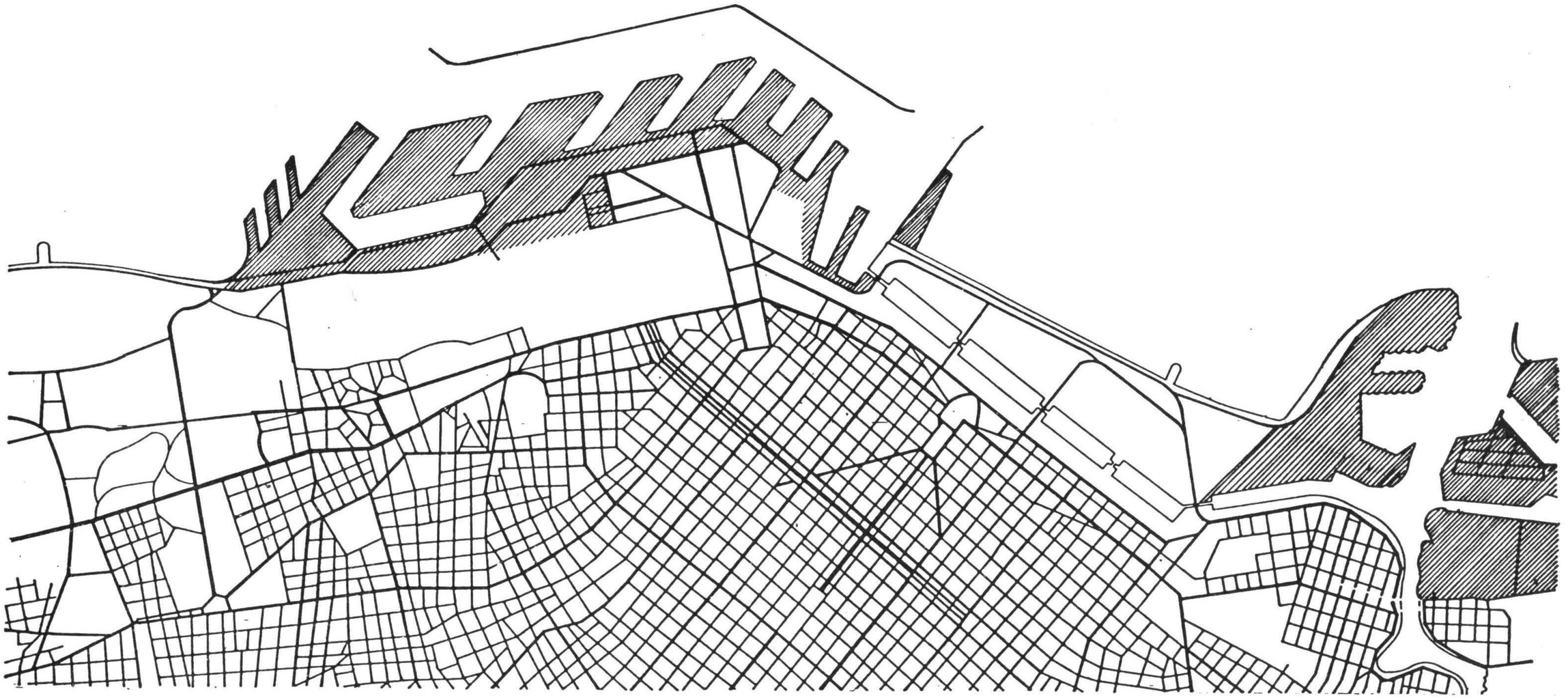


ANTIGUO PUERTO MADERO - SEIS PROPUESTAS - CONVENIO BARCELONA—BUENOS AIRES - 1990 - FIG. 1-F



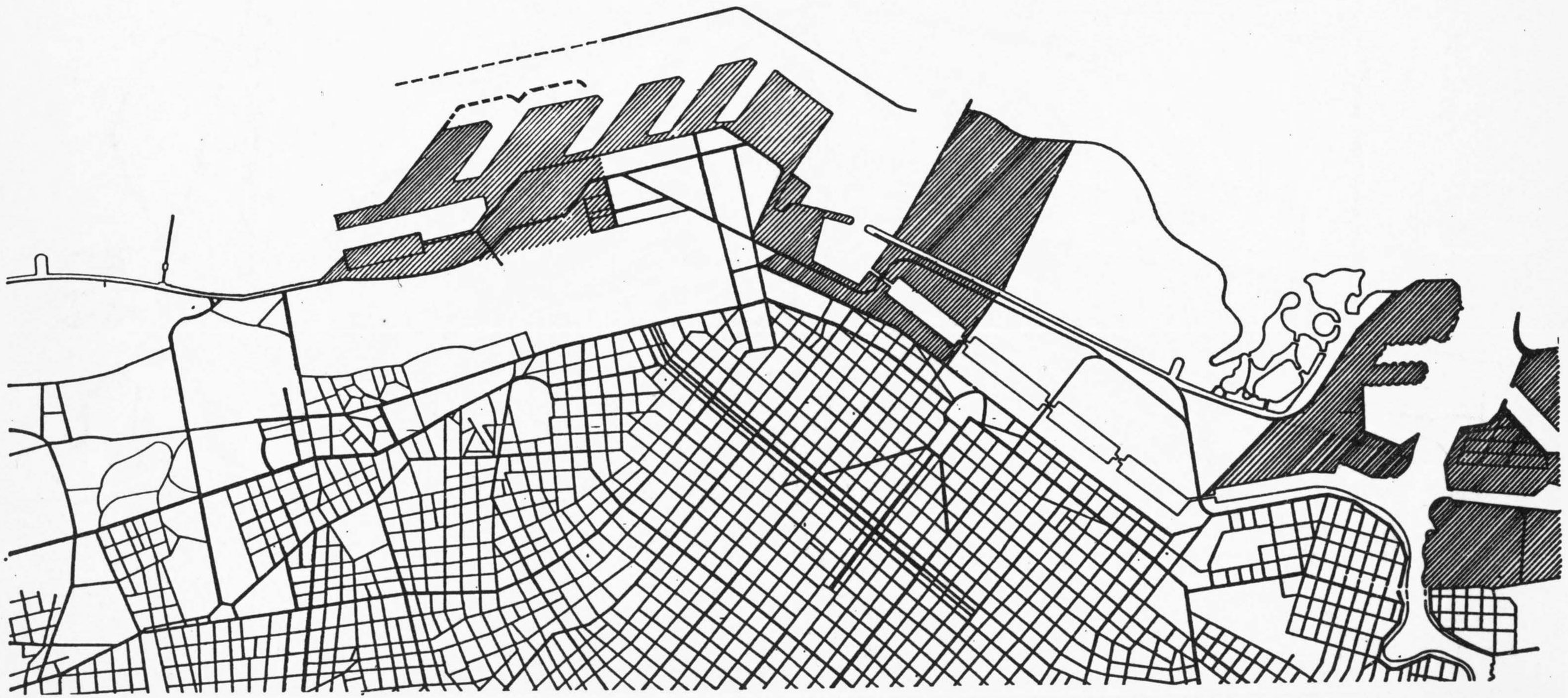
AREA PUERTO BUENOS AIRES - PROYECTO ING. BRIANO - 1930 -

FIG. 2-A



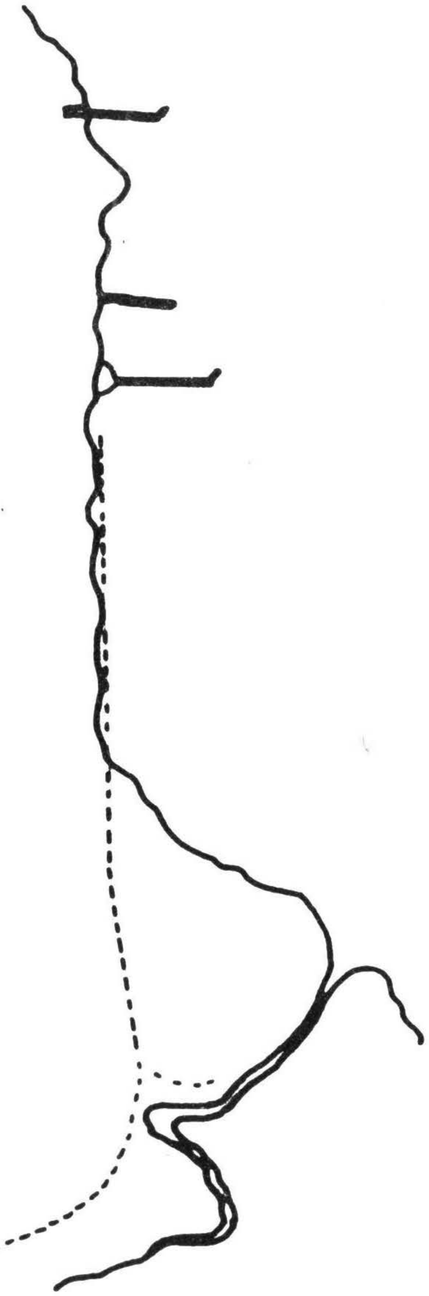
AREA PUERTO BUENOS AIRES - PROYECTO PLAN REGULADOR MCBA - 1960 -

