

Lineamientos estratégicos para el ordenamiento urbano y territorial del área del puerto de La Plata

Informe final Convenio UNLP - Consejo Federal de Inversiones

Tauber Fernando Alfredo, Martino Horacio Marcelo

Resumen

Se presenta el informe final del convenio de cooperación técnica: “Plan particularizado de la zona del puerto de La Plata. Formulación de instrumentos operativos y normativos”, desarrollado en 2011 por Convenio entre UNLP - Consejo Federal de Inversiones.

El informe se estructura en tres componentes:

Componente A: Situación Actual del Puerto

Actividad 1. Análisis de la estructura urbana y territorial del puerto y su área de influencia (microregión gran la plata), en particular, estudio de la regulación urbanística y de los instrumentos para la gestión territorial, existentes en el área de estudio.

Actividad 2. Análisis de las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) del puerto y su área de influencia (microregión gran la plata), en particular, estudio del sistema de movimientos y tráficos.

Actividad 3. Análisis de las condiciones de funcionamiento y de la capacidad portuaria instalada. Descripción general de las obras portuarias existentes.

Componente B: Situación Futura del Puerto (proyectos)

Actividad 1. Análisis del proyecto existente (Terminal Portuaria) y de la programación de actividades e inversiones (en obras civiles, dragados, etc.). Descripción general de las obras portuarias proyectadas (tipología estructural, fundaciones, etc.).

Actividad 2. Evaluación de posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediano (Microregión Gran La Plata), en relación a la estructura urbana- territorial, la regulación urbanística y los instrumentos de gestión territorial.

Actividad 3. Evaluación de posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediano (Microregión Gran La Plata), en relación las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) y del Sistemas de Movimientos y Tráficos.

Componente C: Propuesta de Ordenamiento Urbano y Territorial.

Actividad 1. Formulación del modelo de ordenamiento del área de intervención.

Actividad 2. Formulación de lineamientos estratégicos para el ordenamiento urbano y territorial del área.

Actividad 3. Formulación de recomendaciones normativas acordes a la problemática planteada y al marco legal vigente en la materia en la provincia de Buenos Aires.

Palabras clave

Plan, Particularizado, Puerto, La Plata, Instrumentos, Operativos, Normativos

INDICE

INTRODUCCION.

COMPONENTE A.

ACTIVIDAD 1.

Análisis de la estructura urbana y territorial del puerto y su área de influencia (microregión gran la plata). en particular, estudio de la regulación urbanística y de los instrumentos para la gestión territorial, existentes en el área de estudio.

1.1. Análisis de la estructura urbana de la región metropolitana según los lineamientos estratégicas para la región metropolitana.

1.2. La estructura del sistema portuario y logístico a escala metropolitana

1.3. Estructura territorial de la microregión del gran La Plata.

1.4. Análisis territorial en la microescala para la microregión del gran La Plata. La aplicación del método Stlocus.

1.4.1. Territorialidades y territorios

1.4.2. Vocaciones y pre-lugares

1.4.3. Racionalidades, procesos, tendencias y actores

1.4.4. Identificación y mapeo de los lugares

1.4.5. Fichas explicativas de los lugares de Berisso.

1.4.6. Matriz interpretativa por cada dimensión de análisis.

1.5 Estudio de la regulación urbanística y de los instrumentos para la gestión territorial, existentes en el área de estudio.

1.5.1. Distribución de competencias urbanísticas en nuestro país.

1.5.2. Competencias urbanísticas en la provincia de Buenos Aires.

1.5.3. El decreto ley 8912/77 de la provincia de Buenos Aires.

1.5.4. Otras normas relevantes.

1.5.5. Reseña de la normativa urbanística de los municipios de la microregión del gran La Plata.

1.5.6. Partido de Ensenada.

1.5.7. Partido de Berisso.

1.5.8. Partido de La Plata.

1.5.9. Conclusiones sobre la regulación urbanística del entorno del Puerto de La Plata.

ACTIVIDAD 2

Análisis de las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) del puerto y su área de influencia (microregión gran la plata). en particular, estudio del sistema de movimientos y tráficos.

1.1. Algunas cuestiones previas.

1.2. Introducción.

1.3. Red vial vinculada al Puerto de La Plata.

1.4. Análisis del tránsito- volúmenes y clasificación vehicular.

1.5. Red ferroviaria de cargas vinculada al puerto de la plata.

1.6. Red marítima vinculada al puerto de la plata.

ACTIVIDAD 3

Análisis de las condiciones de funcionamiento y de la capacidad portuaria instalada. Descripción general de las obras portuarias existentes.

1.1. Introducción.

1.2. Historia.

1.3. Ubicación.

1.4. Datos técnicos.

1.5 .Hinterland.

1.6. Plano general del puerto

1.7. Descripción general

1.8. Terminales portuarias

1.8.1. Muelles de uso público

COMPONENTE B.

ACTIVIDAD 1

Análisis del proyecto existente (Terminal Portuaria) y de la programación de actividades e inversiones (en obras civiles, dragados, etc.). Descripción general de las obras portuarias proyectadas.

1. Introducción
2. Planificación
3. Obras licitadas y en ejecución
 - 3.1. Reconstrucción del muelle cabecera del Río Santiago oeste - sitio nº 4
 - 3.2. Construcción y operación de una terminal portuaria polivalente en la cabecera Río Santiago Este – TECPLATA S. A.
 - 3.3. Dragado ampliación canal de acceso a 34´
 - 3.4. Reparación y adecuación de la escollera sureste del canal de acceso al puerto La Plata
 - 3.5. Adecuación cabecera Río Santiago oeste - sitio 5 – FONPLATA
4. Descripción del proyecto terminal portuaria TECPLATA y adecuación cabecera Río Santiago Oeste - sitio 5 – FONPLATA
 - 4.1. Proyecto terminal portuaria TECPLATA
 - 4.1.1. Datos generales
 - 4.1.2. Objetivos
 - 4.1.3. Ubicación
 - 4.1.4. Etapas
 - 4.1.5. Superficies
 - 4.1.6. Componentes y obras de la terminal
 - 4.1.7. Equipos
 - 4.1.8. Cronograma
 - 4.1.9. Inversiones según etapas de ejecución.
 - 4.2. Adecuación cabecera río santiago oeste - sitio 5 – FONPLATA
 - 4.2.1. Objetivo
 - 4.2.2. Las tareas a contratar
5. PLANOS

- 5.1. Plano N° 04: Puerto Exterior
- 5.2. Plano N° 05: Lay out Proyecto TECPLATA
- 5.3. Plano N° 06: Planta Sitio N°5 – FONPLATA

ACTIVIDAD 2:

Evaluación de posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediato (microrregión gran la plata), en relación a la estructura urbana – territorial, la regulación urbanística y los instrumentos de gestión territorial.

- 1.Introducción: metodología para la evaluación de los posibles impactos en el entorno al puerto.
- 2.Análisis de las cadenas causales de problemas y potencialidades a través del marco problemático (mp)
 - 2.1.Construcción de la matriz del marco problemático.
 - 2.2. Procesos configurados de las cadenas causales.
- 3.Análisis de los lugares, entendidos como unidades ambientales homogéneas y su relación con el sistema de movilidad regional. Identificación y mapeo de los lugares.
- 4.Los impactos relacionados con la actividad portuaria. Lineamientos para una regulación urbanística que los contemple.

ACTIVIDAD 3:

Evaluación de posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediato (Microregión Gran La Plata), en relación a las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) y del Sistema de Movimientos y Tráficos

1. Desarrollo del Estudio
2. Introducción

3. Bases del Plan Director y Zonificación Portuaria del Puerto de La Plata.
 - 3.1. Desarrollo Portuario
 - 3.2. Objetivos vinculados a la Planificación Futura del Puerto de La Plata.
 - 3.3 Estrategia de Desarrollo.
 - 3.4 Etapas del Plan Director.
 - 3.5. Conclusiones preliminares
4. Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Buenos Aires.
5. Sistemas de Movimientos y Tráficos.
 - 5.1 Introducción.
 - 5.2 Tráficos y Movimientos existentes.
 - 5.3. Tráficos y Movimientos Posibles.
 - 5.3.1 Tráficos y Movimientos en el Corto/Mediano Plazo.
 - 5.3.2 Tráficos y Movimientos en el largo plazo.
 - 5.4 Flota actual y previsible
 - 5.4.1 Flota actual
 - 5.4.2 Flota Previsible
6. Cartera de proyectos de Infraestructura vinculados al Puerto de La Plata en el entorno inmediato (Puerto) y mediano (Microregión del Gran La Plata).
- 7 Construcción y Operación de una Terminal Portuaria Polivalente en la Cabecera Río Santiago Este – TECPLATA S. A.
8. Otros antecedentes
9. Evaluación de posibles impactos del proyecto en el entorno inmediato (Puerto) y mediano (Microregión del Gran La Plata), en relación a las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial y ferroviaria).
 - 9.1 Escenario 1: Situación Actual
 - 9.2 Escenario 2: Situación Operativa 1
 - 9.3 Escenario 3: Situación Operativa 2
 - 9.4 Escenario 4: Situación Futura
- 10 Conclusiones finales

COMPONENTE C

ACTIVIDAD 1

Formulación del modelo de ordenamiento urbano y territorial del área de intervención.

1. Introducción.
2. Formulación de escenarios prospectivos.
 - 2.1. Listado y ponderación de los problemas a resolver.
 - 2.2. Matriz de evaluación de los problemas a resolver.
 - 2.3. Análisis de los escenarios.
 - 2.3.1. Escenario actual.
 - 2.3.2. Escenario Tendencial de Estancamiento.
 - 2.3.3. Escenario de Crecimiento.
3. Formulación del modelo de ordenamiento
 - 3.1. Criterios para el desarrollo del modelo de Ordenamiento territorial propuesto.

ACTIVIDAD 2

Formulación de lineamientos estratégicos para el ordenamiento urbano y territorial del área.

- 1.1. Marco metodológico para la identificación de las líneas estratégicas.
- 1.2. Matriz de lineamientos estratégicos.

ACTIVIDAD 3

Formulación de recomendaciones normativas, acordes a la problemática planteada y al marco legal vigente en la materia en la provincia de Buenos Aires.

1. El marco legal vigente en la materia en la Provincia de Buenos Aires.
2. Criterios a considerar para la regulación urbanística del sector.

- 3. El Plan Particularizado para el sector.
 - 3.1. Objetivos del Plan Particularizado.
 - 3.2. Bases para una propuesta normativa.
 - 3.2.1. Directrices de carácter general.
 - 3.2.2. Directrices de carácter particular.

INTRODUCCION

El Puerto de La Plata construido en el año 1890 pertenece al Gobierno Provincial. Está emplazado sobre la margen Sud del Estuario del Río de la Plata a 10 km de la ciudad capital de la provincia de Bs. As. y a 60 km. vía terrestre y a 37 km. vía fluvial de la Ciudad de Buenos Aires.

Este Puerto fue construido artificialmente y está constituido por el gran dock central, el sector Río Santiago y el sector sobre el canal lateral oeste, sumándose también la terminal portuaria correspondiente al Astillero Río Santiago y el puerto privado Ing. Agustín Roca, de la empresa SIDERAR S.A., este último habilitado en el año 1969. La totalidad de la Jurisdicción Portuaria se compone por 2.249 ha. de las cuales 500 ha. corresponden a espejos de agua, 460 ha. a la zona exclusiva de operatoria portuaria (incluida la Refinería Repsol YPF S.A.), 229 ha. a la Zona Franca La Plata, 700 ha. de ocupaciones militares y el resto corresponde a la denominada Isla Santiago Este (Paulino).

El Puerto La Plata se halla estratégicamente emplazado en relación a importantes centros de producción y consumo del Gran Buenos Aires, el interior de la provincia y del país. Una excelente red vial, inclusive con posibilidades de expansión, lo vincula con diversas economías regionales que pueden utilizar a esta estación portuaria como alternativa para la exportación y la importación de sus insumos externos. Por otra parte, desde sus orígenes el puerto estuvo vinculado a una vasta red ferroviaria que actualmente es operada por concesionarios privados.

En la actualidad opera con gráneles líquidos (combustibles), gráneles sólidos (carbón y arena), carga general (bobinas de acero laminado), pescado y productos químicos. La operativa característica en su mayoría está definida por el manipuleo de hidrocarburos y sus derivados, marcada principalmente por la presencia de la refinería La Plata Y.P.F y otras plantas satélites de las destilerías, que en su totalidad conforman el Polo Petroquímico de Ensenada. También, se registran, movimientos de carbón residual de petróleo, ya sea en bruto de los grandes yacimientos del país o procesado en la planta de Copetro S.A. ubicada sobre la

margen oeste del Dock Central; acero laminado en bobinas para la empresa Siderar y arenas provenientes del Paraná.

La Plata hoy se posiciona como un puerto complementario de importante proyección para todo el sistema portuario, especialmente en relación al Puerto de Dock Sud. Con proyecto de escala regional que conectan la zona: la realización de la conexión de las autopistas ruta N°6 y Au. Pte. Perón, La Plata-Ilia, elevan notablemente la accesibilidad y la capacidad logística.

Son de destacar las importantes inversiones que se realizarán en la zona, en el marco del contrato entre la provincia de Buenos Aires y Tecplata para construir una terminal con capacidad de operar un millón de TEU. La obra comprende la construcción de una Terminal portuaria con un muelle totalmente nuevo y continuo de 850 metros sobre el canal de entrada y 50 metros tierra adentro para facilitar las maniobras, inclusive de los buques post panamax se ha dado inicio a la ejecución de las obras de dragado y balizamiento, compactación de suelo, cimentación de grúas y playa de maniobras. Se prevé la construcción del muelle a fines de 2010.

La inversión tiene una primera etapa de u\$s 180 millones, conformándose en u\$s 250 millones. La primera etapa se eroga en un año. El monto total del desembolso privado, lo largo de las tres décadas de concesión será de u\$s 350 millones.

A poco del inicio de las obras civiles y de dragado, se impone encarar la planificación del territorio a fin de prever los impactos positivos y negativos de este escenario y sus posibles efectos sobre el modo de vida local, su estructura productiva, dinámica inmobiliaria, conflictos ambientales, etc.

Resulta necesario conocer los principales datos técnicos de esta obra que está llamada a cambiar el mapa logístico de la Argentina, conocer los principales impactos territoriales en el área influencia inmediata de los partidos de Berisso, Ensenada y La Plata de cara a establecer lineamientos para elaborar un plan particularizado necesarios para el desarrollo de la Región.

La ampliación del movimiento portuario en la zona de La Plata generará incentivos para una distribución más equilibrada en el territorio de las nuevas localizaciones industriales, aprovechando el sistema de vialidades concéntricas y la red ferroviaria.

Nuevos polígonos para la localización industrial y logística pueden habilitarse en el marco de plan. A su vez, se establecen nuevos objetivos buscando no sólo demandas individuales de localización sino criterios de desarrollo en términos de eslabones, sinergias, complementariedades productivas, tipo de procesos y efluentes, y especialmente, distribución de la oferta de empleo. Adicionalmente, el resultado obtenido es que establece nuevas demandas de suelo urbano y la necesidad de preservación de áreas de valor ecológico estratégico, objeto de este estudio.

En este marco, el trabajo aborda una concepción de territorio –como espacio socialmente construido en donde los actores públicos y ciudadanos con aportes científicos- se desenvuelven para hacer territorios más sustentables y durables que los actuales, en la micro y en la meso-escala, en un marco de gobernanza promoviendo y concretando desarrollo territorial para co-construir senderos de producción científico-tecnológica útiles a las instituciones y a las sociedades.

Este informe final está estructurado en tres componentes, los que a su vez se integran con tres partes cada uno. Las mismas son:

Componente A: Situación Actual del Puerto

Actividad 1. Análisis de la estructura urbana y territorial del puerto y su área de influencia (Microregión Gran La Plata). En particular, estudio de la regulación urbanística y de los instrumentos para la gestión territorial, existentes en el área de estudio.

Actividad 2. Análisis de las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) del puerto y su área de influencia (Microregión Gran La Plata). En particular, estudio del Sistemas de Movimientos y Tráficos.

Actividad 3. Análisis de las condiciones de funcionamiento y de la capacidad portuaria instalada. Descripción general de las obras portuarias existentes (tipología estructural, fundaciones, estado).

Componente B: Situación Futura del Puerto (proyectos)

Actividad 1. Análisis del proyecto existente (Terminal Portuaria) y de la programación de actividades e inversiones (en obras civiles, dragados, etc.). Descripción general de las obras portuarias proyectadas (tipología estructural, fundaciones, etc.).

Actividad 2. Evaluación de posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediato (Microregión Gran La Plata), en relación a la estructura urbana – territorial, la regulación urbanística y los instrumentos de gestión territorial.

Actividad 3. Evaluación de posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediato (Microregión Gran La Plata), en relación las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) y del Sistemas de Movimientos y Tráficos.

Componente C: Propuesta de Ordenamiento Urbano y Territorial.

Actividad 1. Formulación del modelo de ordenamiento urbano y territorial del área de intervención.

Actividad 2. Formulación de lineamientos estratégicos para el ordenamiento urbano y territorial del área.

Actividad 3. Formulación de recomendaciones normativas acordes a la problemática planteada y al marco legal vigente en la materia en la provincia de Buenos Aires.

COMPONENTE A

ACTIVIDAD 1

ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA URBANA Y TERRITORIAL DEL PUERTO Y SU ÁREA DE INFLUENCIA (MICROREGIÓN GRAN LA PLATA). EN PARTICULAR, ESTUDIO DE LA REGULACIÓN URBANÍSTICA Y DE LOS INSTRUMENTOS PARA LA GESTIÓN TERRITORIAL, EXISTENTES EN EL ÁREA DE ESTUDIO.

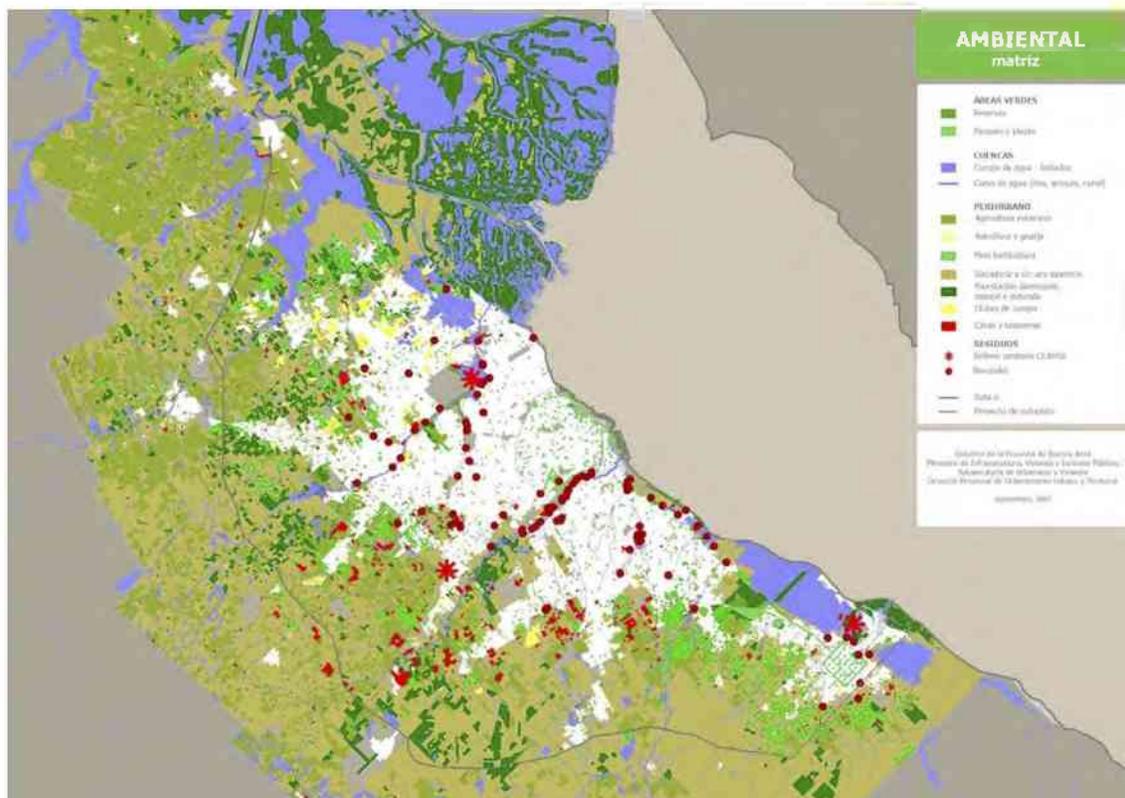
1.1. ANALISIS DE LA ESTRUCTURA URBANA DE LA REGION METROPOLITANA SEGÚN LOS LINEAMIENTOS ESTRATEGICAS PARA LA REGION METROPOLITANA.

El gobierno de la provincia de Buenos Aires ha propiciado un estudio denominado "Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana" definiendo tres dimensiones de análisis: la matriz ambiental, la matriz productiva y la matriz de crecimiento.

Se detectaron los siguientes problemas en la Matriz ambiental:

- Ha alterado su perfil biológico.
- Ha sido sobreexplotada, contaminada y perturbados los ciclos que definen su metabolismo.
- La expansión urbana ha roto la unidad del sistema de espacios naturales.
- Se fragmenta el territorio a partir de la apertura de vías de comunicación, la cobertura de los polígonos y la ocupación de ambientes valiosos.
- Existe un proceso de diseminación de asentamientos de tejido disperso (urban spawl), con gran afectación de suelo y baja intensidad de ocupación, en zonas rurales o complementarias, e inclusive en zonas naturales, generando focos de perturbación.
- El proceso de alteración ambiental impacta fuertemente en los ambientes sensibles como son los humedales del albardón que conforma la costa del Río de la Plata, las cuencas que atraviesan el área urbanizada y el borde periurbano.

- Las cuencas interiores presentan el máximo nivel de deterioro; la presión por ocupar sus riberas termina con la ocupación del área de inundación, que finalmente es remediada alterando el comportamiento natural de la cuenca.
- Los ríos y arroyos han sido determinantes para la localización industrial, lo que ha dado lugar a décadas de contaminación que comprometen no sólo la calidad de sus aguas, sino también de sus fondos barrosos.
- La falta de control de las orillas ha tolerado la utilización de estos espacios públicos como basurales, vertederos de tanques atmosféricos y últimamente como asentamientos precarios.
- No se ha logrado conformar un sistema de decisiones coherentes que actúe sobre la evolución de esta realidad, implementando medidas de la envergadura de la problemática que se pretende atender.

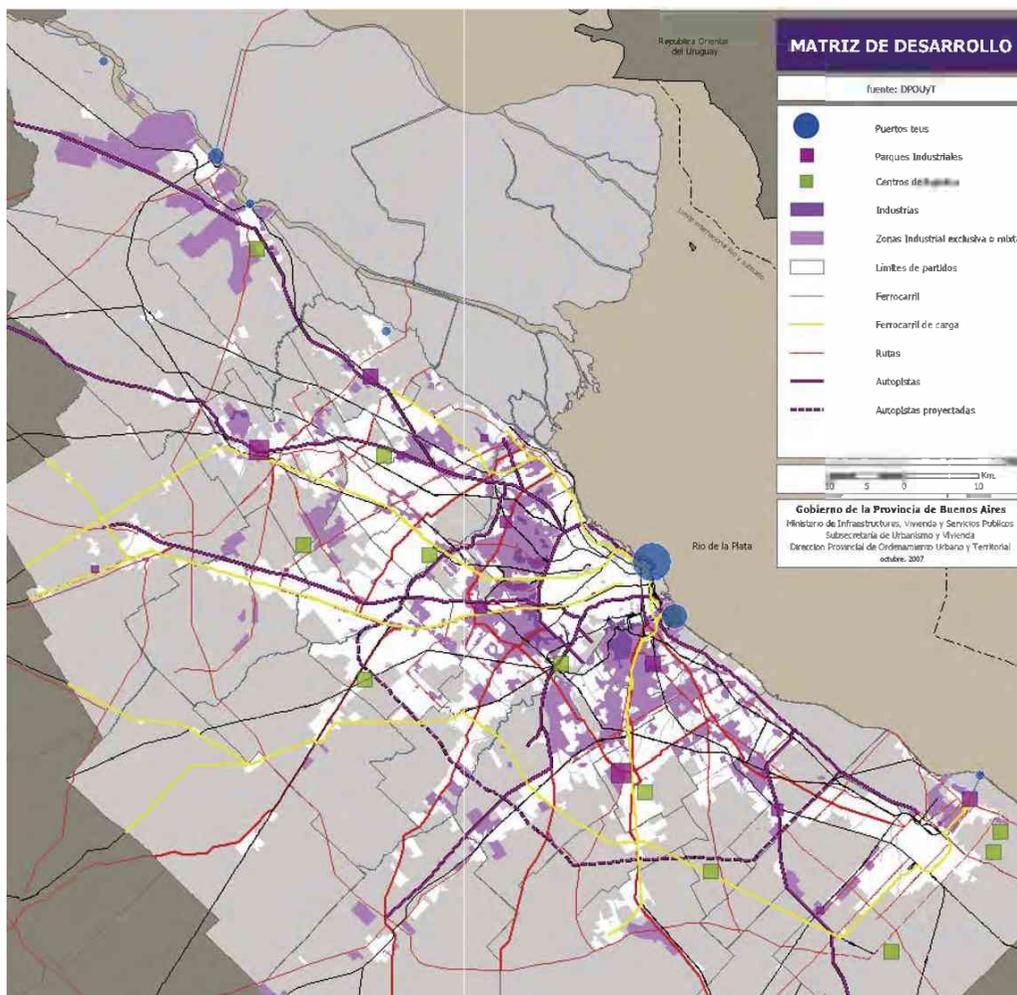


Matriz ambiental actual Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana SUPBA

Con respecto a la matriz productiva se ha observado lo siguiente:

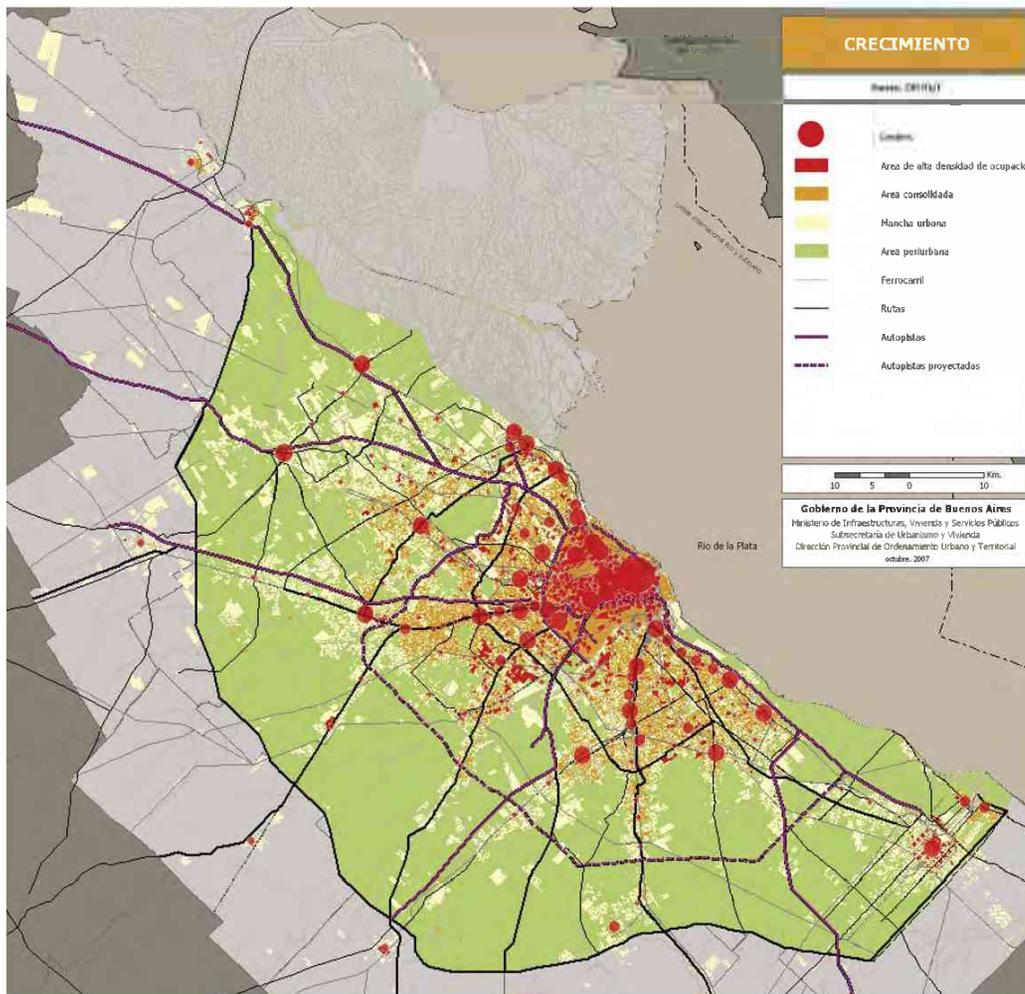
- La matriz productiva está al borde del colapso.

- Se basa en el sistema de puertos y ferrocarriles construidos a fines del siglo XIX.
- La consolidación del MERCOSUR induce un nuevo flujo de bienes y servicios sobre el sistema de puentes que vincula la región con el litoral, desplazando las zonas de mayor actividad sobre el eje norte del litoral metropolitano, definiendo nuevos patrones de localización de las actividades productivas.
- Coexiste una superposición de funciones que suelen ser incompatibles.
- La reactivación de las actividades productivas ha incrementado los niveles de sollicitación sobre este sistema de soportes, exhibiendo sus profundas fragilidades.
- Se propone conformar una nueva matriz de infraestructuras, que ofrezca ventajas competitivas para promover una reorganización de los espacios afectados a la producción.



Con respecto a la matriz de crecimiento se observa lo siguiente:

- La duplicación de los sistemas de movilidad desarticula la matriz de crecimiento
- Los cambios introducidos durante la década del '90 definen nuevos patrones de localización, vinculado el desarrollo de nuevas formas de residencia y centralidad en torno de las autopistas, alterando el modelo tradicional de expansión de la ciudad con "tentáculos" un sistema de centros coincidente con las principales estaciones de transporte público.
- La expansión de islas de urbanización que conforman una nueva periferia ha afectado una superficie de más de 32.000 ha para sólo 30000 familias.
- La ausencia de una oferta accesible para el desarrollo del hábitat popular tiene, como consecuencia, la proliferación de asentamientos informales donde se concentran grandes proporciones de la población en condiciones precarias.
- El deterioro de los medios de transporte público incide sobre el perfil socioeconómico de sus usuarios y sobre la fortaleza del sistema de centros.
- La coexistencia de dos lógicas contradictorias de organización espacial tiende a conformar una estructura urbana dual que reproduce sobre el territorio las inequidades del mercado.
- Resulta necesario volver a orientar el crecimiento de la ciudad, fortaleciendo el transporte público como eje estructurador de la movilidad y acotar la expansión de la mancha urbana, promoviendo la rehabilitación del tejido existente y la consolidación de una ciudad de tejido compacto.



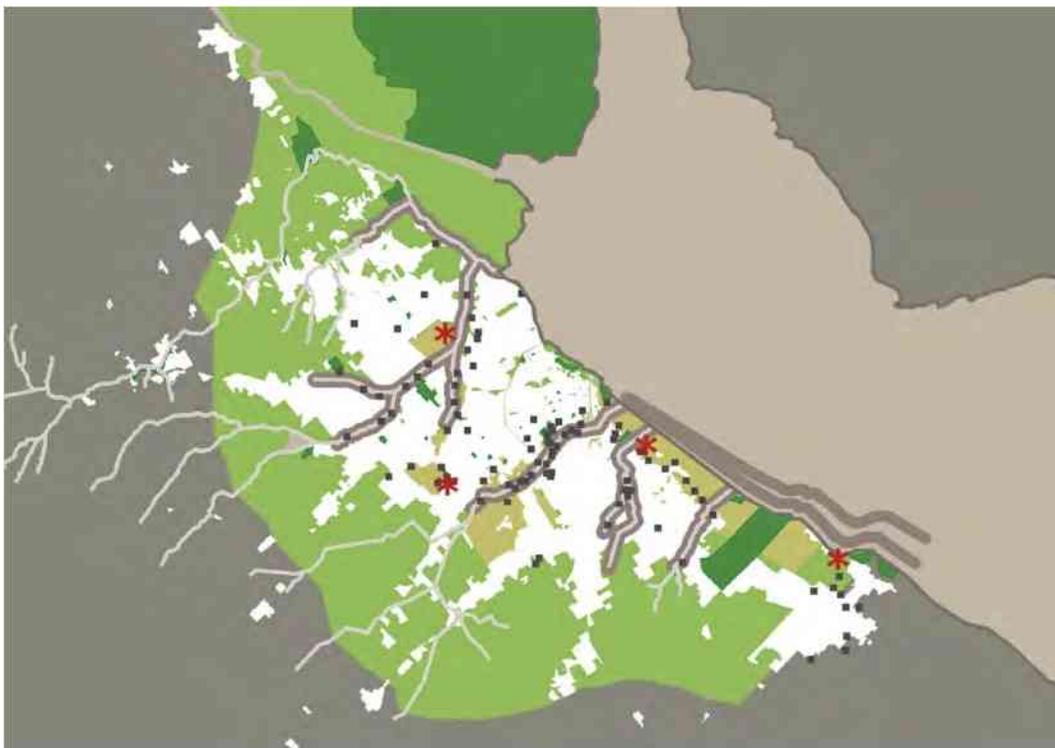
Matriz ambiental actual. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana. SUVPBA

Se realizaron tres mapas conceptuales que explicitan en rasgo general los principales problemas de la estructura territorial de la región metropolitana de Buenos Aires

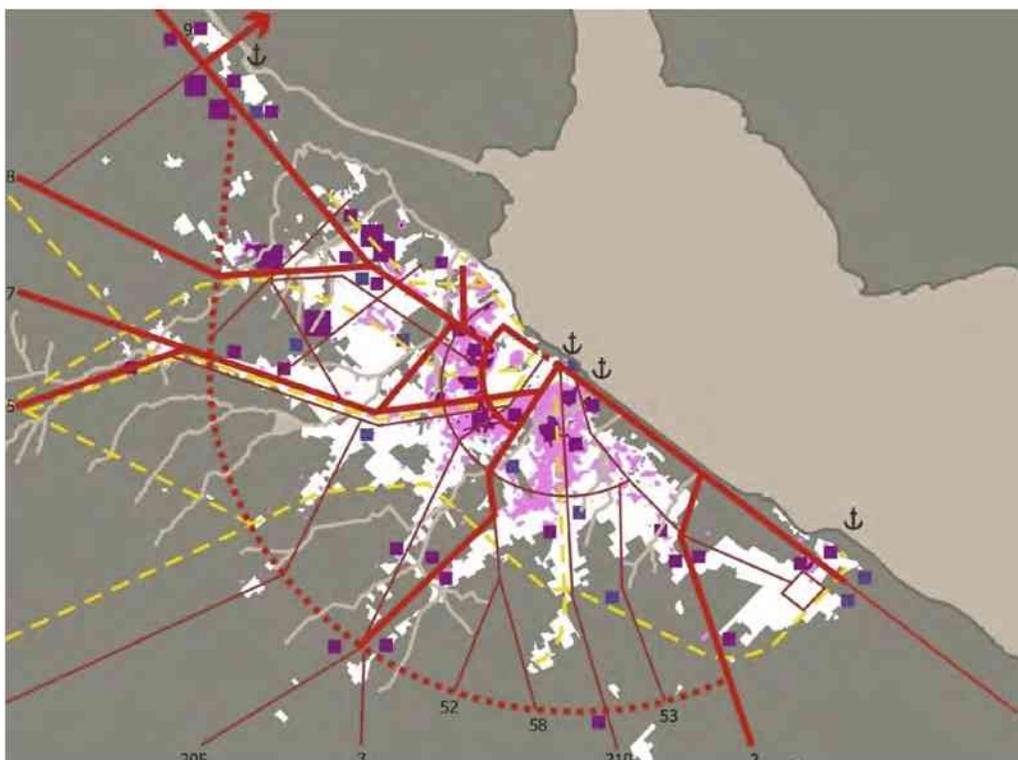
Es importante destacar la utilidad de los mapas conceptuales dado que los mismos revelan con mayor claridad los contenidos aumentando la comprensión del fenómeno que se intenta explicar.

Son instrumentos útiles para representar la estructura de las ideas y como estas se relacionan entre sí.