FIG. 2-B

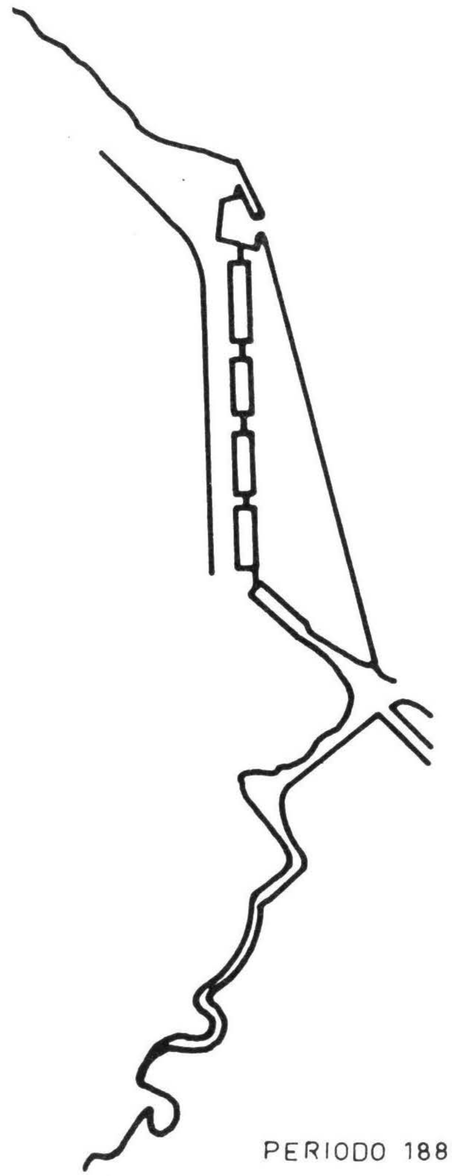


AREA PUERTO DE BUENOS AIRES PROYECTO ROGGE MARINE CONSULTING R.F.ALEMANA -1988 -

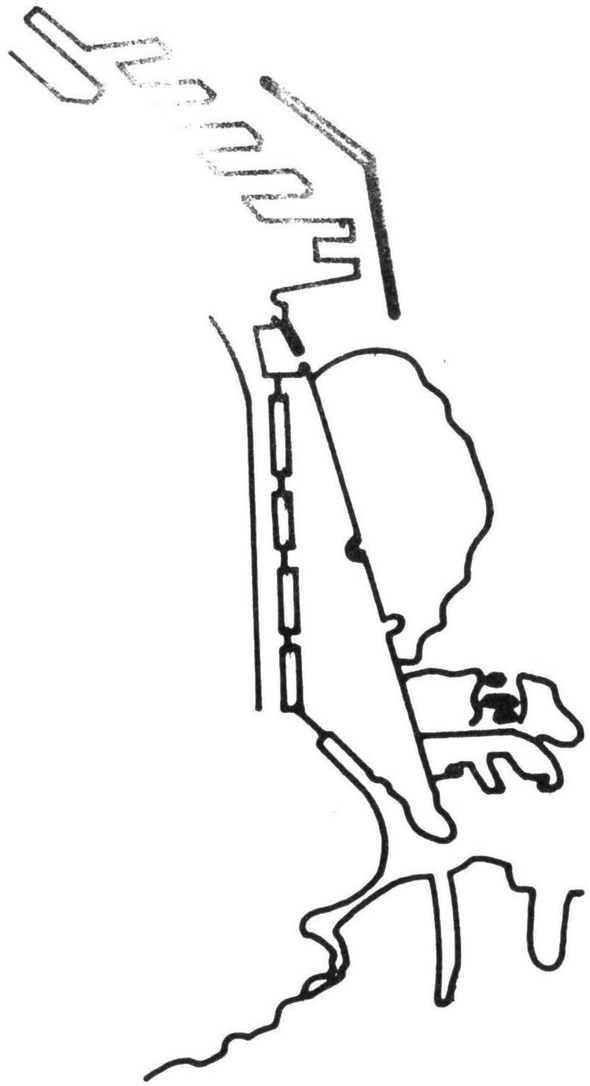
FIG. 2-C



PERIODO 1811-1887



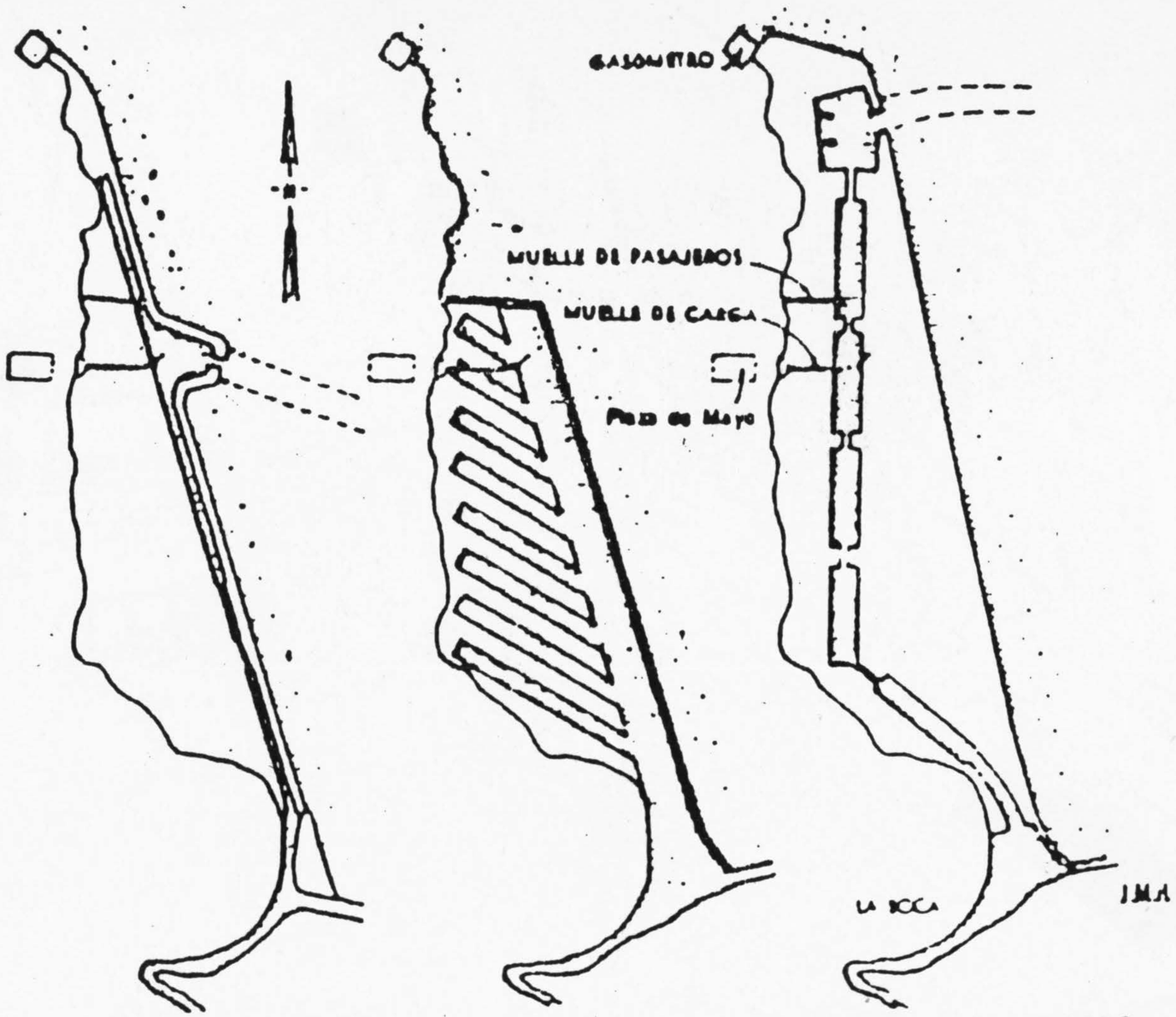
PERIODO 1888-1907



PERIODO 1907-1987

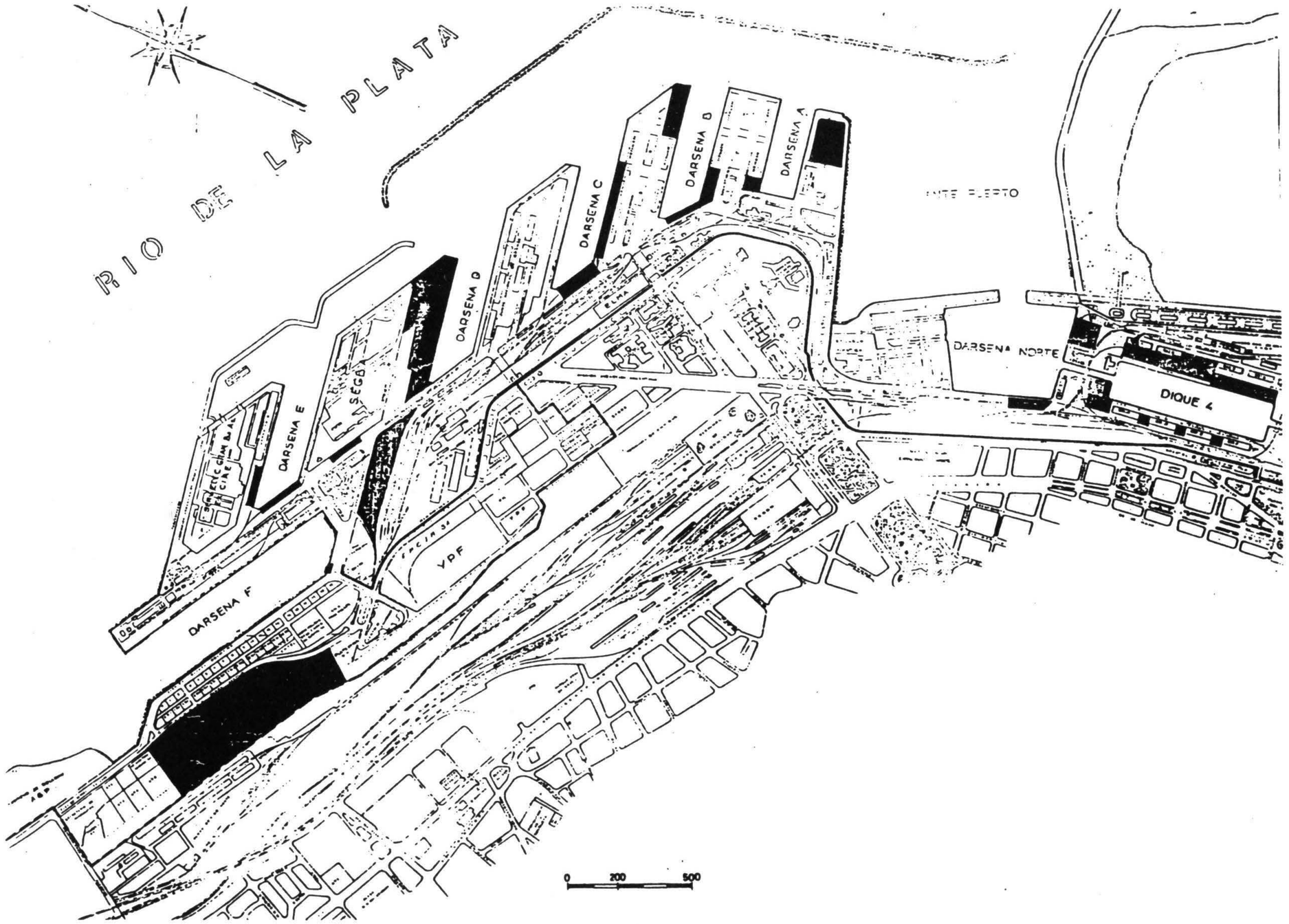
EVOLUCION DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