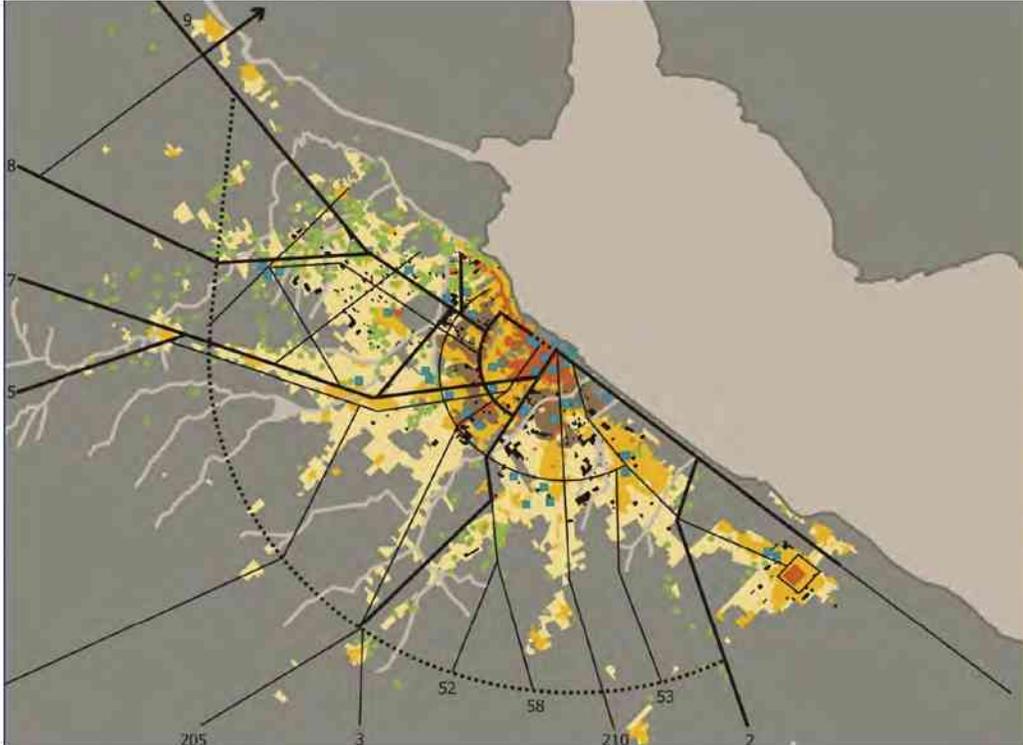
Mapa conceptual de la matriz ambiental



Mapa conceptual de la matriz productiva



Mapa conceptual de la matriz de crecimiento



Se definen los siguientes criterios para la reconfiguración de las matrices ambiental, productiva y de crecimiento:

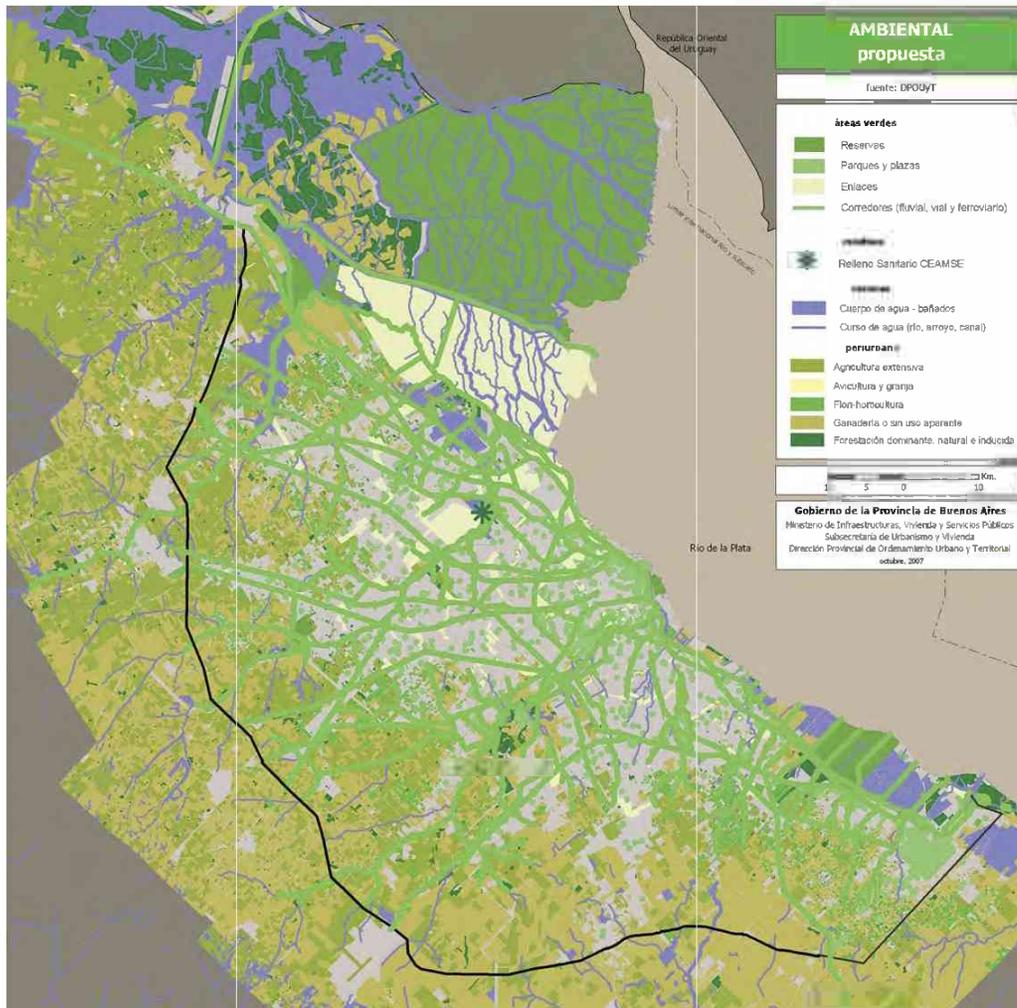
Criterios generales para la reconfiguración de la matriz ambiental.

Fueron identificadas cuatro cuestiones, cuyo tratamiento es relevante en la formulación de una estrategia de reconstrucción de la matriz ambiental.

- Manejo de cuencas, que implica la formulación e implementación de un plan de manejo de cada cuenca y, por lo tanto, la acción de una institución responsable de su ejecución.
- Tratamiento de residuos, que implica reformular los criterios actuales de operación de la institución responsable, incluyendo un crecimiento de las responsabilidades que asumen todos los actores que intervienen en la producción y tratamiento de residuos.
- Conformación de un sistema metropolitano de áreas verdes, que incluya una instancia de coordinación de carácter metropolitano.

- Formulación de una estrategia de manejo del borde periurbano, desarrollando políticas de protección, puesta en valor y desarrollo de sus potencialidades.

Mapa conceptual



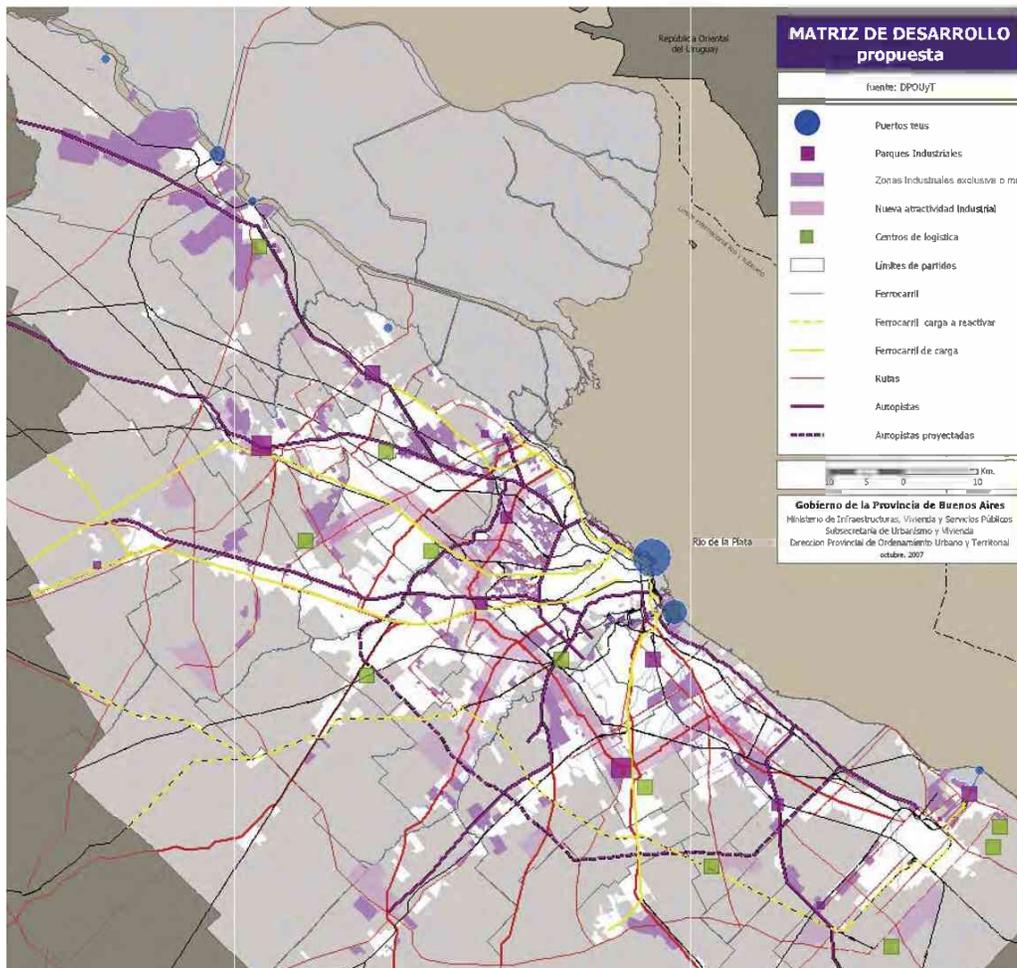
Matriz ambiental propuesta. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana. SUDPBA

Criterios generales para la reconfiguración de la matriz ambiental.

En la etapa de diagnóstico fueron identificadas cuatro cuestiones, cuyo tratamiento cobra relevancia en la formulación de una estrategia de reconstrucción de la matriz productiva.

- **El problema del puerto de Buenos Aires** y las posibilidades de abrir un nuevo puerto de cargas generales aguas abajo, considerando que la actividad que induce este puerto contribuye a corregir los desequilibrios entre el norte y sur de la aglomeración.

- **La provisión de energía.** La crisis vuelve a poner en discusión la diversificación de las fuentes de aprovisionamiento, el modelo de consumo y consecuentemente la política de regulación.
- **El crecimiento de la estructura vial.** El paso de un esquema radial a uno en red tiene como eje priorizar la construcción las vialidades concéntricas.
- **La localización industrial.** Se propone, que en los territorios vinculados con la Av. Parque Presidente Perón y sobre el arco de la Ruta 6 se estructure un nuevo anillo multimodal, que vincule el sistema de puentes del MERCOSUR con el nuevo puerto de la Plata.

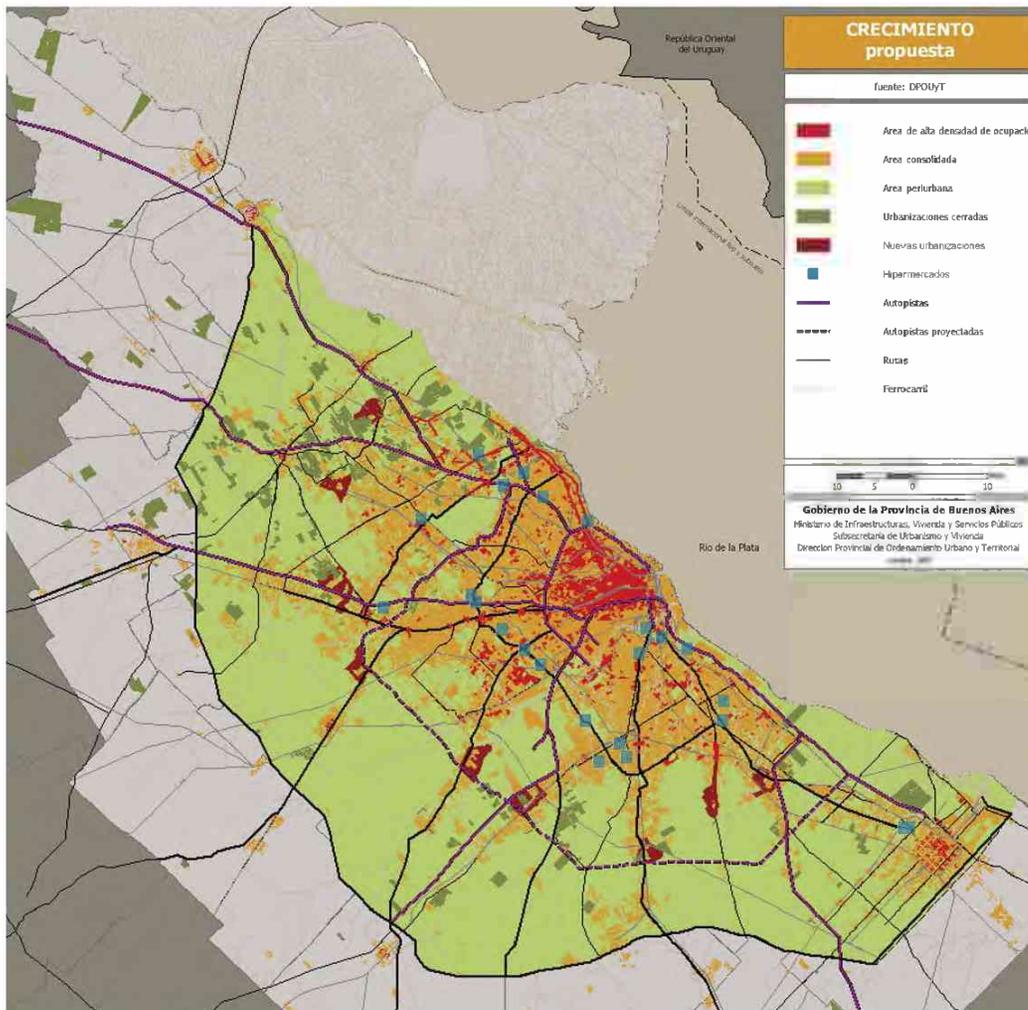


Matriz de desarrollo propuesta. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana. SUVPBA

Criterios generales para la reconfiguración de la matriz de crecimiento.

La reconstrucción de la matriz de crecimiento y movilidad se desarrollará en torno a cuatro grandes ejes de actuación:

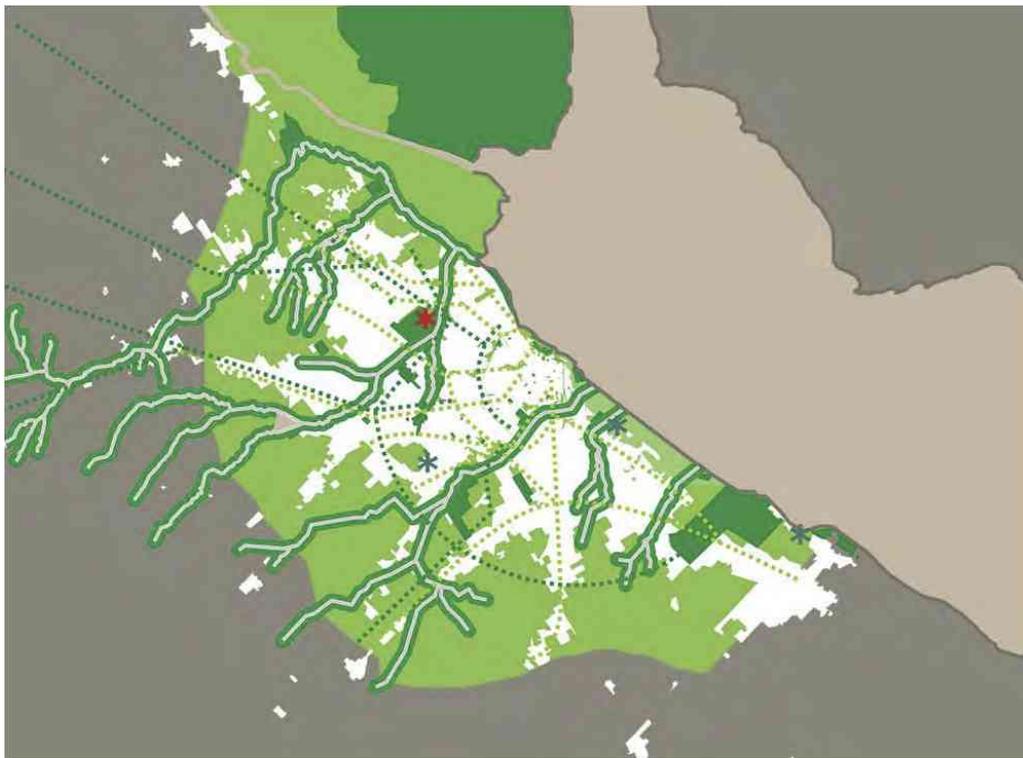
- La rehabilitación de la estructura de centros.
- La reorganización del sistema de transportes.
- La expansión de las redes de infraestructura sanitaria sobre el tejido urbanizado.
- El desarrollo de nuevas urbanizaciones



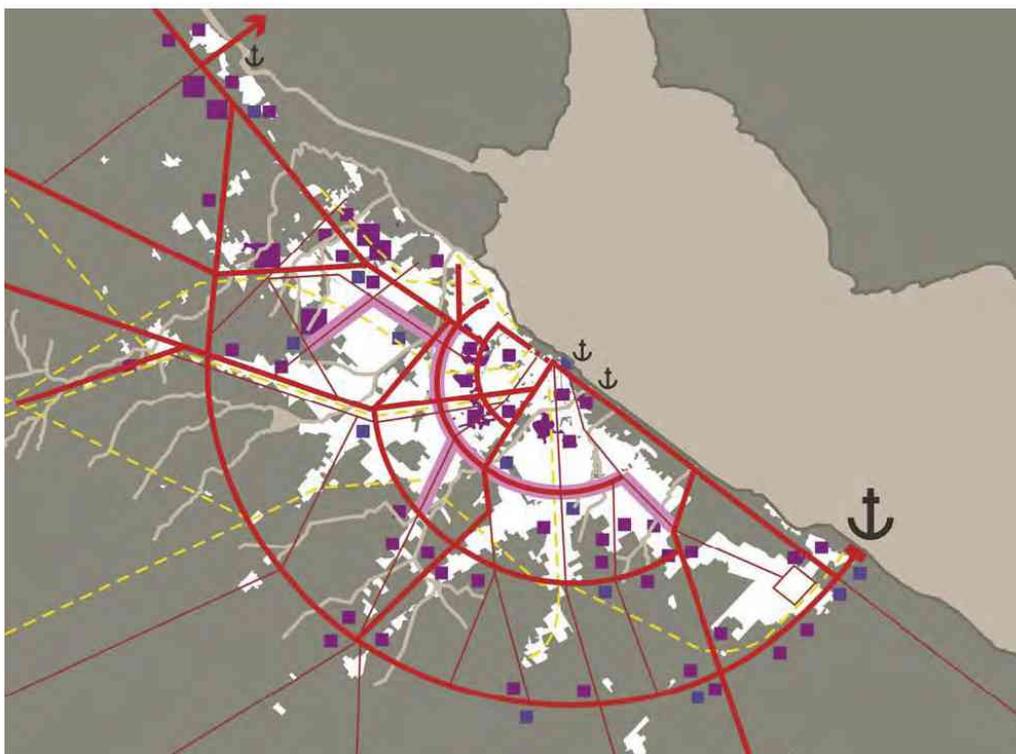
Matriz de crecimiento propuesta. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana. SUVPBA

Mapas conceptuales de reconfiguración de la matriz ambiental, productiva y de crecimiento.

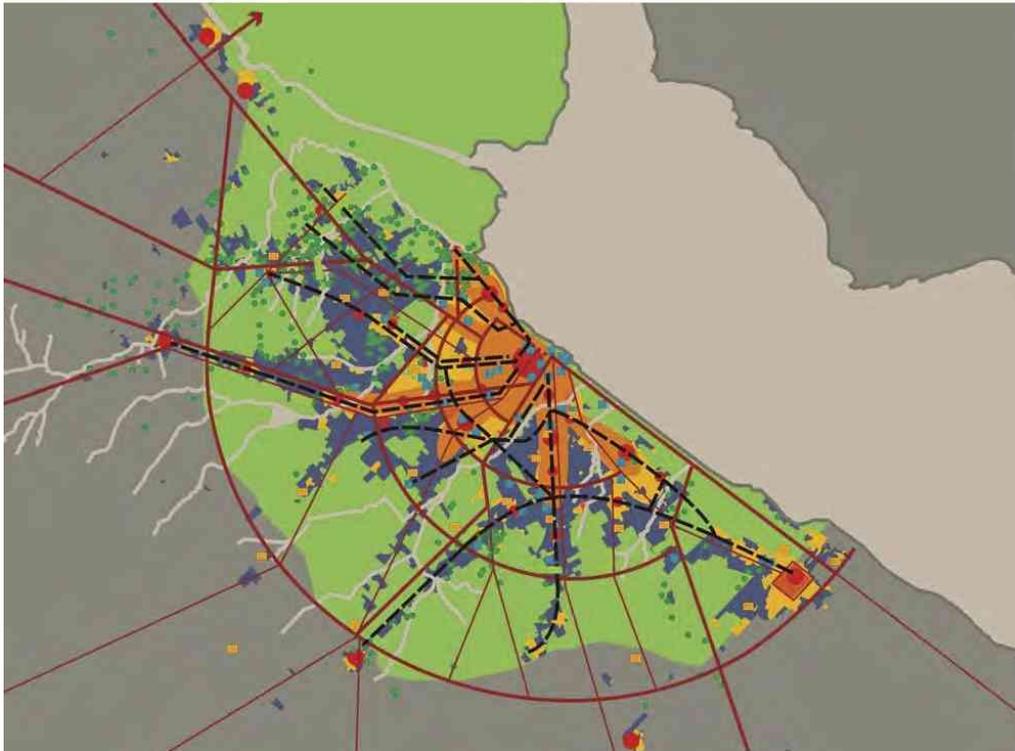
Mapa conceptual de reconfiguración de la matriz de crecimiento



Mapa conceptual de reconfiguración de la matriz productiva



Mapa conceptual de reconfiguración de la matriz de crecimiento.



Conclusiones:

A modo de conclusión se puede afirmar que la estructura de lineamientos propuestos para la reconfiguración ambiental, productiva y de crecimiento de la Región Metropolitana propone un sistema de decisiones que incide fuertemente en el modelo de gestión territorial de la microrregión del gran La Plata

Se revela con claridad la importancia que en el modelo de crecimiento de la región metropolitana reviste el puerto de La Plata y la configuración del sistema de corredores concéntricos de la autopista presidente Perón, y la autopista ruta 6 que modifica el sistema de cargas de la región metropolitana..

Otro aspecto importante a considerar es la nueva estructura energética en donde resulta relevante la construcción de la central termoeléctrica que actualmente se está realizando en el partido de Ensenada.

1.2. LA ESTRUCTURA DEL SISTEMA PORTUARIO Y LOGÍSTICO A ESCALA METROPOLITANA

Sobre la extensa fachada fluvial del corredor Buenos Aires - Rosario se conformó un sistema regional de puertos incluyendo Rosario al norte, Buenos Aires en el centro y La Plata al sur, conformando un corredor que hoy se constituye como el principal concentrador de cargas y pasajeros, coincidente además con la mayor aglomeración de población y diversificación productiva del país, y por el que circulan los mayores volúmenes de cargas para consumo interno, así como de exportación e importación del país.

En este contexto portuario, predominan las relaciones de competencia, en las que cada puerto intenta aumentar su participación relativa en la captación de cargas.

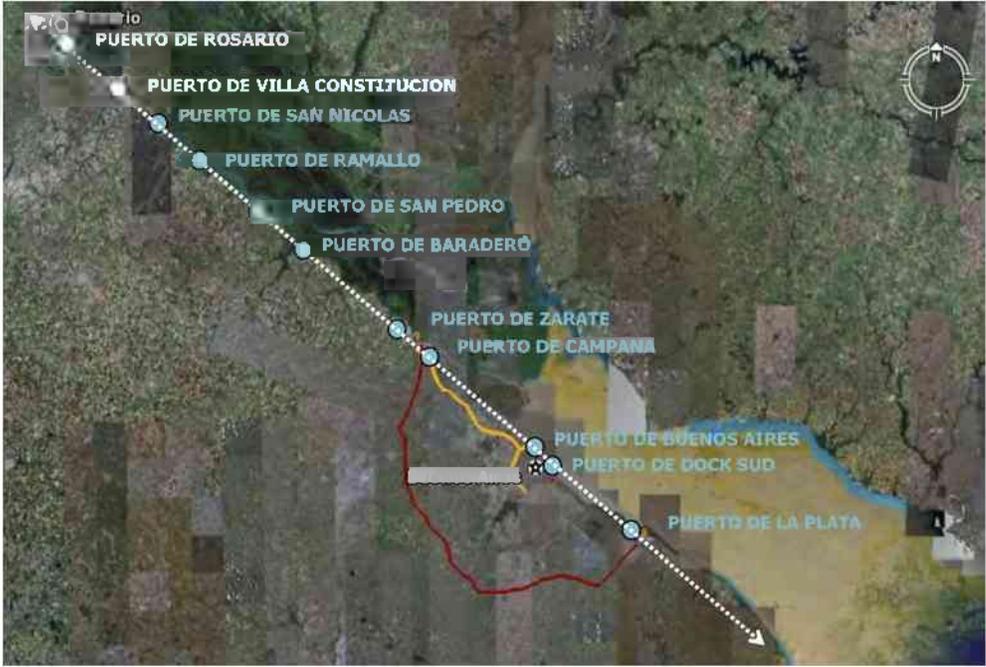
El Puerto de Buenos Aires es el más antiguo y el más importante dentro de este sistema regional. Sin embargo en los últimos tiempos ha perdido participación en ciertos tipos de carga, en el marco de una tendencia general a la especialización de las ofertas, y además enfrenta incertidumbres importantes respecto a su futuro crecimiento y competitividad.

El horizonte de un sistema portuario regional sólo puede consolidarse si se avanza en estrategias de complementación, que permitan afirmar la competitividad del todo y de sus componentes asegurando la sostenibilidad de los respectivos desarrollos tanto en la escala local como en referencia a la región.

El diagnóstico es entonces de fragmentación de competencias por un lado, y de superposición y conflicto en los de los puertos con extrema interdependencia con el medio urbano.

Un aspecto que se complementa con este ítem es que alrededor del lugar donde se origina el quiebre de la estructura de cargas de los puertos de cargas generales se localizan las actividades industriales, que evidencian la estrecha relación de los procesos productivos con el funcionamiento de los puertos.

En la nueva estructuración de los puertos modernos es necesario generar nuevas estructuras que muevan contenedores con facilidad.



1.3 ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA MICROREGION DEL GRAN LA PLATA

Breve caracterización de la Región.

El área de estudio se encuentra en el eje sur de la Región Metropolitana, y recibe ya el impacto de la conurbación particularmente en el territorio del partido de La Plata. En términos generales las actividades económicas en los distintos partidos del área son diversas y con perfiles distintivos en cada uno de ellos.

El área de estudio presenta en líneas generales un alto grado de urbanización en cada uno de los partidos que la componen.

Con respecto a la población, podría afirmarse, que los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada concentran en conjunto unos 705.909 habitantes (2001), en una extensión con un importante grado de continuidad espacial, y un bajo porcentaje de población rural dispersa.

Al respecto, se verifican diferencias significativas en la configuración de los asentamientos urbanos de los partidos, destacándose la gran extensión del área urbanizada en el caso de La Plata que, con un gradiente de densidad poblacional entre el área central y las periferias. En una situación similar, pero de menor envergadura y densidad se presenta la urbanización de los territorios de Berisso y Ensenada, donde parte de los mismos resultan contiguos a los de La Plata, reforzando las características de concentración urbana antes aludidas respecto a las tres jurisdicciones municipales.

En el caso de la jurisdicción de La Plata una importante superficie en torno a las áreas urbanizadas se encuentran afectadas a cultivos de tipo intensivos que alternan con otros usos característicos de las áreas peri-urbanas conformando una transición hacia las áreas rurales del partido, donde de modo significativo se reduce la cantidad de población. Por el contrario, en Berisso y Ensenada el corte entre lo rural y lo urbano tiene mayor identificación.

La red vial que conecta la microrregión del gran la Plata con el área metropolitana se conforma actualmente a partir de la Autopista Buenos Aires - La Plata, la Ruta Provincial N° 14 (Camino Parque Centenario), ruta provincial N° 1 (Camino General Belgrano), la Autovía Ruta 2 y la ruta provincial 210. Cuenta en proyecto con obras

de gran envergadura. Así se constituye como un sistema con alta densidad de movimiento diario, por tránsito vehicular particular y público, transporte de cargas, y ferroviario. En relación al puerto, se considera que las obras existentes no contemplan un crecimiento desmedido del sistema de cargas, tornándose esto como una importante debilidad.

Los dos ejes vertebradores principales del Área se conforman por las Rutas Provinciales 215 y autopista La Plata Buenos Aires. La RP215 es la conexión hacia el sur desde el Puerto La Plata con el interior de la provincia de Buenos Aires. Posee la particularidad de atravesar las áreas urbanas que vincula, situación que por tramos la convierte en avenida de acceso a las ciudades involucradas. La autopista BS AS - LP, por su ubicación con respecto a la Área de estudio en el sentido longitudinal, aparece como la vía principal de comunicación con la Región Metropolitana.

Este eje además, resulta vertebrador y se define por la continuidad de la autopista Buenos Aires - La Plata, Av. 128 y la Ruta Provincial 11 trayecto correspondiente a la conexión sobre el territorio del litoral del Área de estudio que presenta diferentes condiciones de infraestructura y conflictividad en su recorrido.

La primera conclusión relevante, es que el modelo territorial devenido de la Región Metropolitana se repite casi linealmente en la microregión del Gran la Plata

En la misma se verifican similares problemas en torno a la matriz ambiental, la de desarrollo y la productiva.

Además las ciudades de La Plata, Berisso y Ensenada, conforman también un área metropolitana propia que crece respetando las características diferenciales de los núcleos Urbanos. La ciudad de la Plata como núcleo centripeto, centro administrativo y cultural, Berisso como eje portuario e industrial; Ensenada como centro industrial.

Los menores niveles de NBI se ubican en las áreas más urbanizadas, desarrollándose en coincidencia con los centros y sub centros locales y con las áreas con mayores niveles de consolidación y accesibilidad; coincidiendo además con los mayores niveles de ingresos por habitante.

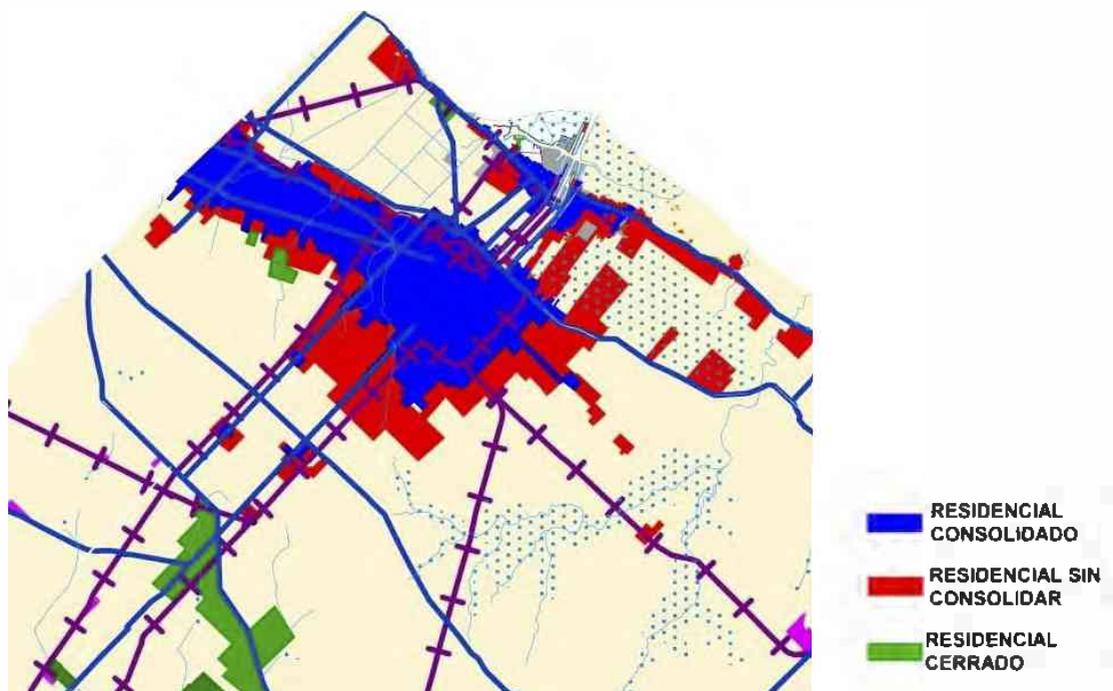
Sin embargo, estos valores contrastan con la cantidad de población en condiciones de vulnerabilidad, como por ejemplo se revela en el partido de La Plata, que presenta más de 73 mil personas con necesidades básicas insatisfechas, coincidente con una distribución focalizada en ciertas áreas que presentan otros indicadores de criticidad.

En ese sentido se puede afirmar que los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada están sintiendo los efectos de la metropolización, fundamentalmente en lo concerniente a la fragmentación territorial, a los contrastes socioeconómicos, y a las carencias de infraestructura de servicios.

Además, el área central de la ciudad de La Plata se posiciona como centro de segundo rango con altos índices de centralidad a escala metropolitana y la mayor densidad poblacional y constructiva.

Se verifica además una tendencia a la excesiva subdivisión del suelo, que provoca innumerables problemas devenidos de la sobreoferta de suelo urbano y la producción de ciudad dispersa con escasa cobertura de servicios; infraestructuras y equipamientos que atenta contra la cohesión social. El proceso de crecimiento con uso y ocupación de vivienda, a partir de las mediciones realizadas entre los años 1972/84 y 1985/96, ha demostrado que cada doce años la ciudad de La Plata se ha extendido a un promedio de 1.400 Ha. a lo largo de toda la frontera urbano/rural de forma fragmentada.

Se reconoce la ocupación del suelo a partir de tres formas distintas de utilización: el urbano-residencial consolidado e intensivo; el urbano-residencial extensivo (sin consolidar), y el residencial cerrado o fragmentado, (clubes de campo existentes, en construcción).



Existen importantes áreas con un importante valor natural y cultural que forman parte del sistema de Áreas Protegidas de la Provincia y que comprenden la faja costera de la Selva Marginal de Hudson, del Parque Provincial Pereyra Iraola y la Reserva Natural Integral Punta Lara, y casco fundacional de la Ciudad de La Plata conformando uno de los ecosistemas con mayor diversidad de la provincia.

Respecto a la disposición final de residuos sólidos urbanos no existe todavía un adecuado manejo de los residuos domiciliarios aunque recientemente se ha creado el consorcio conformado por los Municipios de Berisso, Brandsen, Ensenada, La Plata y Punta Indio para dar comienzo a la gestión integral de los mismos. En este contexto se ha planteado desde los Municipios mencionados, la necesidad de encarar una planificación integral para los residuos sólidos urbanos de la Región Capital. A tal fin, los gobiernos municipales, con el apoyo del gobierno provincial, han convocado a las universidades locales (Universidad Nacional de La Plata y Universidad Tecnológica Nacional), a fin de contribuir al desarrollo de una estrategia integral para los RSU en la Región.

Otro aspecto relevante resulta la existencia de una superficie importante de suelos de clases I y II localizados en el area rural del partido de La Plata, que merecen un tratamiento de protección especial, debido a su utilización para la actividad hortícola

intensiva. Tanto el aumento desmedido e incontrolado de las áreas urbanas, con bajas densidades, como la explotación irracional del recurso suelo para fines extractivos, ambas extremadamente depredadoras y por consiguiente insustentables consumen enormes cantidades de suelo y resultan practicas comunes en la zona.

Si bien las actividades extractivas quedan demostradas en la gran cantidad de canteras y cavas localizadas en la Región, el fenómeno más importante a nivel de superficies afectadas, es el de la eliminación del horizonte húmico, o áreas de suelos decapitados, en las zonas más productivas. Esta práctica, tiene su máxima expresión en el Partido de la Plata, razón por la cual los excelentes suelos que conforman el cinturón hortícola platense, se encuentran en una condición de extrema vulnerabilidad y deberían ser protegidos y reservados sólo para la actividad productiva.

La mayor cantidad de canteras profundas se encuentra en el municipio de La Plata para la extracción de Tosca. En los municipios de Berisso y Punta Indio existen además canteras de conchilla:

Si bien la estructura vial será tratada en otro capítulo, resulta evidente el Excelente soporte de comunicación e infraestructura para la movilidad y el transporte, con que cuenta la región, siendo integrante, de las grandes redes de accesibilidad, comunicación y articulación a escala metropolitana y nacional:

Por otra parte la existencia además del puerto, de grandes equipamientos ferroviarios y el aeropuerto brindan un excelente potencial para posicionar a la región como un centro logístico de relevancia.