FIG. 3



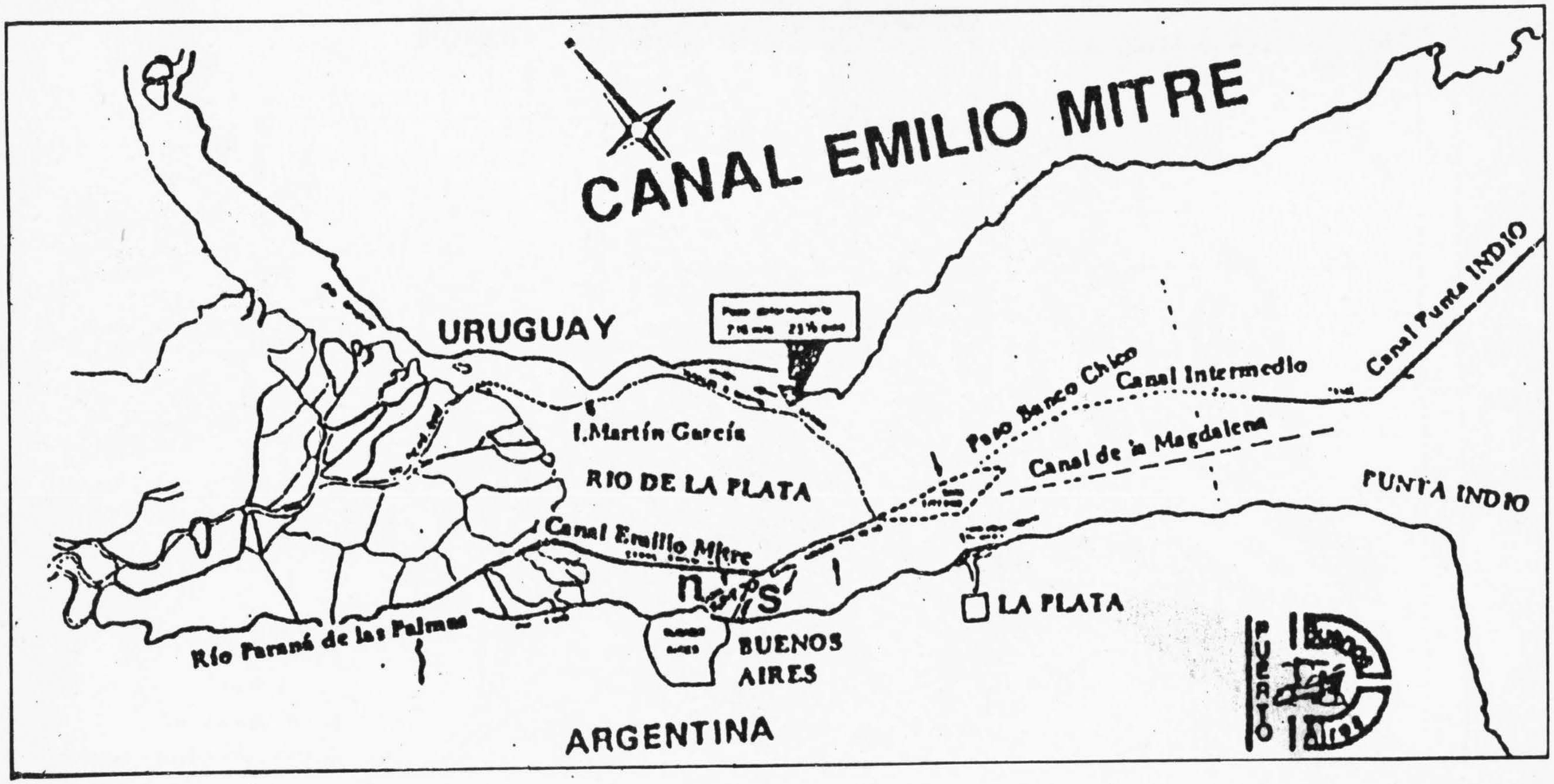
PROYECTOS DE BATEMAN HUERGO Y MADERO

FIG. 4



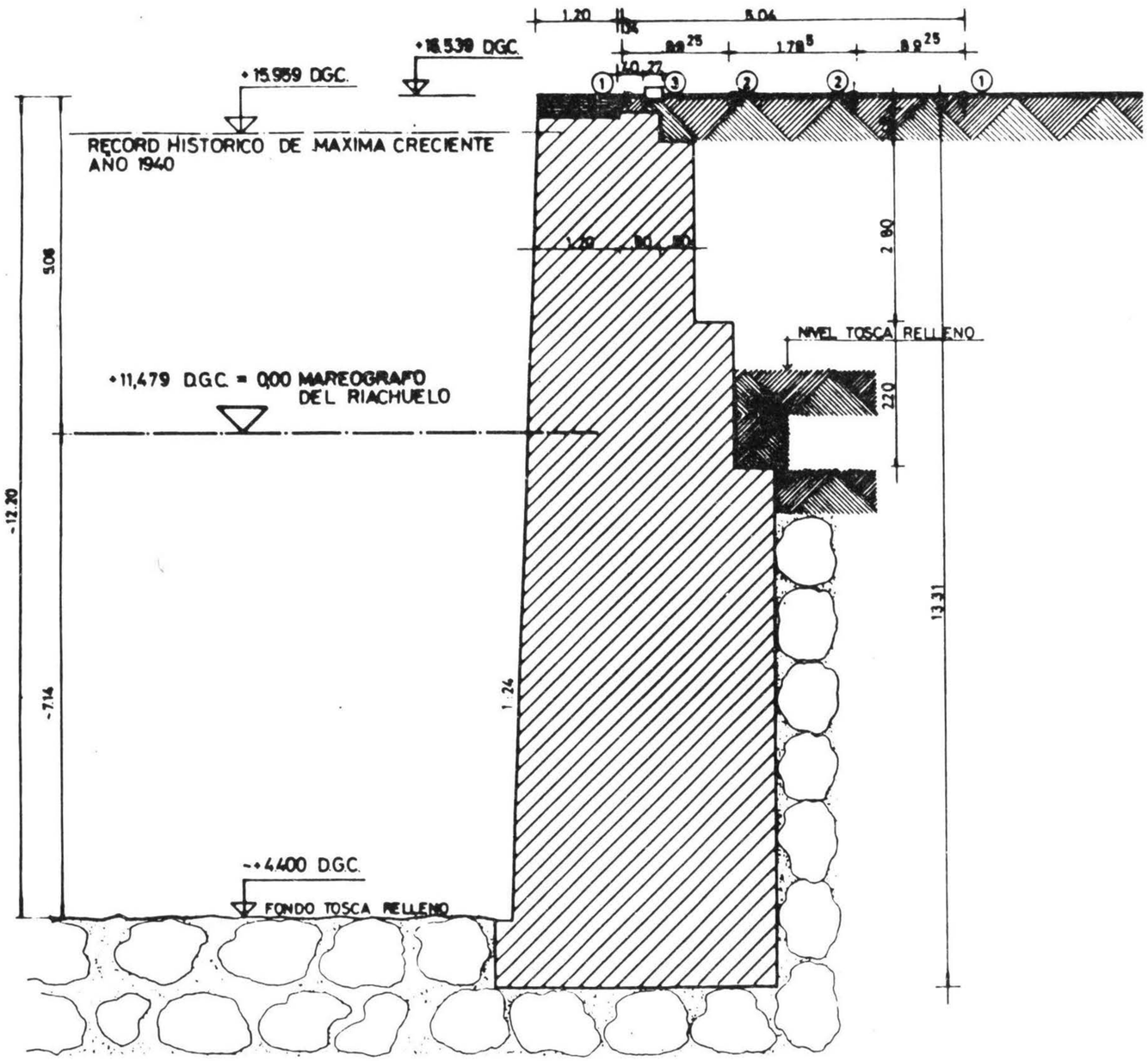
PUERTO NUEVO

FIG. 5



ACCESO FLUVIAL AL PUERTO DE BUENOS AIRES

FIG. 6



REFERENCIAS

① _ VIAS GRUAS

② _ VIAS FERROCARRIL

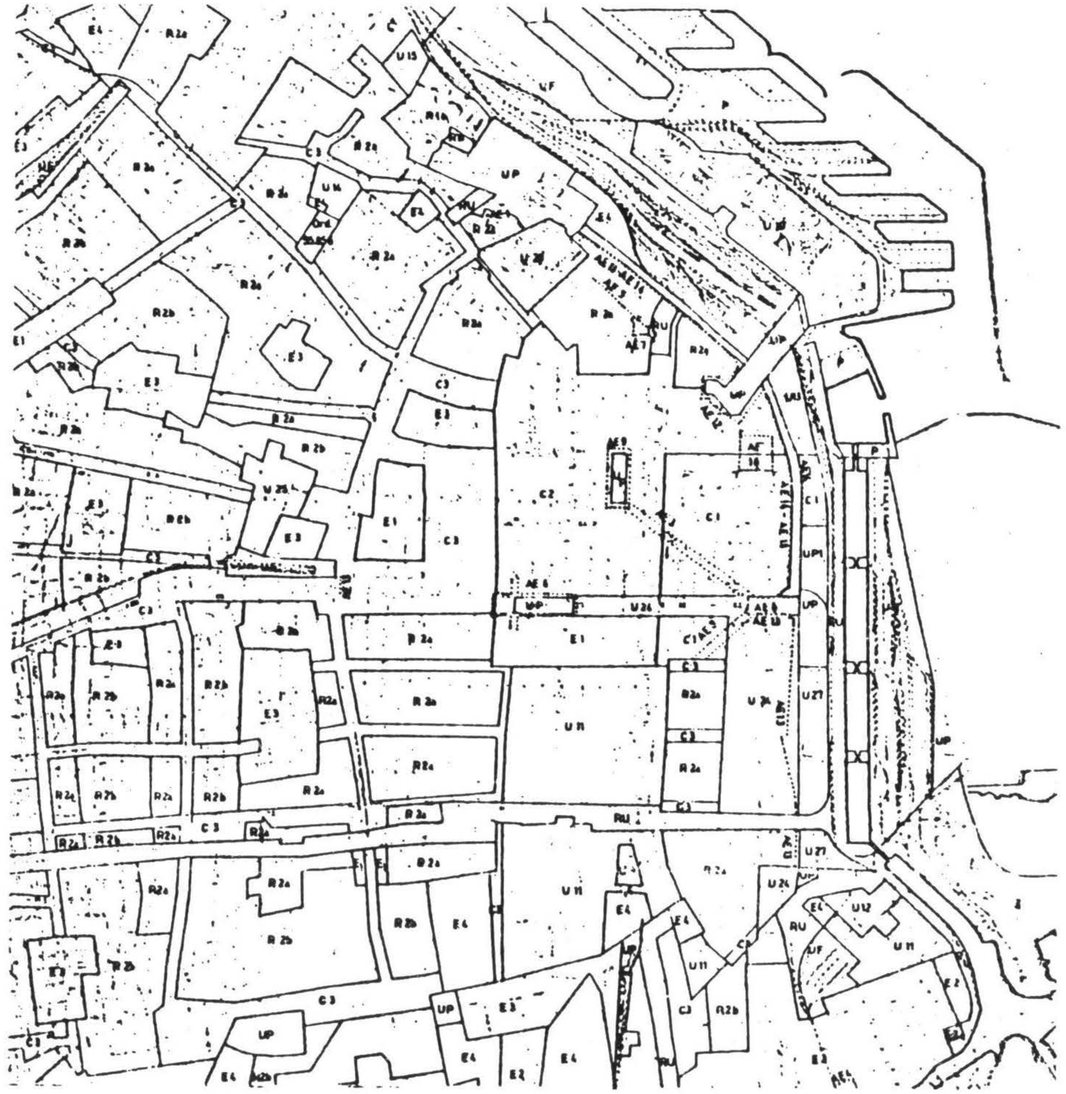
③ _ BOCA EXPENDIO AGUA A BARCOS

CORTE TRANSVERSAL DE LOS DIQUES

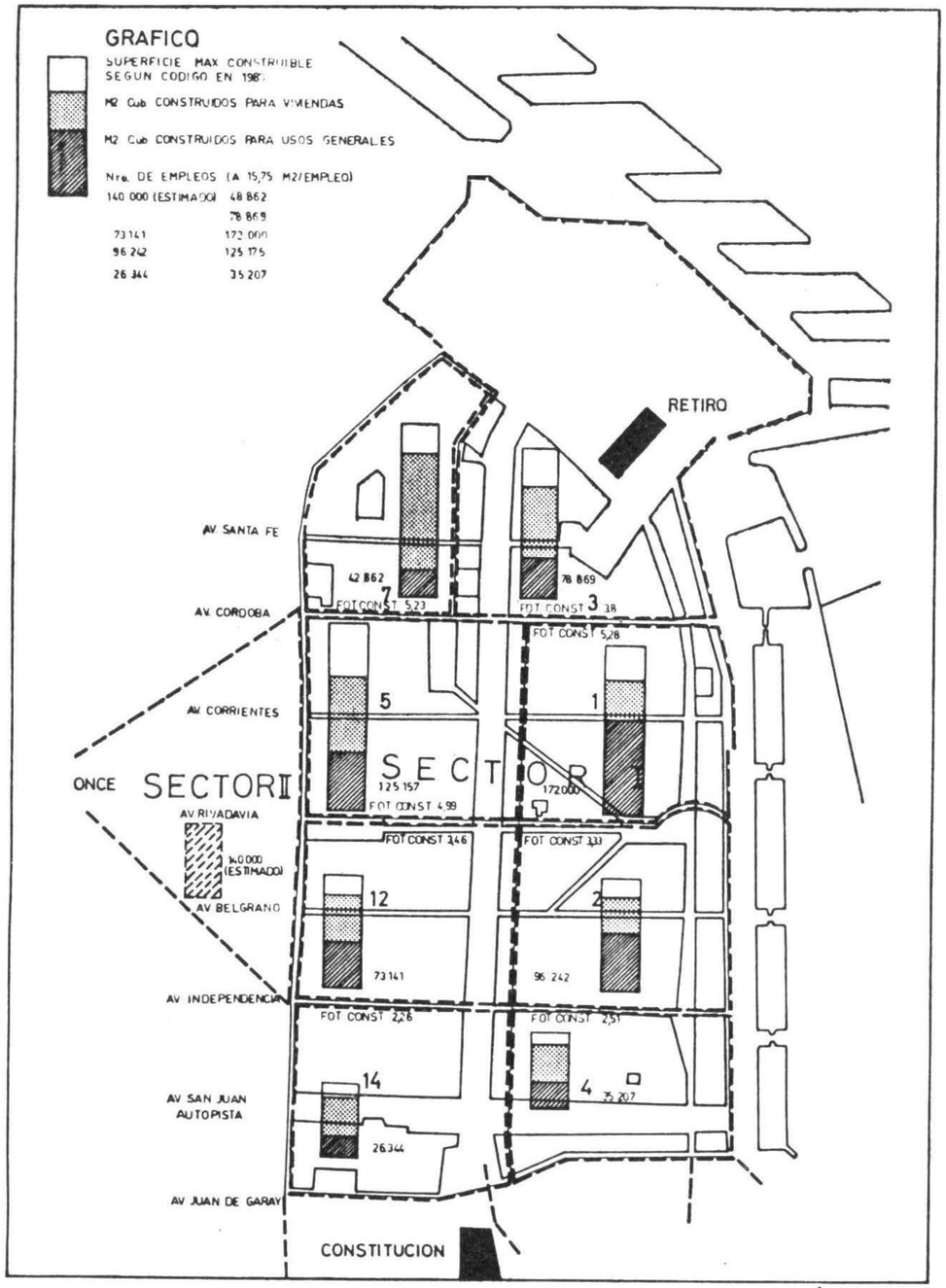
FIG. 7

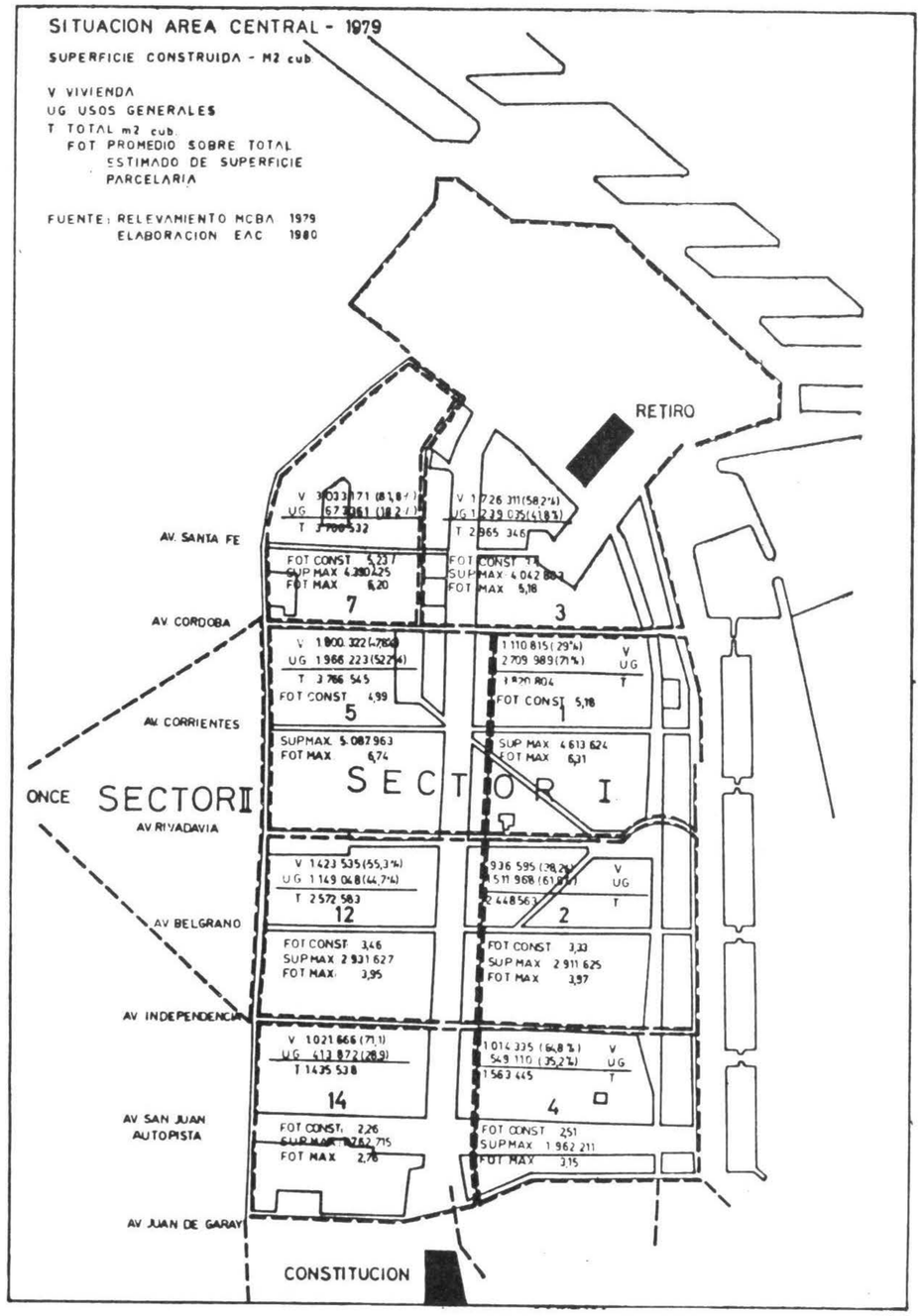


ZONIFICACION EN EL BARRIO SUR DE OPRBA FIG. 8



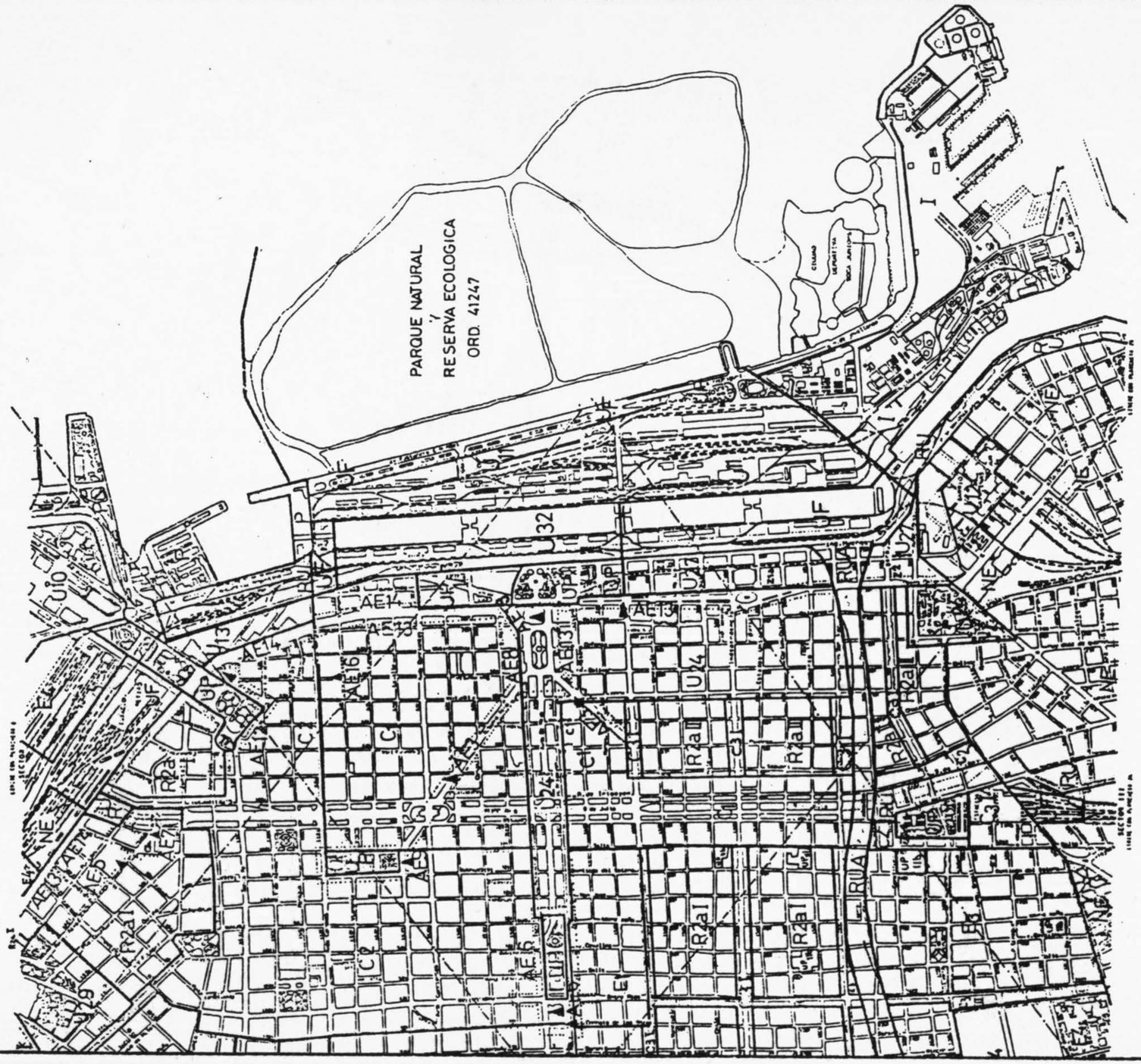
LIMITES ACTUALES DEL DISTRITO U24 FIG. 9





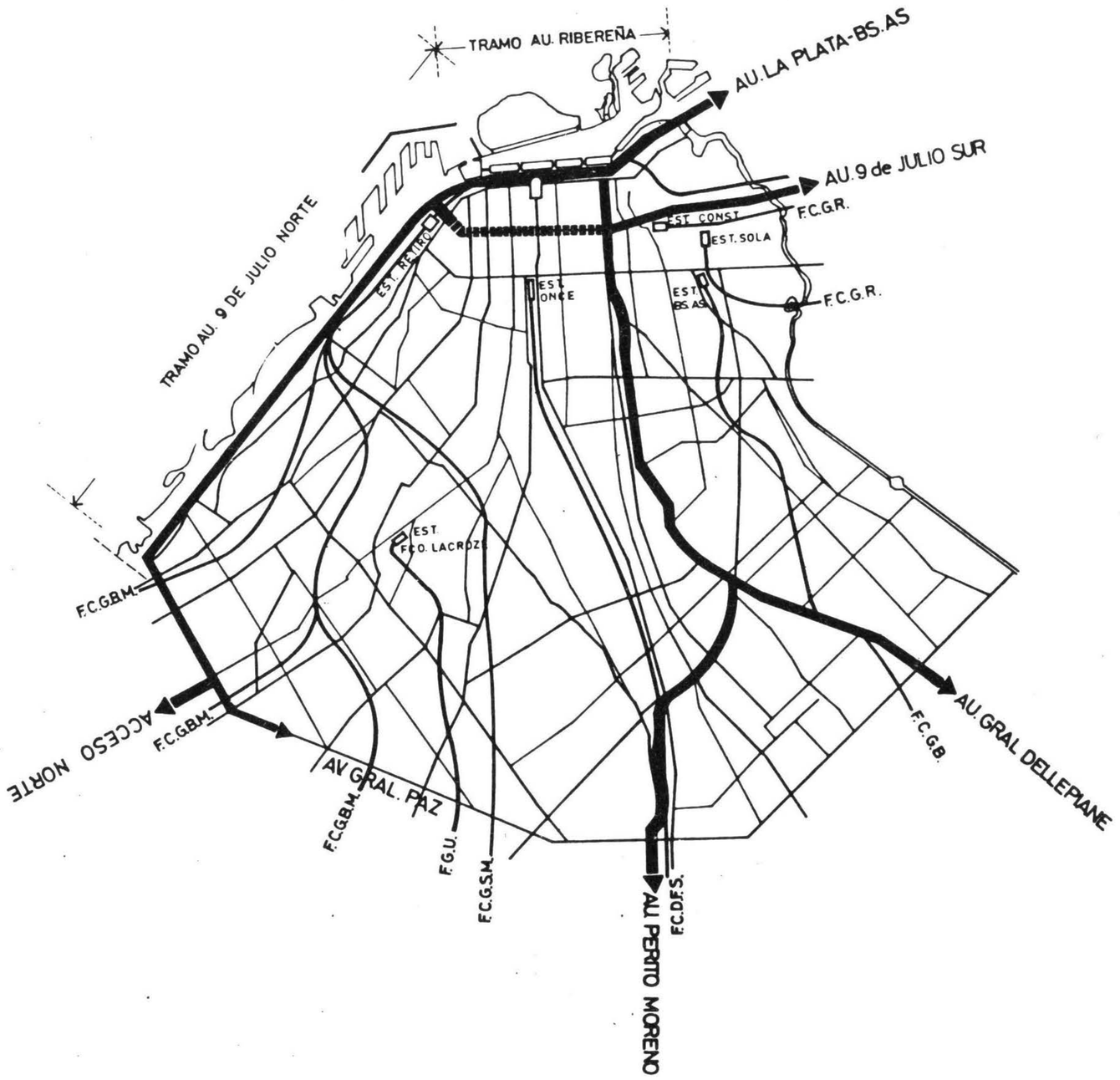
SITUACION AREA CENTRAL SUPERFICIE CONSTRUIDA 1979 (m2 cub.)

FIG. 10



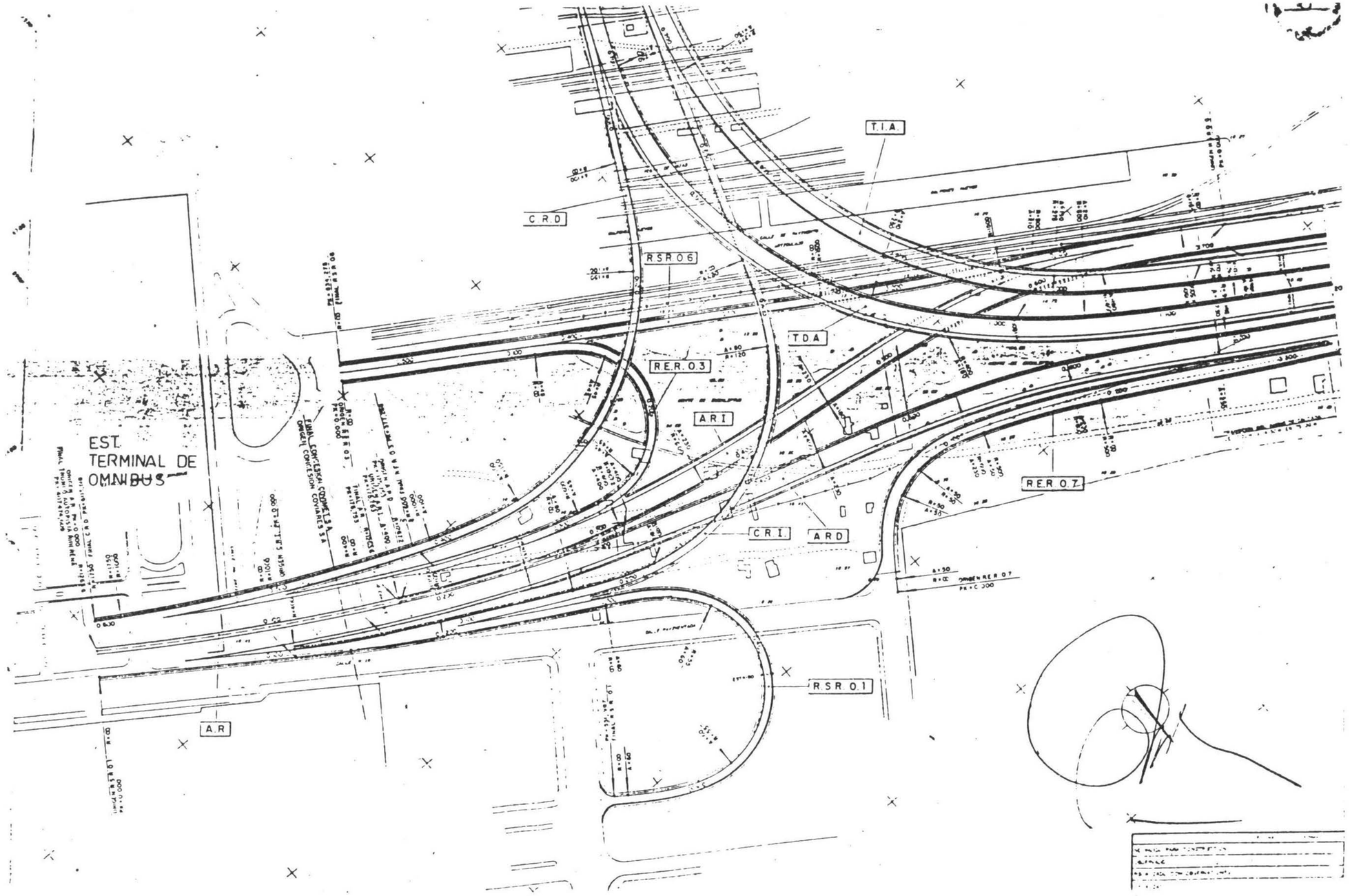
SUBDIVISION ACTUAL EN EL AREA CENTRAL

FIG. 11



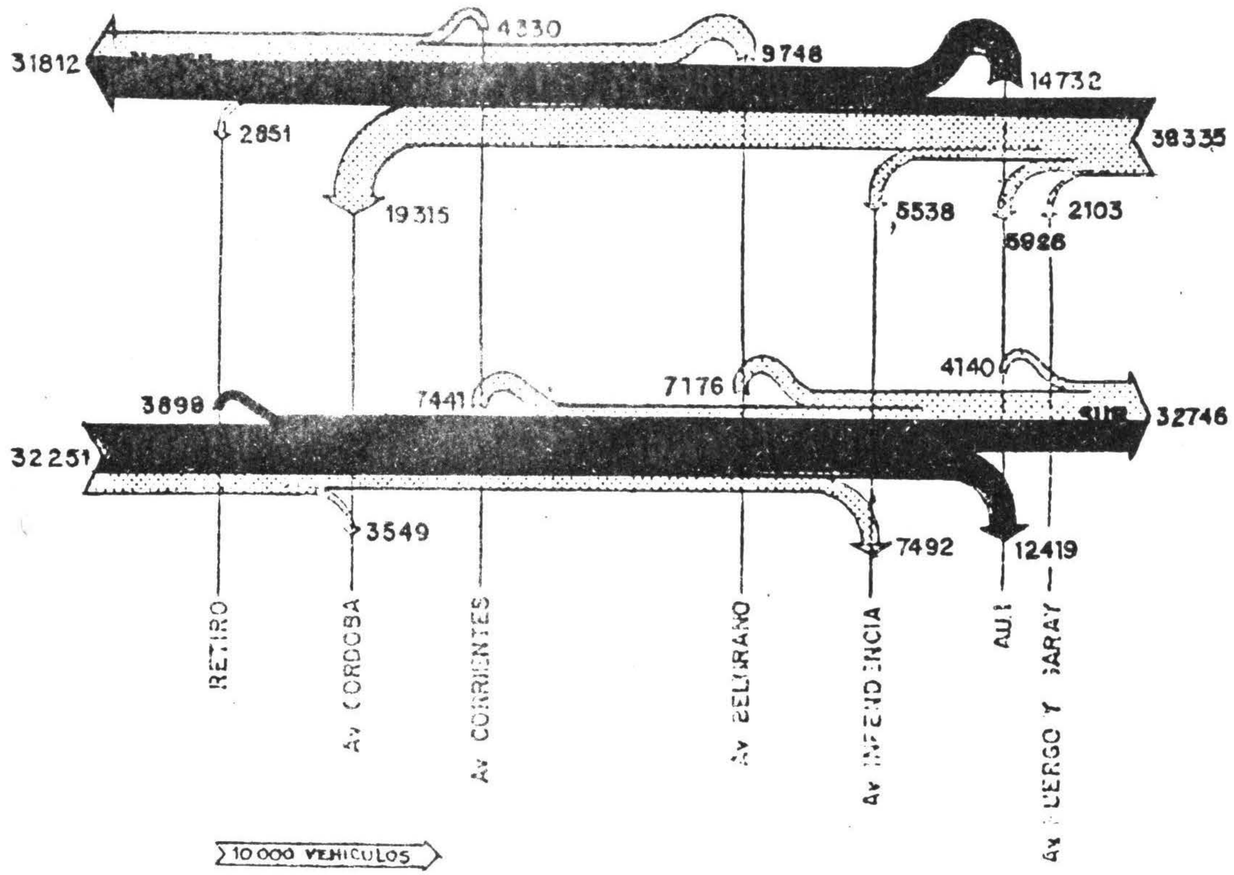
SISTEMAS DE AUTOPISTAS EN EJECUCION EN EL AREA CENTRAL DE BUENOS AIRES

FIG. 12



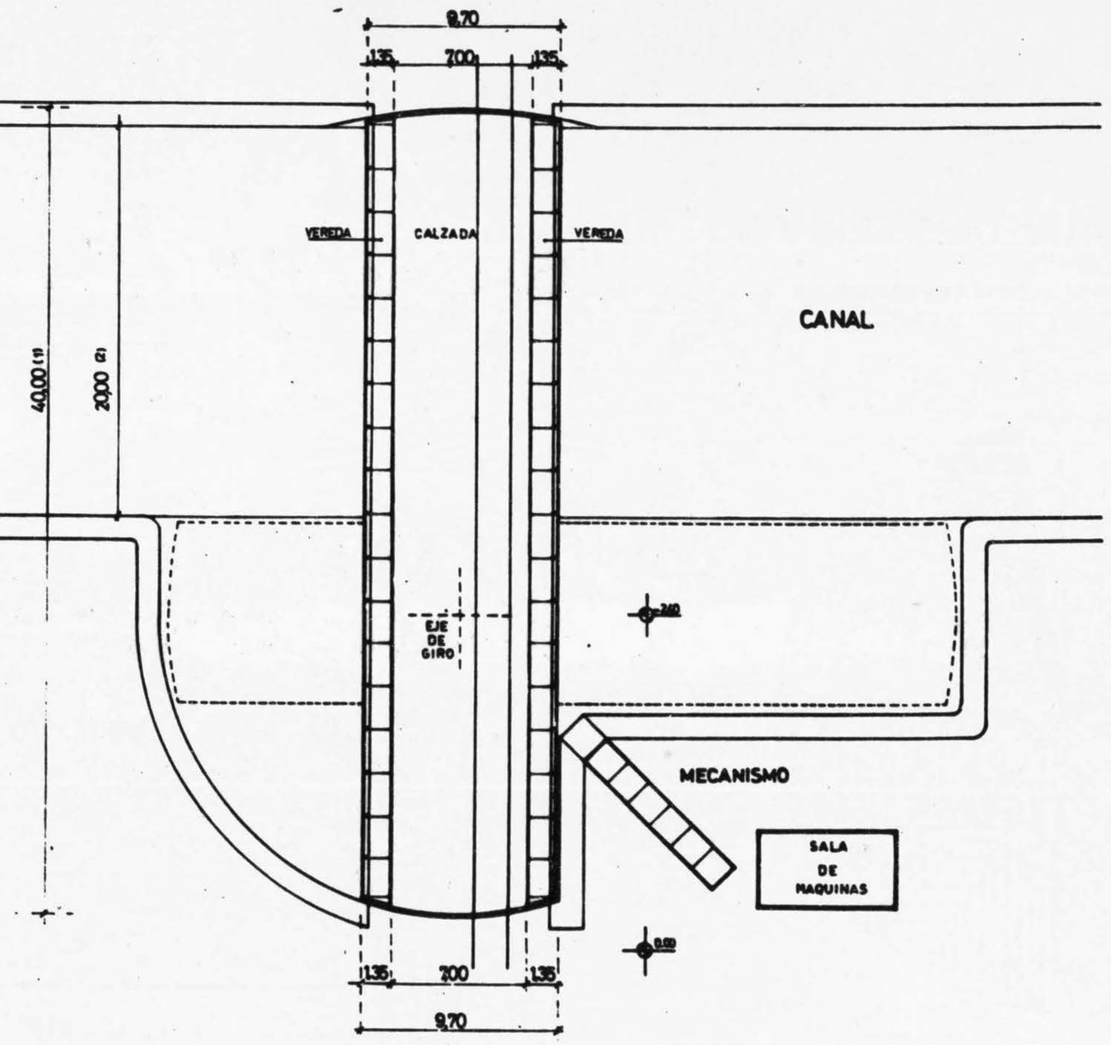
DETALLE DEL ENLACE DE LA AUTOPISTA RIBEREÑA CON LA AUTOPISTA 9 DE JULIO

FIG.13



HIPOTESIS ENLACE AU. RIBEREÑA Y LAS AV. ESTE - OESTE DEL AREA CENTRAL

FIG. 14

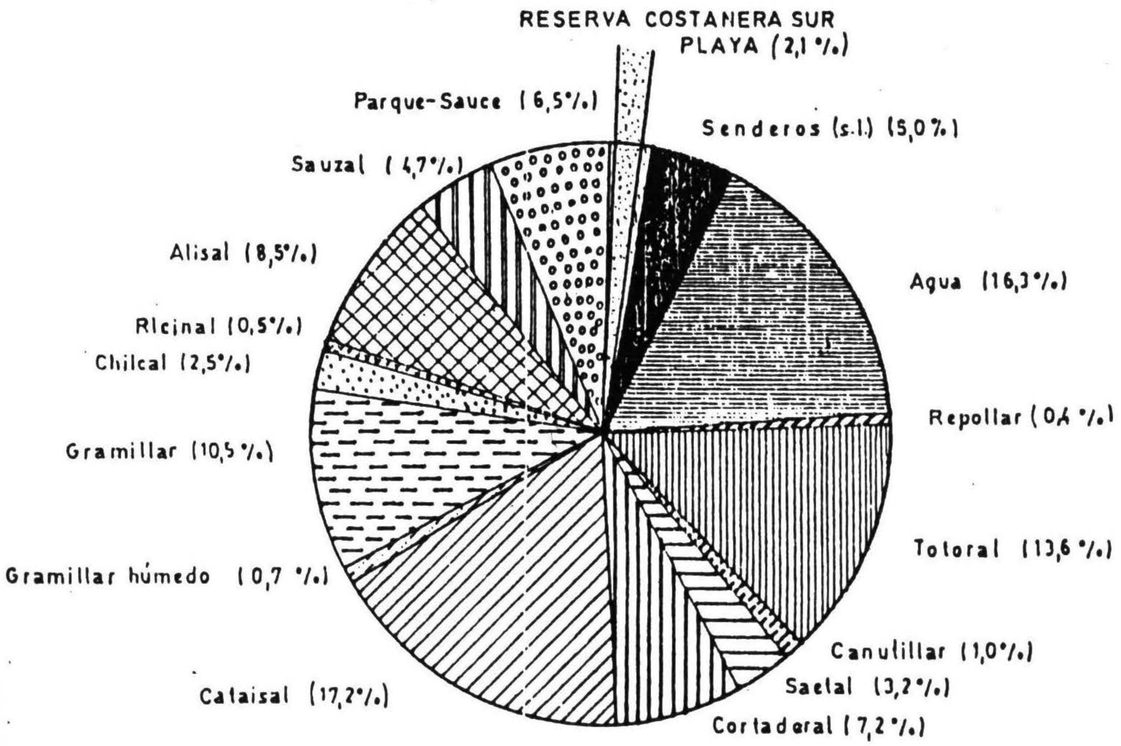


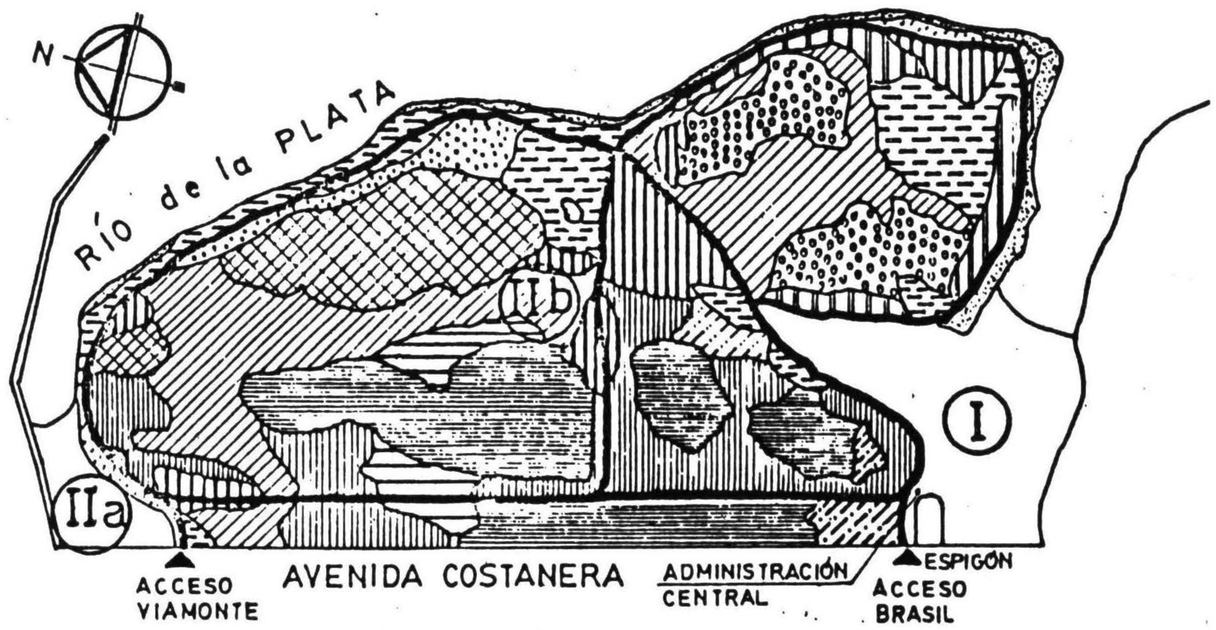
1:- 50.00 EN CALLE VIAMONTE
2:- 25.00 EN CALLE VIAMONTE