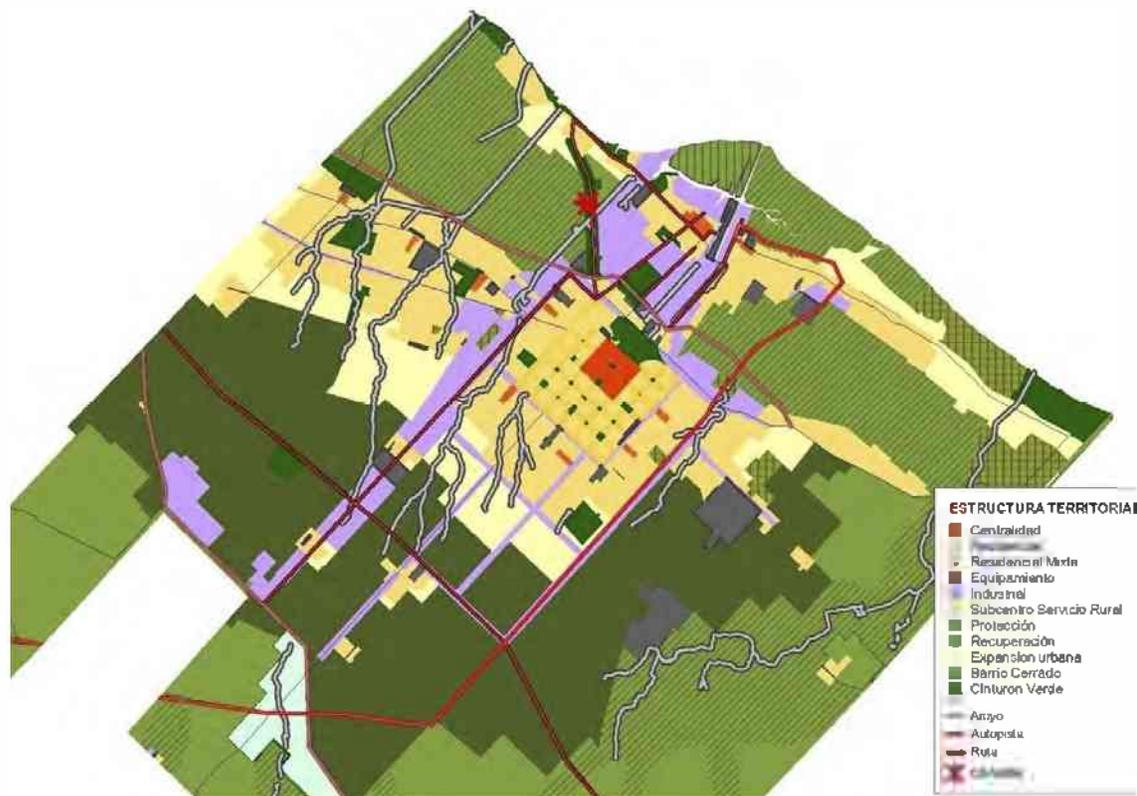
Al igual que la escala metropolitana las áreas ambientales de máxima vulnerabilidad son especialmente los humedales del albardón que conforma la costa del Río de la Plata, las cuencas que atraviesan el área urbanizada y el borde periurbano.

Del mismo modo, las cuencas interiores de los arroyos y canales presentan el máximo nivel de deterioro debido a la ocupación de sus riberas y la localización industrial, lo que está generando importantes índices de contaminación.

Esta combinación permite identificar algunos tramos como áreas críticas en las que se concentran los mayores niveles de miseria y contaminación.

Como conclusión final se puede afirmar que las diversas acciones de carácter antropogénico que se desarrollan en la región, no han respondido a las

particularidades del medio natural, ni han configurado patrones arquitectónicos y urbanísticos adecuados y sustentables. Hechos como barrios desaprensivamente situados, infraestructura de diseño deficiente, localización industrial en áreas inadecuadas, y el crecimiento urbano con baja densidad entre otros ejemplos, marcan la tendencia existente a un desmanejo regional e integral del ordenamiento territorial de la región del gran La Plata.



1.4. ANALISIS TERRITORIAL EN LA MICROESCALA PARA LA MICROREGION DEL GRAN LA PLATA. La aplicación del método Stlocus.

Fundamentación de la aplicación del método.

Para definir los lugares o patrones de ocupación y apropiación territorial, sus problemáticas prioritarias en función a las incompatibilidades de usos del suelo y capacidad de soporte del territorio se aplicó el método científico Stlocus.

Dicho método constituye un vínculo teórico-empírico entre la teoría territorial y el territorio del objeto de estudio, en este caso la microrregión del gran La Plata.

La aplicación del Método Stlocus se organiza en cinco etapas que son denominadas de la siguiente manera:

- 1) Territorialidades y Territorios
- 2) Vocaciones y Pre Lugares
- 3) Racionalidades, Procesos, Tendencias y Actores
- 4) Mapeo y definición de Lugares
- 5) Matriz-Síntesis de los principales procesos conflictivos y sinérgicos.

Dicho método fue aplicado en el presente trabajo y aborda la instancia explicativa del territorio, y ha contado además en paralelo con la visión perceptiva de exploración in-situ.

En el proceso de la investigación se detectaron sus territorialidades urbanas y periurbanas, así como la territorialidad rural de los partidos de la microrregion. De esta forma se trata de aplicar criterios teóricos-metodológicos de análisis, interpretación y entendimiento territorial que sean útiles para proponer modificaciones en la instancia predictiva del territorio a partir de los impactos devenidos de la ampliación del Puerto de La Plata.

En cada etapa se precisa qué se entiende por cada concepto operacional y se consignan las técnicas empleadas, tanto en lo relativo al uso de fuentes, como en cuanto a procedimientos.

Como síntesis se presenta una matriz que resume el método desde su concepción teórica y desde su aplicación empírica.

1.4.1. TERRITORIALIDADES Y TERRITORIOS

Este criterio de diferenciación –territorialidad según la condición o el carácter dominante de cada territorio constituyó el punto de partida para la definición de lugares o patrones de ocupación y apropiación territorial en la microrregion.

Se comenzó investigando las tres (3) territorialidades predominantes en la localidad. Se trabajó con imágenes satelitales, aerofotos y con cartografía catastral como fuentes principales; y como fuentes secundarias con encuestas a referentes locales, informes técnicos y relevamiento in-situ.

Se sintetizan las características de cada una de ellas:

Territorialidad Urbana: perímetro territorial integrado por manzanas o unidades espaciales equivalentes, espacios de uso público (circulatorio y verde) y a todas las fracciones mayores a la manzana que queden englobadas entre manzanas (intersticios urbanos). Se verifica la combinación de dos grupos de usos del suelo dominantes: uso público del espacio (plazas, parques, aceras, calles, etc) y uso privado del espacio con mayor grado de construcción (residencia, comercio, servicios, industrias, etc).

Territorialidad Periurbana: perímetro territorial contiguo al límite urbano integrado prácticamente por parcelas rurales pequeñas. Se verifica la combinación de al menos cuatro de los siguientes usos del suelo dominantes: equipamiento (grandes equipamientos de carácter logístico, cementerios, unidades militares,); industrias y afines (fábricas, talleres, logística y distribución) esparcimiento público y semipúblico (clubes, centros recreativos, etc.) viviendas permanentes o temporarias, producciones intensivas (granjas, horticultura, avicultura, etc), lugares degradados (canteras, basurales, etc.) y pequeñas fracciones subutilizadas o no utilizadas (proceso de especulación inmobiliaria).

Territorialidad Rural: espacio integrado por parcelas rurales destinadas a la actividad primaria necesariamente (agricultura, ganadería, forestación), como también a los parajes rurales que no alcanzan la categoría de pueblo. Dentro del partido se localizan suelos con un muy alto índice de productividad.



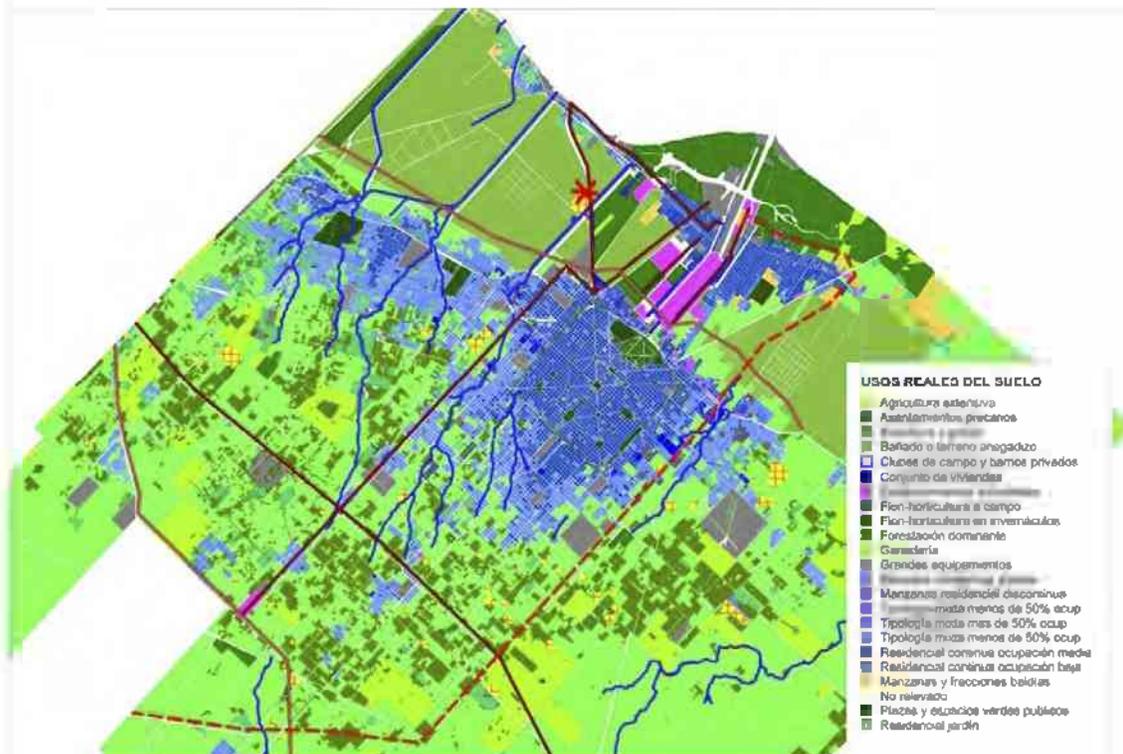
1.4.2. VOCACIONES Y PRE-LUGARES

Para poder abocarnos a la definición de los usos del suelo, fue necesario tener en cuenta las vocaciones territoriales de la localidad en estudio. Se trabajó con la identificación de los usos reales del suelo y de sus usos legales, con aerofotos, imágenes satelitales, cartografía catastral, observación directa como fuentes principales; las fuentes secundarias fueron entrevistas a referentes locales, informes técnicos, mapas temáticos de variables ambientales; socio-demográficas y físico-construidas.

URBANO –vocaciones–: 1) central; 2) residencial 3) industrial y 4) equipamiento.

PERIURBANO –vocaciones–: 6) recreativo; 7) expansión urbana; 8) industrial; 9) extractivo; 10) agrícola.

RURAL –vocaciones–: 11) agrícola; 12) natural; 13) productivo extensivo 14) equipamiento, y 15) centro de servicio rural.



1.4.3. RACIONALIDADES, PROCESOS, TENDENCIAS Y ACTORES

Se indagó sobre racionalidades, procesos, tendencias y actores presentes en cada lugar. Se realizaron encuestas a los actores públicos. Esta modalidad de trabajo contribuyó a aproximar el Método Científico Stlocus mediante intereses, necesidades y expectativas de actores, políticas institucionales y territoriales (sociales y económicas) con el objeto de estudio (formas de ocupación y usos del suelo) y el objeto de intervención concreto (como formas de apropiación). Se trabajó con bibliografía local (informes técnicos, estudios, historias y geografías locales), estadísticas y encuestas a referentes como fuentes principales.

Racionalidad, es la lógica argumentativa que explica lo esencial del objeto de estudio, donde lo que explica: el explanans (en este caso la racionalidad), intenciona la reflexión de lo que debe ser explicado: el explanandum (en este caso el lugar o patrón de ocupación y apropiación territorial). Todo lugar se explica en mayor o menor medida, por legalidades sociales, económicas y ambientales, cuya explicitación permite entender la razón de ser de las racionalidades, reconociendo aquellas que son dominantes.

Proceso, es el conjunto de fases sucesivas de fenómenos y hechos cuya legalidad natural y/o social puede resultar recurrente o progresiva, y conflictiva o sinérgica. Lo que explica: el explanans (en este caso la legalidad natural y/o social), intenciona la reflexión de lo que debe ser explicado: el explanandum (en este caso el proceso recurrente o progresivo el proceso sinérgico o conflictivo).

Tendencia, es la orientación a través de un proceso de determinada racionalidad. Donde lo que explica: el explanans (en este caso el/los proceso/s con determinada/s racionalidad/es) intenciona/n la reflexión de lo que debe ser explicado: el explanandum (tendencias de valorización, vulnerabilidad, accesibilidad, degradación, transmutación, concentración, etc).

Actor, es un individuo o grupo de individuos representativo/s de un colectivo, agrupación u organización política, económica o ciudadana que desarrolla al menos cuatro capacidades: desarrolla intereses propios y/o colectivos; acumula recursos cognitivos y materiales; satisface necesidades y produce hechos. Lo que explica: el explanans (en este caso el/los proceso/s con determinada/s racionalidad/es y a su vez racionalidad/es con determinada/s tendencia/s) intenciona/n la reflexión de lo que debe ser explicado: el explanandum (entender de los actores, quiénes son, qué y cómo hacen lo que hacen, y cómo se vinculan entre ellos).

Se trata de un ejercicio teórico-empírico donde para entender procesos (sinérgicos, conflictivos) es necesario conocer previamente sus racionalidades dominantes (ambiental, económica, social); para identificar tendencias (valorización, vulnerabilidad, accesibilidad), es necesario saber que racionalidades y procesos les dan sentido; y para seleccionar y analizar los principales actores (público, privado, ciudadano) de cada lugar, es necesario haber transitado la reflexión previa sobre racionalidades, procesos y tendencias.

1.4.4. IDENTIFICACIÓN Y MAPEO DE LOS LUGARES

La investigación realizada para la microrregión del gran La Plata dio como resultado el reconocimiento de 26 lugares, de los cuales 15 son urbanos, 6 son periurbanos y 5 son rurales; no se registra ningún lugar natural. Estos 36 lugares resultan determinantes para determinar con claridad el funcionamiento del sistema Urbano-Ambiental del Partido, así como los procesos sinérgicos y conflictivos y aquellos

conflictos y potencialidades de la relación sociedad naturaleza, o la relación entre los sistemas de objetos y sistemas de acciones, M Santos.

Lugares Urbanos

1. Central
2. Corredor de Centralidad
3. Corredor Comercial Mixto
4. Corredor Servicios Mixto
5. Residencial Consolidado
6. Residencial en Consolidación
7. Residencial Débil
8. Residencial con valor patrimonial
9. Residencial en condición de vulnerabilidad
10. Residencial mixto (con galpones e industrias)
11. Equipamiento recreativo deportivo
12. Equipamiento
13. Verde recreativo lineal (sistema de canales del puerto)

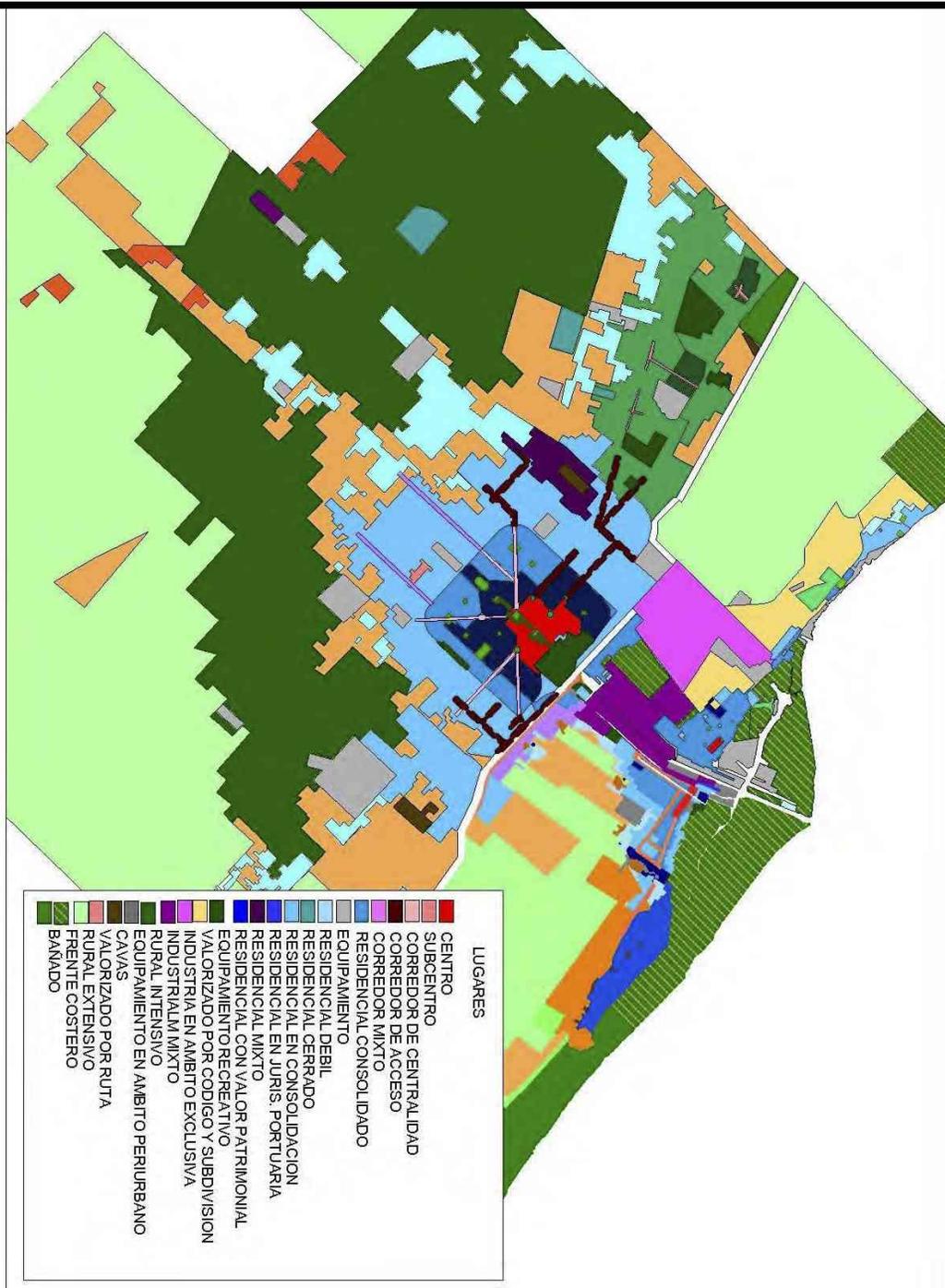
Lugares Periurbanos

14. Residencial Jardín en ámbito periurbano
15. Expansión urbana (valorizado por subdivisión o por asignación legal del suelo)
16. Barrio Cerrado o Club de Campo.
17. Industrial Exclusivo
18. Equipamiento Portuario.
19. Con fuertes restricciones ambientales: cavas

Lugares Rurales

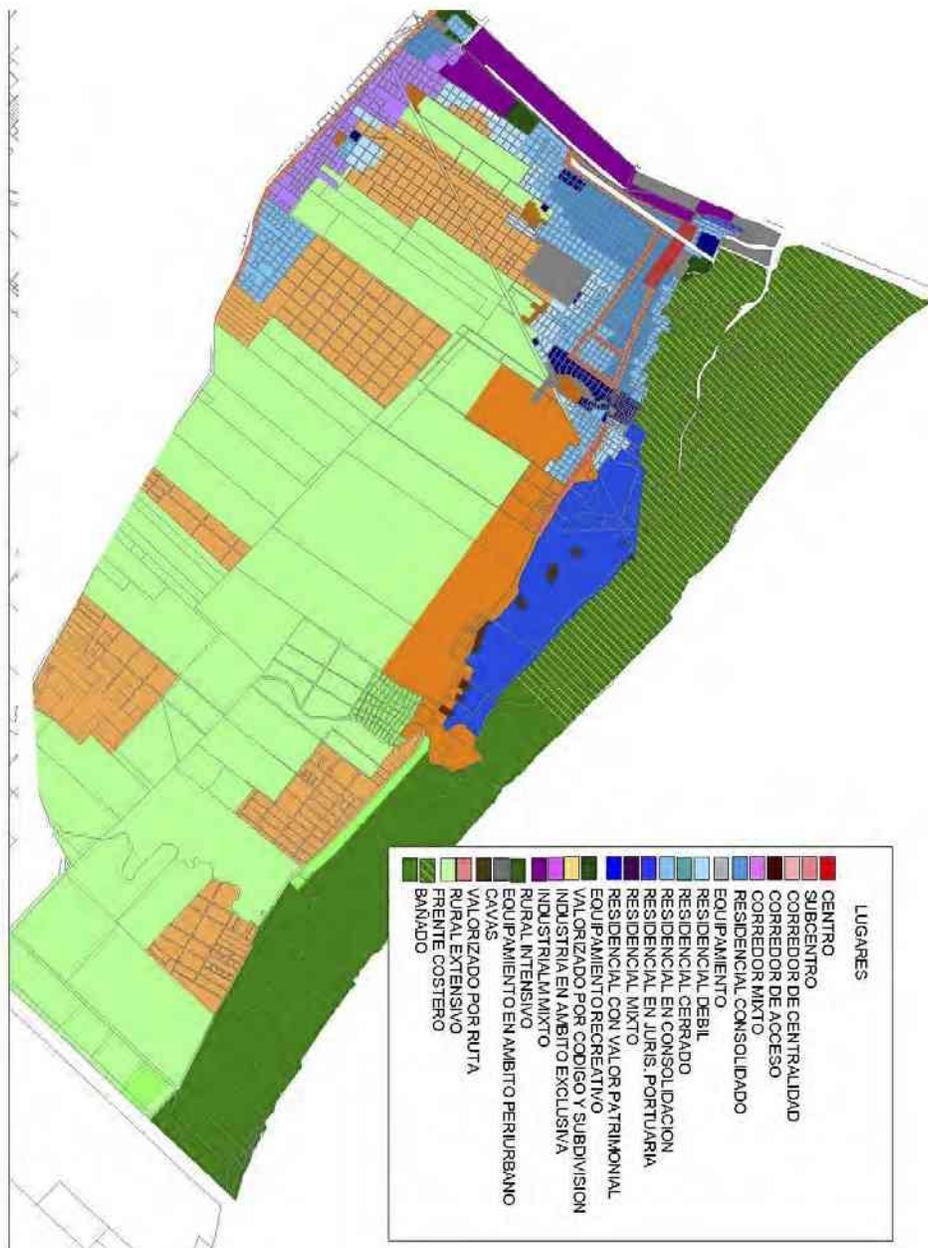
20. Frente costero protegido
21. Frente costero sin protección normativa
22. Agricultura intensiva.
23. Ganadero extensivo con restricción ambiental
24. Valorizado por rutas (buffer de 500 m a cada lado)

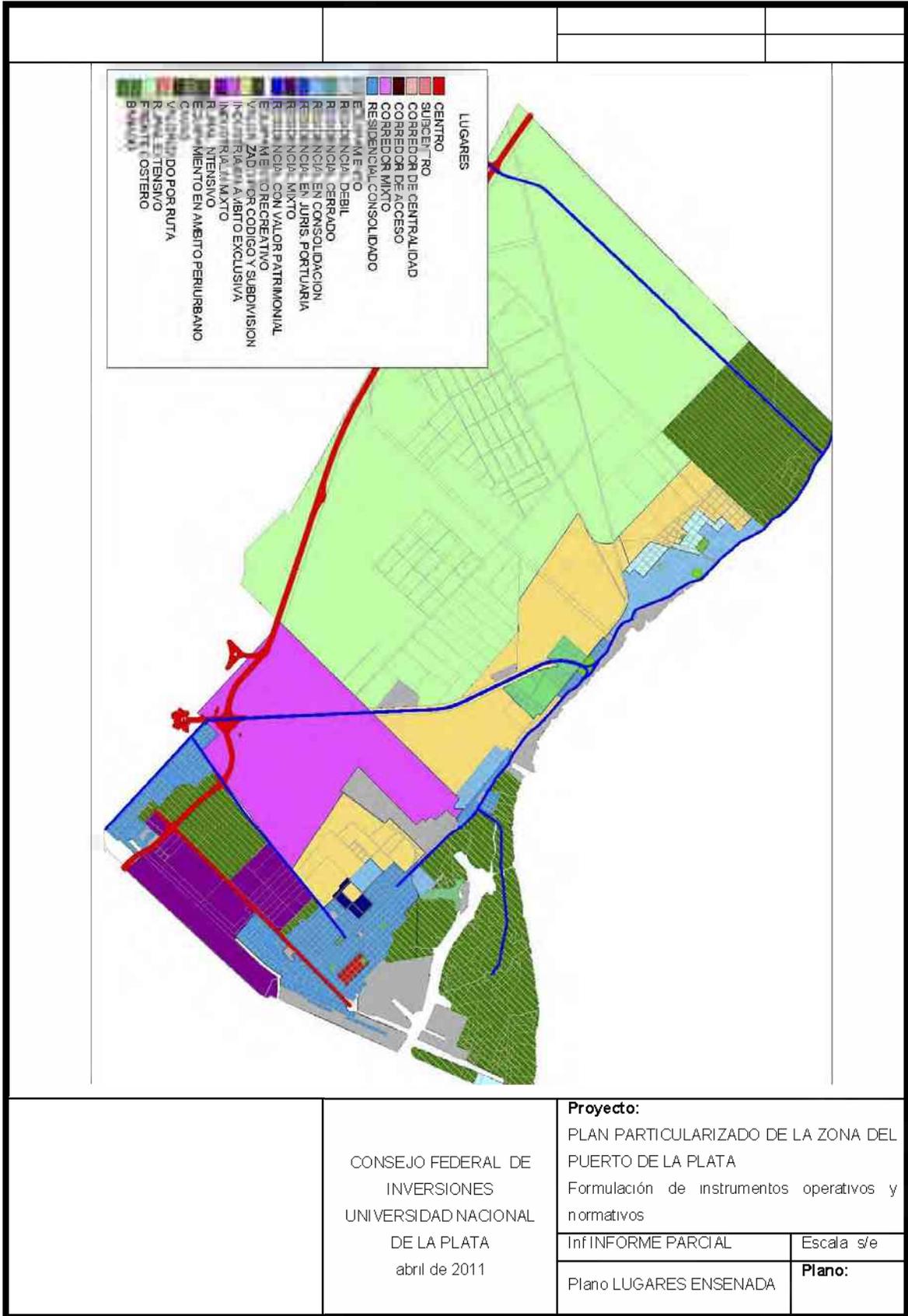
MAPEO DE LUGARES



CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES
UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA
abril de 2011

Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos	
Inf: INFORME PARCIAL	Escala: s/e
Plano: LUGARES REGION GRAN PLATA	Plano:



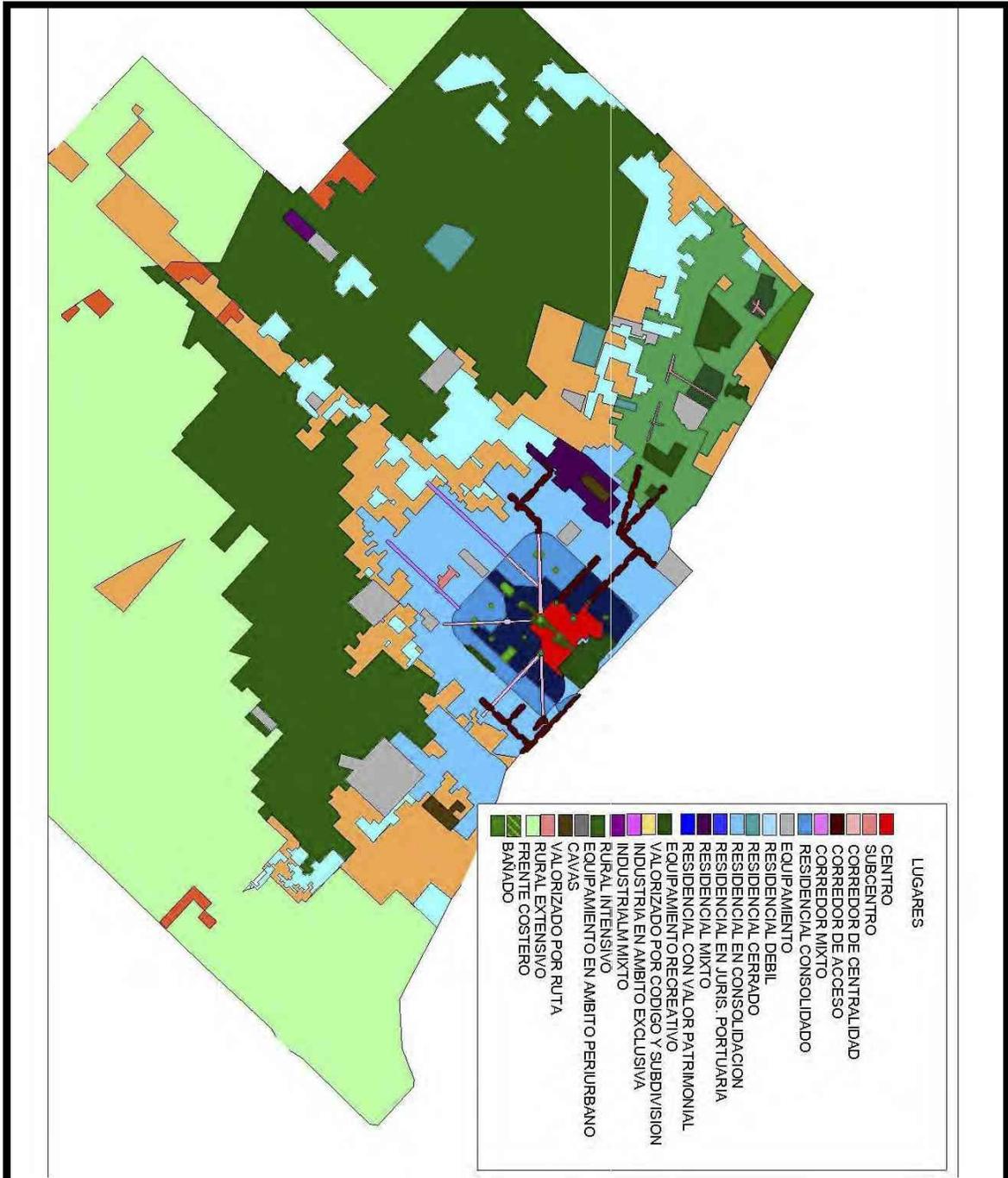


CONSEJO FEDERAL DE
INVERSIONES
UNIVERSIDAD NACIONAL
DE LA PLATA
abril de 2011

Proyecto:
PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL
PUERTO DE LA PLATA
Formulación de instrumentos operativos y
normativos

Inf INFORME PARCIAL
Plano LUGARES ENSENADA

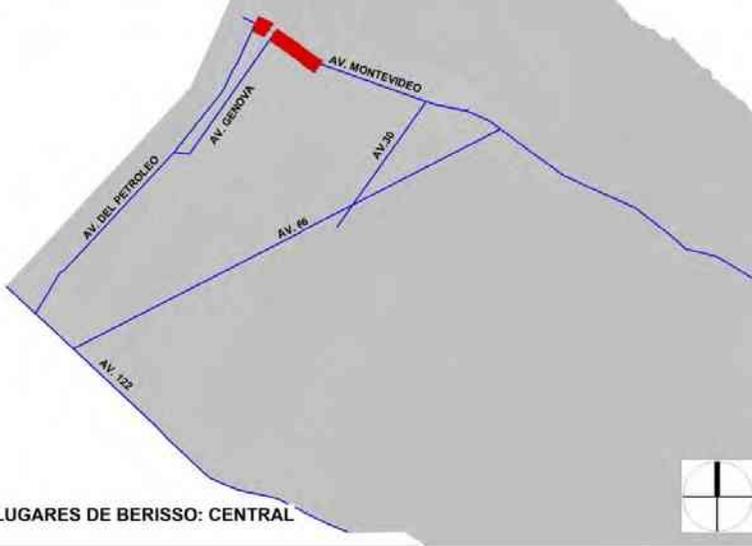
Escala s/e
Plano:



	CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA abril de 2011	Proyecto:	
		PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos	
		Inf:	Escala: s/e
		Plano: LUGARES LA PLATA	Plano:

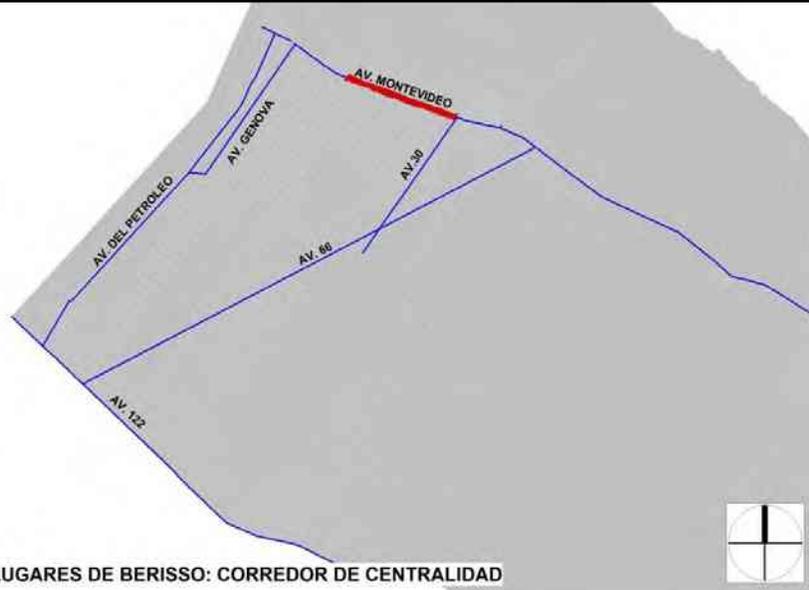
1.4.5. FICHAS EXPLICATIVAS DE LOS LUGARES DE BERISSO.

A modo ejemplificativo se detallan las fichas explicativas de los lugares de Berisso

LUGAR: CENTRAL	
<p>Se trata del lugar más emblemático de Berisso. Se destaca por su valor simbólico; con los primeros edificios fundacionales. Incluye el Centro Cívico, y edificios institucionales tales como la Municipalidad y la Iglesia etc. Este lugar se define por su racionalidad preferentemente social definida por las prácticas de apropiación que realizan los ciudadanos fundamentalmente en el espacio público, en el se realizan las fiestas tradicionales y los desfiles cívico tradicionalistas como la fiesta provincial del inmigrante, la del vino de la costa y la del Provinciano. Lugar recreativo y de vida institucional, es el punto de encuentro de la ciudad. Es el lugar con la espacialidad relacional más saliente, dada por las prácticas cotidianas de sus ciudadanos. Es además el lugar con máxima concentración de funciones comerciales y de servicios. El centro es el lugar de mayor valorización económica del municipio y en el se destacan intervenciones de actores públicos en el mejoramiento. Contiene edificios de valor patrimonial.</p>	 <p>LUGARES DE BERISSO: CENTRAL</p>
<p>PROBLEMAS:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Falta de equipamiento y diseño en el espacio Público.2. Necesidad de espacios para el peatón.3. Falta de arbolado urbano.4. Problemas de Tránsito pasante de la calle Montevideo con las funciones de Centralidad.	

LUGAR: CORREDOR DE CENTRALIDAD

Se trata de un lugar de desarrollo lineal, a través del corredor formado por avenida Montevideo de 15 a 30. Este lugar detenta una espacialidad que emerge de su posición relativa destacada, ya que es la continuidad lineal del área de mayor centralidad del partido. Se trata de un corredor estructural en el sistema de movimientos del partido. La ocupación actual muestra vocaciones mixtas, alternando preponderantemente comercios medianos y servicios con viviendas.



LUGARES DE BERISSO: CORREDOR DE CENTRALIDAD

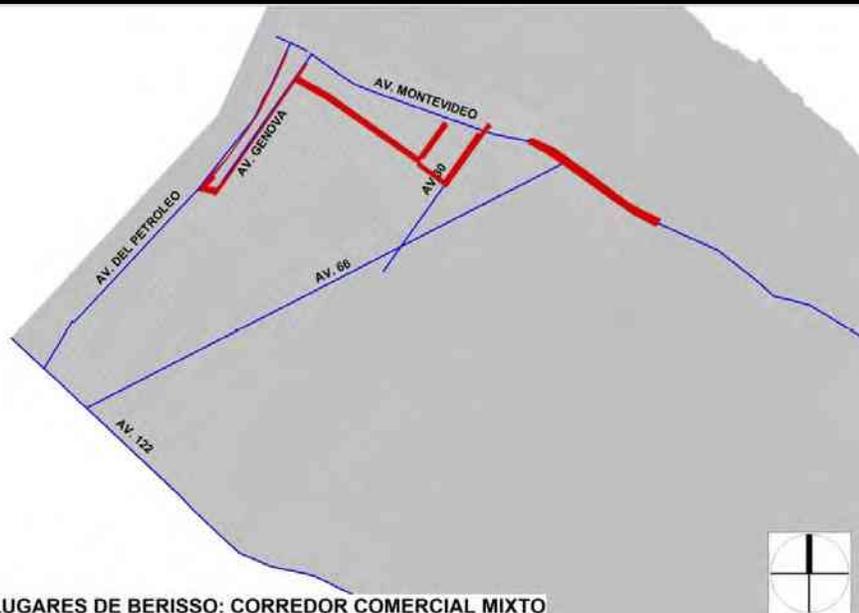
PROBLEMAS:

1. Incompatibilidad de algunos Usos con la actividad residencial.
2. Problemas con el tránsito pasante.
3. Déficit de espacios para el peatón.
4. Falta arbolado público y equipamiento urbano.