DETALLE PUENTE GIRATORIO

FIG. 15

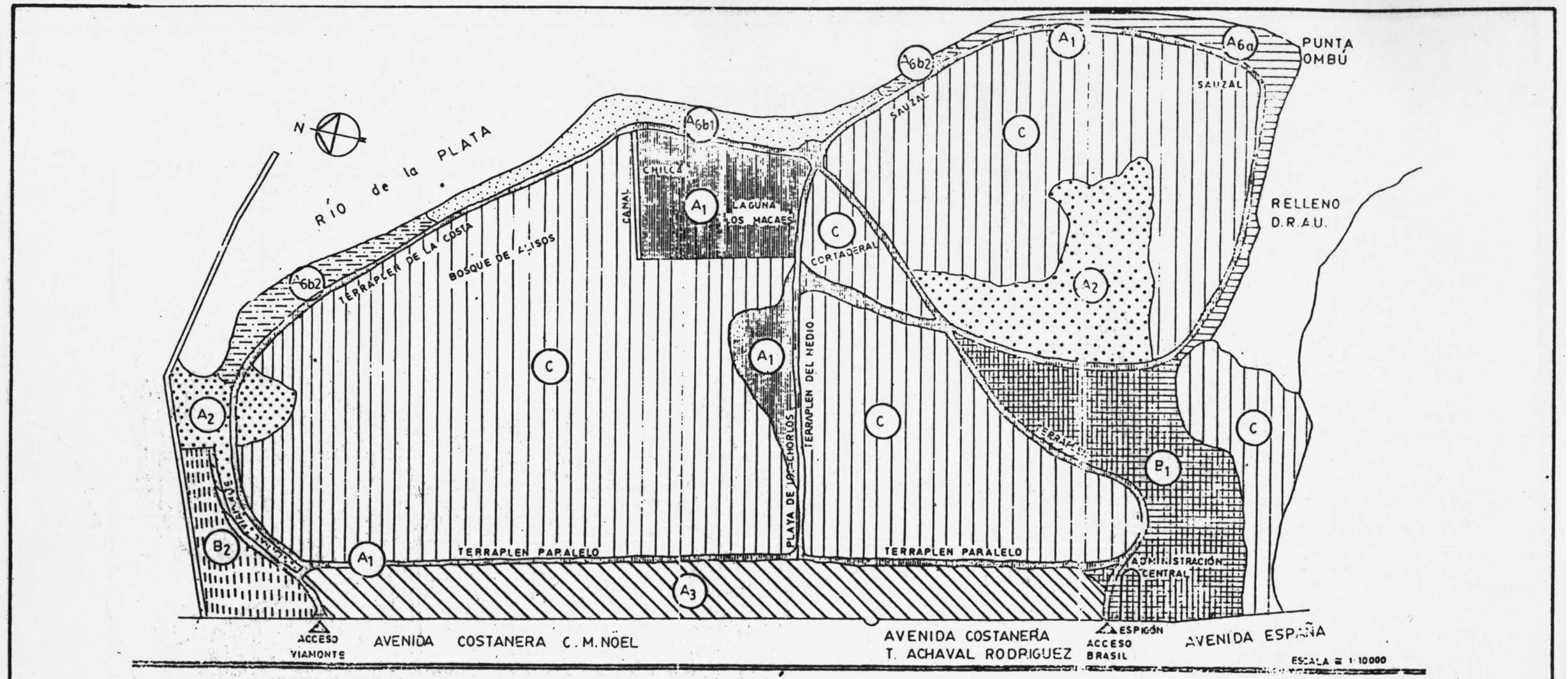
COBERTURA DEL TERRENO





CLASIFICACION ACTUAL DE AREAS NATURALES EN LA RESERVA ECOLOGICA

FIG. 16



MAPA 3

PLAN DE MANEJO PARA EL PARQUE Y ZONA DE RESERVA ECOLÓGICA DE LA COSTANERA SUR.

- EDUCACIÓN Y RECREACIÓN -
- TRÁNSITO ACTUAL VIGENTE -
- TRÁNSITO ACTUAL POTENCIAL -
- PANORÁMICO EDUCATIVO -

A_6 - AREA COSTERA -

- A_{6a} - CON PROTECCIÓN
- A_{6b1} - SIN PROTECCIÓN - PLAYA ENARENADA -
- A_{6b2} - SIN PROTECCIÓN - PLAYA SIN ENARENAR -

B - ACCESO - RECEPCIÓN - MUE...

- B_1 - ACCESO -
- B_2 - APOYO -
- C - CONSERVACIÓN Y OBSERVACIÓN -

PLAN DE MANEJO PARA EL PARQUE NATURAL Y ZONA DE RESERVA ECOLOGICA DE LA COSTANERA SUR **FIG. 17**

PLANOS DE COMPARACION

	Estrella peristilo catedral	Aguas altas ordinarias (Línea Ribera)	Cero mareógrafo M.del Plata y del I.G.Militar	Cero mareógrafo del Riachuelo	CERO O.S.N. MUNICIPALIDAD DE LA NACION	Cero Obras del Puerto de la Capital Federal
Estrella peristilo catedral	▼ 0.00	▼ − 17.475	▼ - 18.444	▼ - 19.000	▼ -- 30.479	▼ − 38.144
	▼ 17.475	▼ 0.00	▼ − 0.969	▼ − 1.525	▼ -- 13.004	▼ -- 20.669
	▼ + 18.444	▼ + 0.969	▼ + 0.00	▼ − 0.556	▼ − 12.035	▼ − 19.700
	▼ + 19.000	▼ + 1.525	▼ + 0.556	▼ 0.00	▼ -- 11.479	▼ − 19.144
	▼ + 30.479	▼ + 13.004	▼ + 12.035	▼ + 11.479	▼ 0.00	▼ − 7.658
	▼ + 38.144	▼ + 20.669	▼ + 19.700	▼ + 19.144	▼+ 7.665	▼ 0.00

PLANOS DE COMPARACION FIG. 18

AREA OPERATIVA MOLINOS

PASEO COSTANERA SUR

PROPUESTA B

PROPUESTA A

AREA TOTAL OPERATIVA : 60.829m²

AV. BELGRANO

PLAZA

PLAZA

DEP. BALANC.

DEP. BAL Y EMBOL

SACK SILO

TALLER

MOLINO NORTE

DEP. DE MATERIAL

MOLINO SUD

AGUA Y ENERGIA

DEP. BALANCEADOS

SILOS NORTE

DEP. CENTRAL

SILOS SUD ESTE

SILOS SUD OESTE

DEPOSITO

DIQUE 3

1. BALANZA

AREA EN DOMINIO

0 1 2 10 20

FIG. 19

Anexo 2.3. Cuadros

1: Características y dimensiones de Puerto Madero
2: Evolución del tráfico total y número de contenedores
3: Superficie cubierta en el área central de Buenos Aires (relevamiento 1979)
4: Permisos según tipos de edificación, período 1978-90 MCBA
5: Expresión gráfica del Cuadro 4
6: Finales de obra, período 1978-90 MCBA
7: Expresión gráfica del Cuadro 6
8: Distribución por etapas del costo de infraestructura en el Sector Este

CUADRO 1

	DIMENSIONES	ACTIVIDADES
DARSENA SUR	LARGO LADO CIUDAD: 1278m. LARGO LADO RIO 1230m. ANCHO EN BOCANA 242m. ANCHO EN EXTREMO NO 100m.	SERVICIO REGULAR CON MONTEVIDEO Y PARAGUAY, RO_RO,BUQUE_-BUS (muelle oeste). DRAGA,VARADERO,PREFECTURA NAVAL,YPF,DEPOSITO (muelles costado rio). CALADO 22'.
DIQUE 1	LARGO 570m. ANCHO 160m. Unido a Darsena Sur por canal de 20m de ancho, 193,8m. de largo y 6,55m. de profundidad.	CALADO: 19'
DIQUE 2	LARGO 690m. ANCHO 160m. Unido a Dique 1 por canal de 20m. de ancho , 80m. de largo y 7,2 m. de profundidad.	CALADO: 20'
DIQUE 3	LARGO 690m. ANCHO 160m. Unido a Dique 2 por canal de 20m. de ancho, 80m. de largo y 7,25 m. de profundidad.	CALADO: 23'
DIQUE 4	LARGO 630m. ANCHO 160m. Unido al Dique 3 por canal de 20m. de ancho, por 74,2m. de largo y 7,2m. de profundidad.	CALADO: 23'
DARSENA NORTE	MUELLE OESTE 390m. MUELLE NORTE 326m. MURALLON ESTE: SECCION NORTE : 22m.,SEC.SUR: 210m. MUELLE SUR:SEC. :220m.,SEC.7°:131,6m.,BOCANA DE UNION CON ANTEPUERTO:100m.,ACCESO D4:197m.x25m.an.	APOSTADERO,TALLERES NAVALES,SERVIVIOS DE SALVAMENTO Y BUCEO DE LA PREFECTURA NAVAL., ALISCAFOS DE RELACION CON COLONIA (Uruguay) REMOLQUES,PEQUEÑO TRAFICO DE CARGA GRAL. Y CONTENEDORES.

CARACTERISTICAS Y DIMENSIONES DE PUERTO MADERO

CUADRO 2

AÑO	TRAFICO TOTAL	NUMERO DE CONTENEDORES
1979	25.021.719	62.047
1980	23.655.674	122.655
1981	22.551.038	152.230
1982	18.482.362	95.050
1983	19.883.608	120.173
1984	16.341.344	120.035
1985	14.686.705	109.915
1986	13.087.137	140.327
1987	13.366.895	188.605
1988	13.538.654	195.748

FUENTE: ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS "Puerto de Buenos Aires. Anuario de los Puertos Argentinos" Distintos años.

EVOLUCION DEL TRÁFICO TOTAL Y DEL NUMERO DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE BS.AS.

CUADRO 3

SUPERFICIE CUBIERTA EXISTENTE EN AREA CENTRAL DEL Bs. As. (RELEVAMIENTO CATASTRAL 1979) (EN M2)

	1 M.CTRO N.	%	2 M.CTRO S.	%	3 PZA. S.MARTIN	%	4 SAN TELMO	%	7 BARRIO NORTE	%	5 TRIBUNALES	%	12 CONGRESOS	%	14 CONSTITUC.	%	TODAS LAS AREAS	%
VIVIENDA UNIFAMILIAR	1.110		17.777		68.863		57.623		107.125				24.532		102.306			
VIVIENDA MULTIFAMILIAR	1.110.815		918.597		1.656.187		955.404		2.925.496		1.800.322		1.368.470		917.049			
VIVIENDA MAT. PRECARIOS			221		1.261		1.308		550				533		2.311			
SUB-TOTAL VIV.	1.110.815	29,0	936.595	38,2	1.726.311	58,2	1.014.335	64,8	3.033.171	81,8	1.800.322	47,8	1.423.535	55,3	1.021.666	71,1	12.066.750	54,16
OFICINAS	1.424.738	37,2	660.774	27,0	382.068	12,8	54.039	3,4	140.187	3,7	1.006.410	26,7	346.876	13,5	32.258	2,2	4.047.350	18,16
COMERCIO	283.066	7,4	189.773	7,7	163.803	5,5	63.555	4,0	184.070	4,9	370.104	9,8	310.867	12,1	80.695	5,6	1.645.933	7,38
SALAS DE ESPECTACULOS	78.437	2,0	8.471	0,3	27.132	0,9	3.468	0,2	6.643	0,2	122.117	3,2	5.756	0,22	3.034	0,2	255.058	1,14
EDIFICIOS NO-COMUNES	-		167.669	6,8	58.310	1,9	88.630	5,6	7.238	0,2	-	-	113.316	4,4	13.940	0,9	449.103	2,10
GARAGE-INDUSTRIA-DEPOSITO	229.417	6,0	238.047	9,7	287.866	9,7	287.383	18,3	249.881	6,7	229.090	6,1	193.850	7,5	173.273	12,0	1.888.807	8,47
MERCADOS Y SUPERMERCADOS	600	0,01	5.711	0,2	8.318	0,3	8.804	0,5	8.961	0,2	5.452	0,1	7.767	0,3	11.504	0,8	57.117	0,25
HOTELES SANATORIOS	150.714	3,9	60.304	2,4	242.103	8,1	17.433	1,1	28.685	0,7	86.547	2,3	87.154	3,4	44.004	3,0	566.230	2,54
TEMPLOS	11.228	0,3	20.273	0,8	3.442	0,1	2.506	0,1	5.879	0,1	3.693	0,01	2.280	0,08	2.575	0,18	51.876	0,23
COLEGIOS CLUB	24.5466	0,6	35.606	1,4	53.466	1,8	18.597	1,2	37.344	1,0	45.095	1,2	27.782	1,1	43.984	3,0	286.420	1,28
BANCOS	400.955	10,5	125.040	5,1	12.447	0,4	4.695	0,3	4.269	0,1	28.903	0,7	53.400	2,1	8.270	0,5	637.979	2,87
OTROS DESTINOS	126.288	3,3	-	-	-	-	166.523	10,65	-	-	68.772	1,8	-	-	-	-	361.583	1,62
SUBTOTAL USOS CTRLES	2.709.989	71,0	1.511.968	61,8	1.239.035	41,8	549.110	35,2	673.316	18,2	1.966.223	52,2	1.149.048	44,7	413.872	28,9	10.212.606	45,84
SUP. CUBIERTA TOTAL (M2)	3.820.804	100	2.448.563	100	2.965.340	100	1.563.445	100	3.766.545	100	3.706.532	100	2.572.583	100	1.435.538	100	22.279.356	100

CUADRO 4

PERMISOS SEGUN TIPO DE EDIFICACION - M2. Cub. (miles)