LUGAR: CORREDOR COMERCIAL MIXTO

Se trata de un lugar de desarrollo lineal, a través del corredor formado por las calles 164 de 7 a 26 y 26 de 164 a Montevideo. También conforman este corredor las avenidas Génova y la avenida Río de Janeiro. Estos lugares detentan una espacialidad lineal, ya que se trata de un corredor estructural en el sistema de movimientos del partido. La ocupación actual muestra vocaciones mixtas, alternando comercios medianos, talleres, servicios con viviendas



LUGARES DE BERISSO: CORREDOR COMERCIAL MIXTO

PROBLEMAS:

1. Incompatibilidad de algunos Usos con la actividad residencial.
2. Problemas con el tránsito pasante
3. Falta arbolado público y equipamiento urbano.
4. Problemas de estacionamiento.

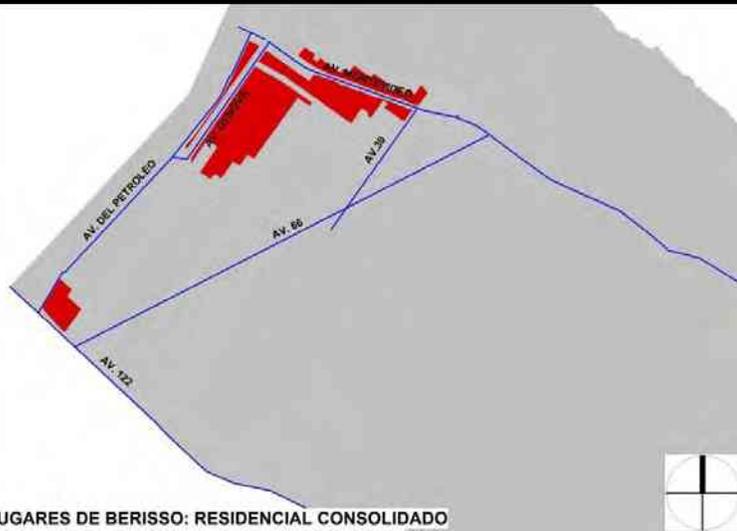


LUGAR: RESIDENCIAL CONSOLIDADO

Se trata de un lugar con vocación residencial más desarrollada de Berisso.

Presenta una territorialidad urbana de gran accesibilidad y prevalece una racionalidad social con una tendencia a la alta valorización económica y social. Se desarrolla en las manzanas contiguas al área central. Todas estas manzanas se encuentran provistas de los servicios de agua, cloacas y gas, además de poseer pavimento con cordón cuneta. Este lugar presenta una ocupación del suelo predominantemente residencial, que alterna con algunos comercios minoristas. Contiene edificios de valor patrimonial.

Los actores más importantes que pueden encontrarse en este lugar son los ciudadanos, que mediante prácticas diarias se apropian de los espacios públicos en la clásica relación de vida urbana barrial. Posee una espacialidad relativa que le otorga una posición inmejorable en cuanto a la cercanía a la zona central, y la vinculación con los mejores accesos viales.



LUGARES DE BERISSO: RESIDENCIAL CONSOLIDADO

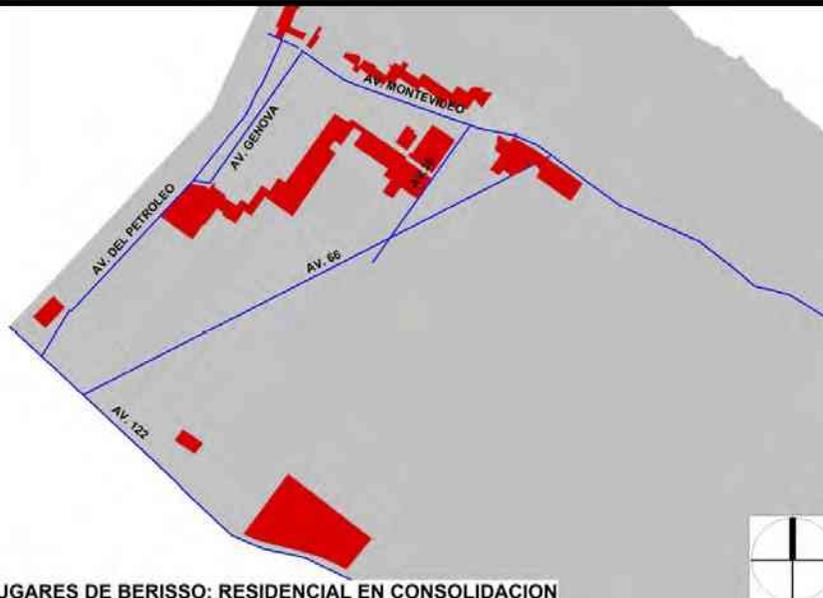
PROBLEMAS:

1. Falta de arbolado urbano.
2. Veredas en mal estado.
3. Déficit en la calidad del servicio de las infraestructuras.
4. Problemas con los desagües pluviales
5. Persisten algunas incompatibilidades con usos molestos preexistentes.
6. Molestias derivadas del desborde del área Central



LUGAR RESIDENCIAL EN CONSOLIDACION

Es un lugar con vocación residencial que manifiesta un déficit en la cobertura de algunos servicios en cuanto a su capacidad de prestación. Presenta una tendencia a la consolidación de sus condiciones residenciales. Alterna una ocupación predominantemente residencial con algunos comercios minoristas, y talleres. Crece periféricamente al área residencial consolidada, no estructurando lugares para los equipamientos. Existen en las manzanas algunos lotes baldíos.



LUGARES DE BERISSO: RESIDENCIAL EN CONSOLIDACION

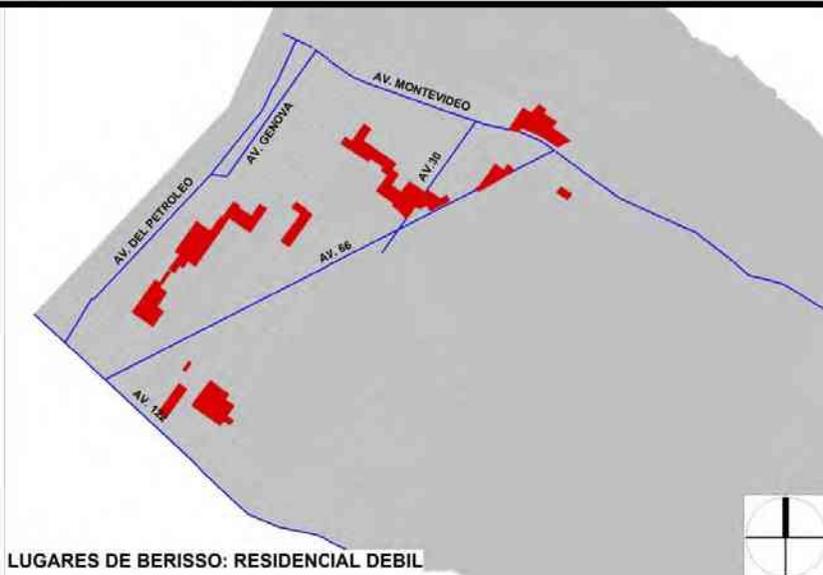
PROBLEMAS:

1. Baja densidad poblacional.
2. Falta de arbolado urbano.
3. Falta de equipamientos comerciales al servicio de la actividad Residencial.
4. Espacio público anodino y con carencias de equipamiento para la vida de relación barrial
5. Déficit de espacios verdes
6. Déficit de Infraestructura
7. Carencia de pavimentos



LUGAR RESIDENCIAL DEBIL

Se trata de lugares con vocación residencial que se encuentran en un proceso de expansión. Se destaca la expansión de la ciudad a modo de mancha de aceite, conformando un patrón de desarrollo de loteos urbanos con manzanas de bajísimas densidades de ocupación residencial y lotes con residencias en construcción. Estos sectores de expansión residencial presentan carencias en cuanto a la cobertura de servicios. Se trata de un proceso de expansión de la ciudad desorganizado e irregular, con altos costos económicos y ambientales producto de las bajas densidades y el elevado consumo del recurso suelo.



LUGARES DE BERISSO: RESIDENCIAL DEBIL

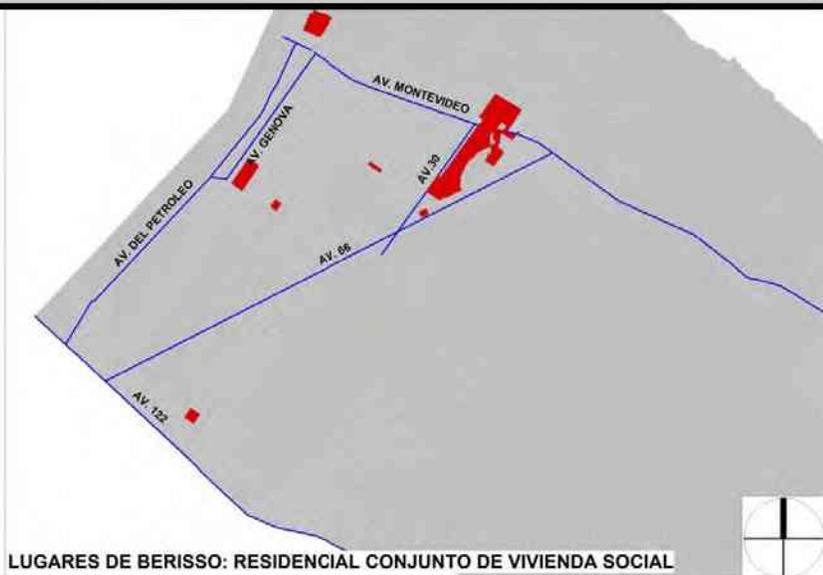
PROBLEMAS:

1. Bajísima densidad poblacional.
2. Falta de arbolado urbano.
3. Existencia de vacíos urbanos que provocan barreras Urbanísticas
4. Espacio público con carencias y problemas de mantenimiento derivado de la baja densidad poblacional.
5. Carencias de Infraestructuras de servicios públicos.
6. Falta de equipamientos sociales y recreativos para la vida de relación barrial y de espacios verdes.
7. Incompatibilidad de usos.
8. Problemas Ambientales.
9. Falta de Transporte Público



LUGAR RESIDENCIAL CONJUNTO DE VIVIENDA SOCIAL

Se trata de lugares con amplio desarrollo en la ciudad de Berisso. Se destaca por su racionalidad social y su vocación claramente residencial. Presenta situaciones heterogéneas en cuanto a tendencias, que pueden ser de valorización o de vulnerabilidad, según el caso, y de igual manera alternan procesos conflictivos y sinérgicos. En algunos casos poseen pautas de urbanización distintas y discordantes con el contexto, tanto en la subdivisión del suelo como en la edificación. La ocupación es preponderantemente residencial evidenciando carencias en la provisión de equipamientos de comercio diario.



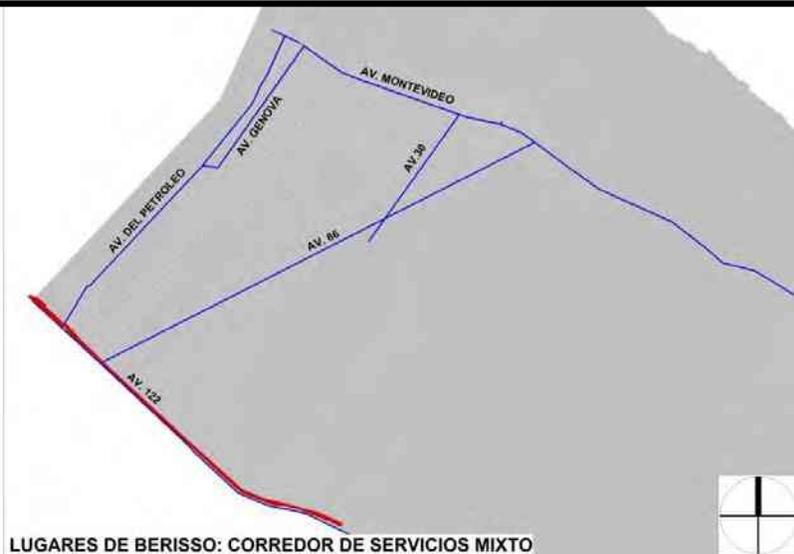
PROBLEMAS:

1. Problemas de Integración Social.
2. Falta de Equipamiento Social y Comercial
3. Carencias en los servicios Infraestructuras.
4. Tendencia a la Fragmentación territorial.



LUGAR: CORREDOR DE SERVICIOS MIXTO

Se trata de manzanas, con usos del suelo mixtos: residenciales, comercio minorista, talleres e industrias. Este lugar presenta vocaciones encontradas y hasta contradictorias, industriales y residenciales, lo que genera vulnerabilidad en los sistemas de objetos y acciones, pudiendo desencadenar procesos conflictivos entre los actores del empresariado (industriales) y la ciudadanía (vecinos). Se desarrolla contiguo al corredor comercial de la Av. 122



LUGARES DE BERISSO: CORREDOR DE SERVICIOS MIXTO

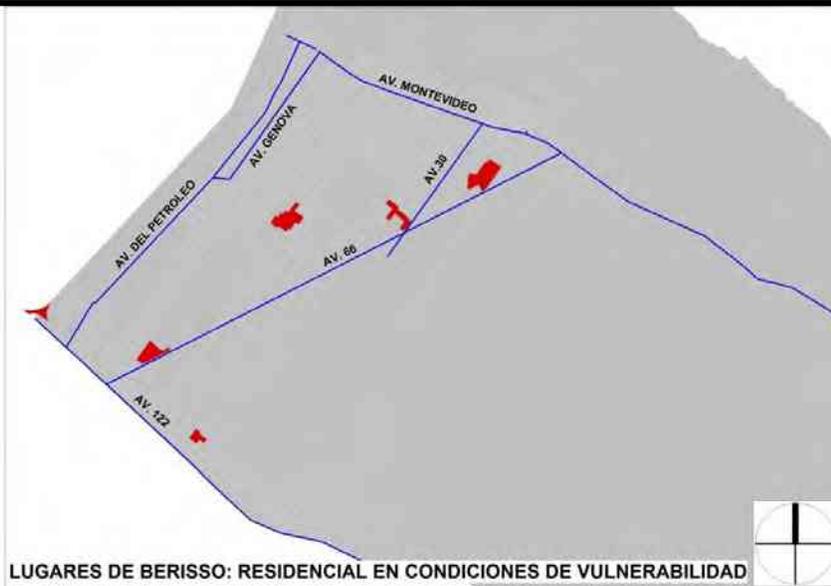
PROBLEMAS:

1. Incompatibilidad de Usos.
2. Carencias de Infraestructuras de Servicios.
3. Mala calidad y equipamiento del espacio público
4. Contaminación ambiental.
5. Dispersión Territorial
6. Problemas de Integración Social.
7. Falta de Equipamiento Social y Comercial
8. Carencias en los servicios Infraestructuras.



LUGAR RESIDENCIAL EN CONDICIONES DE VULNERABILIDAD

Se trata de un lugar con vocación residencial que presenta las situaciones de mayor vulnerabilidad del partido. Presenta condiciones materiales precarias, vinculadas directamente a la carencia de servicios de cloacas y gas, a la precariedad y/o inexistencia del pavimento y al bajo standard en la calidad de construcción de las viviendas.



PROBLEMAS:

1. Carencias de Infraestructuras de Servicios.
2. Mala calidad y equipamiento del espacio público
3. Contaminación ambiental.
4. Dispersión Territorial



LUGAR RESIDENCIAL JARDIN EN AMBITO PERIURBANO

Se trata de lugar con vocación residencial en condiciones de aislamiento dado su pertenencia al ámbito periurbano. Presenta condiciones de localización, vinculadas directamente a las rutas del partido. La actividad residencial planteada es preferentemente de segunda residencia con grandes extensiones de terreno. El sistema residencial expandido que supone esta modalidad de ocupación genera conflictos ambientales. Genera un proceso económico de valorización desmedida del suelo rural y periurbano. También genera procesos sociales de fragmentación.

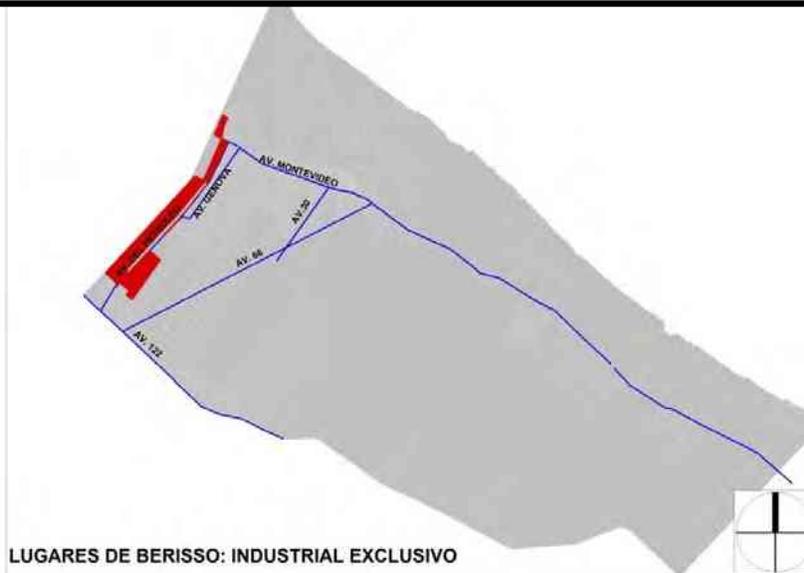
PROBLEMAS:

1. Incompatibilidad de Usos.
2. Dificultad en la provisión de los servicios públicos.
3. Dispersión territorial y consumo desmedido de los recursos naturales.
4. Tendencia a la fragmentación territorial.
5. Alteraciones perjudiciales en el valor de la Tierra periurbana y Rural.



LUGAR INDUSTRIAL EXCLUSIVO

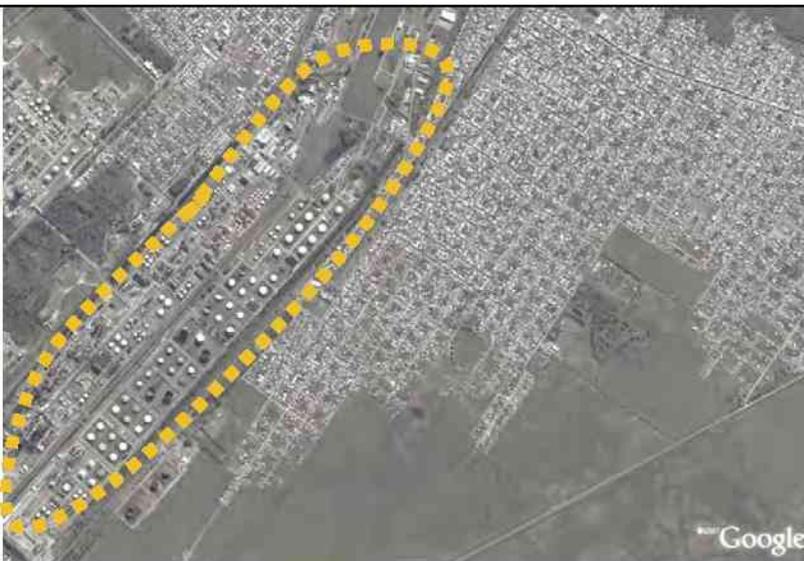
Se trata de lugares de vocación industrial relacionados al puerto. Poseen escala regional y nacional conformando uno de los principales polos industriales del área metropolitana. En ese ámbito se desarrolla el Sector Industrial Planificado que se encuentra totalmente ocupado. El carácter petroquímico del polo industrial genera procesos conflictivos ambientales.



LUGARES DE BERISSO: INDUSTRIAL EXCLUSIVO

PROBLEMAS:

1. Problemas de contaminación ambiental.
2. Incompatibilidades relacionadas al transporte de carga en ámbitos urbanos.
3. Falta de relación entre actores económicos de las empresas y gobiernos municipales. (interacción y control)
4. Ausencia de política que genere nuevo suelo Industrial Planificado.
5. Conflictos con la actividad residencial en expansión.



LUGAR EQUIPAMIENTO PUERTO

Se trata de lugar destinado a las actividades del Puerto. Posee escala regional y nacional parte del sistema de puertos del eje fluvial Rosario – Buenos Aires. En este ámbito se desarrollan actividades logísticas y actualmente se encuentra en un proceso importantísimo de expansión.

Su espacialidad relativa le otorga grandes ventajas en el actual contexto de competitividad portuaria.

Su espacialidad absoluta reviste también importancia por el potencial de crecimiento que el mismo guarda.

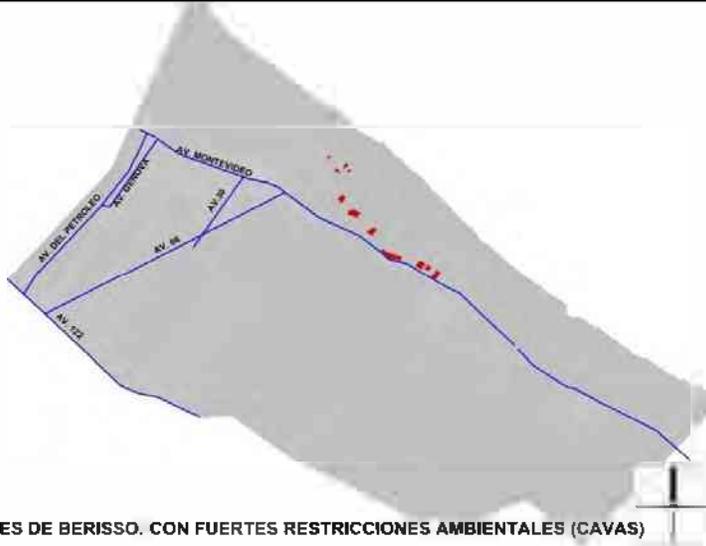
PROBLEMAS:

1. Mala infraestructura de accesibilidad
2. Incompatibilidades relacionadas al transporte de carga en ámbitos urbanos.
3. Falta de relación entre actores gubernamentales del sistema portuario en general.
4. Conflictos con la actividad residencial en expansión.



LUGAR CON FUERTES RESTRICCIONES AMBIENTALES (CAVAS)

vocación definida, donde predomina una racionalidad ambiental presentando procesos conflictivos ligados al deterioro del suelo y a la contaminación



LUGARES DE BERISSO. CON FUERTES RESTRICCIONES AMBIENTALES (CAVAS)

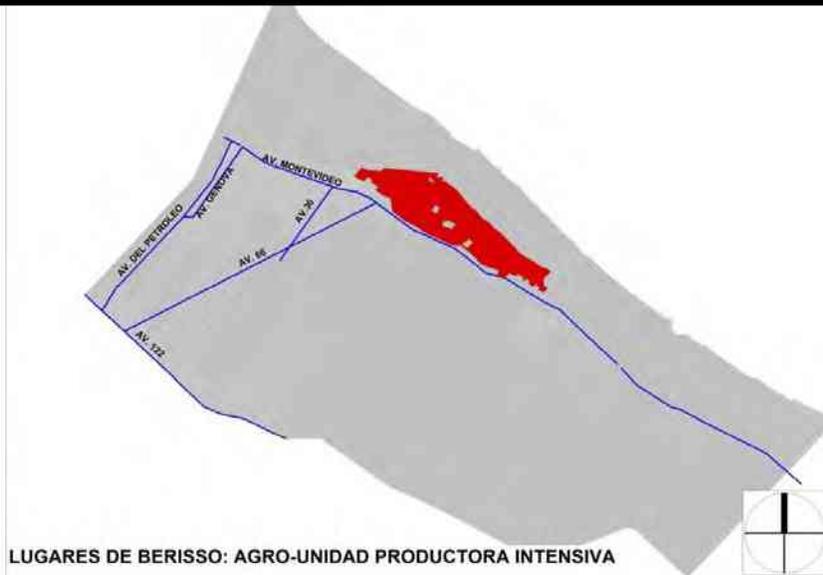
PROBLEMAS:

- 1 Grandes alteraciones ambientales producto del desmedido consumo de suelo
- 2 Expulsor de la huerta periurbana
- 3 Alteraciones conflictivas e irreversibles en la estructura territorial de Berisso
- 4 Practica de Uso del suelo Ambientalmente insustentable



Lugar: Agro-Unidad productiva intensiva

Son lugares que presentan una vocación dominante productiva, y una racionalidad fundamentalmente económica. Se destaca por la implantación en ámbitos del frente costero de predios destinados a actividades primario-intensivas tales como la vitivinicultura, apicultura, fruticultura y granja. Existe un proceso socio-económico de valorización e integración social a través del potenciamiento de los productos de la costa realizado en conjunto entre los actores gubernamentales municipales, unidades académicas y de investigación de la Universidad de La Plata, y los productores asociados en Cooperativas.



LUGARES DE BERISSO: AGRO-UNIDAD PRODUCTORA INTENSIVA

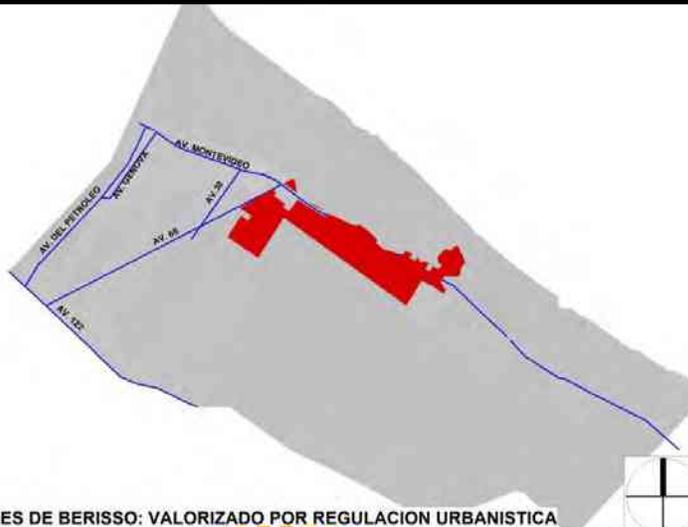
PROBLEMAS:

1. Inadecuada red de caminos Rurales
2. Necesidad de un estudio hidráulico para un correcto manejo del agua.
3. Deficit de vivienda que atenta contra el arraigo de productores



LUGAR VALORIZADO POR REGULACION URBANISTICA

Es un lugar de territorialidad periurbana débil, que no presenta vocaciones muy desarrolladas, y que presenta una tendencia a la valorización debido a la categorización brindada por el código de ordenamiento vigente. Posee una considerable extensión territorial de predios que son valorizados por un potencial uso para la radicación residencial o industrial sin atraktividad territorial para las mismas.



LUGARES DE BERISSO: VALORIZADO POR REGULACION URBANISTICA

PROBLEMAS:

- 1 Grandes alteraciones ambientales producto del desmedido consumo de suelo rural
- 2 Expulsor de la huerta periurbana
- 3 Motor del proceso conflictivo de sobreoferta desmedida de suelo para Urbanizar.
4. Alteraciones conflictivas e irreversibles en la estructura territorial de Berisso.
5. Practica de Uso del suelo Ambientalmente Insustentable.



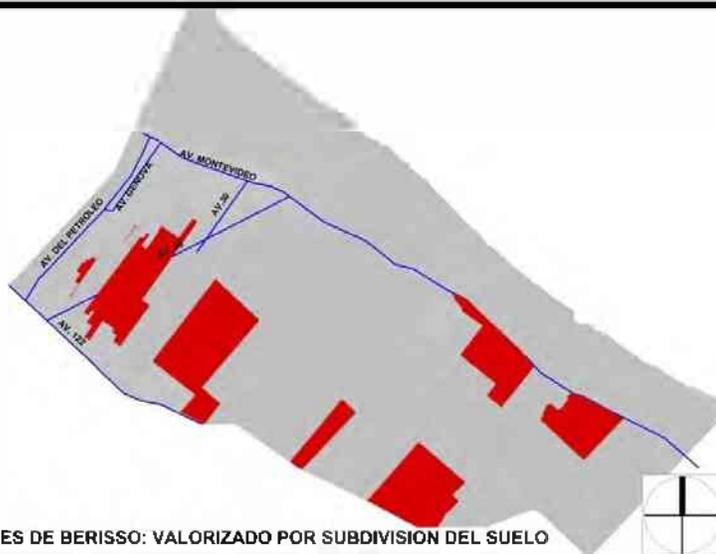
LUGAR VALORIZADO POR SUBDIVISION DE LA TIERRA.

Es un lugar de territorialidad periurbana débil, que no presenta vocaciones muy desarrolladas, y que presenta una tendencia a la valorización debido a la subdivisión ya realizada de la tierra en Bloques de dimensiones Urbanas

Al igual que el lugar valorizado por la Asignación legal del Suelo presenta conflictos devenidos de la desmedida valorización del suelo, dejando una importante cantidad de tierras vacantes que luego son degradadas ambientalmente

El proceso de subdivisión de la tierra, a generado una desmedida apertura de vías de circulación, haciendo muy costosa la provisión de servicios de Infraestructura y el mantenimiento de las calles

Inicia el proceso económico que lleva al desmedido e insustentable crecimiento del suelo urbano



LUGARES DE BERISSO: VALORIZADO POR SUBDIVISION DEL SUELO

PROBLEMAS:

- 1 Grandes alteraciones ambientales producto del desmedido consumo de suelo rural
- 2 Motor del proceso conflictivo de sobreoferta desmedida de suelo para Urbanizar
- 3 Alteraciones conflictivas e irreversibles en la estructura territorial de Berisso
- 4 Practica de Uso del suelo Ambientalmente Insustentable



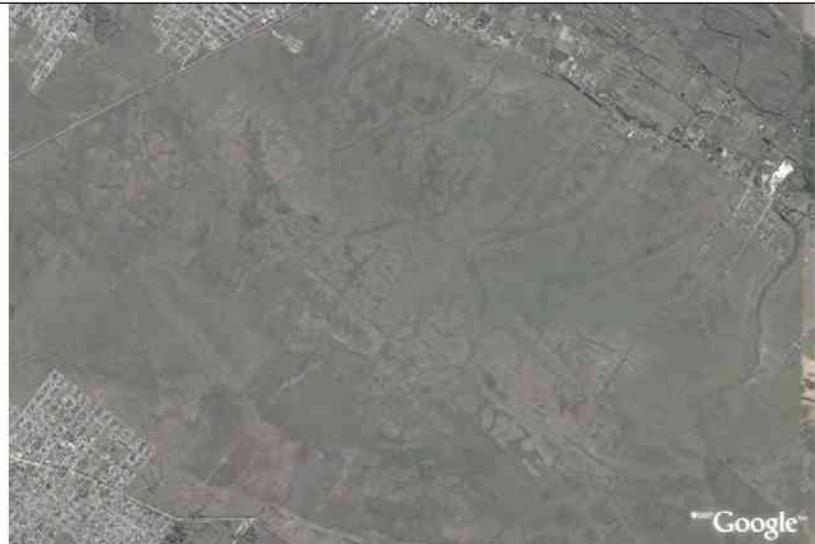
LUGAR GANADERO EXTENSIVO CON RESTRICCIÓN AMBIENTAL

Se desarrolla en territorialidades rurales del Partido. Este tipo de actividad se vincula con una vocación ganadera extensiva que desarrolla procesos sinérgicos con una tendencia a la valorización y una presencia significativa de racionalidades ambientales y económicas. La espacialidad absoluta de estos lugares está dada por sitios con características edafológicas con déficit de escurrimientos superficiales.



PROBLEMAS:

1. Inadecuada red de caminos Rurales.
2. Tendencia a la desmedida subdivisión de la tierra.



1.4.5. MATRIZ INTERPRETATIVA POR CADA DIMENSION DE ANALISIS.

MATRIZ INTERPRETATIVA DE LUGARES O PATRONES DE OCUPACION Y APROPIACION TERRITORIAL

La presencia y significación de cada dimensión de análisis se registra con tres rangos: O : importante, o : secundaria, . : poco relevante o ausente (transformarlo en círculo grande, círculo mediano y punto, respectivamente, con fondo negro) Ver texto a continuación

Dimensiones Lugares	A rac amb	B rac ec	C rec soc	D voc res	E voc per	F voc rec tur	G voc ind	H voc eq	I voc pro int	J voc agr ext	K pro sin	L pro con	M ten val	N ten vul	O ten acc	P ter urb	Q ter per	R ter rur	S ter nat	T esp abs	U esp rel	V esp rtc
1 central	o	O	O	o	O	O	.	.	.	.	O	O	O	.	O	O	.	.	.	o	o	O
2 resid cons			O	O							o	O	O	.	O	O	.	.	.	o	o	O
3 conj viv			O	O							o		O	.	o	O	.	.	.	o	o	O
4 ra en cons			O	O								o		.	o	O	.	.	.	o	o	O
5 bº parque			O	O		O					o		O	.	o	O	.	.	.	O	o	O
6 res debil			O	O								O		O		O	.	.	.	o	o	O
7 corredor		O		o	O						O		O	O	O	O	.	.	.	o	o	O
8 resmixto		O	O	O	o		O					o		O		O	.	.	.	o	o	O
9 equip urb			O		o			O					O			O	.	.	.	o	o	O
10 interst ur	O												O	O						o	o	O
11 rec, turist	O					O					o		O	o		o				O	o	O
12 ind y serv		O					O				o	o	o	o	o	O	o	o		o	O	O
13 bordepcu	O										o	o	o	O		O	O			o	O	O
14 bordepcr	O										o	o	o	O		O	O			o	O	O
15 prod int		O										o	o			O	O			O	o	O
16 pr Int inc	O								O			O		o		O	O			O	O	O
17 bº aislado			O	O								o		O			O			o	o	O
18 equip per			O					O			o		O				O			o	o	O
19 per v ruta		O							o	O	O		O	O	O		O			o	o	O
20 per norm												o				O	O			o	o	O
21 degrad	O											O		O			O			o	o	O
22 per debil	O								o	O		o		o		o		O		o	o	O
23 parajes			O	O							O		o	o	o		O			o	o	O
24 colonia	O		O	O		o			O	O	O		o	o	o		O			o	o	O
25 g ag gde		O								O	o		o				O			o	o	O
26 g ag peq		O	O							O	o		o				O			o	o	O
27 g int tamb		O								O	O		o				O			o	o	O
28 hara. cbñ		O								O	O		O				O			o	o	O
29 g l teedlot	O	O									O	O		O			O			o	o	O
30 g ext gde										O	o						O			o	o	O
31 g ext peq	O		O						o	O		o		o			O			o	o	O
32 g ext rest	O	o								O	O		O				O			o	o	O
33 val paisaj	O					O					O		O				O			o	o	O
34 val x ruta		O							o	O	o		O		O		O			o	o	O
35 avícolas	O	O							O				o		O		O			o	o	O
36 exp forest	O	O								o		o					O			o	o	O

sus diversos aportes relacionados con la concreción de la presente publicación.

1.5 ESTUDIO DE LA REGULACIÓN URBANÍSTICA Y DE LOS INSTRUMENTOS PARA LA GESTIÓN TERRITORIAL, EXISTENTES EN EL ÁREA DE ESTUDIO.

1.5.1. DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS URBANÍSTICAS EN NUESTRO PAÍS

La descentralización política, teniendo como base al territorio, implica el reconocimiento de unidades políticas autónomas con poder político propio y diferenciado que coexisten con el poder central, el que a su vez retiene poder político sobre algunas cuestiones. La forma típica de descentralización política es el Estado federal.

Este tipo de organización supone una distribución de competencias entre los distintos niveles de gobierno, pudiendo ser las mismas concurrentes en algunas materias.

Nuestro país adopta la forma federal de gobierno, estableciendo el artículo 1° de la Constitución Nacional que "...La Nación Argentina adopta para su gobierno la forma representativa, republicana federal, según lo establece la presente Constitución...". La adopción del sistema federal implica la existencia de unidades políticas diferenciadas: la Nación, las Provincias y los Municipios.

En este orden, cabe recordar que las provincias argentinas son preexistentes al Estado Federal. Así el artículo 121° de la Constitución Nacional dispone que las "...provincias conservan todo el poder no delegado por esta Constitución al gobierno federal, y el que expresamente se hayan reservado por pactos especiales al tiempo de su incorporación...".

En este marco cabe analizar la cuestión competencial en materia urbanística en nuestro país, debiendo efectuarse algunas consideraciones previas que nos permitirán delinear con mayor precisión que materias se encuentran asignadas a los distintos niveles de gobierno.

Así, resulta poco ajustado a la realidad ponderar un esquema competencial en materia urbanística con arreglo sólo a las competencias en materia de uso del suelo urbano, por cuanto si bien no se desconoce la existencia y utilidad de la planificación urbana como herramienta de ordenamiento del suelo, actualmente el dinamismo de la disciplina y los diferentes factores que interactúan en la vida de la ciudad exigen la adopción de un enfoque sistémico del fenómeno urbano.

Si abordamos la cuestión desde esta óptica, entendiendo que el análisis debe centrarse en el fenómeno urbano, resulta claro que el sistema competencial debe estructurarse en ese sentido.

Régimen federal:

Nuestro régimen constitucional en materia urbanística tipifica concretamente un régimen general de competencias, por lo que debe en su aplicación concreta debe acudir a los principios generales que inspiran el sistema federal de gobierno (artículo 1º de la Constitución Nacional) para integrarlo.

En este marco cabe recordar que la competencia material en el ordenamiento territorial se ha modificado con el tiempo al ritmo de las necesidades crecientes que plantea el fenómeno urbano-territorial en su evolución.

La clausula ambiental de la constitución nacional concebida en el artículo 41 atribuye en dicha materia competencia material y normativa a la Nación para dictar normas que contengan los presupuesto mínimos de protección, y a las Provincias las necesarias para completarlas, sin que aquellas alteren las jurisdicciones locales, en relación a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural.

Las instituciones que conforman el derecho urbanístico se encontrarían comprendidas dentro del artículo citado, debiendo interpretarse armónicamente con lo establecido por los artículos 43 y 124 segunda parte de la Constitución Nacional¹.

Resulta de suma importancia señalar que en uso de las atribuciones conferidas en materia de ordenamiento territorial, en el año 2008, el Gobierno Nacional presentó el Plan Estratégico Territorial² y, a finales del año 2010 se presentó el Anteproyecto de Ley Nacional de Ordenamiento Territorial.

Competencia Provincial:

Además de las facultades concurrentes mencionadas anteriormente, las

1 Véase al respecto "Competencias Nacionales, Provinciales y Municipales en el Urbanismo" (con breve referencia al derecho español)", ob. Cit.

2 Ver 1816-2016 Argentina del Bicentenario PLAN ESTRATEGICO TERRITORIAL- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

provincias tienen facultades propias conforme lo dispuesto por los artículos 121 y 124 de la Constitución Nacional.

En este sentido, las provincias se encuentran facultadas para implementar "Planes Reguladores". Los mismos son instrumentos de previsión y desarrollo que ordenan y unifican el crecimiento urbano. El mismo debe responder a estrategias u objetivos fijados en función de un plan de desarrollo económico, social, poblacional, etc.

Además son competentes para dictar "Leyes de Suelo", con el objetivo de regular el ordenamiento del espacio físico y uso del suelo. Las mismas se constituyen en ley marco para los municipios, imponiéndoles pautas normativas.

Por último, y toda vez que se encuentran comprometidas actividades económicas, la provincia resulta competente en materia de zonificación industrial, pudiendo en consecuencia crear "Parques Industriales".

La necesidad e importancia de la regulación provincial se hace más evidente en las áreas metropolitanas como la aquí estudiada, toda vez que las problemáticas planteadas exceden la jurisdicción municipal y requieren de la instrumentación de soluciones a una macro escala.

Un caso paradigmático en este sentido lo constituye el Decreto Ley 8912/77 normativa de la Provincia de Buenos Aires del uso del suelo.

Competencia municipal:

Con respecto a la competencia en materia urbanística que tienen asignadas los municipios se puede decir que los mismos dictan normas de ordenamiento territorial y usos del suelo, ejerciendo el poder de policía en materia urbanística.

Al respecto cabe mencionar como ejemplo lo dispuesto en el artículo 70 del Decreto Ley 8912/77 que pone en cabeza de los municipios la responsabilidad primaria del ordenamiento territorial.

1.5.2. COMPETENCIAS URBANÍSTICAS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Con relación al esquema competencial en materia urbanística en la Provincia de Buenos Aires, debe mencionarse como hito el dictado del

Decreto Ley 8.912/77, toda vez que el mismo redefine las relaciones existentes en la materia. En efecto, la aparición de este cuerpo normativo significó un cambio importante en la distribución de competencias entre la provincia y los municipios.

La asignación de competencias entre la provincia y los municipios, efectuada por el Decreto Ley 8912/77, puede observarse en el siguiente cuadro³:

TEMAS	PROVINCIA	MUNICIPIO
Estándares urbanísticos	si	No
Zonificación	si	Si
Parcelamiento	si	Si
Edificación	si	Si
Cesiones urbanísticas	si	si
Compatibilización de planes	si	si
Creación/ampliación de núcleos	si	Si
Complejos urbanísticos	si	Si
Dominio calles y reservas*	no	Si

Figura xxx cuadro de distribución de competencias. Ver cita 42 *conforme ley 9533.

De lo expuesto se desprende que la provincia posee competencia concurrente con el municipio en casi la totalidad de los temas mencionados.

Como veremos seguidamente, la provincia ha fijado un marco normativo de acatamiento obligatorio para la totalidad de los municipios bonaerenses. Asimismo, y a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones provinciales, se ha reservado la facultad de revisar o controlar los planes de ordenamiento municipales a través del procedimiento de convalidación (artículo 83 del Decreto Ley 8912/77).

1.5.3. EL DECRETO LEY 8912/77 DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Breve caracterización del Decreto Ley 8912/77

El Decreto Ley 8912/77 fue sancionado durante el gobierno de facto, lo que influyó decididamente en su estructura, fundamentalmente en lo que se refiere al

3 Al respecto ver "Delimitación de las competencias urbanísticas entre la Provincia de Buenos Aires y los Municipios", por Scotti, Edgardo, LL., T.1992-C, Sección doctrina, páginas 1263 y ss.

reconocimiento de la ciudadanía como actora del planeamiento, y en el desconocimiento de los cuerpos deliberativos en los procedimientos regulados.

Fue reformado sucesivamente por las leyes 9.116, 10.128, 10.653, y 10.764, contando en la actualidad con un Texto Ordenado aprobado por el Decreto 3.389/87, dictado el 7 de mayo de 1987 y publicado en el Boletín Oficial el 4 de agosto del mismo año.

La modificación efectuada por el Decreto 10.128, dictado el 9 de diciembre de 1983, presenta una especial importancia toda vez que a través de la misma se intenta adecuar el Decreto Ley 8912/77 a la organización democrática, intentando corregir de esta manera las falencias señaladas precedentemente.

El Decreto Ley se encuentra reglamentado por el Decreto 1.549/83, existiendo además una gran cantidad de normativa complementaria⁴ que coadyuva a regular el ordenamiento territorial y los usos del suelo en la provincia de Buenos Aires.

Su esquema está compuesto por ciento cuatro artículos, conforme el siguiente orden temático:

Título I. Objetivos y Principios.

Título II. Del Ordenamiento Territorial.

Capítulo I. Del criterio general.

Capítulo II. De la clasificación del territorio.

Capítulo III. Delimitación y dimensionado.

Capítulo IV. Del proceso de ocupación del territorio.

Título III. *Del uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo.*

⁴Decreto Ley 8.975/78 de Aplicación de normas del Decreto ley 8912/77; Ley 10.806 de Normas para la declaración de ciudades; Decreto 1243/79 de Planos para adquirir el dominio por prescripción; Decreto 569/80 de Aprobación municipal previa de planos de obra pública provincial; Decreto 1.909/85 de Autorización de ampliación de áreas urbanas. Provisión de servicios esenciales; Decreto 1.372/88 Centros poblacionales con densidad mayor a treinta habitantes por hectárea; Ordenanza General 214/77 de Adecuación de normativa municipal al decreto ley 8912/77; Ordenanza General 218/78 de Prórroga de normas vigentes; Ordenanza General 221/78 de Cementerios Privados; Ordenanza General 231/78 de Instalación de subestaciones transformadoras de energía eléctrica; Ordenanza General 361/83 de Localización de silos en áreas urbanas; Resolución 96/79 del M.O.S. P. Sobre Subdivisión de tierras en municipios que no adecuaron sus normas al decreto ley 8912. Asimismo pueden citarse algunas normas conexas de importancia tales como el Decreto 9.404/86 de Clubes de Campo; el Decreto 27/98 de Barrios Cerrados; Decreto 9.533/80 Régimen de inmuebles de dominio municipal y provincial; Ley 12.257 Código de Aguas en su parte pertinente; Ley 6.254 de cota mínima para fraccionamientos; Ley 11.459 de Radicación industrial y su decreto reglamentario 1.741/96; Ley 12.088 Régimen de habilitación de grandes superficies comerciales; Ley 11.723 Régimen de protección de los recursos naturales y del ambiente; entre otras.

Capítulo I. Del uso del suelo.

Capítulo II. De la intensidad de ocupación.

Capítulo III. De la subdivisión del suelo.

Capítulo IV. De la infraestructura, los servicios y el equipamiento comunitario.

Capítulo V. Clubes de Campo.

Título IV. *De la implementación del ordenamiento territorial.*

Capítulo I. Del proceso de ordenamiento territorial.

Capítulo II. De los organismos intervinientes.

Capítulo III. De los instrumentos de aplicación.

Capítulo IV. De la movilización del suelo urbano.

Título V. De las responsabilidades y sanciones.

Título VI. De la aplicación de la presente ley.

Objetivos y principios.

En su artículo 2°, el Decreto Ley 8912/77 establece los objetivos fundamentales del ordenamiento territorial. El mismo dispone "...Son objetivos fundamentales del ordenamiento territorial:

- Asegurar la preservación y el mejoramiento del medio ambiente, mediante una adecuada organización de las actividades en el espacio.
- La proscripción de acciones degradantes del ambiente y la corrección de los efectos de las ya producidas.
- La creación de condiciones físico-espaciales que posibiliten satisfacer al menor costo económico y social, los requerimientos y necesidades de la comunidad en materia de vivienda, industria, comercio, recreación, infraestructura, equipamiento, servicios esenciales y calidad del medio ambiente.
- La preservación de las áreas y sitios de interés natural, paisajístico, histórico o turístico, a los fines del uso racional y educativo de los mismos.
- La implementación de los mecanismos legales, administrativos y económicos financieros que doten al gobierno municipal de los medios que posibiliten la eliminación de los excesos especulativos, a fin de asegurar que el proceso de ordenamiento y renovación urbana se lleve a

cabo salvaguardando los intereses generales de la comunidad.

- Posibilitar la participación orgánica de la comunidad en el proceso de ordenamiento territorial, como medio de asegurar que tanto a nivel de la formulación propuesta, como de su realización, se procure satisfacer sus intereses, aspiraciones y necesidades.
- Propiciar y estimular la generación de una clara conciencia comunitaria sobre la necesidad vital de preservación y recuperación de los valores ambientales...".

En suma, a través de los objetivos planteados, se intentaba garantizar la preservación y mejoramiento del medio ambiente, la eliminación de excesos especulativos, la óptima y efectiva utilización de tierras urbanas y rurales y la creación de una conciencia comunitaria sobre la necesidad vital de resguardar los valores ambientales.

Para posibilitar el cumplimiento de los objetivos enunciados, la ley define los principios rectores del accionar del poder público. En tal sentido, se enumeran en el artículo 3°, los principios del ordenamiento territorial. El artículo citado dispone, Los siguientes principios en materia de ordenamiento territorial son:

- Deberá concebirse como un proceso ininterrumpido en el que un conjunto de pautas y disposiciones normativas orienten las decisiones y acciones del sector público y encaucen las del sector privado, hacia el logro de objetivos predeterminados, reajustables en función de los cambios no previstos, que experimente la realidad sobre la que se actúa.
- Las comunas deberán realizarlo en concordancia con los objetivos y estrategias definidas por el gobierno provincial para el sector y con las orientaciones generales y particulares de los planes provinciales y regionales de desarrollo económico y social y de ordenamiento físico.
- En las aglomeraciones, conurbaciones y regiones urbanas será encarado con criterio integral, por cuanto rebasa las divisiones jurisdiccionales. Los municipios integrantes de las mismas, adecuarán el esquema territorial y la clasificación de sus áreas a la realidad que se presenta en su territorio. Esta acción deberá encararse en forma

conjunta entre los municipios integrantes de cada región, con la coordinación a nivel provincial.

- Deberá tenerse fundamentalmente en cuenta el tipo e intensidad de las relaciones funcionales que vinculan a las distintas áreas entre sí.
- La localización de actividades y la intensidad y modalidad de la ocupación del suelo se hará con criterio racional, a fin de prevenir y, en lo posible, revertir, situaciones críticas, evitando las interrelaciones de usos del suelo que resulten inconvenientes....".

Criterios de aplicación.

Conforme lo establecido en el artículo 4°, el Decreto Ley es de aplicación a todas las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas, exceptuándose su aplicación por motivos de seguridad y defensas⁵.

Contenidos y figuras jurídicas esenciales.

Etapas del planeamiento.

El decreto ley 8912/77 define en su artículo 71° al proceso de planeamiento físico como "...al conjunto de acciones técnico político administrativas para la realización de estudios, la formulación de propuestas y la adopción de medidas específicas en relación con la organización de un territorio, a fin de adecuarlo a las políticas y objetivos de desarrollo general establecidos por los distintos niveles jurisdiccionales (nación, provincia, municipios) y en concordancia con sus respectivas estrategias...".

En este orden, regula en su artículo 75° lo relativo a las etapas que lo integran, siendo dichas etapas las siguientes: a) delimitación preliminar de áreas (artículo 77°); b) zonificación según usos (artículo 78°); c) planes de ordenamiento municipal (artículo 80°); d) planes particularizados (artículo 82° incluyendo los planes a escala intermunicipal que menciona el artículo 81°).

⁵Con relación al alcance de la excepción el decreto reglamentario dispone "...Sólo se podrán invocar razones de seguridad y defensa, a los efectos de la admisión de excepciones en la aplicación del decreto ley 8912/77 y sus disposiciones reglamentarias en los casos de subdivisiones, construcciones o instalaciones directamente afectadas a dichos fines y por motivos de índole técnico funcional derivados del los mismos. El reconocimiento de las razones de excepción deberá efectuarse por el Poder Ejecutivo...".

Organismos Competentes

El Decreto Ley 8912/77 impone a los municipios la creación de oficinas de planeamiento que serían, a nivel municipal, la autoridad de aplicación del mismo y de las ordenanzas dictadas en consecuencia. Asimismo, el artículo 73° dispone "...Intervendrán en el proceso de ordenamiento territorial a nivel municipal sus oficinas de planeamiento, locales o intermunicipales y, a nivel provincial, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, la Secretaría de Planeamiento y Desarrollo y la Secretaría de Asuntos Municipales...".

Convalidación de las autoridades provinciales competentes

La aprobación de las ordenanzas referidas a planes de ordenamiento resulta procedente en virtud de lo establecido por el artículo 83° del Decreto Ley 8912/77.

Creación y Ampliación de Núcleos Urbanos

Esta figura se regula en los artículos 14° y 15° –creación de nuevos núcleos urbanos- y 16° a 18° –ampliación de los existentes- del Decreto Ley 8912/77.

La normativa establece criterios para la creación o ampliación de núcleos urbanos, evaluándose la necesidad de tal medida conforme los siguientes requerimientos:

- Determinación de la necesidad de contar con la nueva área urbana y la aptitud del sitio elegidos;
- Evaluación de la situación existente en el área afectada en cuanto a uso, ocupación, subdivisión, y equipamiento del suelo;
- Existencia de agua potable en calidad y cantidad adecuadas;
- Dotación de servicios esenciales y equipamiento comunitario;
- Formulación de un plan director.

En los casos de ampliaciones, la norma exige que las mismas coincidan con los ejes de crecimiento establecidos en el plan urbano y la demostración que las zonas o distritos adyacentes no cuentan con más del treinta por ciento de sus parcelas sin edificar.

Con relación a esta última exigencia se establecen excepciones cuando:

- Existe la propuesta de realizar una operación de carácter integral:

viviendas construidas, dotación de todos los servicios esenciales y equipamiento comunitario, incluidos pavimentos;

- Se constata la existencia de situaciones generalizadas que deriven en la ausencia de ofertas de inmuebles o excesivo precio de los ofrecidos;
- Se promueve la urbanización de zonas degradadas, en las que se proyecta aplicar métodos de recuperación.

Estas disposiciones intentaban corregir la expansión desmedida de los sectores urbanos que solo respondía a intereses particulares, exigiendo la justificación de la real necesidad de extender o crear zonas urbanas⁶.

La zonificación.

La zonificación es una técnica que consiste en "...dividir las áreas urbanas en particular, y también las rurales, en zonas de acuerdo a sus características actuales y potenciales a fin de establecer los usos o actividades permitidas y los condicionantes que han de regir las mismas, en especial en cuanto a la subdivisión y edificación...."⁷.

El Decreto Ley 8912/77 establece, en sus artículos 5° y 6° la existencia de tres áreas:

- Área urbana: destinadas a asentamientos humanos intensivos, las actividades terciarias (administración pública, servicios, comercio) y las de producción compatibles.
- Área complementaria: circundante o adyacente al área urbana, con la cual se relacionan funcionalmente, en donde se delimitan zonas destinadas a reserva para ensanche de la misma y otros usos específicos.
- Área rural: destinada al emplazamiento de usos relacionados con la producción agropecuaria extensiva, forestal, minera y otras.

Conforme lo establecido en el artículo 7°, en el área urbana pueden individualizarse las siguientes zonas:

⁶ Nótese que la expansión indiscriminada con bajísimas densidades y altos costos de la dotación de los servicios básicos de infraestructura se presenta como uno de los principales problemas de insustentabilidad territorial.

⁷ "Legislación Urbanística de la Provincia de Buenos Aires, ordenada y comentada por EDGARDO SCOTTI,". Ob. Cit., página 19.

- Zona Residencial, destinada a asentamientos humanos intensivos y usos relacionados con la actividad gubernamental y terciaria.
- Zona comercial y administrativa, compatible con la anterior destinada preponderantemente a usos relacionados con la actividad gubernamental y terciaria.

En el área complementaria deben preverse las siguientes zonas:

- Residencial extraurbana, destinada a asentamientos no intensivos de usos relacionados con la residencia no permanente y emplazada en las áreas complementaria o rural (se incluyen en ella los Clubes de Campo).
- De reserva para ensanche urbano, destinada a futuras ampliaciones del área urbana.
- De recuperación, que en su estado actual no es apta para usos urbanos pero resulta recuperable mediante obras o acciones adecuadas (sectores inundables).
- Industrial mixta, para la localización de industrias molestas.

En el área Rural deben preverse las siguientes zonas:

- Rural intensiva y extensiva (se incluyen en ella los Clubes de Campo).
- Industrial exclusiva para industrias peligrosas.

En cualquiera de las áreas pueden ubicarse estas zonas:

- De esparcimiento, destinada principalmente a usos relacionados a la actividad recreativa, ociosa y activa.
- De reserva, en previsión de cualquier uso o interés concreto orientado al bien común.
- De usos específicos, la delimitada para usos del transporte, de las comunicaciones, la producción o transición de energía, la defensa, la seguridad y otros específicos.

Regulación de la Ocupación del Suelo

El Decreto Ley 8912/77 regula los siguientes indicadores urbanísticos⁸:

- DENSIDAD: (artículo 32°) Se distinguen la densidad bruta (relación

⁸ Los indicadores urbanísticos son restricciones o limitaciones al uso de la propiedad establecidas mediante una ley en sentido formal o material.

entre la población de un área o zona y la superficie total de la misma) y la neta (relación entre un área o zona y la superficie de sus espacios edificables);

- FOS: (factor de ocupación del suelo) definido en el artículo 42° como "...la relación entre la superficie máxima del suelo ocupada por edificio y la superficie máxima de la parcela..."; y
- FOT: (factor de ocupación total), definido en el artículo 42° como "...el coeficiente que debe multiplicarse por la superficie total de cada parcela para obtener la superficie cubierta máxima edificable en ella...".

Cabe destacar sobre el particular, que el Decreto Ley 8912/77 establece máximos que las comunas deben respetar obligatoriamente.

La Subdivisión del Suelo

El Decreto Ley 8912/77 establece en su artículo 51° dimensiones mínimas para las parcelas a crearse.

Otras Cargas Públicas y Limitaciones al Dominio

La ley establece parámetros para la cesión obligatoria de espacios verdes⁹ y reservas para equipamiento urbano¹⁰ y dotación de infraestructura de servicios básicos a las nuevas urbanizaciones y subdivisiones del suelo¹¹.

- Reservas frente a cursos de agua: Conforme lo dispuesto por el artículo 56° se deberá ceder, al crear o ampliar núcleos urbanos que limite con cursos de agua o espejos de agua permanentes, naturales o artificiales, una franja arbolada y parquizada de un ancho de cincuenta metros a

⁹ Son aquellas áreas destinadas a mantener el equilibrio ecológico y permitir el esparcimiento de la comunidad, estando dirigidos por su misma naturaleza al uso público. Se encuentran entre ellos a las plazoletas, plazas, y parques públicos. Integran generalmente dominio público municipal y se encuentran reguladas en los artículos 8° inciso b), 15° y 56°. El Decreto Ley 8912/77 avanza con relación a la legislación anterior garantizando una superficie mínima de espacio verde o libre público en base a la población tope establecida en la norma local. El artículo 13° establece detalladamente las dimensiones correspondientes por habitante, según se trate de plazoletas, plazas, o parques públicos. Igual previsión contempla el artículo 56° para los casos de ampliación de núcleos urbanos. Por último cabe resaltar lo dispuesto en el artículo 60°, que impide la modificación del destino de estos espacios, salvo que se realice una permuta que iguale o mejore la situación preexistente.

¹⁰ Estas reservas están destinadas a satisfacer las necesidades estatales de interés público para la localización de equipamiento comunitario (art. 56°). Integran el dominio privado del estado y se rigen conforme lo dispuesto por el Decreto Ley 9533.

¹¹ Al respecto, cabe puntualizar que las superficies cedidas por los propietarios son de dominio municipal, conforme lo establecido por el Decreto Ley N° 9533 artículos 1° y 2°.

contar de la línea de máxima creciente en los cursos de agua y de cien metros medidos desde el borde, en los espejos de agua¹².

- Prohibición de subdividir: El artículo 55° prohíbe el parcelamiento en áreas delimitadas como rurales y que impliquen creación de áreas urbanas con densidad bruta mayor a treinta habitantes por hectárea, a menos de un kilómetro de las rutas troncales nacionales y provinciales y a trescientos metros de los accesos a centros poblados.¹³
- Edificación necesaria: Se impone al titular de dominio una típica restricción de hacer (arts. 87° a 90°), obligando al titular a construir cuando una determinada zona se declare como de edificación necesaria. En tales casos el municipio deberá imponer un plazo para el cumplimiento de la obligación no inferior a tres ni superior a los ocho años, pudiendo ante el incumplimiento imponer sanciones que van desde multas y gravámenes, hasta la expropiación de la parcela. La restricción impuesta adquiere publicidad mediante la inscripción en el Registro de la Propiedad.
- Prohibición de edificar: Esta restricción, impuesta por el artículo 101°, establece la prohibición de edificar sobre parcelas preexistentes a la ley o posteriores a la misma, que no cuenten con infraestructura básica, servicios o factibilidad hidráulica, que impidan el asentamiento poblacional. El objetivo de la norma tiende a garantizar los requerimientos mínimos de habitabilidad. Se requiere un Decreto del Poder Ejecutivo que determine concretamente que zona o inmueble se encuentra afectado por esta restricción, circunstancia que será inscripta en el Registro de la Propiedad Inmueble a fin de garantizar la debida publicidad.

Clubes de Campo.

Se los define como "...el sector que se caracteriza por la existencia de múltiples inmuebles o unidades independientes, vinculados por un similar destino, la

¹² La disposición mencionada se complementa con lo dispuesto en los artículos 2340, incisos 3 y 5, y 2349 del Código Civil.

¹³ Esta disposición tiende a evitar la concentración de asentamientos poblacionales en rutas troncales nacionales y provinciales, y en accesos a centros de población, evitándose cruces por zonas urbanizadas.

existencia de sectores y servicios comunes, la constitución de relaciones jurídicas de carácter real y la creación de una entidad que agrupe a los propietarios y preste servicios comunitarios...". Se encuentra regulado en los artículos 64° a 69° del Decreto Ley 8912/77 y en el decreto reglamentario 9404/86.

La Movilización de Suelo Urbano.

El Decreto Ley 8912/77 incentiva la modificación de las áreas ya existentes para revertir situaciones inconvenientes o posibilitar el mejor aprovechamiento de la infraestructura y de los servicios. Los municipios, mediante ordenanzas que deberá aprobar el Ejecutivo Provincial, podrá declarar la provisión prioritaria de servicios y equipamiento comunitario para zonas carentes de los mismos, con el propósito de orientar la acción estatal en tal sentido (arts. 84°, 85°). Asimismo podrá imponer la obligación de edificar a los propietarios de bienes cuando los mismos se localicen en zonas céntricas o poseedoras de todos los servicios y equipamientos necesarios (art. 87°). Por último podrá expropiar determinados bienes para conformar una mejor situación parcelaria permitiendo en algunos casos el englobamiento parcelario en los términos del artículo 91°.

Responsabilidades y sanciones.

El municipio se encuentra facultado para controlar las infracciones a la normativa, coadyuvando al control efectuado por los organismos provinciales competentes. El procedimiento sancionatorio se encuentra generalmente regulado en los Códigos de Faltas Municipales.

De lo hasta aquí expuesto, pueden extraerse a modo de síntesis las siguientes características generales del Decreto Ley 8912 "...

- Constituye una ley marco, base del planeamiento concreto que efectuará cada comuna y, a la vez, implica una legislación básica, dado que sus principios deben respetarse por otras leyes complementarias, reglamentos generales, ordenanzas municipales, disposiciones de ejecución y actos administrativos individuales.
- Contiene, por ello, numerosas disposiciones de carácter principista.
- Adquiere, a la vez, carácter reglamentario en cuanto fija estándares

urbanísticos o indicadores genéricos a los que deben sujetarse los planes urbanísticos que dicte cada municipio.

- Implica un cuerpo normativo interrelacionado, en cuanto sus diversos títulos y capítulos, como las figuras urbanísticas reguladas, conforman un todo que debe aplicarse e interpretarse vinculadamente.
- Atribuye al Estado provincial por primera vez, la competencia para regular el planeamiento urbano pero, al mismo tiempo, consolida y fortifica las facultades locales al signar a los municipios la responsabilidad primaria del planeamiento.
- Consecuentemente, atribuye competencias exclusivas a las comunas en materia de edificación y zonificación, pero determina atribuciones compartidas en cuanto a la creación y ampliación de núcleos urbanos, subdivisión de la tierra y movilización de suelo urbano.
- Preceptúa orgánicamente, por primera vez en la legislación argentina, en cuanto a los institutos denominados expropiación urbanística y prohibición de edificar...".

1.5.4. OTRAS NORMAS RELEVANTES

LEY DE RADICACIÓN INDUSTRIAL Nº 11459, reglamentada por el Decreto Nº 1741/96.

El objetivo principal de la norma es reglamentar las industrial dentro del territorio provincial y categorizarlas de acuerdo a su nivel de complejidad ambiental.

Las mismas se clasifican en:

- Industrias nivel 1: Compatibles con el medio Urbano
- Industrias nivel 2: Molestas
- Industrias nivel 3: Peligrosas, totalmente incompatibles con la residencia.

La ley obliga a los municipios a adecuar su zonificación vigente y equiparar las zonas existentes a los criterios establecidos en la ley, con el objeto de regular la localización industrial atendiendo al nivel de complejidad de las mismas.

1.5.5. RESEÑA DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS DE LA MICRORREGION DEL GRAN LA PLATA.

Se ha relevado la normativa urbanística vigente de los Municipios que integran la zona aledaña al Puerto de La Plata, volcándose la misma en distintos cuadros, identificando la norma de alcance general y las complementarias y modificatorias de la misma.

En principio se ponderó la antigüedad de la norma general, etapa de planeamiento alcanzada, la existencia de otras normas, alcance de las mismas y grado de dispersión normativa, lográndose de este modo una primera aproximación de la regulación de cada uno de los municipios.

En cuanto al grado de avance de las etapas de planeamiento de los Municipios de la Microrregión del Gran La Plata, cabe mencionar que en el Capítulo III del Decreto Ley 8912/77 se regulan los “Instrumentos de aplicación”, mediante los cuales se ejecutará el proceso de planeamiento territorial en cada municipio.

Dicho proceso se compone de “etapas” que se consideran parte integrante del plan de ordenamiento. Es decir, se concibe al planeamiento territorial como un proceso compuesto por etapas sucesivas, escalonadas y concatenadas que finalmente darán origen al Plan de Ordenamiento.

Así, el proceso de planeamiento territorial se conforma por distinta etapas que tienden a estructurar un “sistema” que articula instrumentos regulatorios y operativos.

Dichos instrumentos a su vez, deben ser eficaces para posibilitar el cumplimiento de los objetivos y metas fijados por los programas de gobierno.

En este orden, se establecen las siguientes etapas:

- Delimitación preliminar de áreas: Se entiende por delimitación preliminar de áreas al instrumento técnico-jurídico de carácter preventivo que tiene como objetivo reconocer la situación física existente en el territorio de cada municipio, delimitando las áreas urbanas y rurales y eventualmente zonas de usos específicos. Permitirá dar en el corto plazo el marco de referencia para encauzar

- y controlar los cambios de uso, pudiendo establecer lineamientos generales sobre ocupación y subdivisión del suelo (art. 77 del Decreto Ley 8912/77).
- Zonificación según usos: Se entiende por zonificación según usos al instrumento técnico-jurídico tendiente a cubrir las necesidades mínimas de ordenamiento físico territorial, determinando su estructura general, la de cada una de sus áreas y zonas constitutivas, en especial las de tipo urbano, estableciendo normas de uso, ocupación y subdivisión del suelo, dotación de infraestructura básica y morfología para cada una de ellas (art. 77 del Decreto Ley 8912/77). La zonificación según usos podrá realizarse por etapas preestablecidas, una vez producido el esquema de estructuración general, pudiendo incluir la prioridad de sectores o distritos para la provisión de infraestructura, servicios y equipamiento básicos como elemento indicativo para las inversiones públicas y privadas.
 - Planes de ordenamiento municipal: El plan de ordenamiento organizará físicamente el territorio, estructurándolo en áreas, subáreas, zonas y distritos vinculados por la trama circulatoria y programando su desarrollo a través de propuestas de acciones de promoción, regulación, previsión e inversiones, mediante métodos operativos de ejecución en el corto, mediano y largo plazo, en el cual deberán encuadrarse obligatoriamente los programas de obras municipales, siendo indicativo para el sector privado.

Fijará los sectores que deban ser promovidos, renovados, transformados, recuperados, restaurados, preservados, consolidados, o de reserva, determinando para cada uno de ellos uso, ocupación y subdivisión del suelo, propuesta de infraestructura, servicios y equipamiento, así como normas sobre características morfológicas.

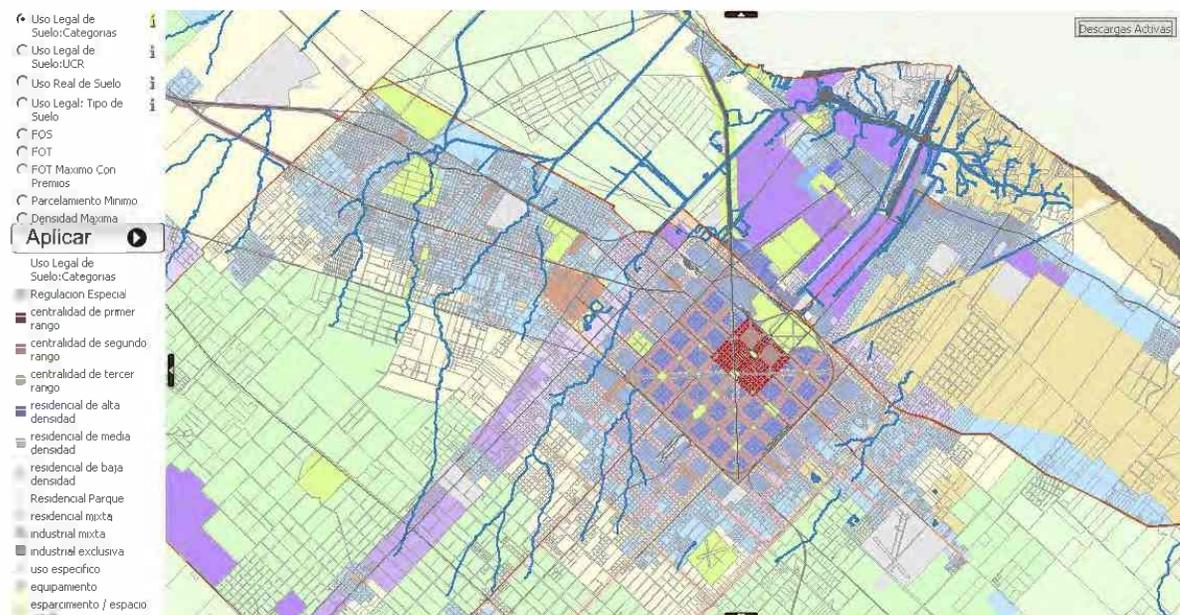
- Planes particularizados: Se entiende por plan particularizado al instrumento técnico-jurídico tendiente al ordenamiento y desarrollo físico parcial o sectorial de áreas, subáreas, zonas o distritos, pudiendo abarcar áreas pertenecientes a partidos linderos.

Las etapas mencionadas precedentemente se encuentran estrechamente relacionadas y deben desarrollarse en forma escalonada. Así, en cada una de las etapas del proceso de planeamiento establecido, se procederá a la evaluación de las etapas precedentes (excepto en los casos de planes particularizados), a fin de

realizar los ajustes que surjan como necesidad de la profundización de la investigación de los cambios producidos por la dinámica de crecimiento e impactos sectoriales, y por los resultados de la puesta en práctica de las medidas implementadas con anterioridad.

Asimismo, los planes de ordenamiento podrán tener escala intermunicipal cuando así se determine a nivel provincial o por iniciativa municipal, abarcando las jurisdicciones de aquellos partidos que teniendo límites comunes y problemas afines deban adoptar soluciones integradas. Las mismas se concentrarán de acuerdo con los mecanismos técnico-administrativos que se establezcan a nivel provincial y comunal.

Plano de normativa urbanística de los municipios de La Plata, Berisso y Ensenada.



Fuente Siout

Estado de situación particular de la normativa vigente.

Como se manifestó precedentemente, la microrregión está conformada por tres municipios de la parte sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Los municipios son: La Plata, Berisso y Ensenada.

Esta modificación, que vuelve a regular la delimitación de áreas, se explica en tanto la aplicación de la ordenanza anterior evidenció un cierto grado de confusión debido que no se había logrado una clara definición de los límites generales de sus áreas urbanas y complementarias. En consecuencia, y previo a encarar la zonificación según usos se intentó delimitar con mayor claridad y precisión las áreas existentes.

En su Anexo I, Capítulo I, define el concepto *de clasificación del territorio* del siguiente modo:

1. Area Urbana: la destinada a asentamientos humanos intensivos, en la que se desarrollen usos vinculados con la residencia, las actividades terciarias y las producciones compatibles. A su vez la *clasificación de las áreas* es la siguiente:
 - 1.1 Subárea Urbanizada
 - 1.2 Subárea Semiurbanizada
2. Area Rural: las destinadas a emplazamientos relacionados con las producciones agropecuarias extensivas, forestales, mineras y similares.
3. Area Complementaria: las zonas circundantes o adyacentes al área urbana relacionadas funcionalmente.

La *clasificación de zonas* es la siguiente:

1. Zonas de usos específicos: Destinada a transporte (terrestre, marítimo, fluvial o aéreo) de las comunicaciones, la producción o transmisión de energía, defensa y otros usos.
2. Zona de esparcimiento: Destinada principalmente a la actividad recreativa, ociosa o activa, con el equipamiento adecuado a dichos usos, podrá estar ubicada en cualquiera de las áreas.
3. Zona Industrial: La destinada a la localización de industria, las molestas, nocivas o peligrosas deberán estar obligatoriamente circundadas por cincuenta metros de cortinas forestales en todo su perímetro, tomando de sus límites hacia el interior de la parcela o fracción.
4. Zona de Reserva: Sector delimitado en razón de un interés específico orientado al bien común.
5. Zona de transporte fluvial: rige la ordenanza N° 742/79.

6. Zona de Seguridad: sector o área urbana que por su proximidad con actividades peligrosas tales como la producción, almacenajes y transporte de combustibles, se consideran no recomendables para asentamientos humanos. Así, se prohíbe a la población con carácter preventivo y provisorio, hasta tanto el Municipio estudie y defina una alternativa de asentamiento que compatibilice las actividades nombradas a no efectivizar nuevas radicaciones y/o ampliaciones.

En cuanto al *concepto de uso del suelo* se reconocen los siguientes:

1. De los usos urbanos: todos aquellos relacionados principalmente con la residencia, las actividades industriales, comerciales, de servicios y esparcimiento, y todos aquellos usos que sean compatibles entre sí, salvo los molestos, nocivos o peligrosos.
2. De los usos rurales: todos aquellos relacionados principalmente con la producción agropecuaria, forestal y minera.
3. De los usos complementarios: todos aquellos relacionados principalmente con la explotación intensiva, las actividades de esparcimiento, las residenciales y/o de servicios compatibles (clubes de campo, residencial extraurbano, servicio de ruta, etc.) y las de ensanche urbano.