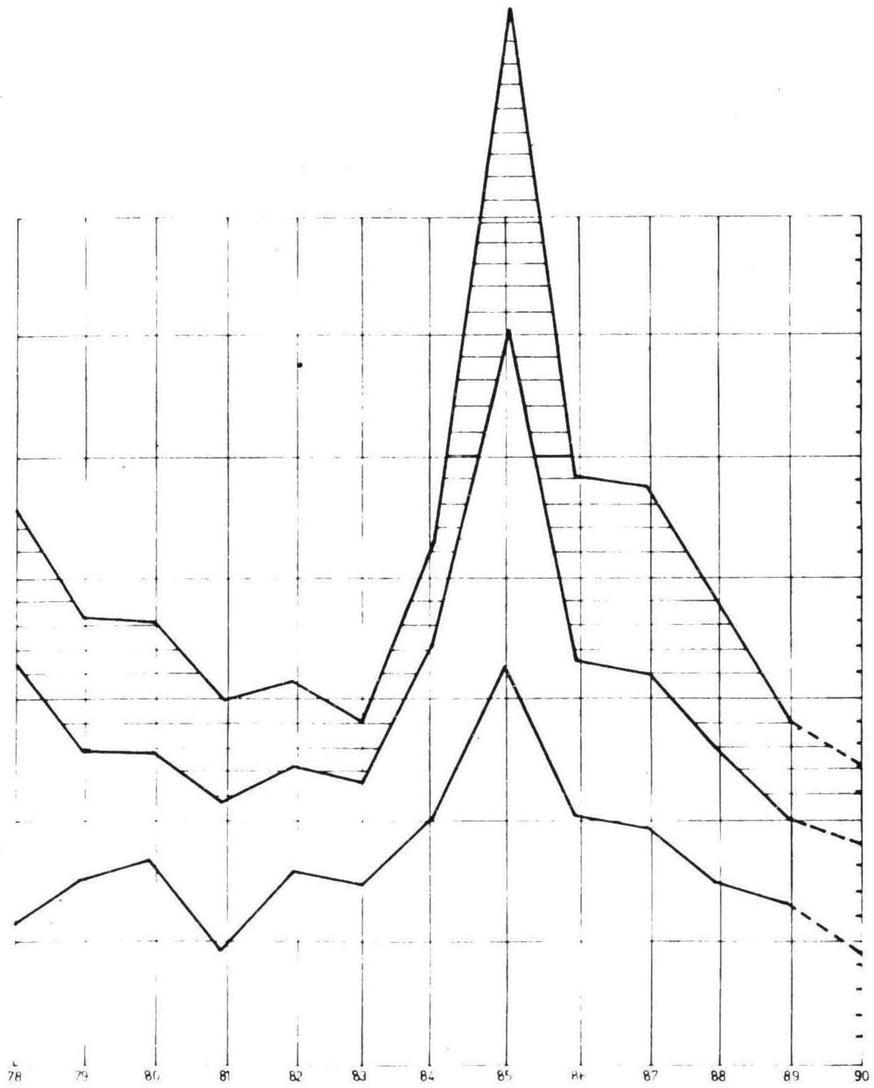
CIUDAD DE BUENOS AIRES. PERIODO 1978 a 1990

AÑO	UNIFAMILIAR		MULTIFAMILIAR		OTROS DESTINOS		TOTAL	
	Const.	Ampl.	Const.	Ampl.	Const.	Ampl.	Const.	Ampl.
	TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL	
1978	679	402	1.313	652	463	769	2.455	1.823
	1.081		1.965		1.232		4.278	
1979	1.073	464	382	565	435	706	1.890	1.735
	1.534		947		1.141		3.625	
1980	1.180	475	409	431	480	637	2.069	1.543
	1.655		840		1.117		3.612	
1981	753	499	324	505	462	381	1.539	1.385
	952		829		843		2.924	
1982	924	672	267	552	378	353	1.569	1.577
	1.569		819		731		3.146	
1983	898	620	249	526	254	253	1.401	1.399
	1.518		775		507		2.800	
1984	825	1.179	293	1.152	318	604	1.436	2.935
	2.004		1.445		922		4.371	
1985	929	2.370	209	2.652	514	2.000	1.652	7.022
	3.299		2.861		2.514		8.674	
1986	806	1.246	235	1.055	438	1.075	1.479	3.379
	2.052		1.290		1.513		4.855	
1987	786	1.154	245	996	485	1.090	1.516	3.240
	1.940		1.241		1.575		4.756	
1988	587	926	226	855	343	900	1.156	2.681
	1.513		1.081		1.243		3.837	
1989	479	698	252	639	276	594	1.007	1.931
	1.177		891		870		2.938	
1990	403	559	322	361	278	411	1.003	1.331
	962		683		689		2.334	
TOTAL	21.286		15.667		14.897		52.150	
PROM. 1978-90	1.673		1.205		1.146		4.011	
%	40,8%		30,0%		28,5%		100%	

NO ESTAN INCLUIDAS LAS CIFRAS DEL MES DE DICIEMBRE

PUENTE: DIRECCION DE ESTADISTICAS Y CENSOS EN BASE A DATOS DE LA DIRECCION GRAL. DE FISCALIZACION DE OBRAS Y CATASTRO - MCBA

CUADRO 5



EXPRESION GRAFICA DEL CUADRO 4

CUADRO 6

FINALES DE OBRA
SUPERFICIE CUBIERTA SEGUN TIPO DE EDIFICACION
CIUDAD DE BS.AS. PERIODO 1978-1990

AÑO	UNIFAMILIAR		MULTIFAMILIAR		OTROS DESTINOS		TOTAL	
	Constr.	Ampliac.	Constr.	Ampliac.	Constr.	Amplac.	Constr.	Ampliac.
	TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL	
1978	123.624	21.118	3.020.767	71.401	1.388.330	95.943	4.532.721	188.462
	146.742		3.092.168		1.484.273		4.532.909	
1979	214.999	25.143	548.042	67.767	498.584	87.798	1.261.625	180.708
	240.142		615.809		586.382		1.442.333	
1980	251.474	29.926	511.750	58.926	699.920	81.338	1.463.144	170.190
	281.400		570.676		781.258		1.633.334	
1981	160.960	32.412	374.194	40.358	716.867	105.851	1.252.021	177.621
	192.372		414.552		822.718		1.429.642	
1982	206.796	46.439	222.299	42.108	422.409	75.707	851.504	164.254
	253.235		264.407		498.116		1.105.758	
1983	213.340	46.385	169.571	46.408	232.478	73.167	615.389	165.960
	259.725		215.979		305.645		781.345	
1984	189.880	77.684	279.031	81.194	235.408	135.528	704.319	294.406
	267.564		360.225		370.936		998.725	
1985	200.191	135.107	125.380	152.811	268.668	374.418	594.239	661.336
	335.298		278.191		642.086		1.255.575	
1986	185.473	81.053	181.584	66.447	229.755	233.234	596.812	380.734
	266.526		248.031		462.989		979.546	
1987	182.577	82.328	221.294	70.468	285.547	226.593	689.418	379.389
	264.905		291.762		512.140		1.068.807	
1988	134.699	68.365	173.125	59.167	309.101	167.911	616.925	295.443
	203.064		232.292		477.012		912.368	
1989	-	-	-	-	-	-	-	-
	158.564		395.058		467.388		1.021.010	
1990	93.420	49.482	410.897	32.747	281.024	93.562	778.527	175.791
	142.902		443.644		374.586		954.318	
TOTAL	2.817.349		7.422.794		7.785.527		18.025.670	
Promedio 1978 / 90	216.719		570.984		598.886		1.386.590	
%	15,6%		41,1 %		43,2%		100 %	

FUENTE: DIRECCION DE ESTADISTICAS Y CENSOS EN BASE A DATOS DE LA DIRECCION GRAL DE FISCALIZACION DE OBRAS Y CATASTRO - MCBA -

CUADRO 7



EXPRESION GRAFICA DEL CUADRO 6

PUERTO MADERO
DISTRIBUCION POR ETAPAS DEL COSTO ESTIMADO DE INFRAESTRUCTURA (sector este)

CUADRO 8

SERVICIO	ETAPA 1		ETAPA 2		ETAPA 3		ETAPA 4		ETAPA 5		TOTAL
	PLANTAS	REDES	PLANTAS	REDES	PLANTAS	REDES	PLANTAS	REDES	PLANTAS	REDES	
A. PROVISION DE AGUA POTABLE	—	200.000	—	200.000	—	200.000	—	200.000	—	200.000	1.000.000
B. DESAGUES CLOACALES	5.000.000	200.000	—	200.000	5.000.000	200.000	—	200.000	—	200.000	11.000.000
C. DESAGUES PLUVIALES	—	200.000	—	200.000	—	200.000	—	200.000	—	200.000	1.000.000
D. ELECTRICIDAD	4.000.000 300.000	1.000.000	300.000	1.000.000	4.000.000 300.000	1.000.000	300.000	1.000.000	300.000	1.000.000	14.800.000
E. PROVICION DE GAS NATURAL	400.000	100.000	—	100.000	400.000	100.000	—	100.000	—	100.000	1.300.000
F. PAVIMENTOS	—	1.800.000	—	1.800.000	—	1.800.000	—	1.800.000	—	1.800.000	9.000.000
G. ILUMINACION	—	300.000	—	300.000	—	300.000	—	300.000	—	300.000	1.500.000
H. VEREDAS	—	300.000	—	300.000	—	300.000	—	500.000	—	300.000	1.500.000
I. SEMAFOROS	—	200.000	—	200.000	—	200.000	—	200.000	—	200.000	1.000.000
J. TOTAL	9.700.000	4.300.000	300.000	4.300.000	9.700.000	4.300.000	300.000	4.300.000	300.000	4.300.000	41.800.000
	14.000.000		4.600.000		14.000.000		4.600.000		4.600.000		41.800.000
K. TELEFONIA	1.500.000	600.000	500.000	600.000	500.000	600.000	500.000	600.000	500.000	600.000	6.000.000

47.800.000

Anexo 2.4.
Cálculo de la capacidad necesaria para los accesos viales al Sector Este de Puerto Madero

1. Conceptos generales

El cálculo que se adjunta ha sido desarrollado según el asesoramiento provisto por técnicos del "Programa la Ciudad y el Transporte". El mismo se limita a determinar la cantidad de carriles que sería necesario proveer en los puentes viales por los que se accede al Sector Este de Puerto Madero con el fin de satisfacer las demandas de movilidad que generarían las nuevas actividades a radicar en ese sector según el Programa Indicativo en sus variantes de mínima- media y máxima ocupación.

De acuerdo con los parámetros establecidos en el punto 2.2.2.1. las variantes presuponen, aproximadamente los siguientes nuevos desarrollos para el Sector Este:

Mínima	Media	Máxima
787.200 m2.cub.	1.049.600 m2.cub.	1.312.000 m2.cub.
17.927 empleos	34.987 empleos	44.000 empleos
5.272 habit.	7.178 habit.	9.600 habit.

A continuación se desarrolla en detalle el cálculo efectuado para la situación más comprometida que es la variante de máxima. En el mismo se presupone que el emplazamiento de actividades tiene una distribución uniforme en sentido Norte-Sur.

2. Cálculo para la variante de máxima

2.1. Generación de viajes

La tasa de generación de viajes se considera según la información extraída del conocido Estudio Preliminar del Transporte para la Región Metropolitana (EPTRM- SETOP) como el promedio de las cinco zonas con mayor nivel socio-económico.

a). Viajes producidos (para 9.600 residentes)

Zona- AMBA (0,81 x 9.600) =	7.776
Zona- Zona (0,16 x 9.600) =	1.536
Total	**9.312 viajes-día/persona**

b). Viajes atraídos (para 44.000 empleos)

AMBA- Zona (1,97 x 44.000) =	86.680
Zona- Zona (0,20 x 44.000) =	8.800
Total	**95.480 viajes-día/empleo**

2.2. Distribución modal

Según información disponible por los asesores mencionados en 1., se consideraron los siguientes porcentuales:

auto particular:	46%
transporte público:	46%
otros automotores:	5%
a pié:	3%

De ello se obtienen los siguientes valores:

a). Viajes producidos : 9.312:

auto particular:	4.283
transporte público:	4.283
otros automotores:	465
a pié:	279

b). Viajes atraídos:

Los porcentuales considerados para los viajes en auto particular son resultado de los valores detectados por el EPTRM, actualizados según los factores de crecimiento estimados para la utilización del auto particular. Ellos son:

viajes hogar- trabajo:	30,1%
otros motivos:	65,0%

Retornando a nuestro cálculo,

1) En auto particular:

Hogar- trabajo:	1,2 x 44.000 x 0,301=	15.893
Otros motivos:	0,77 x 44.000 x 0,65 =	22.022
Total		**37.915 viajes-día**

2) En otros modos:

86.680 - 37.915		=	48.765 viajes- día
En transporte público:	85%	=	41.450 v- d
En otros automotores:	10%	=	4.876 v- d
A pié:	5%	=	2.438 v- d

2.3. La oferta del transporte colectivo

1. El subterráneo

Del análisis efectuado por los asesores en transporte mencionados en 1, quedaría descartada toda atención de la demanda calculada más arriba por parte de la extensión de la red de subterráneos, por dos motivos principales:

- la prolongación de los servicios de subterráneos implica importantísimas erogaciones en infraestructura y equipos de lo cual debería hacerse cargo la MCBA;
- los servicios de subterráneos se justifican técnica- económicamente dentro de una franja de demanda que se sitúa muy por encima de las detectadas

2. Extensión de líneas del transporte automotor

Por lo expuesto más arriba deberá contemplarse la posibilidad de extender los servicios de las empresas que poseen puntos terminales en las proximidades de los ingresos al área de Puerto Madero. Han sido inventariadas las trece líneas siguientes:

Línea	Terminal
2	zona Puerto Madero
4	" " "
74	Correo Central
99	Plaza de Mayo
103	Aduana
105	Correo Central
109	" "
111	Aduana
130	Fac. de Ingeniería
140	Correo Central
146	" "
155	" "
159	" "

Según el EPTRM, en la hora "pico" se produce un máximo del 11,3% de los desplazamientos totales diarios. Aplicado este porcentual a los viajes que atenderá el transporte público:

45.733 x 0,113 = 5.168 v- hora pico

Considerando una capacidad máxima por vehículo de 57 pasajeros (vehículo- tipo Mercedes Benz OH) se requeriría el ingreso o egreso de aproximadamente 90 vehículos/hora pico.

Para una frecuencia promedio, en hora pico, de 20 servicios/hora (uno cada tres minutos) se obtendría:

90 vehículos % 13 líneas	=	7 vehículos
7 vehíc. x 3 minutos	=	21 minutos para la evacuación, de lo cual se concluye que la capacidad potencial de servir al desarrollo urbanístico de Puerto Madero de las trece líneas precitadas resultaría más que suficiente.

2.4. Cálculo de la cantidad de vehículos en los accesos

En lo que sigue ha sido adoptada una ocupación promedio de:

1,4 pasajeros por automóvil

25 pasajeros por vehículo de transporte colectivo

a) Viajes producidos			
auto particular:	4.283 % 1,4	=	3.059
otros automotores:	465 % 1,4	=	332
transporte público:	4.283 % 25	=	171
			3.562 vehíc./día
b) Viajes atraídos:			
auto particular:	37.915 % 1,4	=	27.082
otros automotores:	4.876 % 1,4	=	3.483
transporte público:	41.450 % 25	=	1.658
			32.223 vehíc./día
Sub-total			**35.785 vehíc./día**
c) Volúmen vehículos de carga			
(10% del total)			3.578
Total general			**39.363 vehíc./día**

2.5. Cálculo de vehículos en "hora pico"

Según el EPTRM se asume que el 11,3% del total de desplazamientos vehi-

culares corresponde a la "hora pico". Además se asumen las siguientes equivalencias:

un camión = 2 automóviles

un omnibus = 1,6 automóviles

De lo cual resulta:

automóviles: 3.059 + 27.082 =30.141 x 0,113 =	3.406
otros automotores: 332 + 3.483 = 3.815 x 0,113 =	431
transp. público: 171 + 1.658 = 1.429 x1,6x0,113 =	330
camiones: 3.578 = 3.749 x2 x0,113 =	847
Total	**5.014 v/h.pico**

2.6. Necesidad de carriles viales de acceso

Se asigna una capacidad de 800 vehículo-carril/hora que es un índice moderado y correspondiente con las condiciones que presentan actualmente los puentes de acceso al Sector Este:

5.014 v- h. pico % 800 = 6,2 carriles

3.Efectos sobre la necesidad de ampliación de los puentes

Los seis carriles que resultan del cálculo efectuado más arriba para la hipótesis de máxima actividad previsto en el Programa Indicativo de estas Bases son, exclusivamente, los necesarios para atender la demanda que generarían las nuevas actividades. Sin embargo, es importante considerar que no se ha incluído:

. el tránsito existente en el puente de Avda. Brasil que es generado por las numerosas actividades localizadas al Este de la Dársena Sur;

. el tránsito de camiones que genera Molinos Río de la Plata, principalmente sobre el eje de Avda. Belgrano;

. el tránsito de camiones que moviliza el movimiento de contenedores en el Puesto 6 de Dársena Norte y borde Este del Dique 4 así como el que puede generar una nueva terminal portuaria sobre el eje con Avda. Córdoba.

En consecuencia, si se considera que de los cinco puentes sólo se dispondría de tres de ellos para absorber el nuevo incremento de acceso de vehículos, será necesaria la ampliación de tres puentes para absorber dos carriles por cada sentido de circulación.

Debe advertirse:

a) que este cálculo corresponde a una imágen final del Programa Indicativo de máxima por lo cual las necesidades de las dos o tres primeras etapas podrían ser atendidas con los actuales accesos totalmente habilitados, y

b) que no se ha incluído ninguna estimación de la demanda que puedan originar las actividades recreativas de la propia área Puerto Madero, de la Costanera Sur y Parque Natural- Reserva Ecológica por cuanto se considera que las mismas tendrían sus picos los fines de semana, en ciclos horarios distribuídos, por lo cual no es previsible que superen la demanda calculada.

Por último, si se aplica a las restantes alternativas un cálculo similar efectuado para la alternativa de máxima, se obtienen las siguientes necesidades:

. alternativa de mínima, 4 carriles (lo cual significa un puente doble)

. alternativa de media, 5 carriles (lo cual significa dos puentes cada uno con dos carriles en cada sentido de circulación).

Anexo 2.6.
Reglamentaciones vigentes

En el área objeto del concurso aparecen distintos distritos de zonificación, cuyas normativas se transcriben a continuación y cuyos límites se identifican en la fig. 14.

2.6.1. Distrito Urbanización Futura UF

1). Carácter: Corresponden a fracciones de terrenos de propiedad pública de gran superficie, aún no urbanizados, u ocupados por instalaciones y usos pasibles de remoción futura.

Estos Distritos están destinados a desarrollos urbanos integrales que exigen un plan de conjunto previo en base a normas y programas especiales.

2). Delimitación: Según Plano de Zonificación.

3). Disposiciones particulares: En los Distritos UF podrá mantenerse el uso o estado actual de cada uno de ellos y sólo se permiten obras de mantenimiento y explotación mientras tal uso o estado no se extienda, cambie o modifique. La actuación municipal cabe por todo acto o disposición de interés edilicio.

Cuando la situación precedente pretenda ser alterada deberá ser sometida a estudio, para la futura planificación o urbanización de estos Distritos, bajo normas especiales que serán aprobadas por Ordenanza.

2.6.2. Distrito Urbanizaciones Determinadas U

Corresponden a distritos que, con la finalidad de establecer o preservar conjuntos urbanos de características diferenciales, son objeto de regulación integral en materia de uso, ocupación, subdivisión del suelo y plástica urbana.

DISTRITO U11 SECTOR II

Puerto Madero: Zona de expansión administrativa.

2.1. SUBDIVISION

Parcela: superficie mínima= 2,500 m2.

Debiendo cumplir lo establecido en el Artículo 3.2.4. de la Sección3.

2.2. TIPOLOGIA EDILICIA

Solo se permiten edificios de perímetro libre, con o sin basamento.

Disposiciones particulares

a). Basamento:

Altura máxima: No superar la cota 10,00 m. por sobre el punto más alto de la parcela, medida sobre la L.M.

FOS = 60% de la parcela.

b). Edificio de perímetro libre:

Tejido: Cumplirá con las disposiciones de la Sección 4, de acuerdo a:

$$R = \frac{h}{d} = 3 \qquad r = \frac{h'}{d'} = 5$$

FOT máximo: 6.

FOS = 30% de la parcela.

2.3. USOS

- Usos permitidos.

Los usos establecidos para el Distrito C1, según lo dispuesto en los Cuadros de Usos Nro. 5.2.1.

2.4. DISPOSICION ESPECIAL

El diseño urbanístico del sector deberá encararse en forma integral y ser sometido a la aprobación del Consejo y de la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo.

2.6.3. DISTRITO U- 32. (Ver plano 10)

VISTO

El expediente 4387- C- 90 originado por el concejal Mario Maini, y agregado 4990- I- 90, que trata de un Proyecto de Ordenanza referente a normas urbanísticas para el Distrito U 32 "Area de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero" y;

CONSIDERANDO

Que con fecha 15 de Noviembre de 1989 el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio del Interior de Presidencia de la Nación suscribieron el convenio

1279/89 para la creación de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. con el objeto de confeccionar el Plan Maestro de Desarrollo Urbano, el estudio de la infraestructura urbana a incorporar, y la promoción de inversiones en el área, la actividad inmobiliaria y la construcción de obras nuevas y/o remodelaciones.

Que estas intervenciones tienen como objeto convertir el sector en un polo de inversión Urbana, con participación de capitales argentinos y/o extranjeros, potenciando el postergado desarrollo de la zona sur de la Ciudad de Bs.As..

Que este convenio fue aprobado por Decreto Nro. 1279/ 89 del Poder Ejecutivo Nacional el 21 de Noviembre de 1989, abriendo de esta manera el proceso de organización y gestión de la reconversión urbanística del área central de Puerto Madero con una modalidad de gestión que permite superar las particularidades jurídico institucionales que genera la superposición de incumbencias y competencias de distinto orden sobre un mismo sector.

Que este emprendimiento involucra áreas que constituyen un invalorable patrimonio de suelo para recreación y que pertenece al conjunto de los habitantes de la Ciudad y las generaciones venideras, como el área denominada Reserva Ecológica y la Costanera Sur, como así también el sector de diques y depósitos, de alto valor patrimonial por sus características arquitectonicas, existiendo escasa ciudades en el mundo que poseen las características de tamaño y centralidad comparables a la del área destinada a reconversión urbanística de Puerto Madero.

Que este Honorable Cuerpo tiene como responsabilidad ineludible, atender a las características de desarrollo del sector, que salvaguarden los intereses y las necesidades de la población respecto de su uso y disfrute.

Que es necesario avanzar en el desarrollo del Plan Antiguo Puerto Madero con estrategias de gestión adecuadas y normas particularizadas que las acompañen.

Que en dicho marco se inscriben los acuerdos necesarios de suscribir con los diferentes entes que tienen participación en el sector: Ferrocarriles Argentinos, sobre utilización del ramal que atraviesa el sector; Empresa constructora de Autopista Bs. As. La Plata y Gobierno Pcia de Bs. As., sobre cruces de Autopista con vias de penetración y resolución del nudo con Avda. Brasil; Administración General de Puertos sobre uso de instalaciones y superficie de dique 4.

Que los cambios de zonificación de cualquier sector de la ciudad deben ir acompañados de la factibilidad de desarrollo que sus indicadores urbanísticos proponen, en materia de condiciones ambientales, de accesibilidad y de dotación de servicios de infraestructura, que conformen un adecuado soporte físico.

Que el proyecto presentado de Normas Urbanísticas para un sector del área Antiguo Puerto Madero, implica un avance importante en la determinación de las características de desarrollo del mismo requiriendo implementar los pasos necesarios que permitan una adecuada puesta en valor para su incorporación al mercado inmobiliario en términos ventajosos para el Municipio; esta Comisión de Planeamiento Urbano aconseja la sanción de la siguiente:

ORDENANZA Nro. 44945.

Artículo 1º: Desafectase del Distrito de Zonificación U F Urbanización Futura del Código de Planeamiento Urbano (A.D. 610.19) el polígono determinado por el eje de la Avda. Ing. Huergo- Eduardo Madero, prolongación virtual de la línea Municipal de la acera Norte de la calle Viamonte, prolongación virtual eje Avda. Bartolomé Mitre y Vedia, eje Avda. Belgrano.

Artículo 2º: Aféctase a Distrito de Urbanización Determinada U 32 "Area de Protección Patrimonial Antiguo Puerto Madero" en los términos que determinan los arts. 5.1.1.y 5.4.6. del Código de Planeamiento Urbano (A.D. 610.16 y 610.19 respectivamente) el polígono determinado en el artículo.

Artículo 3º: El Departamento Ejecutivo instruirá a sus representantes en el Directorio de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., para que instrumente un llamado a concurso de croquis preliminares o de ideas para el desarrollo urbano a realizar en el polígono comprendido a partir de la intersección del eje de la Avda. Madero con la Avda. Córdoba, por el eje de la Av. Madero y eje de Avda. Huergo hasta su intersección con el eje de la Avda.Brasil, por el eje de la Avda. Brasil por su intersección con el eje de la Avda. Tristán Achaval Rodriguez, por eje de Avda. Tristán Achaval Rodriguez y eje de Avda. Intendente Noel hasta la prolongación virtual del eje de la Avda. Córdoba y desde este punto hasta su intersección con el eje de la Avda. Madero.
El Departamento Ejecutivo instruirá a sus representantes en el Directorio de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. para que el concurso mencionado precedentemente sea organizado por la Sociedad Central de Arquitectos; se recomienda la participación de Asociaciones Intermedias vinculadas a este emprendimiento en la conformación del correspondiente jurado del concurso.

Artículo 4º: El Departamento Ejecutivo aprobará, a través de sus organismos correspondientes, el diseño urbanístico integral del sector definido en el Artículo 3. El diseño urbanístico deberá ajustarse a las pautas y recomendaciones contenidas en el resultado final del concurso público referido en el Artículo 3. Deberá elevarse al Honorable Concejo Deliberante para su aprobación cualquier modificación de las normas urbanísticas vigentes.

Artículo 5º: Introduce como parágrafo 5.4.6.33 Distrito U 32, Area de Protec-

ción Patrimonial Antiguo Puerto Madero el siguiente texto:

1. Carácter:
zona destinada a ampliación y complementación de los usos del Area Central desarrollada sobre un sector del Antiguo Puerto Madero que comprende los diques 3 y 4 (tres y cuatro), sus banquinas y los edificios de los depósitos adyacentes. Este sector desafectado de su función portuaria conserva un alto valor como patrimonio arquitectónico/ ambiental que deberá ser preservado.

2. Delimitación:
el Distrito U 32 se halla determinado por el eje de la Avda. Ing. Huergo-Eduardo Madero, eje coincidente con prolongación virtual de la Línea Municipal de la acera Norte de la calle Viamonte, eje coincidente con prolongación virtual Avda. Bartolomé Mitre y Vedia, eje Avda.Belgrano: dichos límites conforman el polígono A.B C D E, tal como se grafica en el plano 5.4.6.33.

3. Subdivisión:
las parcelas 1 a 8 indicadas en el plano 5.4.6.33 deberán permanecer indivisas. La mensura, los planos de apertura de vía pública y de subdivisión parcelaria, serán aprobados por la Dirección de Catastro quien verificará el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el apartado "5.1. Circulaciones", de las Disposiciones Particulares del artículo 4º, de la presente.

4. Tipología Edilicia:
se mantendrá la tipología de las construcciones existentes previstas en el proyecto original de Puerto Madero, permitiéndose únicamente las construcciones previstas en el punto 5.3.2.

5. Disposiciones Particulares.

5.1. Circulaciones:
El área tendrá la siguiente trama circulatoria:

5.1.1. Tránsito Vehicular:
Sentido Norte Sur: Sobre lado Oeste del Distrito, Autopista Costera Buenos Aires- La Plata y calle colectora local; sobre lado Este Avda. Bartolomé Mitre y Vedia.

Sentido Este Oeste: Avenidas pasantes que vincularán la ciudad con la Costanera Sur, en coincidencia con los puentes existentes sobre canales de unión entre diques.

5.1.2. Tránsito Peatonal.
Se establecerá una vía pública de circulación exclusivamente peatonal alrededor de los diques, por fuera de la franja perimetral de 1.20 mts; esta circulación tendrá un ancho equivalente a la distancia existente entre la Línea Municipal Este de las parcelas y el Límite Oeste de dicha franja de operación. En los 3 lados restantes de cada dique observará un ancho mínimo de 8 mts..

5.1.3. Tráfico de Embarcaciones.
A lo largo de los diques y en coincidencia con su eje deberá mantenerse entre las dársenas Norte y Sur una vía central acuática de comunicación.

5.2. Obligación de Proteger.
Para el área se establecen 2 formas de protección, según el ámbito de aplicación, protección edilicia y protección ambiental a los efectos de rescatar el valor arquitectónico/ ambiental como memoria de la ciudad. La protección edilicia se refiere a lo construído en las parcelas. La protección ambiental se refiere al espacio público o privado que circunda a los antiguos depósitos a proteger, los diques y sus banquinas.

5.2.1. Protección Edilicia.
En el área se declaran sujetos a protección los 8 (ocho) depósitos (docks) construidos sobre la margen Oeste de los diques, los que no prodrán ser demolidos. En el caso particular de la sección 4 del dique 3: ubicada en la parcela Nro. 6, reservada para las futuras obras de prolongación del eje histórico, considerando que una vez aprobado por el Departamento Ejecutivo el proyecto de prolongación del eje histórico, podrá disponerse la demolición total y/o parcial del edificio ubicado en la parcela Nro. 6, si así lo demandara dicho proyecto. Esta afectación deberá constar en las actas notariales de transferencia del dominio.

Con el objeto de permitir la puesta en valor y refuncionalización para usos distintos de los originales, de los mencionados edificios, se establecen las siguientes intervenciones:

5.2.1.1. En el Exterior:
- Consolidación y mantenimiento de las fachadas, galerías y recovas, respetando tanto sus materiales como sus vanos en forma y dimensión. Se admitirá la ejecución de aberturas en las fachadas laterales, siempre que su diseño sea contextual con la obra original.

- Las galerías y recovas existentes no podrán ser cerradas ni aún con elementos transparentes permitiéndose solamente la colocación de barandas.

- No se admitirán instalaciones de acondicionadores de aire, climatizadores o calefactores que se visualicen desde el exterior.

- En las fachadas, la colocación y/o reubicación de cajas de conexiones y medidores u otras instalaciones de las empresas de servicios públicos deberá contar con la aprobación del órgano de

aplicación quien gestionará ante las distintas empresas prestadoras de servicios la adecuación de la normativa vigente sobre estas instalaciones a las particularidades del Distrito.

- La superficie de las fachadas deberá ser tratada con materiales incoloros y transparentes para facilitar la remoción de carteles, afiches, pintura en aerosol, etc. sin producir su alteración o deterioro, con posterioridad a su restauración.

5.2.1.2. Modificaciones y ampliaciones.

Se deberán respetar los lineamientos generales de los volúmenes existentes admitiéndose:

a) el agregado de un entrepiso sobre la última planta, sin alterar el remate de las fachadas existentes. En las cubiertas se permitirá reproducir los lineamientos generales de las existentes o la construcción de cubiertas a 4 aguas. Para esta segunda opción en todos los casos la pendiente de la cubierta respecto de la horizontal será de 25%. La altura máxima de las cubiertas no podrá superar un plano límite horizontal a más de 3,50 mts. sobre la altura del paramento existente de fachada. Por sobre las cubiertas no podrá sobresalir ningún volúmen.

Se permitirá efectuar caladuras, claraboyas o techos de vidrio.

Los tanques de distribución de agua, locales para máquinas de ascensores, instalaciones de acondicionamiento de aire o cualquier otro elemento similar deberán estar contenidos dentro del volúmen, real y/o virtual conformado por las cubiertas de modo tal que desaparezcan visualmente.

b) Entre los depósitos, en una franja ubicada en una distancia mínima de 1/3 del ancho del edificio respecto al encuentro entre fachadas se permite lo siguiente: (figura 5.4.6.33.)

b.1. Adosar un volúmen a las fachadas laterales del edificio con una saliente máxima de 1/6 del ancho del mismo. La superficie máxima en planta de dicho volúmen será de 30 m2. y su altura coincidirá con la altura de la cornisa inferior de la fachada a la que se adosa.