En cuanto al *concepto de subdivisión* se adoptan los parámetros establecidos por el Decreto Ley N° 8912/77.

Se regulan asimismo una serie de cuestiones relacionadas con *el concepto de ocupación* a través de distintos indicadores urbanísticos (FOS, FOT, retiros, etc.).

Finalmente se establece una regulación en cuanto a *la infraestructura y los servicios esenciales*.

ORDENANZA N° 1020/1984

Mediante esta ordenanza se modifica lo referente al equipamiento de la comuna y al espacio verde establecido por la ordenanza N° 977/83, con el fin de adecuarlos a una nueva situación en relación a la densidad de la población potencial, previendo en consecuencia el espacio que permita absorber la demanda resultante.

ORDENANZA N° 1078/1985

Mediante esta ordenanza se modifica parcialmente la ordenanza N° 970/84, para posibilitar el aprovechamiento pleno de las tierras adquiridas a ferrocarriles para el desarrollo de planes de viviendas colectivas.

A tal fin, y para el logro de los objetivos propuestos, se modificaron los usos establecidos, se fijaron nuevos indicadores urbanísticos y así como otras pautas ordenatorias (desafectación como área de reserva verde).

ORDENANZA N° 1141/1986

Mediante dicha norma se desafecta como reserva del sector del área urbana un predio destinado a la construcción de un Plan de 200 Viviendas para los afiliados al Sindicato de Vareadores de La Plata. Asimismo se adecuan los usos establecidos, se fijan nuevos indicadores urbanísticos y otras pautas ordenatorias.

ORDENANZA N° 1190/1987

Creación del Cementerio para el Partido.

ORDENANZA N° 1204/1987

Desafecta como reserva del sector del área urbana un predio de propiedad de COVEN -Cooperativas de Viviendas de Ensenada-, destinado a la construcción de un Plan de 1200 Viviendas para los trabajadores de la Empresa Astilleros Río Santiago. Asimismo se adecuan los usos establecidos, se fijan nuevos indicadores urbanísticos y otras pautas ordenatorias para la ejecución de una operación de carácter integral en el marco de lo establecido por el Decreto Ley N° 8912/77.

ORDENANZA N° 1256/1988

Esta ordenanza desafecta la zona de reserva denominada UER5 –ordenanza N°977/83- y, seguidamente, se la afecta al uso específico, servicio de ruta y comercial quedando incluida hasta la presente en el área complementaria (C1). Se le regulan usos, se le asignan indicadores urbanísticos, se establecen pautas para el parcelamineto, la infraestructura, las cotas de nivel y las restricciones.

ORDENANZA N° 1293/1988

Se amplía la Sub-área urbanizada uno, hasta el límite del servicio por la red cloacal para la instalación de una Clínica Médica.

ORDENANZA N° 1317/1989

Mediante esta ordenanza se crea una nueva zona industrial en un predio cuyo destino era el de espacio verde, compensándose esta desafectación con otro terreno de iguales dimensiones conforme lo establecido por el artículo 60 del Decreto Ley N° 8912/77.

El nuevo espacio verde se ubica en zona urbana, considerando la norma a esta circunstancia como beneficiosa por cuanto actuaría como pulmón verde y separador de la industria y la vivienda.

En este marco, se regulan usos, se asignan indicadores urbanísticos, se establecen pautas para el parcelamineto, la infraestructura, las cotas de nivel, las restricciones y los accesos.

ORDENANZA N° 1346/1989

Esta ordenanza intenta dar respuesta a la problemática planteada en la zona de ribera de Punta Lara.

Así, ante la existencia de intervenciones incontroladas de distinta índole en la zona ribereña de Punta Lara, que se verifican visual y físicamente en ramas referidas a: alteración de los edificios preexistentes en cuanto al uso e imágenes, incorrecto mantenimiento de los mismos y depredación del paisaje natural a lo largo de toda la costa entre otras; se propone una regulación destinada a lograr una armonía de conjunto en la ribera, con transparencia, homogeneidad de formas y materiales, jerarquización de espacios y óptimo nivel de habitabilidad en las instalaciones.

En este marco, se establece que todas la intervenciones que modifiquen o alteren la situación actual de la ribera, en el sector comprendido entre el camino costanero Alte. Brown y la playa a lo largo de todo el balneario de Punta Lara, ya se trate de construcciones, parquizaciones y forestaciones, estacionamiento, poda, desmalezamiento, movimiento de tierra, etc., deberá presentar previo a su ejecución,

la documentación necesaria para su evaluación y aprobación ante la Secretaría de Obras y Servicios Públicos.

La documentación a la que se hizo referencia es la siguiente: a) Plan de Trabajo; b) Plano general del predio y c) Plano de Obra.

Se establecen para la localización de los mismos tres sectores de usos: a) Sector de Estacionamiento Público; b) Sector de recreos y campings y c) Sector de Reserva Natural de acceso público.

Se regulan para esta zona indicadores urbanísticos, criterios morfológicos – características constructivas, alturas máximas, retiros, distancia entre edificios-, entre otras cuestiones.

ORDENANZA N° 1621/1993

Se desafecta del Area Complementaria una parte de la zona de esparcimiento comprendida entre la calle 39 y el camino costanero Alte. Brown, límite N.O. de la parcela 8ª y el Aº La Guardia y se incorpora al Area Urbana. Esta medida buscaba regularizar la situación de ocupantes del predio, compradores de buena fe, por cuanto el mismo había sido dado en préstamo precario con anterioridad para otros fines.

ORDENANZA N° 1684/1994

Esta ordenanza intenta dar respuesta a la problemática planteada en torno a la discrepancia existente entre los usos legales y los reales de la Zona de Esparcimiento Tres y de la Residencial Exclusiva Dos.

Así, se despoja al uso residencial extraurbano (RME, EM) de la calificación de exclusivo e incorpora a las funciones del distrito las de producción primaria y/o secundaria que se encuadren dentro de la primera categoría o de la segunda en su definición de transitoriamente incómoda.

ORDENANZA N° 1771/1994

Mediante la misma se desafecta del destino otorgado por la ordenanza 1190/87 a la fracción de la parcela fiscal identificada como 154 de la Circ. IV, Rural, en la parte no afectada como espacio verde.

La porción de la parcela desafectada se designa como zona industrial exclusiva tres (IE3), asignándosele usos e indicadores afines a su destino.

ORDENANZA N° 2479/2000

Esta ordenanza introduce una modificación en cuanto a tres sectores del partido cuyo destino era el de reserva y, por lo tanto, carecían de usos asignados. Se trata de la zona de uso específico reserva 6 (UER6) –localizado en área urbana 2-, uso específico reserva cinco (UER5) y C1 (ex Cementerio), estos últimos localizados en área complementaria.

Así, se desafecta como reserva sin uso al sector del área urbana dos, zona de uso específico reserva 6 (UER6), adoptándose criterios ordenadores para la misma a través de la creación de sectores a saber: a) Distrito Sudeste (DUSE); b) Distrito Central (DCAU) y c) Distrito Noroeste (DUNO). Asimismo se le asignan los indicadores urbanísticos correspondientes y los usos permitidos.

Se desafecta de su destino de reserva a la zona denominada como uso específico reserva 5 (UER5) y complementaria c (C), pasando a conformar el distrito extraurbano (DENE) y el eje de transición integrado de servicio e industria (ETISI), asignándosele los indicadores urbanísticos correspondientes y los usos permitidos.

Se establece una franja de doscientos metros sobre ambos márgenes y paralela a la Avenida Domingo Mercante incluyendo las cuatro lagunas, como complementaria de dicho camino. A tal fin se desafectan de las áreas rurales uno y dos (R1 y R2) y de las complementarias uno y tres (C1 y C3), el tramo respectivo de doscientos metros de profundidad paralelo a la avenida mencionada.

Dicho sector pasa a constituir el área complementaria (C5) y específicamente la zona de recreación y lagunas (ZREL), estableciéndose para ambas los usos e indicadores correspondientes.

Caracterización general

La normativa del Partido de Ensenada presenta un alto grado de dispersión, y se compone de una delimitación de áreas que data del año 1983 y de gran cantidad de normas posteriores que introducen cambios en la zonificación vigente. Se observa que estas normas son, en la mayoría de los casos, de carácter puntual.

Presenta un grado importante de desactualización, si consideramos que se encuentra vigente desde hace 28 años aproximadamente y no ha sufrido modificaciones posteriores estructurales.

Define indicadores básicos por zonas y estableciendo indicadores urbanísticos – FOS, FOT y Densidad-.

A su vez define un área urbana de ciudad y de las distintas localidades, asignando indicadores urbanísticos generales.

No se han regulado instrumentos de gestión ni de participación, resultando poco precisa su adecuación a la normativa provincial ambiental.

Sus características la ubican en la primera etapa del proceso de planeamiento, es decir delimitación preliminar de áreas, conforme lo establecido por el artículo 77 del Decreto Ley N° 8912/77.



Fuente Siout

La regulación del entorno del Puerto de La Plata

1. Zona UE6: La Isla Santiago está regulada como uso específico (UE6). Los usos permitidos para la (UE6) son los de educación y defensa.
FOT:-
Densidad:-
Subdivisión mínima: -
2. Zona UEI6: En el extremo oeste de la isla, frente a la terminal portuaria de SIDERAR, se regula el uso específico industrial (UEI6), cuyo único uso admitido es el industrial exclusivo.
FOT:-
Densidad:-
Subdivisión mínima: -
3. Zona ETISI: El borde de la zona en la que se ubica SIDERAR se regula como eje de transición integrado de servicio e industria (ETISI). Los usos permitidos para la ETISI son los de industrias, servicios compatibles, sectores industriales planificados, parques industriales y, como usos complementarios, los servicios de ruta y estaciones de servicios sobre lo que es el camino Rivadavia.
FOT: 1,20
Densidad:-
Subdivisión mínima: Sup. 20.000
4. Zona E1: Siguiendo la línea de borde del río Santiago, encontramos distrito de esparcimiento -Fuerte Barragán, Club Regatas, etc.-, que se ha designado como E1. Los usos permitidos en esta zona son equipamiento social y deportivo.
FOT: 0,30
Densidad: 50
Subdivisión mínima: Sup. 5.000
5. Zona Re1: El área siguiente, aledaña al arroyo Doña Flora, se encuentra regulada como residencial extra urbana (Re1), con usos dominantes residencial no permanente y moteles y usos complementarios deportes esparcimiento y clubes de campo.
FOT: 0,5
Densidad: 130

Subdivisión mínima: Sup. 800

6. Zona UEI4: El sector que da sobre la ladera sur del río Santiago, desde el arroyo Doña Flora hasta el canal lateral oeste y la zona urbanizada de Ensenada se encuentra regulado como uso específico industrial 4 (UEI4), siendo el uso dominante y exclusivo el industrial.

FOT: -

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

7. Zona UE3: Desde el canal lateral oeste hasta el Dock central se encuentra regulado como uso específico tres (UE3), siendo su uso la actividad fluvial relacionada con el puerto.

FOT: -

Densidad: -

Subdivisión mínima: -

8. Zona EM: Se inserta dentro de la zona mencionada en el punto precedente un distrito regulado como especial mixto (EM), cuyo uso dominante es de comercio diario, establecimientos recreativos e industrial categoría uno de pequeña escala; y uso complementario, vivienda unifamiliar.

FOT: 0,7

Densidad: 300

Subdivisión mínima: Sup. 400

9. Zona IM1: Siguiendo el canal central se encuentra una zona industrial mixta (IM1) con usos dominantes de actividades industriales de pequeña magnitud y usos complementarios vivienda unifamiliar, educación, salud y estacionamiento.

FOT: 1

Densidad:-

Subdivisión mínima: Sup. 400

10. Zona IM2: Aledaña a la zona precedentemente descrita se encuentra la zona industrial mixta dos (IM2), siendo sus usos dominantes las actividades industriales y complementario residencial servicios y comercios compatibles con el uso industrial.

FOT: 0,8

Densidad:-

Subdivisión mínima: Sup. 400

- 11.Zona SSU1: Aledaña a las zonas mencionadas encontramos la sub área semi urbanizada (SSU1), con un uso dominante residencial, comercio, servicios básicos y generales; y usos complementarios compatibles con el uso residencial.

FOT: 1,20

Densidad: 300

Subdivisión mínima: Sup. 400

- 12.Zona UEI1: Dentro del Puerto mismo, y aledaño al canal oeste, se encuentra la zona definida como uso específico industrial (UEI1), siendo el uso industrial.

FOT: -

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

- 13.Zona UEI2: Asimismo se identifica dentro del puerto la zona definida como uso específico industrial (UEI2), siendo el uso el industrial.

FOT: -

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

- 14.Zona UER2: Cruzando el canal oeste encontramos una franja identificada como (UER2), cuyo uso permitido es el de reserva verde.

FOT: -

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

- 15.Zona IE2: Entre la zona identificada en el punto precedente y el canal oeste se encuentra una zona identificada como industrial exclusiva 2 (IE2), cuyo uso es el industrial.

FOT: 1,20

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

- 16.Zona UEI2: Aledaña a la zona anterior se encuentra la zona uso específico industrial dos, siendo sus usos dominantes los industriales.

FOT: -

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

17.Zona S2: En la zona del Dique Nº 1 se encuentra la zona de seguridad dos (S2), siendo sus usos dominantes el industrial y, como complementarios, el residencial donde se congelan los indicadores.

FOT: -

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

18.Zona UE2: Aledaña a esta zona, sobre el camino Ing. Humet, se encuentra una zona designada como uso específico dos (UE2), siendo su uso dominante energía.

FOT: -

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

19. Zona UE1: Aledaña a la zona jurisdicción portuaria encontramos una zona designada como uso específico 1. El uso permitido es el de defensa.

FOT: -

Densidad:-

Subdivisión mínima: -

1.5.7. PARTIDO DE BERISSO

Normativa vigente

Seguidamente se presenta un cuadro con la normativa vigente en el Partido de Berisso.

Nº Ordenanza	Contenido
00500-79	Ordenanza 555/79: Adecuación Zona A y B
00623-80	Ordenanza 587/80: Modifica art. 4º de Ordenanza 555/79
00706-86	Ordenanza 615/86: Modificación de la zonificación - Demarcación por Ordenanza 201/86
02312-02	Ordenanza nueva Zonificación en Sección Buses

Fuente Siout

ORDENANZA N° 2512/2002

Mediante esta ordenanza se aprueban las normas que regulan la zonificación, usos, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo del partido conforme los lineamientos brindados por el Decreto Ley N° 8912/77.

Según la normativa citada, el territorio se divide en las siguientes zonas:

1. Area Urbana, que comprende:

- 1.1. Subárea Urbanizada: sectores del área urbana, continuos o discontinuos, donde existen servicios públicos y equipamiento comunitario que garantiza un medio de vida pleno, servidos por energía eléctrica, pavimento, agua corriente y desagüe cloacal.

En esta subárea se reconocen las siguientes zonas:

- 1.1.1 Zona netamente residencial agrupada (R1) se prevé su existencia en parte de la zona R2c, C1a y C1b.

- 1.1.2 Zona Residencial dos a (R2a); Residencial dos b (R2b); Residencial dos c (R2c); Residencial dos d (R2d); Residencial dos e (R2e); Residencial dos f (R2f)

- 1.1.3 Zona Comercial y Administrativa

- 1.1.4 Zona Residencial tres a (R3a); Residencial tres b (R3b); Residencial tres c (R3c); Residencial tres d (R3d);

- 1.1.5 Zona Residencial cuatro (R4)

- 1.1.6 Distrito de urbanización especial (DUE N° 1)

- 1.1.7 Zona de usos específicos Uea; Ueb; Uec; Ued; Uee; Uef;

- 1.1.8 Espacios circulatorios; Banda CI1

- 1.2. Subárea Semiurbanizada: Sectores intermedios o periféricos del área urbana, que constituyen de hecho, una parte del centro de población por su utilización como tal, con parte de la infraestructura de servicios y equipamiento necesario, pero que una vez completados pasarán a constituirse en subáreas urbanizadas. Este efecto deberá lograrse como prioridad al completamiento de: a) La infraestructura de servicios y el equipamiento comunitario y b) La edificación de las parcelas.

2. Area Complementaria: Los sectores circundantes o adyacentes al área urbana, en los que se delimitan zonas destinadas a reserva para ensanche de las mismas o de sus partes constitutivas y a otros usos específicos.
 - 2.1 Zona residencial extraurbana (R5); R5a; R5b; (R6) R6a; R6b
 - 2.2 Zona industrial (I1)
 - 2.3 Zona de Esparcimiento
3. Area Rural: Destinada a emplazamientos de usos relacionados con la producción agropecuaria.
 - 3.1 Zona de recuperación; Rc1; Rc2; RC2
 - 3.2 Zona RC3

A cada una de estas zonas se le asignan indicadores urbanísticos. Asimismo se reconocen usos predominantes –actividad a desarrollar con las máximas posibilidades de superficie cubierta y número de unidades, que cuentan con el estímulo oficial-, complementarios –actividad a satisfacer los requerimientos de usos predominantes, con limitación de superficie cubierta y número de unidades- y condicionados –actividad inconveniente pero que por constituir un hecho existente puede admitirse, siempre que se adopten prevenciones para no afectar los otros usos-, regulándose asimismo los equipamientos del suelo.

La ordenanza bajo análisis regula en forma específica los espacios verdes y parques en el marco de lo establecido en el artículo 13 del Capítulo III, Título I del Decreto Ley N° 8912/77, estableciendo que cuando se subdivida en la zona residencial R4 o Residencial Extraurbana R5 deberá cederse con destino a espacio verde de uso público y/o palazas, una superficie no inferior a 10 m² por habitante del área total que se subdivide. La ubicación de dichos espacios será determinada por el Departamento Ejecutivo, previo informe técnico emanado de la Dirección de Planeamiento.

Regula específicamente lo referente a Barrios Privados y Clubes de Campo, estableciendo que tendrán un tratamiento particularizado dependiendo de los estudios solicitado por la Dirección de Planeamiento en cuanto a infraestructura existente, estudio de impacto ambiental y servicios entre otros, remitiendo a lo establecido en la normativa provincial vigente en la materia –Decretos N° 9404/86 y 27/98 y sus normas modificatorias y complementarias.

Caracterización general

El Código de Zonificación según Usos, crea las áreas urbana, complementaria y rural, definiendo indicadores básicos por zonas y estableciendo indicadores urbanísticos –FOS, FOT y Densidad-.

Las áreas de mayor vulnerabilidad del partido cuentan con una regulación específica, destinándose a usos recreativos y deportivos.

Define una estructura vial, posee normas que regulan el tejido urbano.

La misma se encuentra en la etapa de zonificación según usos conforme lo establecido por el artículo 77 del Decreto Ley 8912/77.

La norma general se encuentra vigente desde hace 9 años aproximadamente y se encuentra sistematizada.

La ordenanza bajo análisis no contiene instrumentos de gestión ni de participación, resultando poco precisa su adecuación a la normativa provincial ambiental.

Existen planes de específicos en áreas con de alta sensibilidad ambiental; zona productiva de la costa y Calle Nueva York

Define zonas de con mayor detalle, reconociendo alineamientos y la estructura vial.



Fuente Siout

La regulación del entorno del Puerto de La Plata

1. Zona Rc1: En la isla Paulino encontramos una zona denominada como zona de recuperación 1 (Rc1), no apta para usos urbanos, con usos dominantes rurales.
FOT: 0,30
Densidad: 20
Subdivisión mínima: -
2. Zona Rc3: Cruzando el río Santiago, encontramos la zona de recuperación 3 (Rc3), relacionada con usos turísticos y desarrollo náutico.
FOT: 0,20
Densidad: 20
Subdivisión mínima: Sup. 10.000
3. Zona RIC: Aledaña a la zona precedentemente descrita, ya en jurisdicción del Puerto, encontramos la zona de reserva de expansión portuaria (RIC), cuyos indicadores se encuentran congelados.
FOT: -
Densidad: -
Subdivisión mínima: -
4. Zona I1a: Cruzando el canal del Saladero y el canal de entrada, se encuentra la zona industrial uno (I1a), cuyos usos dominantes son el industrial y almacenaje con playa de maniobras.
FOT: 0,5
Densidad: -
Subdivisión mínima: Sup. 2000
5. Zona R2b: Dentro de la zona precedentemente descrita encontramos la zona residencial dos b, con uso vivienda unifamiliar y usos complementarios de comercios diarios y servicios al servicio de la residencia. Esta zona tiene normas de protección patrimonial (entorno de la calle Nueva York).
FOT: 2,5
Densidad: 250
Subdivisión mínima: Sup. 400
6. Zona R2a: Continuando la zona precedentemente descrita, entre la zona industrial uno y el canal de desagüe, aledaña a la Avenida Río de Janeiro, se encuentra la zona residencial dos a (R2a), con uso predominante vivienda

unifamiliar y usos complementarios de comercios diarios y servicios al servicio de la residencia.

FOT: 2,5

Densidad: 250

Subdivisión mínima: Sup. 400

7. Zona R3a: En la parte sur del canal de desagüe, se encuentra la zona residencial 3 (R3a), con uso predominante vivienda unifamiliar y usos complementarios de comercios diarios y servicios al servicio de la residencia.

FOT: 1

Densidad: 300

Subdivisión mínima: Sup. 400

8. Zona R3c: Aledaña a la zona I1, encontramos a la zona residencial tres c (R3c), con uso predominante vivienda unifamiliar y usos complementarios de comercios diarios y servicios al servicio de la residencia.

FOT: 0,80

Densidad: 100

Subdivisión mínima: Sup. 400

9. Zona R3b: Como continuidad de esta zona, más cercana al sistema urbano de borde del casco fundacional de La Plata, se encuentra la zona residencial tres b (R3b), cuyo uso predominante es el de vivienda unifamiliar y usos complementarios de comercios diarios y servicios al servicio de la residencia.

FOT: 1

Densidad: 400

Subdivisión mínima: Sup. 375

10. Zona R2c: Rodeando la zona industrial uno, la zona residencial tres b y el casco de La Plata, se encuentra la zona residencial 2c (R2c), cuyo uso predominante es el de vivienda unifamiliar y usos complementarios de comercios diarios y servicios al servicio de la residencia.

FOT: 2,5

Densidad: 400

Subdivisión mínima: Sup. 375

11. Zona R2f: Cruzando la Avenida 60, y aledaña a la zona industrial I1a, se encuentra la zona residencial 2f, cuyo uso predominante es el de vivienda

El Partido de La Plata presenta una situación particular en relación a este punto, por cuanto la norma municipal convalidada por la autoridad provincial competente, en el marco de lo establecido por el artículo 83 del Decreto Ley N° 8912/77, es la ordenanza N° 9231/2000. De este modo es la norma vigente en materia de ordenamiento territorial y usos del suelo para el partido.

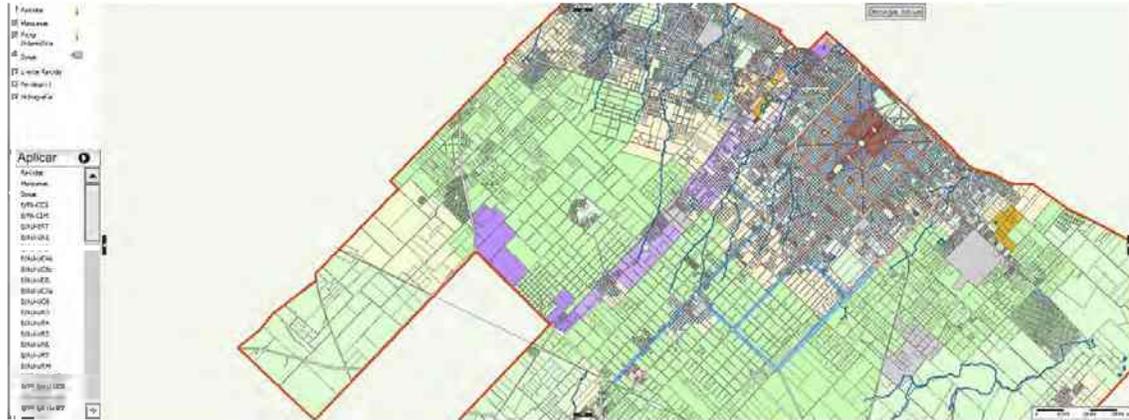
No obstante lo expuesto, se ha sancionado recientemente la ordenanza N° 10.703/2010 que modifica la anterior y que se encuentra en proceso de convalidación –con observaciones-.

En este marco cabe señalar que esta última no introduce cambios sustanciales en general, situación que no verifica en el casco fundacional de la ciudad, por cuanto en el mismo altera las alturas máximas permitidas y los indicadores urbanísticos.

La situación señalada precedentemente, que plantea un escenario aun indefinido, dificulta una caracterización de la normativa vigente.

A lo expuesto se suma que el Partido de La Plata, a diferencia de lo que ocurre con los de Berisso y Ensenada, no presenta una proximidad al Puerto de La Plata.

Cabe señalar que la ordenanza N° 9231/2000 es un “código” de ordenamiento urbano y territorial, presentando sistematicidad y coherencia en su formulación. Se ubica en un grado de avance importante en la materia, por cuanto a la zonificación según usos –conforme lo establecido por el Decreto Ley N° 8912/77- se suma la regulación de los instrumentos de gestión y participación, así como una adecuada recepción de la normativa ambiental provincial. Al respecto cabe mencionar que la modificación propuesta modifica considerablemente la regulación en este punto.



Fuente SIOUT

La regulación del entorno del Puerto de La Plata

1. Zona EZE: El bosque de la ciudad de La Plata se regula como zona de esparcimiento, recreación y educación (EZE). Los usos permitidos son los de actividades recreativas y educativas, en el marco de la ley provincial N° 12.704/2001 de Paisaje Protegido.

1.5.9. CONCLUSIONES SOBRE LA REGULACION URBANISTICA DEL ENTORNO DEL PUERTO DE LA PLATA

Resulta de importancia señalar que los partidos con mayor incidencia en cuanto a la regulación urbanística del entorno del Puerto de La Plata son los de Berisso y Ensenada. Ello en cuanto el Puerto de La Plata se encuentra emplazado entre ambos.

Se observa una gran diferencia entre la zonificación propuesta por los Partidos de Ensenada y Berisso, por cuanto:

Ensenada:

1. En el área de jurisdicción del puerto existen dos zonas en las que se asientan viviendas que están reguladas como residencial mixta. Se advierte una clara incompatibilidad de este uso con el que predomina en el área portuaria. A lo expuesto se agrega la inexistencia de una franja que separe y morigere el impacto de la actividad industrial, así como de los instrumentos y acciones que tiendan a una progresiva relocalización de la vivienda.

2. En la jurisdicción portuaria –entre el canal central Río Santiago y el canal oeste- no se encuentra regulada la zona en la que se emplazarán futuros contenedores, y que actualmente se licita para tal fin.
3. El área residencial, en su núcleo central, se encuentra totalmente rodeada por la zona industrial. Esta última se encuentra ocupada parcialmente, lo que genera una importante oferta de suelo industrial y al mismo tiempo una incompatibilidad de usos manifiesta. La situación descripta se acentúa en un proceso continuo y no se verifica la existencia de acciones o herramientas tendientes a revertirlo, generando que la zona urbanizada se encuentre “encerrada” por la industrial. En cambio, la tendencia de crecimiento urbano del partido se orienta hacia el sector paralelo al borde costero del Río de La Plata.
4. Se observa gran cantidad de suelo con regulación industrial aun sin ocupación.
5. Se observa la inexistencia de una estructura vial jerarquizada, no existiendo regulación para las áreas de acceso tanto a la zona industrial como al puerto, no previéndose asimismo medidas que mitiguen el impacto vehicular sobre el área urbanizada.

Berisso:

1. El partido se estructura de la siguiente manera: un desarrollo lineal industrial siguiendo el eje en torno al puerto, un arco residencial en torno al canal este y la calle Montevideo, el territorio de la isla Paulino con un grado de protección, así como el área rural –en el corazón del bañado- entre la zona residencial y residencial mixta de desborde de la ciudad de La Plata y la zona residencial aledaña a la calle Montevideo.
2. Regula la zona del puerto como zona industrial, contemplando las actividades industriales existentes y agrupándolas en un sector definido. Genera una zona de reserva para desarrollo industrial portuario, cruzando el canal del Saladero.
3. Existe dentro del área de jurisdicción portuaria una zona residencial, que presenta en parte de ella valor patrimonial, y que se encuentra totalmente rodeada por la obra proyectada de terminal de contenedores. Se advierte una

clara incompatibilidad de este uso con el que predomina en el área portuaria. A lo expuesto se agrega la inexistencia de una franja que separe y morigere el impacto de la actividad industrial, así como de instrumentos y acciones que tiendan a una progresiva relocalización de la vivienda.

4. Se observa la inexistencia de una estructura vial jerarquizada, no existiendo regulación para las áreas de acceso tanto a la zona industrial como al puerto, no previéndose asimismo medidas que mitiguen el impacto vehicular sobre el área urbanizada.
5. No existe una previsión para albergar futuras actividades portuarias, existiendo una zona mixta ubicada como desborde del partido de La Plata y en línea con la Avenida 122.

En cuanto al Partido de La Plata cabe puntualizar:

1. Estructura su desarrollo industrial sobre el corredor del eje de la Avenida 520, diferenciando tres categorías:
 - a) Una Zona industrial exclusiva sobre la Ruta 2 y la intersección de la Avenida 520.
 - b) Una Zona Industrial Mixta en el tramo de la Avenida 520 no urbano.
 - c) Zonas residenciales mixtas en las adyacencias de la Avenida 520.

Este corredor, con sus tres zonas de carácter industrial, se erige como el principal corredor económico industrial mixto que articula el sistema regional de Ruta 2 y Autopista La Plata-Buenos Aires.

2. En la zona aledaña al puerto se encuentra el Paseo del Bosque.
3. Existe otro corredor potencial, la Avenida 90, que reviste interés desde la perspectiva del puerto dado que une el sistema Ruta 6, Circunvalación de la Región Metropolitana. Este corredor, si bien se encuentra identificado en la estructura vial jerarquizada, no posee zonas de reserva para el desarrollo de actividades industriales.
4. En cuanto al tramo de la Avenida 120, que limita con los partidos de Berisso y Ensenada, las zonas amanzanadas contemplan los usos residenciales mixtos.

5. A diferencia de los partidos de Berisso y Ensenada, estructura en su regulación una red vial jerarquizada, contemplando en la misma las actividades complementarias al rol asignado a cada vía.

ACTIVIDAD 2

ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD (FLUMIAL, VIAL, FERROVIARIA) DEL PUERTO Y SU ÁREA DE INFLUENCIA (MICROREGIÓN GRAN LA PLATA). EN PARTICULAR, ESTUDIO DEL SISTEMAS DE MOVIMIENTOS Y TRÁFICOS.

1.1 ALGUNAS CUESTIONES PREVIAS

El puerto ocupa una posición privilegiada en el marco de los sistemas de transporte de la Argentina y del Cono Sur. Ubicado frente a la Vía Navegable Troncal del Río de la Plata al Océano y a la Hidrovía Paraguay-Paraná, por la que se canaliza la mayor parte de las exportaciones argentinas.

Se encuentra cercano a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como así también a los principales centros de producción, distribución y consumo del país a partir de adecuada conectividad terrestre, como así también por su capacidad de absorber, en buena medida, el tráfico de cargas emergentes del Mercosur.





En general, en el caso de servicios portuarios, el mercado geográfico relevante se circunscribe al puerto y su ámbito de influencia (**o hinterland**)

En el caso de Puerto La Plata, el mismo ha tenido la particularidad de servir a un hinterland primario o principal, constituido fundamentalmente por la Refinería, el Polo Petroquímico y grandes industrias emplazadas en las Ciudades de Ensenada y Berisso, y un hinterland secundario, constituido por la Región Metropolitana de Buenos Aires.



Piano del hinterland local.

En tal sentido, podemos afirmar que el hinterland principal del Puerto La Plata está determinado por factores históricos, culturales, comerciales, entre otros. No debe olvidarse que, por muchas décadas, este puerto se constituyó como puerto industrial; y su hinterland secundario (potencial) hoy tiene una mayor relevancia a la hora de pensar en el crecimiento del puerto.

Específicamente, en el hinterland secundario, se encuentran ubicados varios puertos de uso público y privado, además de Puerto La Plata, entre ellos: Dock Sud, Buenos Aires, Euroamérica S.A., TZ Terminales Portuarias; Puerto de Campana y Delta Dock.

La ubicación geográfica del Puerto constituye un parámetro favorable dado que se estima privilegiado su emplazamiento por ubicarse a 37 km. al Sur vía fluvial del Puerto de Buenos Aires y más alejado a la zona de avance de sedimentos provenientes del Delta, más cercano al océano, etc.

Las actividades económicas de la Argentina centran su desarrollo más hacia el Norte que hacia el Sur de la Capital Federal, razón por la cual la zona de Zárate y Campana pueden considerarse mejor posicionado respecto a nuestro puerto. No obstante ello, el puerto se encuentra ubicado en una situación de privilegio con relación a las políticas de integración regional, nacional y latinoamericana (MERCOSUR) y a grandes proyectos de integración territorial y transporte como la Hidrovía Paraná-Paraguay, y por otro lado, el Puente Colonia-Punta Lara le otorgan un potencial real ligado a los cambios de orden económico mundial.

Frente al rol hegemónico que detentarán Sao Paulo y Buenos Aires como concentración del poder de decisión económica, política y financiera, y considerando que la estrategia pasa de la sustitución de importaciones y desarrollo del mercado interno a orientarse hacia la exportación y el mercado internacional, una adecuada complementación del Puerto La Plata con el resto de los puertos de la región y una relación de intercambio inicial con buques feeder dentro del marco del MERCOSUR facilitará el camino hacia la reactivación de su funcionamiento.

Una red caminera lo vincula con diversas economías regionales que pueden utilizar a esta estación portuaria como alternativa para la exportación y la importación de

sus insumos externos. Por otra parte, desde sus orígenes el puerto estuvo vinculado a una vasta red ferroviaria que actualmente es operada por empresas privadas, sobre un trazado menos denso y netamente troncalizado.

La totalidad de la Jurisdicción Portuaria se compone por 2.249 ha, de las cuales 500 ha, corresponden a espejos de agua, 460 ha, a la zona exclusiva de operatoria portuaria (incluida la Refinería YPF S A), 700 ha, a las ocupaciones militares y el resto corresponde a la denominada Isla Paulino.

Dentro de la jurisdicción portuaria, sobre el Río Santiago se destaca la presencia del Astillero Río Santiago (uno de los más importantes de Sudamérica) y las instalaciones de la Zona Franca La Plata.

El Puerto cuenta sobre el río Santiago con 250 m de frente de atraque en la Zona Franca (sitio N° 23), 275 m en el Astillero Río Santiago y 220 m (sitio N° 5) en la cabecera Río Santiago Oeste, en la misma sobre el Canal Lateral Oeste los Sitios 1, 2 y 3 conforman 588 m de puestos de amarre.



Sobre la margen Oeste (lado Ensenada) del Gran Dock Central se encuentran 1.284 m de muelle conformados por los Sitios N° 7, 8 (graneles sólidos), 9 (carga general), 10, 11 y 12 (granel líquido-uso exclusivo YPF S A), y sobre la margen Este (lado Berisso) se extiende otros 1.284 m de frente de atraque compuestos por los Sitios N° 14, 15, 16, 17 (granel líquido-uso exclusivo YPF S A), 18, 19 (carga general) y N° 20 (embarcaciones de servicio).

En el **Cuadro 1**, se presentan los Medios¹⁴ y Modos¹⁵ de Transporte vinculados al Puerto de La Plata

Medio	Modo	Carga
Terrestre	Automotor	Transporte por camión(+red vial)
	Ferroviano	FFCC de cargas
Agua	Transporte por Agua	Transporte Marítimo y Fluvial
Ductos	Ductos	Oleoductos y Gasoductos

Cuadro 1



En el **Plano 01-a** se detallan los accesos de carga vinculados al Puerto de La Plata

En nuestro estudio efectuaremos el análisis de los modos terrestre automotor y ferroviano y el modo transporte por agua

¹⁴ Vinculado con el ámbito físico en el que opera

¹⁵ Relacionados con las características técnicas y operacionales que los distinguen



Referencias

- Fluviales
- Viales
- Ferrovianos
- Ductos



	CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA ABRIL 2011	Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos	
		Inf INFORME PARCIAL	Escala s/e
		Plano ACCESOS DE CARGA VINCULADOS AL PUERTO DE LA PLATA	Plano 01 a

1.2. INTRODUCCIÓN

Esta componente del estudio pretende describir la accesibilidad fluvial, vial y ferroviaria del Puerto de La Plata y efectuar un análisis de los Sistemas de Movimientos y tráficos relacionados al mismo.

En este marco y a los efectos de cumplir con los objetivos de la propuesta, en el presente informe, se describirán las acciones llevadas a cabo hasta el presente.

En tal sentido y a los efectos de poder realizar la descripción de la situación actual, en esta primera etapa del plan de trabajo, se han desarrollado y completado las siguientes actividades:

- Recopilación de estudios, información, antecedentes y estadísticas disponibles que nos permitirá cumplimentar con los objetivos planteados en esta etapa del estudio.
- Relevamiento de campo, con el fin de evaluar la accesibilidad vial y ferroviaria al Puerto de La Plata, identificando situaciones conflictivas desde el punto de la circulación vehicular.
- Trabajo de gabinete: procesamiento y análisis de la información de antecedentes obtenida, como así también de los relevamientos efectuados.

1.3. RED VIAL VINCULADA AL PUERTO DE LA PLATA

Accesibilidad Vial

Los accesos a la región del Puerto La Plata se pueden agrupar en las siguientes:

Rutas Provinciales N°:1 (Camino General Belgrano), 2, Ex.10 (Avenida 60), 11, 13 (Avenida 520-Camino Rivadavia), 15 (Avenida Bosinga-Avenida Montevideo), 215 (Avenida 44- Avenida Vergara) y 14 (Camino Parque Centenario), Avenida 122, Avenida 66(Avenida Río de La Plata) y la Autopista Buenos Aires-La Plata.-**Planos 02-a y 02-b.**



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA ABRIL 2011	Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos	
	Inf INFORME PARCIAL	Escala s/e
	Plano ACCESIBILIDAD VIAL DEL PUERTO DE LA PLATA	Plano: <div style="text-align: right;">02-a</div>



	<p>CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA ABRIL 2011</p>	<p>Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos</p>	
		<p>Inf INFORME PARCIAL</p>	<p>Escala s/e</p>
		<p>Plano ACCESIBILIDAD VIAL DEL PUERTO DE LA PLATA</p>	<p>Plano: 02 b</p>

La Ruta Provincial N° 6, permite la vinculación con importantes centros de producción y consumo del interior de la provincia y del país, por medio de las siguientes rutas Nacionales: N° 3 (centro y sur de la provincia y todo el sur del país). N° 5 (centro-norte de la provincia y La Pampa), N° 7 Internacional (norte de la provincia, la zona de Cuyo y Chile), N° 9 Internacional (centro, norte del país y Bolivia) y a través de ella, por medio de la Ruta Nacional N° 14, nos relaciona con la Mesopotamia y por medio de la Ruta Nacional N° 11 con Santa Fé, Chaco, Formosa y por último con el vecino país de Paraguay. **Plano 02-c**

Los tres accesos de tránsito pesado más importante en la Región del Gran La Plata son la Ruta Provincial N° 13 (Avenida 520), Autopista Buenos Aires La Plata y la ex RP11, Avenida 122.

En los **Planos 02-d** y **02-e**, se detalla la Red de Tránsito pesado vinculada al Puerto de La Plata.

La vinculación entre el Camino Vergara y la calle Almafuerde, se realiza a partir de la Avenida Ortiz de Rosas. La calle Almafuerde presenta un único sentido de circulación, hacia calle Baradero. La calle Río de la Plata actúa como par de la calle Almafuerde, con sentido de circulación hacia la Avenida Martín de Rosas.

En la actualidad

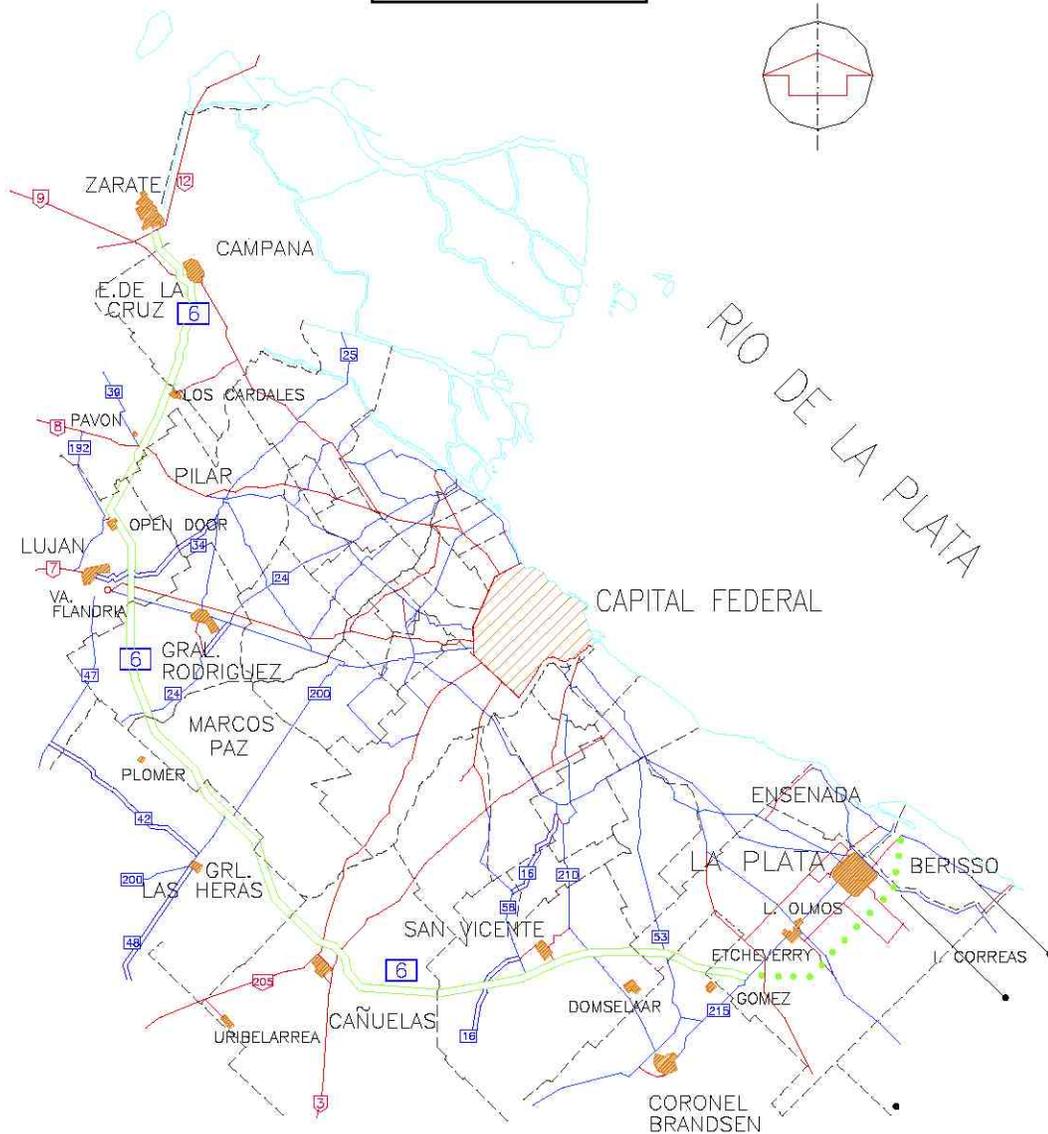
En relación a la red de tránsito pesado descrita en los **Planos 02-d** y **02-e**, se debe incluir las Avenidas 66 y Montevideo, que actualmente están siendo utilizadas por el tránsito pesado relacionado al terraplén costero que se esta construyendo como así también la terminal de contenedores.

Actualmente la calle Génova entre su intersección con la Avenidas del Petróleo y Montevideo, se encuentra cerrada a la circulación vehicular, debido a que se esta efectuando la obra de ensanche de la misma. **Foto 02-1**



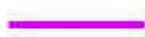
Foto02-01

R.P. 6



	<p>CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLAT ABRIL 2011</p>	<p>Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos</p>	
		<p>Inf: INFORME PARCIAL</p>	<p>Escala: s/e</p>
		<p>Plano: CONECTIVIDAD RPN°6</p>	<p>Plano: 02-c</p>



 Red de Tránsito Pesado vinculada al Puerto de La Plata

	<p>CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA ABRIL 2011</p>	<p>Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos</p>	
		<p>Inf INFORME PARCIAL</p>	<p>Escala s/e</p>
		<p>Plano Red de Tránsito Pesado vinculada al Puerto de La Plata</p>	<p>Plano 02-d</p>

1.4. ANÁLISIS DEL TRÁNSITO- VOLÚMENES Y CLASIFICACIÓN VEHICULAR

En relación a los volúmenes de tránsito correspondientes a los accesos principales al Puerto de La Plata, se detallan a continuación antecedentes obtenidos, correspondiente a mediciones efectuadas por la División Tránsito durante el mes de abril del año 2009, perteneciente a la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

En el **Plano 02-f**, se detallan la ubicación de cada uno de los puestos donde se realizaron las mediciones de tránsito.

Puesto 1: Camino Rivadavia- Tramo: Av. 122- Nuevo Camino

Puesto 2: Camino Cestino- Tramo: Calle Ortiz de Rosas- Acceso a Puerto.

Puesto 3: Camino Ing. Humet- Tramo: Av. 122- Nuevo Camino

Puesto 4: Camino Ing. Humet- Tramo: Nuevo Camino- Avenida Bosinga.

Puesto 5: Camino Cestino- Tramo: Avenida Bosinga- Calle Ortiz de Rosas.

Puesto 6: Avenida Ortiz de Rosas- Tramo: Avenida Cestino- Acceso a Puerto

Puesto 7: Avenida 60- Tramo: Avenida 122- calle 126 (Rotonda)

Puesto 8: Avenida 60- Tramo: calle 126 (Rotonda)- Avenida Génova

Puesto 9: Avenida 122- Tramo: calle 32- calle 33.

Puesto 10: Avenida 122- Tramo: calle 38-calle 43.

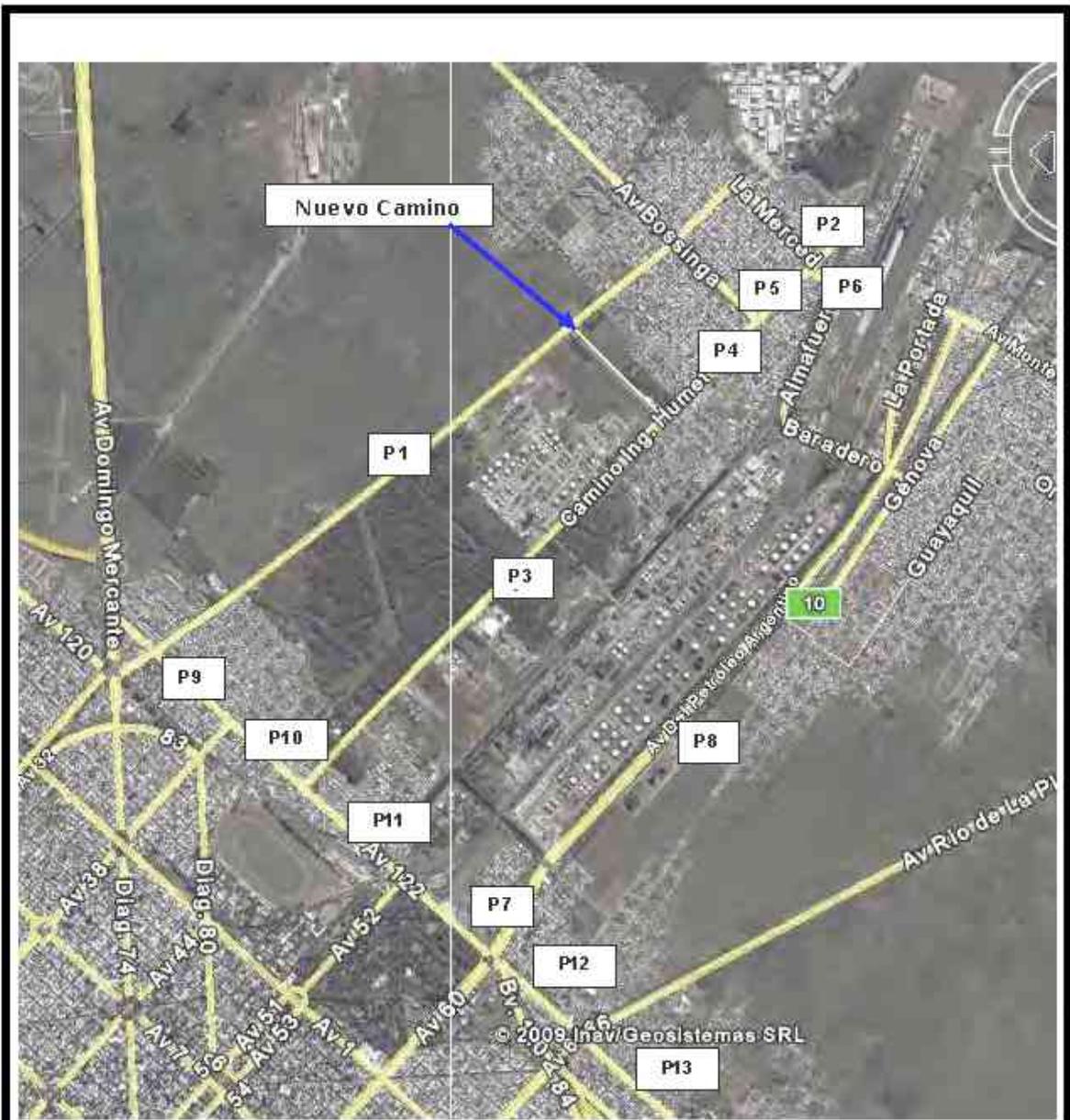
Puesto 10: Avenida 122- Tramo: calle 48- calle 49.

Puesto 11: Avenida 122- Tramo: calle 48- calle 49.

Puesto 12: Avenida 122- Tramo: calle 64- calle 65.

Puesto 13: Avenida 122- Tramo: calle 70- calle 71.

Puesto 14: Avenida 122- Tramo: calle 81- calle 82.



	<p>CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA ABRIL 2011</p>	<p>Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos</p>	
		<p>Inf INFORME PARCIAL</p>	<p>Escala s/e</p>
		<p>Plano Ubicación Puestos de Medición de Tránsito</p>	<p>Plano 02-f</p>

En el Cuadro 02-a, se detallan los valores correspondientes a los Tránsitos Medios Mensuales (TMDM-Abril).

TRANSITOS MEDIOS MENSUALES-ABRIL 2009		
TMDM(vehículo/día)		
Puesto 1	TMDM	
	16352	
Puesto 2	TMDM	
	1627	
Puesto 3	TMDM	
Puesto 4	TMDM	
	10478	
Puesto 5	TMDM	
	Hacia Av. Bosinga	Hacia Avenida Ortiz de Rosas
	5194	5250
Puesto 6	TMDM	
	Hacia Avenida Cestino	Hacia Puerto de La Plata
	4796	5366
Puesto 7	TMDM	
	Hacia calle 122	Hacia calle 126
	12828	13074
Puesto 8	TMDM	
	Hacia calle 126	Hacia Avenida Génova
	14521	12946
Puesto 9	TMDM	
	12372	
Puesto 10	TMDM	
	14805	
Puesto 11	TMDM	
	22779	
Puesto 12	TMDM	
	17322	
Puesto 13	TMDM	
	15287	
Puesto 14	TMDM	
	15303	

Cuadro 02-a

En los Cuadros 02-b y 02-c, se presentan antecedentes respecto a censos de clasificación vehicular realizados por la División Tránsito de la DVBA, durante un día hábil de la semana, entre las 8:00 y 16:00 horas, durante el mes de abril del año 2009.

Puesto 1: Camino Rivadavia- Tramo: Av. 122- Nuevo Camino					
Puesto 1- Sentido hacia Camino Nuevo					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión p pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
82%	5%	4%	1%	2%	7%
Puesto 1- Sentido hacia Avenida 122					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión p pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
82%	5%	5%	1%	1%	6%
Puesto 2: Camino Cestino- Tramo: Calle Ortiz de Rosas- Acceso a Puerto.					
Puesto 2- Sentido Calle Ortiz de Rosas					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión p pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
69%	0%	11%	2%	4%	14%
Puesto 2- Sentido hacia Zona Franca					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión p pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
64%	0%	6%	1%	2%	15%
Puesto 3: Camino Inq. Humet- Tramo: Av. 122- Nuevo Camino					
Puesto 3- Sentido hacia Camino Nuevo					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión p pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
91%	2%	3%	0%	1%	3%
Puesto 3- Sentido hacia Avenida 122					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión p pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
90%	2%	3%	0%	1%	4%
Puesto 4: Camino Inq. Humet- Tramo: Nuevo Camino- Avenida Bosinga.					
Puesto 4- Sentido hacia Avenida Bosinga					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión p pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
78%	1%	5%	0%	2%	14%
Puesto 4- Sentido hacia Camino Nuevo					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión p pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
80%	1%	4%	1%	2%	12%

Cuadro 02-b

Puesto 5: Camino Cestino- Tramo: Avenida Bosinga- Calle Ortiz de Rosas.

Puesto 5- Sentido hacia Avenida Bosinga					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
77%	4%	5%	1%	6%	7%

Puesto 5- Sentido hacia Calle Ortiz de Rosas					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
77%	4%	5%	1%	2%	11%

Puesto 7: Avenida 60- Tramo: Avenida 122- calle 126 (Rotonda)

Puesto 7- Sentido hacia Calle 128					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
88%	5%	3%	0%	1%	3%

Puesto 7- Sentido hacia Avenida 122					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
88%	5%	2%	0%	2%	3%

Puesto 8: Avenida 60- Tramo: calle 126 (Rotonda)- Avenida Génova

Puesto 8- Sentido hacia Calle 128					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
91%	4%	2%	1%	1%	1%

Puesto 8- Sentido hacia Avenida Génova					
autos	ómnibus	camión liviano	camión pesado s/acoplado	camión pesado c/acoplado	camión pesado c/semi-remolque
90%	5%	2%	1%	1%	1%

Cuadro 02-c

En relación a la Autopista Buenos Aires en el Cuadro 02-d, se detallan los antecedentes obtenidos.

**AUTOPISTA LA PLATA - BUENOS AIRES
CONTADORES OCCOVI - TRONCAL LA PLATA
TMDM (Tránsito Medio Diario Mensual)-ABRIL 2009**

ASCENDENTE				DESCENDENTE				TOTAL
TOTAL	Motos	Autos	Pesados	TOTAL	Motos	Autos	Pesados	ASC/DESC
13212	18	12271	922	11778	82	10481	1215	24990
%	0,1%	92,9%	7,5%	%	0,7%	89,0%	10,3%	

Cuadro 02-d

En el Cuadro 02-f, se presentan antecedentes respecto a Tránsitos Medios Diarios Anuales (TMDA) correspondientes a las Rutas de jurisdicción provincial, vinculadas a la accesibilidad vial del Puerto de La Plata dentro de la Micro Región del Gran La Plata. La fuente de información, es la División Tránsito de la DVBA.

Ruta	Límites del Tramo	Tipo Calzada	Año Medido	TMDA	Clasificación en % (pares de ejes)			
					Autos	Onibus	C. L.V.	C. Pes.
1	Avda. 32 (055-10) - RP13	-	-	-	-	-	-	-
1	LA PLATA (RP 13)- GONNET(C.501)	Pav	2009	14.716	89	8	2	1
1	GONNET(C.501) - CITY BELL(Cantile)	Pav	2009	12.620	84	5	7	4
1	CITY BELL (Cantile)- VILLA ELISA(Arana)	Pav	2009	14.374	75	5	14	6
1	VILLA ELISA (Arana)- CRUCE GUTIERREZ	Pav	2009	5.714	85	6	7	2
1	RP 14 CRUCE GUTIERREZ - RP 36 ALPARGATAS (Cno. Centenario)	Pav	2009	17.924	89	6	4	1
2	RP36 - RP13	Pav	2009	19.716	68	1	5	26
2	RP 13 - RP 215	Pav	2009	23.727	68	1	5	26
2	RP 215 - RP 6	Pav	2009	19.923	89	3	1	7
2	RP 6 - RP 59(Acc.Gándara)	Pav	2009	19.923	89	3	1	7
2	RP 59 (Acc. Gándara) - RP 20	Pav	2009	19.923	89	3	1	7
2	RP20 - CHASCOMUS(027-15)	Pav	2009	19.923	89	3	1	7
2	CHASCOMUS(027-15) - RP57	Pav	2009	12.789	87	3	5	5
2	RP57 - RP 41 (CASTELLI)	Pav	2009	15.962	87	3	5	5
2	RP 41 (CASTELLI) - RP 63 (DOLORES)	Pav	2009	18.664	88	4	2	6
2	RP 63 (DOLORES) - RP 62 (GRAL. GUIDO)	Pav	2009	9.146	88	4	2	6
2	RP 62 (GRAL. GUIDO) - MAIPU	Pav	2009	9.146	80	5	1	14
2	MAIPU - RP74 (LAS ARMAS)	Pav	2009	10.846	82	4	1	13
2	RP74 (LAS ARMAS) - RP55 (VIDAL)	Pav	2009	10.813	80	5	1	14
2	RP55 (VIDAL) - MARDEL PLATA	Pav	2009	9.141	78	5	3	14
6	RP215 - RP53	Pav	2009	5.969	66	1	7	26
6	RP53 - RP210	Pav	2009	5.439	65	1	7	27
11	RP15 - AU LA PLATA Bs As	Pav	2004	4.246	86	1	10	3
11	AU LA PLATA Bs As - RP 13	Proy	2004	32.365	91	2	4	3
11	RP 13 - RP 215	Proy	-	-	-	-	-	-
11	RP 215 - Avda 80	Proy	-	-	-	-	-	-
11	Avda 80 - RP 6 (C.90)	Pav	2007	15.550	70	4	8	18
11	RP 6 (C.90)-ACC BAVIO (RP 54)	Pav	2009	2.028	70	4	8	18
13	ZONA FRANCA - RP 15	Pav	-	-	-	-	-	-
13	RP15 (ENSENADA) - CALLE R. DE ESCALADA	Pav	2003	12.104	83	6	7	4
13	CALLE R. ESCALADA - RP V11	Pav	2003	12.104	83	6	7	4
13	RP V 11 - ROTONDA DIA G. 74	Pav	2009	16.352	82	5	5	8
13	ROTONDA DIA G 74 - MERCADO REG. LA PLATA	Pav	-	-	-	-	-	-
13	MERCADO LA PLATA - RP 1 (Distribuidor)	Pav	2009	17.536	86	1	8	5
13	RP 1 (Distribuidor)- Avda. 25	Pav	2009	25.552	88	2	7	3
13	Avda 25 - Avda 137	Pav	2009	22.556	72	4	11	13
13	Avda 137 - Avda 179	Pav	2009	14.500	72	4	11	13
13	Avda 179 - RP 36	Pav	2009	11.500	72	4	11	13
13	RP36 - RP2	Pav	2009	7.254	81	5	10	4
14	Av. 532 (055-10) - RP13	Pav	2007	44.680	-	-	-	-
14	RP 13 - GONNET (Estación)	Pav	2009	54.038	92	5	3	0
14	GONNET (Estación) - CITY BELL (Estación)	Pav	2009	65.818	93	5	2	0
14	CITY BELL (Estación) - VILLA ELISA (Av. Arana 055-01)	Pav	2009	44.777	95	2	2	1
14	VILLA ELISA (Av. Arana 055-01)- RP 1 (Cruce Gutierrez)	Pav	2009	16.343	93	4	3	0
36	RP2 (EL PATO) - RP13	Pav	2009	7.988	60	2	5	33
36	RP13 - RP215	Pav	2009	10.688	60	2	5	33
36	RP215 - EX RP10 (055-09 Avda 66)	Pav	2009	8.669	58	2	17	23
36	EX RP10(055-09 Avda66) - RP6 (Traza)	Pav	2008	3.727	45	2	18	35
36	RP6 (Traza)-Acc.BAVIO (065-10 exRP54)	Pav	2008	3.121	45	2	18	35
215	ZONA FRANCA (C. IRI GOYEN) - RP15(Av BOSSINGA)	Pav	2009	9.947	78	4	5	13
215	RP15(Av BOSSINGA) - Calle R. De ESCALADA	Pav	2009	9.979	80	1	5	14
215	Calle R. ESCALADA - RP11	Pav	2009	12.333	91	2	3	4
215	RP11 - AV. 122 (055-13)	Pav	2009	12.333	91	2	3	4
215	Av. 131 (055-10) - Av. 143	Pav	2008	24.096	69	2	8	21
215	Av. 143 - RP36	Pav	2008	21.361	69	2	8	21
215	RP36 (L. OLMOS) - RP2 (ECHEVERRY)	Pav	2008	11.266	73	1	6	20
215	RP2 (ECHEVERRY) - RP6	Pav	2008	13.084	73	1	6	20
215	RP6 - RP53	Pav	2008	6.424	61	2	6	31

Cuadro 02-f

Relevamiento de campo

Se efectuó un relevamiento de campo principalmente en la Red de tránsito pesado que se desarrolla en los Partidos de Berisso y Ensenada

A continuación se presentan una serie de fotografías obtenidas, que reflejan distintas situaciones que se presentan en relación al tránsito pesado, como así también características de las vías que son utilizadas



Foto 02-2

Foto 02-2 Avenida 122 en proximidades a su intersección con la calle 50. Esta intersección se encuentra semaforizada y horas picos de la mañana se producen situaciones de congestionamiento en la misma, generándose importantes colas de vehículos.



Foto 02-3



Foto 02-4

Fotos 02-3 y 02-4: Intersección del tipo rotacional entre las avenidas 122 y 60



Foto 02-5

Foto 02-5 Avenida 66- Camino vnculación entre las avenidas 122 y Montevideo



Foto 02-6



Foto 02-7

Fotos 02-6 y 02-7: Avenida 60-(Avenida Del Petróleo Argentino)- Tramo entre calle 128 y avenida Génova. La vía es utilizada como vnculación entre la avenida 122 y sector del Puerto desarrollado sobre Berisso



Foto 02-8

Foto 02-8: Avenida 60-(Avenida Del Petróleo Argentino)- Tramo entre avenida Génova y calle Baradero. La vía es utilizada como vnculación entre la avenida 122 y sector del Puerto desarrollado sobre Berisso



Foto 02-9



Foto 02-10

Fotos 02-9 y 02-10: Intersección del tipo rotacional entre la avenida Río de Janeiro y las calles Baradero y Portela



Foto 02-11

Foto 02-11: Calle Portela. Es la vía de conexión con el sector Este del Puerto de La Plata desarrollado sobre Berisso.



Foto 02-12

Foto 02-12: Calle Baradero- Tramo Calle Portela- Calle Río de la Plata. Es la vía de conexión entre el Sector Este y Oeste del Puerto de La Plata



Foto 02-13

Foto 02-13: Calle Río de la Plata- Tramo: Calle Baradero y Avenida Ortiz de Rosas. Presenta único sentido de circulación hacia el Norte y forma el par con la calle Almafuerite



Foto 02-14



Foto 02-15

Fotos 02-14 y 02-15: Calle Almafuerite- Tramo: Calle Baradero y Avenida Ortiz de Rosas. Presenta único sentido de circulación hacia el Sur y forma el par con la calle Río de la Plata



Foto 02-16



Foto 02-17

Fotos 02-py 02-q: Calle Almafuerite- Tramo: Calle Río de la Plata- Avenida Horacio Cestino



Foto 02-18

Fotos 02-18: Calle Dr. Garay. Vía de ingreso de todos los camiones que acceden al sector del Puerto de La Plata, donde se encuentra la arenera.



Foto 02-19



Foto 02-2



Foto 02-21



Foto 02-22



Foto 02-23

Fotos 02-19, 02-20, 02-21, 02-21, 02-22 y 02-23: Corresponden al acceso a los sectores de Arenera, Zona Franca y Astilleros Río Santiago, pertenecientes al Puerto de La Plata



Foto 02-19



Foto 02-20



Foto 02-21



Foto 02-22



Foto 02-23

Fotos 02-24, 02-25, 02-26, 02-27 y 02-28: Corresponden a distintos puntos de la Avenida Horacio Cestino



Foto 02-29



Foto 02-30



Foto 02-31



Foto 02-32



Foto 02-33



Foto 02-34

Fotos 02-29, 02-30, 02-31, 02-32 y 02-33 Corresponden a distintos puntos de la RP N° 215 (Avenida Ing. Humel) Tramo Camino conexión RPN° 13- RPN°215-Avenida 122



Foto 02-35

Foto 02-35: Avenida 122, en proximidades a su intersección con calle 49.



Foto 02-36



Foto 02-37



Foto 02-38



Foto 02-39



Foto 02-41



Foto 02-42



Foto 02-43



Foto 02-44

Fotos 02-36, 02-37, 02-38, 02-39, 02-40, 02-41, 02-42, 02-43 y 02-44: Corresponden a distintos puntos de la RP N° 13 (Camino Rivadavia) Tramo Camino conexión RPN° 13- RPN°215-Avenida 122



Foto 02-45



Foto 02-46



Foto 02-47

Fotos 02-45, 02-46 y 02-47: Corresponden a distintos puntos del Camino conexión RP N° 13- RP N°215

Análisis del sistema de movimientos-Conclusiones

- Estado de servicialidad de calzadas aceptable en un alto porcentaje de la Red vinculada al tránsito pesado en carretera principal pavimentada de la Micro Región del Gran La Plata, al margen de las carencias puntuales en Obras complementarias destinadas a Seguridad Vial.
- En relación a la Red de Tránsito pesado vinculada al Puerto de La Plata, como así también a la actividad industrial que se desarrollo en los Partidos de Ensenada y Berisso, gran parte de su traza se desenvuelve por zonas netamente urbanizadas o por vías con volúmenes de tránsito altos, lo que produce mayor presión sobre la red.
- La situación descripta en el punto anterior genera situaciones riesgosas desde el punto de vista de la seguridad vial, hacia los actores más vulnerables de la vía, como lo son el peatón y el ciclista. Respecto a este último, se observa la falta de infraestructura que genere una segregación de los ciclistas respecto al resto de los vehículos.
- Los sistemas de Movimientos y Tráficos del Puerto de La Plata, correspondiente al modo de transporte terrestre automotor de cargas (camiones) tienen su principal vinculación como ingreso o egreso a la Micro Región del Gran La Plata, la Autopista Buenos Aires La Plata.
- Teniendo en cuenta el principal sistema de movimientos y tráfico del Puerto de La Plata correspondiente al modo de transporte terrestre automotor de cargas (camiones), los circuitos utilizados son:
 1. Acceso al Sector Oeste del Puerto de La Plata: RP N 13 (Camino Rivadavia) Camino conexión RPN° 13- RPN°215-Avenida 122 y Avenida Cestino.
 2. Acceso al Sector Este del Puerto de La Plata: Avenida 122- Avenida del Petróleo (Avenida 60-Río de Janeiro)- Calle Portela.

1.5. RED FERROVIARIA DE CARGAS VINCULADA AL PUERTO DE LA PLATA.

Accesibilidad Ferroviaria de Cargas

En lo referente a la red ferroviaria actualmente se la puede agrupar en dos ramales que corresponden a: el ex Ferrocarril Belgrano actualmente se encuentra en período

de rehabilitación a cargo de la UEPEF, y el ex Ferrocarril Roca que a partir del 6 de Julio de 2007 paso a ser controlada por la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia S.A. (UGOFE SA), permite fácil conexión con las redes ferroviarias restantes que conectan así al Puerto La Plata con el resto del país según los detalles siguientes: conexión con: NCA (Centro y Norte del país), FEPSA (Zona Oeste) y BAP (Cuyo y Centro) y Ferro Sur Roca (Sur del País). **Plano 02-g**

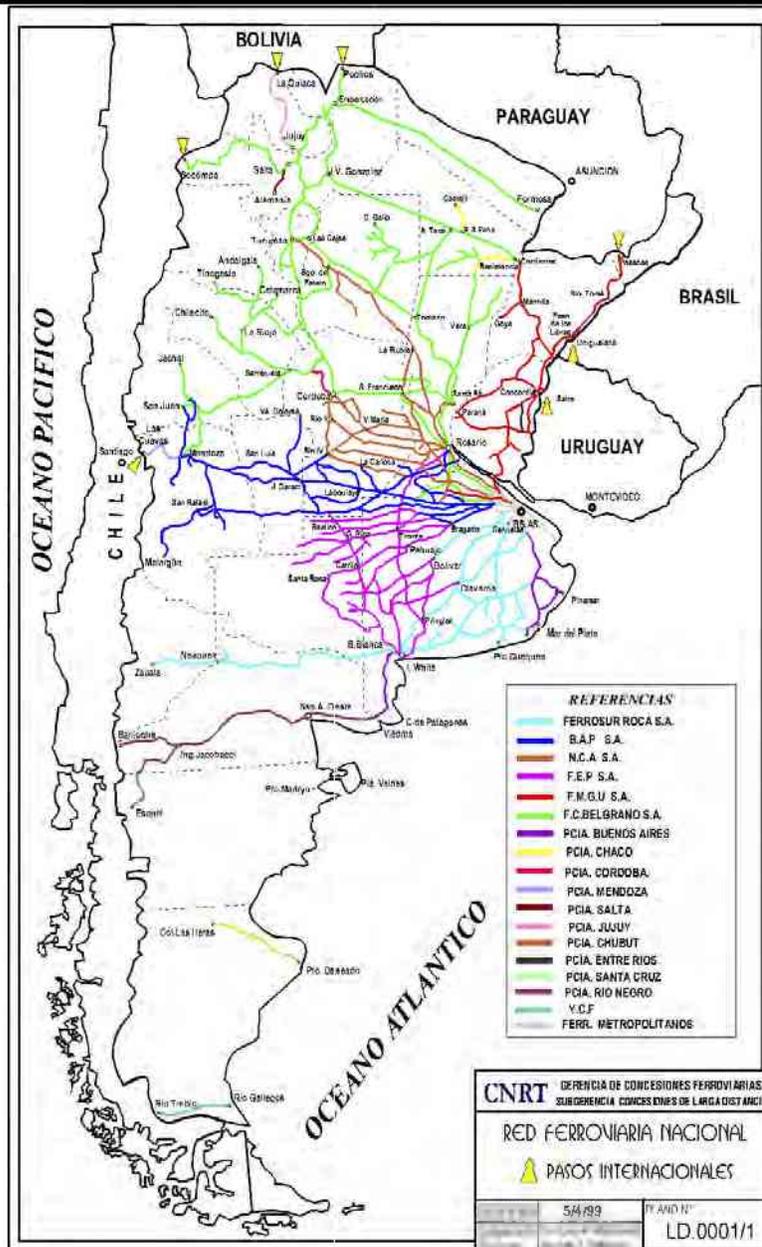
El acceso al Gran Buenos Aires, Capital Federal y La Plata, se realiza a través de las vías del transporte urbano de pasajeros. La empresa concesionaria que opera en la red ferroviaria vinculada al Puerto de La Plata es Ferrosur Roca S.A.

La Red ferroviaria concesionada a Ferrosur Roca S.A, es de 3.150 km, siendo las principales localidades de origen y destino de la carga Cañuelas, Azul, Olavarría, Tandil, Quequén, Bahía Blanca, Choele Choel, Allen, Cipoletti, Neuquén, Plaza Huincul y Zapala.

El acceso al Gran Buenos Aires, Capital Federal y La Plata, se realiza a través de las vías del transporte urbano de pasajeros. En esta área metropolitana, las principales estaciones de origen/destino de las cargas son: Vicente Casares, Lavallol, **La Plata**, Ensenada, Estación Sola (en el barrio de Barracas en Capital Federal) y Dock Sud (en Avellaneda).

Ferrosur Roca S.A a través de la red propia o de otros concesionarios tiene acceso a las terminales portuarias del Puerto de Buenos Aires, Exolgan (Dock Sud), **La Plata**, Campana, San Nicolás, Rosario, Bahía Blanca y Quequén.

La red ferroviaria concesionada a Ferrosur Roca S.A, tiene conexión a las vías de otros concesionarios de carga: Nueva Central Argentino S.A, Ferroexpreso Pampeano S.A, y America Latina Logística S.A, a través de las cuales son habituales los tráficos de intercambio entre las distintas regiones en las que estas empresas prestan servicio con el área de influencia de Ferrosur Roca S.A.



CONSEJO FEDERAL DE
INVERSIONES
PARTIDO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE
LA PLATA
ABRIL 2011

Proyecto:

PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA
DEL PUERTO DE LA PLATA
Formulación de instrumentos operativos y
normativos

Inf
INFORME PARCIAL

Escala s/e

Plano
Red Ferroviaria
Nacional de Cargas

Plano:

02-g

En el **Plano 02-h**, se detalla la situación actual respecto a la Red Ferroviaria de Cargas en la Región del Gran La Plata, y la directamente relacionada al Puerto de La Plata

Las **Fotos 02-48** y **02-49** corresponden a dos cruces ferroviarios existentes, vinculados a la red de transporte ferroviaria de cargas y la red de transporte automotor de cargas (camiones) relacionados con el Puerto de La Plata



Fotos 02-48: Avenida 122, en proximidades con la intersección de la avenida 52



Fotos 02-49: Calle Baradero-Tran o Calle Portela-Calle Río de la Plat

Acceso ferroviario de cargas dentro del Puerto de La Plata

El objetivo fundamental del servicio ferroviario dentro de la jurisdicción portuaria es coordinar los movimientos operativos, en las zonas comunes del puerto, entre las diferentes terminales portuarias y sus operadores logísticos (ALL, Ferrosur, NCA, etc).