En caso de tratarse de una circulación vertical escaleras y/o ascensores podrá adosarse un volúmen que cumpla con las funciones mencionadas admitiendose como altura máxima de dicho volúmen la altura máxima admitida para la la cubierta del edificio (dock)

b.2. Hasta dos construcciones exentas por parcela, destinadas a comercio o servicio en correspondencia, cada una de ellas, a cada una de las fachadas laterales de los depósitos. La superficie cubierta máxima será para cada una de 15 m2; en caso de englobamiento o acuerdo entre parcelas se permite sumar las superficies hasta 30 m2. en una sola construcción mancomunada; si la parcela resultare lindera a vía vehicular lateral (parcela de esquina) sea permitir asimismo, en esa cabecera, alcanzar los 30 m2., la altura máxima será de 4,50 mts.. Para la determinación de la distancia mínima de 1/3 del ancho del edificio se considerará siempre el ancho menor de los mismos.

En ningún caso, a los efectos de preservar las visuales hacia los diques, las construcciones entre los depósitos admitidas en los puntos 1 y 2 podrán alcanzar en su conjunto un desarrollo lineal superior a 1/3 de la distancia entre la fachada original y el deslinde lateral correspondiente de la parcela.

c) Por debajo de la cota de la parcela se permite la ocupación total de la misma con subsuelos destinados a estacionamiento, lugar de carga y descarga y servicios auxiliares de los edificios.

d) Las modificaciones que se efectuen en el interior de los edificios no deberán producir alteraciones en las fachadas.

En caso de configurarse patios interiores deberá cumplirse la relación r= h' / d'= 1.5

5.2.2. Protección Ambiental.

Comprende las acciones tendientes a la protección del espacio público o privado que circunda a los edificios, las áreas descubiertas, las aceras y calzadas, los cuatro diques y sus banquinas, los elementos de la actividad portuaria original y el equipamiento urbano:

a) Equipamiento Urbano.

- Señalización y alumbrado.

Los elementos de sostén de señalización y alumbrado, los que delimitan el acceso a estacionamientos y los que pertenecen a empresas de servicios públicos se pintarán en tonos uniformes armonizando con el conjunto. Los proyectos de iluminación externa de los edificios y de las áreas libres de las parcelas tendrán coherencia y unidad cromática y deberán ser aprobados por el Organo de Aplicación. Las columnas de alumbrado no podrán ser usadas como soporte para la fijación de reflectores, altavoces u otros elementos ajenos.

- Mobiliario.

El diseño y emplazamiento de los componentes de mobiliario urbano (puestos de ventas y de control, refugios, bancos, papeleros, maceteros, bebederos, etc.) deberán contar con el dictamen

favorable del Organo de Aplicación. Los elementos característicos de la actividad portuaria original deberán respetarse, reacondicionarse si estuvieran dañados o reponerse si faltaran, en caso de ser posible, (debido a la imposibilidad de remontarse al proceso de fabricación de origen).

b) Marquesinas y Toldos.
Podrán materializarse sobre la fachada oeste y las laterales de la planta baja de los edificios. Pertenecerán a una sola tipología y color por edificio, concretándose con materiales traslúcidos o transparentes en las marquesinas y en las telas de los toldos. No llevarán anuncio de ningún tipo; sólo se permitirá la inscripción del nombre y/o razón social en los faldones de los toldos.

Los proyectos serán sometidos a consideración del Organo de Aplicación.

c) Publicidad.
En las fachadas de los edificios se permitirán anuncios frontales, sean del tipo de letras sueltas o independientes. Queda prohibido el emplazamiento de anuncios en forma saliente, estructuras publicitarias y cualquier otro elemento sobre los techos de los edificios. Los proyectos serán sometidos a consideración del órgano de aplicación.

d) En el espejo de agua de los diques.
A lo largo de los diques y en coincidencia con su eje deberá mantenerse entre las Dársenas Norte y Sur una vía central de comunicación acuática. Dicha vía permanecerá libre de todo elemento que obstaculice la libre navegación en un ancho de 40 m.. A ambos lados de la misma podrán materializarse amarras, muelles y cabinas de vigilancia con la condición de que sus instalaciones sean flotantes.

e) Solados Exteriores.
Deben respetar el ambiente original del área acondicionando el empedrado existente o reponiéndolo si faltare. Sobre las divisorias de las parcelas sólo se podrán materializar mojones y/o modificaciones en el diseño del solado con el material original a los efectos de mantener la continuidad espacial del área descubierta.

f) Arbolado.
Los ejemplares de especies vegetales existentes deberán ser conservados. En la franja de deslinde con la autopista y en las áreas de estacionamiento público, se podrá forestar en alineación con árboles de características apropiadas a la función que deberán cumplir.

g) Mantenimiento.
El mantenimiento y conservación del alumbrado, parquización y vigilancia de las áreas libres de dominio privado libradas al uso público quedará a cargo de los propietarios de cada parcela.

6. Usos.

a) Para las parcelas ocupadas por los edificios sujetos a protección, los usos serán los que resulten de la aplicación del Cuadro de Usos 5.2.1. para el Distrito C1 de zonificación (AD. 610.24).

Se permiten además los siguientes usos:
- Casa de remate.
- Centro de Exposiciones.
- Club social, cultural y deportivo (en instalaciones cubiertas).
- Talleres artesanales y de arte.
- Servicios turísticos/ relacionados con el transporte por agua.

Observaciones: se deberá cumplimentar con el 50% de lo exigido en el Cuadro de Usos 5.2.1. referido a estacionamiento y el 100% de lo requerido para carga y descarga.

b) Las áreas libres, descubiertas de la parcela:
Las áreas descubiertas de las parcela, quedarán libradas al uso público. Esta obligación se establecerá mediante servidumbre administrativa formalizada mediante escritura pública.

En estas áreas se podrán ubicar mesas, sillas, sombrillas y servicios auxiliares de cafetería, refrigerio y esparcimiento en correspondencia con las actividades principales de los edificios.

En lo referido a forma, uso y ocupación del suelo con el mobiliario anexo a las actividades en las áreas descubiertas quedaron sometidas a la aprobación del Organismo de Aplicación.

c) Para los espejos de agua de los diques se permitirán los siguientes usos:
- Atraque y amarre de embarcaciones.
- Muelles flotantes para amarre de embarcaciones deportivas.
- Cabinas flotantes para seguridad, vigilancia y administración.
- Exposición, venta o alquiler de embarcaciones.
- Exhibición de embarcaciones de interés histórico.
- Exposición y muestras itinerarias flotantes.
- Actividades náuticas y deportivas.
- Servicios turísticos y relacionados con el transporte por agua.
- No se admitirá el desarrollo de actividades comerciales o gastronómicas provistas en las embarcaciones mientras permanezcan en los diques.

d) Estacionamiento público en Dominio Privado:
Para las áreas descubiertas de las parcelas ocupadas por edificios suje-

tos a protección, libradas al uso público, deberá destinarse entre un mínimo de un 10% y un máximo de un 20% de la superficie de la parcela para estacionamiento vehicular descubierto de uso público, ubicado en correspondencia con la fachada occidental de los edificios y adyacente a la Línea Municipal de la parcela. Su construcción estará a cargo de los propietarios y deberá seguir los lineamientos generales que determine el Organo de Aplicación.

e).1. Actividades en las áreas libradas al uso público.
En las áreas descubiertas podrán ubicarse mesas, sillas, sombrillas y elementos auxiliares para actividades de recreación, culturales y de esparcimiento, siempre que los mismos no sean fijos. Estas actividades deberán desarrollarse en una franja de ancho máximo igual a 4 mts. linderos al edificio, no pudiendo superar el 50% del ancho del sector destinado al libre tránsito peatonal.

e).2. Estacionamiento en la vía pública.

Se desarrollará en las áreas libres entre diques y a ambos lados de las vías transversales de circulación.

El estacionamiento mencionado será de uso público.

Artículo 6º: Tramitaciones: Todo propietario que desee efectuar tareas de ampliación, transformación, reforma, obra nueva, habilitación de locales, instalación de toldos o de anuncios publicitarios, en cualquier predio o edificio ubicado en este Distrito, así como tareas que se desarrollen en la vía pública, deberá efectuar una presentación ante el Organo de Aplicación.

Queda prohibido iniciar los trabajos antedichos u otros que alteren el estado actual de la edificación o de la vía pública, así como las habilitaciones que correspondiere, sin haber obtenido respuesta favorable a la presentación correspondiente.

Documentación exigida:

a) Escrito de presentación especificando el tipo de obra propuesta.
En caso de gestiones llevadas a cabo por locatarios, estas deberán ser convalidadas por los propietarios.

b) Plantas, cortes y fachadas (en esc. 1:50.)

c) Fotografías en color en tamaño mínimo de 9 x 12 cm. (aproximadamente) obtenidas de negativo color que muestren la totalidad de las fachadas del edificio existente en el terreno, y/o modificaciones realizadas en su entorno inmediato.

d) Si el Organo de Aplicación lo considera necesario podrá requerir documentación complementaria, tales como cálculos estructurales u otros estudios de detalle.

e). En el caso de instalación de toldos y anuncios publicitarios las presentaciones deberán ser acompañadas por croquis con la ubicación del o de los elementos proyectados en fachada en esc. 1:5, indicando:
- distancia de las aberturas.
- altura desde nivel de vereda existente.
- otros toldos, anunciados, artefactos de iluminación o accesorios existentes.

Las solicitudes referidas a permiso de ocupación de la vía pública deberán estar acompañadas de:

a) Escrito de presentación con especificación del tipo de instalación solicitada.

b) Plano de ubicación a escala adecuada acotando distancias a L.M. y a otros elementos emplazados en el entorno.

Artículo 7º: Organo de Aplicación.

7.1. Designación:
El Departamento Ejecutivo definirá mediante norma correspondiente, el Organo de Aplicación al que se refiere la presente ordenanza dentro de los 30 días de publicada la misma.

7.2. Reglamentación:
El organismo de aplicación una vez designado deberá, en un plazo no mayor de 90 días establecer la reglamentación para la aplicación de la presente ordenanza en la cual deberá basar su accionar.

Artículo 8º: Parcelamiento: Autorizase la subdivisión según Plano 5.4.6.33 de las parcelas identificadas con los números 1 a 8 en el mismo.

Se definen sus límites según las siguientes prescripciones:
- lado este: proyección vertical de los sótanos.
- lado oeste: 2.50 mts. de distancia a traza este calle colectora definida por el Organismo correspondiente.
- Líneas Municipales laterales:

Borde Norte de parcela 1: coincidente con límite Norte del polígono definido en Artículo 1'. Borde sur de la parcela 4', borde Norte de la parcela 5'y borde Sur de la parcela 8' en correspondencia con la prolongación virtual límite de cabecera de diques.

Artículo 9º: En cada acto escriturario de transmisión de dominio de los inmuebles objeto de regulación de la presente, se efectuará la transcripción completa del Artículo 4º.

Artículo 10º: Modificanse las planchetas Nro. 13 y 18 del Atlas del Código de Planeamiento Urbano (A.D. 610.42) de acuerdo a lo establecido en los Artículos 1º y 2º de la presente Ordenanza. Incorpórase a dicho Atlas el Plano Nro. 5.4.6.33 (Plano C.P.U. Nro. 2015) y la figura 5.4.6.33 que forman parte de la presente Ordenanza.

Artículo 11º: La verificación de fallas en la conservación y el mantenimiento

de los edificios, la ausencia de cumplimiento de algunas de las prescripciones de la presente Ordenanza, impedirá el otorgamiento de nuevas habilitaciones hasta que sean subsanados.

Artículo 12º: La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, distribuirá el total de las utilidades producto de su participación en la Corporación Antiguo Puerto Madero, de la siguiente forma: 50% a planes de viviendas canalizados a través de la Comisión Municipal de la Vivienda; 23% a obras en área de educación; 25% a obras en área de salud y 2% destinado a obras en la actual reserva ecológica.

Artículo 13º: Comuniquese, etc.

2.6.4. OTRAS NORMAS APLICABLES.

2.6.4.a). NORMAS RELATIVAS AL PARCELAMIENTO Y APERTURA DE VIA PUBLICA. (ART. 3 CODIGO DE PLANEAMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE BS. AS.).

3.1.2. PROPORCION DE TERRENOS DESTINADO PARA USO Y UTILIDAD PUBLICA.

Todo parcelamiento que signifique la apertura de vía pública obligará a la cesión gratuita a la Municipalidad de una superficie de terreno no menor que el 25% ni mayor que el 50% del total del área de la parcela afectada para uso y utilidad pública.

3.1.3. ANCHO DE CALLES.

La distribución de vía pública y espacios de dominio público municipal será proyectada considerando el tránsito de la zona y deberá ser aprobada por las dependencias técnicas respectivas de la Municipalidad.

El ancho de las calles no será menor que 17,32 m. salvo en el caso de Urbanizaciones Determinadas.

3.2. PARCELAMIENTO.

3.2.1. DISPOSICION DE LAS PARCELAS.

Las parcelas se dispondrán de modo que las líneas divisorias laterales, en cuanto sea posible, se hallen en ángulo recto con la L.M. o sigan el radio en los casos de curva.

3.2.2. PROHIBICION DE PARCELAMIENTOS SIN ACCESO A VIA PUBLICA.

Queda prohibido el parcelamiento en terrenos del que resulten parcelas que no tengan acceso a vía pública.

3.2.4. DIVISION Y DIMENSIONES MINIMAS DE LA PARCELA.

a) Las parcela resultantes de una subdivisión tendrán una superficie mínima de 500 m2 salvo que se establezcan dimensiones diferentes en el tratamiento específico de cada Distrito.

La figura geométrica que constituye la nueva parcela deberá poder contener un rectángulo cuyos lados estén en relación mayor que 1,5. El área de dicho rectángulo deberá ser igual o mayor que el porcentaje de la superficie total de la parcela que resulte de la aplicación de la siguiente función lineal:

$$x\,\% = 80 \frac{S}{100}$$

Siendo x% el porcentaje de la superficie total de la parcela y S la superficie total de la parcela, según el gráfico que se adjunta y que forma parte de la presente ordenanza.

Para parcelas mayores de 5.000 m2. el referido porcentaje no podrá ser menor que el 30%. La medida del o de cada uno de los frentes de las parcelas resultantes deberá ser igual o mayor que el lado menor del referido rectángulo.

b) Caso de parcela de esquina.

Se procederá según se establece en el inciso a) y a los efectos del cómputo de la superficie mínima, se considerará como parte de ella la de la vía pública comprendida entre la L.M.E. y las prolongaciones de la L.M. de las calles concurrentes.

2.6.4.b). ART. 5.4.2.1. - C1 AREA CENTRAI (CODIGO DE PLANEAMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE BS.AS.)

Caso particular. (FOT = 7)
Edificios para usos no residenciales.
Los edificios de perímetro libre que se destinen a usos no residenciales siempre que cumplan las condiciones detalladas a continuación, podrán alcanzar un FOT máximo por todo concepto de 7.

Parcelas: Deberán ser construídos únicamente en parcelas de esquina con superficie igual o mayor a 2.500 m2. (dos mil quinientos metros cuadrados) que cumplan con los requisitos establecidos en el art. 3.2.4.
- Planta baja libre de acuerdo a lo prescripto en el artículo Nº 4.3.10. La superficie de esta planta no ocupada por lo detallado en el inc. c) deberá destinarse exclusivamente a circulación peatonal.
- Ocupación del suelo: FOS máximo 30% (treinta por ciento).

BuenosAires
Municipalidad de la Ciudad

Sociedad
Central de
Arquitectos