El Puerto La Plata es uno de los pocos puertos que cuenta con un servicio ferroviario propio para realizar maniobras dentro de la jurisdicción portuaria. Para ello, dispone de dos vías generales de trocha ancha, que lo conectan directamente con la red ferroviaria nacional, y una playa ferroviaria de nueve vías férreas. Para realizar maniobras ferroviarias, el Consorcio dispone de cuatro locomotoras diesel eléctricas con una capacidad de tracción de remolque de 6.400 t, un gancho de 17 t y una trocha de 1.676 mm.

Con relación a la Cabecera Río Santiago Oeste, Ensenada, este sector posee una conexión directa a las dos vías generales del puerto de trocha ancha (1,676 m). El CGPLP cuenta con una importante estructura ferroviaria, a saber: vías generales y playa de maniobras de nueve vías en funcionamiento (iluminada), cuadrilla de mantenimiento permanente, 4 locomotoras de maniobra, taller propio, servicio las 24 horas los 365 días del año.

En el área correspondiente al Depósito Fiscal I, Sitio N°9, la playa del Sitio N° 9 puede contar en forma exclusiva con el apoyo de 2 vías férreas de trocha ancha, que se ubican paralelas al Dock Central y a 3m de distancia del pavimento de la playa. Actualmente, estas vías forman parte de la red ferroviaria del puerto, que se compone de 9 vías en funcionamiento (iluminada). El Consorcio de Gestión del Puerto La Plata cuenta con cuadrilla de mantenimiento ferroviario, 4 locomotoras de maniobra, taller propio.

En el Depósito Fiscal II, Cabecera Río Santiago Oeste, el área posee una conexión directa con las dos vías generales, de trocha ancha (1,676m), del puerto. El Consorcio de Gestión del Puerto La Plata cuenta con una importante estructura ferroviaria: nueve vías en funcionamiento y playa de maniobras iluminada, cuadrilla de mantenimiento permanente, cuatro locomotoras de maniobra y taller propio.

En los Sitios N° 18 y 19, Berisso, si bien el predio posee acceso ferroviario de trocha ancha, cabe destacar que las mismas se encuentran fuera de uso desde vieja data

Sistemas de Movimientos y Mercaderías

En la región central de la provincia de Buenos Aires, se generan los principales volúmenes de carga de Ferrosur Roca. Desde allá se transportan agregados graníticos, piedra, arena, productos procesados a granel como cales y cemento y productos cerámicos palletizados. Estos productos que tienen su origen en la zona de canteras y plantas industriales cercanas a Olavarría, tienen como destino los principales centros de transferencia y descarga en Cañuelas, Llavallol, Sola, **La Plata** y Dock Sud, uniendo de esa manera grandes centros de consumo. La red ferroviaria de Ferrosur atraviesa los principales centros productivos de agregados y cemento para la industria de la construcción.

Las principales operaciones que se desarrollan en el Puerto de La Plata, tienen que ver con el transporte de carbón residual de petróleo a la terminal de graneles sólidos de Copetro S.A., procedente de las refinerías de Repsol YPF en Lujan de Cuyo (Mendoza) y La Plata y de la Shell en Dock Sud (Buenos Aires).



Vagón Tolva Minera utilizada para el transporte de carbón residual de petróleo

En relación al transporte de sustancias químicas y combustibles, se destacan las siguientes:

- Soda Cáustica Líquida volumen mensual 14 000 tn

Origen Plaza Huincul-Neuquén

Destino Ensenada- Repsol YPF

- Nafta Virgen volumen mensual 10.000 tn

Origen Plaza Huincul-Neuquén

Destino Ensenada- Repsol YPF

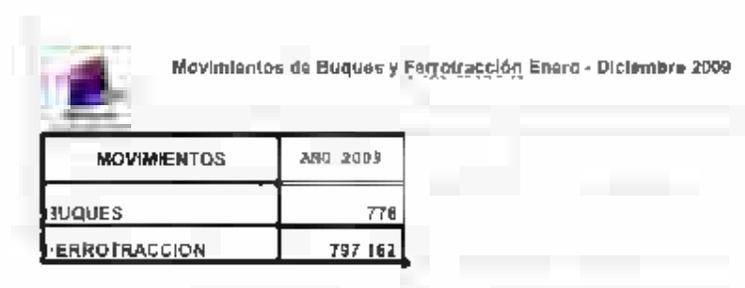
- Mtbe volumen mensual 1.000 tn

Origen Ensenada- Repsol YPF

Destino Plaza Huincul-Neuquén

En relación a la empresa TERNIUM S A (SIDERAR ARGENTINA) ubicada en Ensenada, en la misma se trabaja con la bobinas laminadas en caliente provenientes de San Nicolás, y se obtiene a partir del proceso productivo, bobinas recocidas y temperadas, las cuales pueden ser destinadas directamente a la venta o continúan luego de su proceso de producción ya sea en serviaceros y centros de servicios, electrocincado o estañado. En su cadena productiva intervine el modo de transporte terrestre ferroviario de cargas.

Según las estadísticas obtenidas del sitio oficial del Consorcio Puerto de La Plata, el Movimiento de Ferro-tracción durante el año 2009 fue de 797.162 **Cuadro 02-01**



MOVIMIENTOS	AÑO 2009
BUQUES	778
FERROTRACCION	797.162

Cuadro 02-01

1.6 RED MARÍTIMA VINCULADA AL PUERTO DE LA PLATA

Introducción

El Puerto de La Plata, es uno de los puertos vinculados a la Hidrovía Paraguay-Paraná. La Hidrovía Paraguay-Paraná es un Programa definido sobre la base de

una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo Norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo Sur.-**Plano 02-i**.

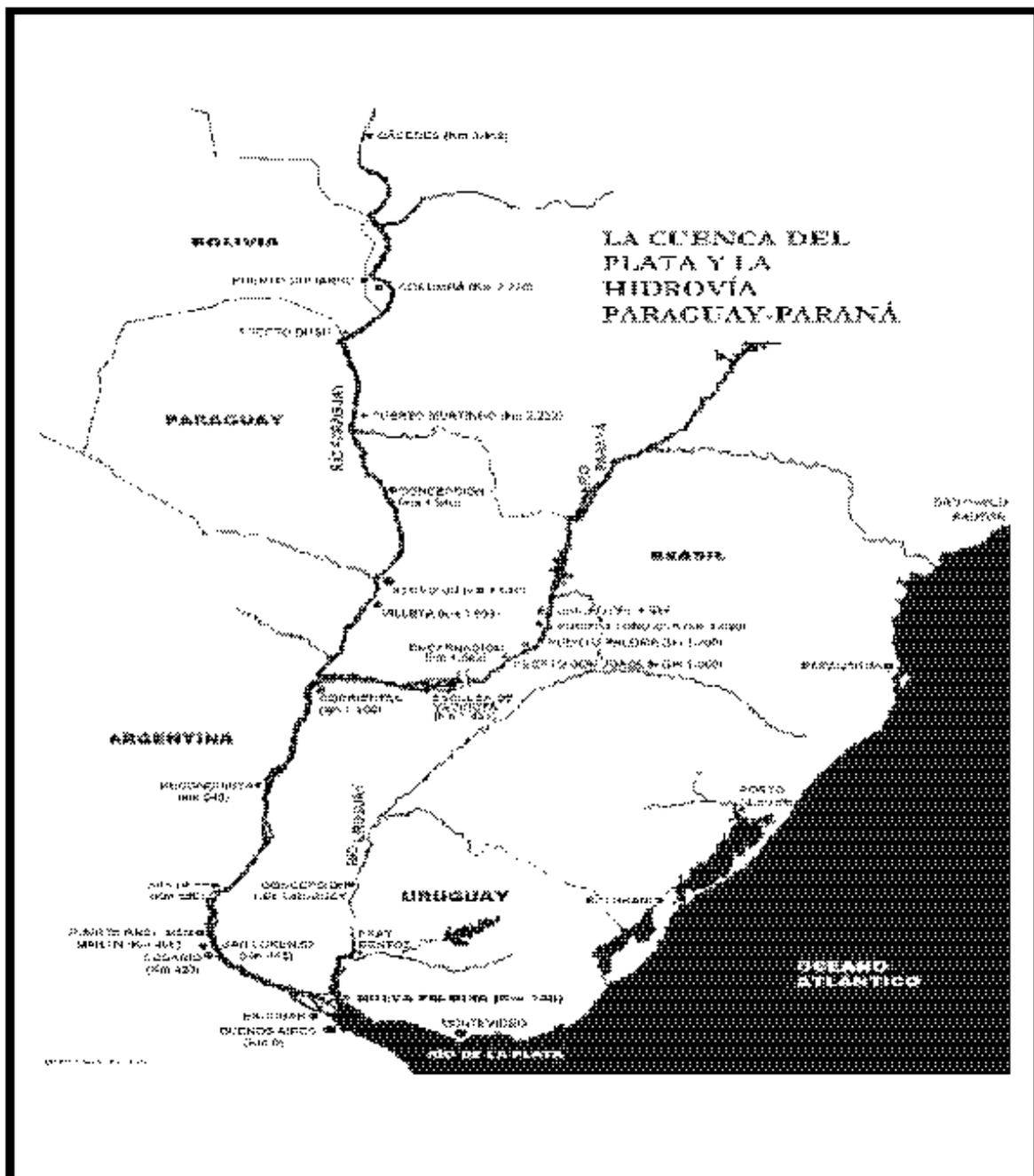
El **Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (PHPP)** surgió ante la necesidad de mejorar el sistema de transporte de la región debido al incremento del comercio en la misma, ampliado luego con la creación del MERCOSUR.

Los objetivos inmediatos del programa son: mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema Paraguay-Paraná hasta alcanzar un óptimo de utilización durante las 24 horas, los 365 días del año, adaptar y redimensionar la flota y mejorar la infraestructura de los puertos allí emplazados, acorde a los requisitos actuales de intercambio comercial en el área de influencia.

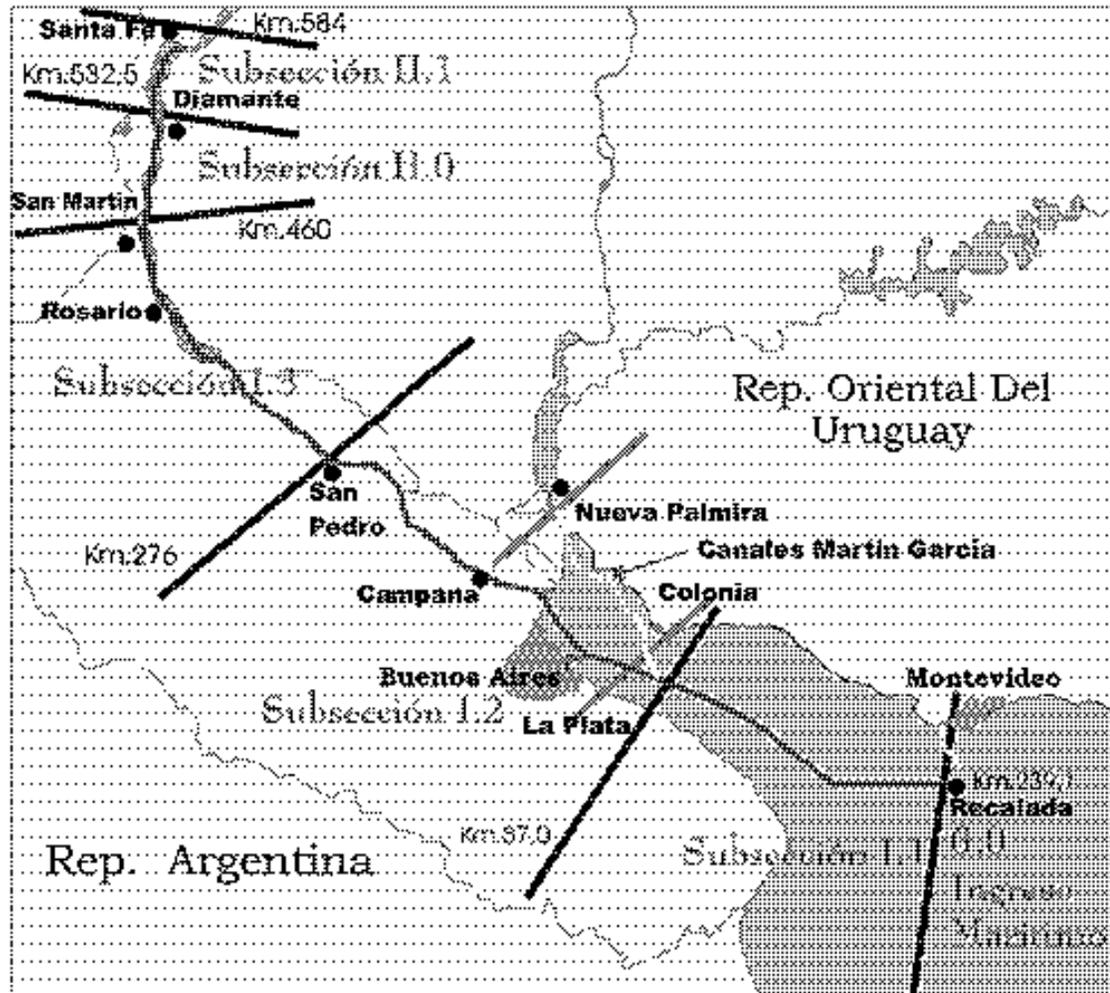
Para alcanzar los objetivos, el Programa fue concebido para actuar en dos aspectos principales relacionados con el transporte hidroviario: los operacionales (transporte) y los vinculados con el mejoramiento o adecuación de la infraestructura (vía fluvial y terminales), en un tramo de 3.442 kilómetros, comprendido de Norte a Sur desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay).

Por otra parte, desde el punto de vista ambiental, el transporte hidroviario requiere un menor consumo de energía por carga (eficiencia energética) y, en el caso particular de la Hidrovía Paraguay-Paraná, un mínimo de intervenciones en el río (dragado de mantenimiento), debido a sus condiciones naturales de navegabilidad.

En el **Plano 02-h**, se detallan las secciones de la Ruta Troncal Concesionada del Río Paraná (por Hidrovía S.A).



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA ABRIL 2011	Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos	
	Inf: INFORME PARCIAL	Escala: s/e
	Plano: Hidrovía Paraguay- Paraná	Plano: 02-i



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA ABRIL 2011	Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos	
	Inf: INFORME PARCIAL	Escala: s/e
	Plano: Ruta Troncal Concesionada del Río Paraná (por Hidrovía S.A)	Plano: 02-h

Acceso marítimo al Puerto de La Plata

Canales de Navegación

El ingreso y egreso al/del Puerto La Plata se realiza exclusivamente a través del Canal de Acceso, el cual se extiende desde el Gran Dock hasta Rada La Plata. En el interior del puerto local se encuentra también el Canal Río Santiago, que se desarrolla en forma transversal al Canal de Acceso y es utilizado para la navegación comercial hacia y desde el Puerto Privado "Ing. AGUSTIN ROCCA" (de la empresa SIDERAR S.A. C.C.I.F.I.M.), la Zona Franca La Plata, el Astillero Río Santiago, los Institutos (Escuela Naval y Liceo Naval Militar respectivamente) de la Armada Argentina y los clubes náuticos de la zona, y es el paso obligado de los buques que navegan hacia el Canal Lateral Oeste, este último utilizado por buques areneros, remolcadores, buques pesqueros y las embarcaciones de esta Prefectura que poseen su Apostadero Fluvial en el Sitio Nº1 que se halla en dicho canal.

Canal de acceso al Puerto de La Plata

Es un canal artificial que permite la entrada o salida del Puerto La Plata (siendo la única vía fluvial del tipo comercial de acceso al puerto local); se extiende desde la Dársena de Maniobras del Gran Dock (progresiva negativa – 1,300) hasta el Km 7,700; existe una prolongación que comunica este canal con Rada La Plata y la vía troncal del Río de La Plata con una Mv 023; este canal presenta las siguientes características:



Posee un ancho general de 180 metros (de costa a costa), con una vía navegable de 60 metros; sobre sale 3.600 metros de la costa y se interna en el río con Mv 023°. Está protegido por dos malecones paralelos de 4.250 metros de extensión, separados entre si por una distancia de 292 metros; entre los Km. 3,500 y 4,500 se desarrolla otra protección interna que deja un ancho libre de 180 metros; como las cabeceras de los malecones se curvan hacia adentro, a la altura del Km. 7,700, esa distancia disminuye a 204 metros.

La profundidad al cero en el Canal de Acceso (cuya determinante se encuentra entre las progresivas correspondientes a los Kms. 4,700 y 5,000) es de 7,95 metros (26 pies) en un ancho de solera de 60 metros.

Canal Río Santiago

El Canal Río Santiago se desarrolla sobre el cauce del río homónimo, desde el Paraje denominado CUATRO BOCAS (empalmado con el Canal de Acceso) hasta el Puerto Privado "ING. AGUSTIN A. ROCCA" (KM. 0) de la empresa SIDERAR S.A.C.C.I.F.I.M; es empleado para la navegación hacia/desde el Puerto privado de referencia, el Astillero Río Santiago, la Zona Franca La Plata, la Escuela Naval Militar como así también para efectuar el paso hacia el Canal Lateral Oeste.

La profundidad al cero en el Río Santiago (cuya determinante se encuentra a la altura del Sitio N° 4) es de 8,00 m. en 55 metros de canal.

Canal Lateral Oeste

Este canal se desarrolla desde el Km. 0 (Dique N° 1) hasta el Km. 6,450 (desembocadura en el Río Santiago), pero solo es navegable desde el Km. 5,800 al 6,450, debido a que el tramo restante se encuentra atravesado por puentes carreteros y peatonales, pantallas de contención y cañerías de la Refinería La Plata de la empresa REPSOL-YPF S.A., todas de carácter fijo.

Es utilizado por los buques areneros que efectúan la descarga en las empresas COMPAÑÍA FLUVIAL DEL SUD S.A. y SARTHOUR S.A., que se encuentran en ese sector, los buques pesqueros que operan en el Sitio N° 3 (durante la temporada de

pesca), los remolcadores que amarran en el Sitio N° 2 y por los Guardacostas de esta Dependencia, que poseen el Apostadero fluvial a la altura del Sitio N° 1, situado en ese Canal.

La profundidad al cero en el Canal Lateral Oeste (zona central a la altura del Sitio N° 2) es de 5,00 metros, existiendo 2,80 metros al pie del muelle.

Cuatro Bocas

La intersección del Canal de Acceso con el Río Santiago se denomina Cuatro Bocas; este lugar es donde los grandes buques (mayores a 175 metros de eslora) que amarrarán para operar en el Gran Dock realizan el giro para posicionarse proa afuera, acorde a la Ordenanza Marítima N° 1/74.

Posee un diámetro de 300 metros, pero debe restársele, los metros correspondiente al margen de seguridad necesario para el giro de buques. La profundidad al cero en Cuatro Bocas (en un diámetro de 260 metros) es de 9,15 metros

Sistemas de Movimientos y Mercaderías

A continuación se detallan estadísticas relacionadas al Movimiento de Mercaderías y Buques del Puerto de La Plata, correspondiente al año 2009.

Las mismas fueron obtenidas de un documento elaborado por el Consejo Portuario Argentino, denominado Estadísticas Portuarias de la Provincia de Buenos Aires.

En el documento se destaca que la información utilizada fue obtenida de la Subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires.

En el **Cuadro 02-2** y **Gráfico 02-1**, se detallan el Movimiento de los distintos tipos de Mercancía, como así también el concepto de la misma.

De análisis de los mismo surge el carácter de Puerto exportador por sobre el importador de mercancías.

MERCANCIA	CGPLP		Consortio de Gestión Puerto La Plata				TRANITO (Tn)	TOTALES (Tn)
	AÑO		REMOVIDO ENTRADO (Tn)	REMOVIDO SALIDO (Tn)	REMOVIDO TERRESTRE (Tn)			
	2009	2009						
IMPORTACION (Tn)	EXPORTACION (Tn)							
Arena, Canto Rodados y otros			578.590				578.590	
Cereales y Oleaginosos							-	
Cítricos y otras frutas							-	
Combustibles líquidos y gases	6.031	1.365.206	115.138	1.994.248			3.480.623	
Fertilizantes							-	
Industr. Agropecuarios							-	
Pescado, Carnes y Derivados			2.460	632			3.092	
Prod. Químicos y Petroquímicos	1.998	138.808	2.736	5.254			148.856	
Prod. Siderurgicos y Minerales	3.462		24.878				28.340	
Crudo							-	
Contenedores							-	
Automoviles y máquinas	4.539						4.539	
Carga General / otros							-	
TOTAL	16.030	1.504.014	723.862	2.000.134			4.244.040	

Cuadro 02-02

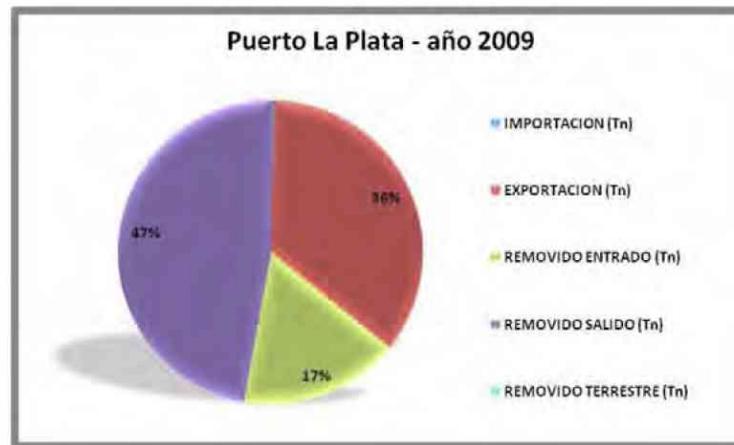


Gráfico 02-1

En el **Cuadro 02-3** y **Gráfico 02-2**, se detalla el Movimiento de Cargas en concepto de Exportación.

	CGPLP	Consorcio de Gestión Puerto La Plata	
	AÑO	2009	
CONCEPTO	COD	UNID.	CANTIDAD
CARGA DE EXPORTACIÓN			
Carga general de exportación	CGX	tn	-
Productos químicos de exportación	PQX	tn	138.808,00
Graneles sólidos de exportación	GSX	tn	-
Combustibles y derivados de exportación	CDX	tn	1.365.206,00
Arena y aridos de exportación	AAX	tn	-
Productos agropecuarios de exportación	PAX	tn	-
Productos minerales de exportación	PMX	tn	-
Gas de exportación	GAX	tn	-
Contenedores de exportación	TEUX	tn	-
Total exportación	TOX	tn	1.504.014,00

Cuadro 02-3

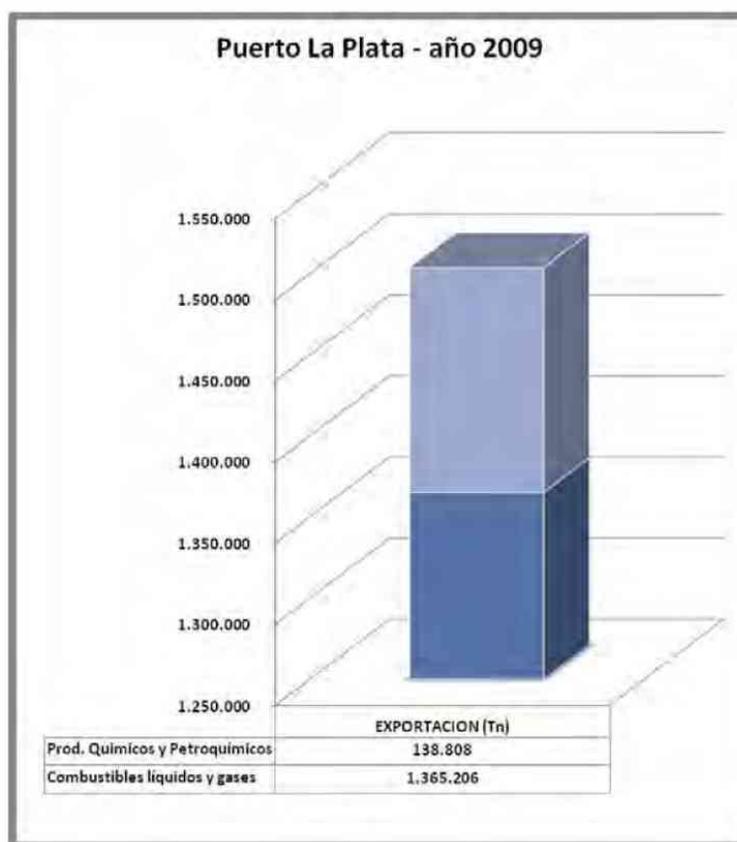


Gráfico 02-2

Se destaca que el movimiento de cargas en concepto de exportación más importante es el relacionado a Combustibles y sus derivados de exportación.

En el Cuadro 02-4 y Gráfico 02-3, se detalla el Movimiento de Cargas en concepto de Importación.

CARGA DE IMPORTACION			
Carga general de importacion	CGI	tn	4.539,00
Productos quimicos de importación	PQI	tn	1.998,00
Graneles solidos de importación	GSI	tn	-
Combustibles y derivados de importación	CDI	tn	6.031,00
Arena y aridos de importación	AAI	tn	-
Productos agropecuarios de importación	PAI	tn	-
Productos minerales de importación	PMI	tn	3.462,00
Gas de importación	GAI	tn	-
Contenedores de importación	TEUI	tn	-
Total importación	TOI	tn	16.030,00

Cuadro 02-4

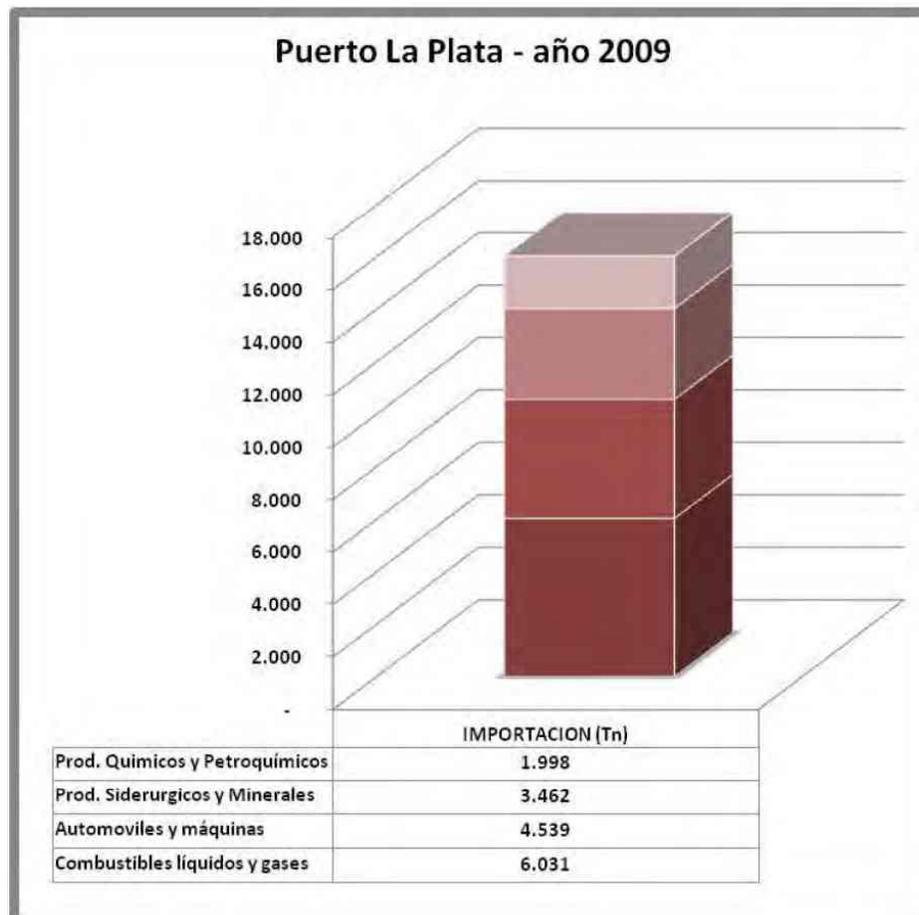


Gráfico 02-3

En el Cuadro 02-5 y Gráfico 02-4, se detalla el Movimiento de Carga Removido entrado

CARGA DE REMOVIDO ENTRADO			
Carga general de removido entrado	CGE	tn	2.460,00
Productos químicos de removido entrado	PQE	tn	2.796,00
Graneles solidos de removido entrado	GSE	tn	-
Combustibles y derivados de removido entrado	CDE	tn	115.138,00
Arena y aridos de removido entrado	AAE	tn	578.590,00
Productos agropecuarios de removido entrado	PAE	tn	-
Productos minerales de removido entrado	PME	tn	24.878,00
Gas de removido entrado	GAE	tn	-
Contenedores de removido entrado	CORE	tn	-
Total removido entrado	TRE	tn	723.862,00

Cuadro 02-5

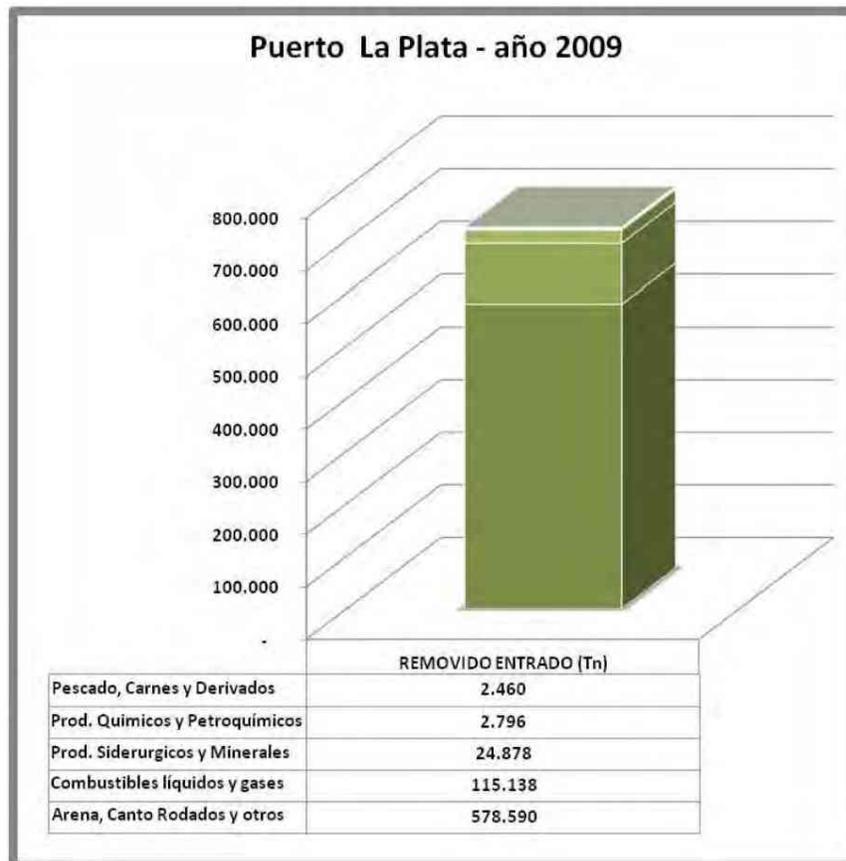


Gráfico 02-4

Se destaca que el movimiento de carga removido entrado más importante es el relacionado a la Arena, Canto Rodados y otros. Estos volúmenes se relacionan directamente con los modos terrestre ferroviario y automotor de cargas.

En el **Cuadro 02-6** y **Gráfico 02-5**, se detalla el Movimiento de Carga Removido salido

CARGA DE REMOVIDO SALIDO			
Carga general de removido salido	CGS	tn	632,00
Productos químicos de removido salido	PQS	tn	5.254,00
Graneles sólidos de removido salido	GSS	tn	-
→ Combustibles y derivados de removido salido	CDS	tn	1.994.248,00
Arena y aridos de removido salido	AAS	tn	-
Productos agropecuarios de removido salido	PAS	tn	-
Productos minerales de removido salido	PMS	tn	-
Gas de removido salido	GAS	tn	-
Contenedores de removido salido	CORS	tn	-
Total removido salido	TRS	tn	2.000.134,00

Cuadro 02-6

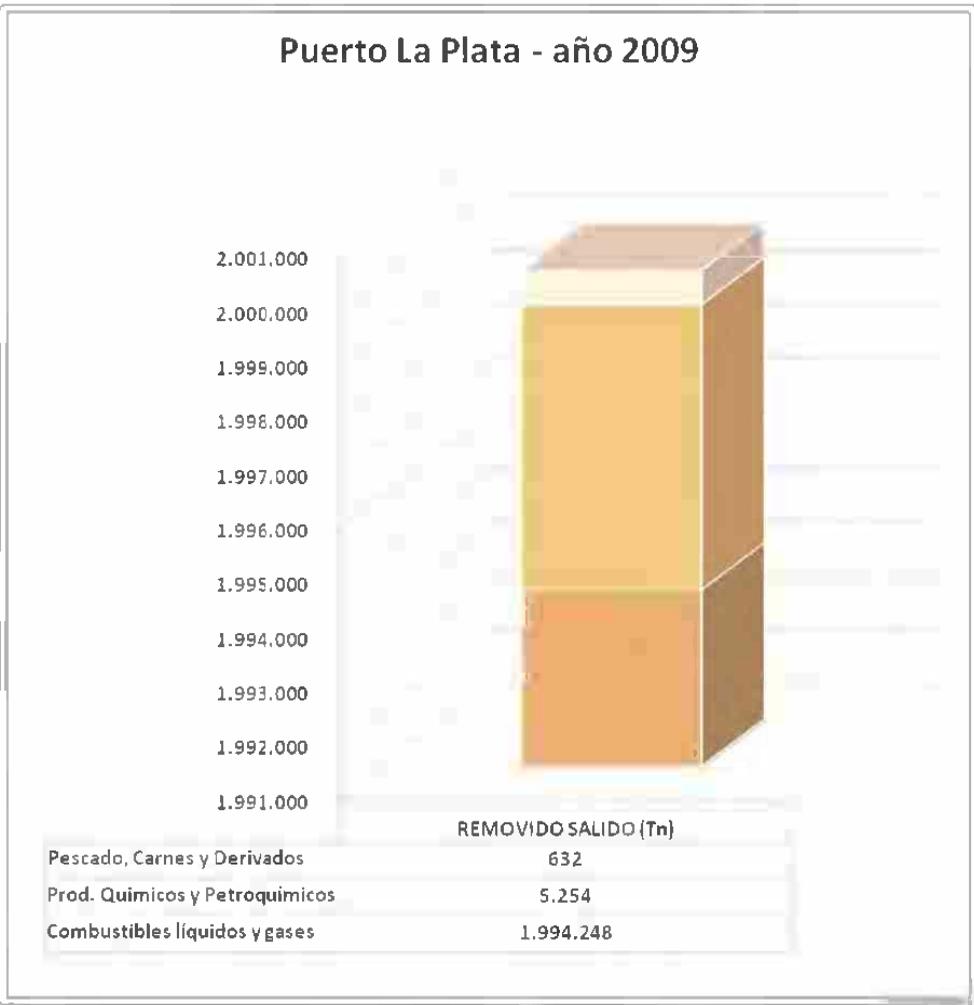


Gráfico 02-5

En el **Cuadro 02-7** y **Gráfico 02-6**, se detallan las estadísticas relacionadas al Movimiento y tipo de Buques

		CGPLP	Consortio de Gestión Puerto La Plata	
		AÑO 2009		
			CANTIDAD	TON-REG-NETO
ULTRAMAR	SALE CARGADO	ARG.		
		EXTR.	9	
	SALE LASTRE	ARG.		
		EXTR.	65	
TOTAL			74	585.943
CABOTAJE MARITIMO INTERNACIONAL			33	192.417
CABOTAJE			671	1.343.703
BUQUE CARGA GENERAL				
BUQUE TANQUE			343	1.487.986
BUQUE GRANELERO				
PANAMAX				
BUQUE PORTACONTENEDORES				
BUQUE GASERO				
BUQUE QUIMICOS			26	141.813
BUQUE ACETERO			5	18.151
PESQUERO				
BARCAZA GRANELERA				
BARCAZA TANQUE				
REMOLCADOR				
DRAGA				
REEFERS				
BUQUE ARENERO			318	201.797
BARCAZA PORTACONTENEDORES				
BUQUE MOTOR			86	272.316
MULTIPROPOSITO				

Cuadro 02-7



Gráfico 02-6

Los tipos de buques que caracterizan la operativa portuaria están directamente relacionados con las mercancías que caracterizan al mismo, es decir Combustibles y Arena.

En el **Cuadro 02-8**, se detalla la evolución estadística entre los años 2007 y 2009, del Movimiento de Mercadería y Buques.

	CGPLP	Consortio de Gestión Puerto La Plata	
	Año 2007	Año 2008	Año 2009
Movimiento de Mercadería (tn)	5.252.830	5.066.183	4.244.040
Movimiento de Buques (Cant)	945	1.001	778
Movimiento de Buques (TRN)	2.580.216	2.505.257	2.122.063

Cuadro 02-8

En los **Gráficos 02-7, 02-8 y 02-9** se detallan las evoluciones de Movimiento de Mercadería y Buques entre los años 2007 y 2009.



Gráfico 02-7

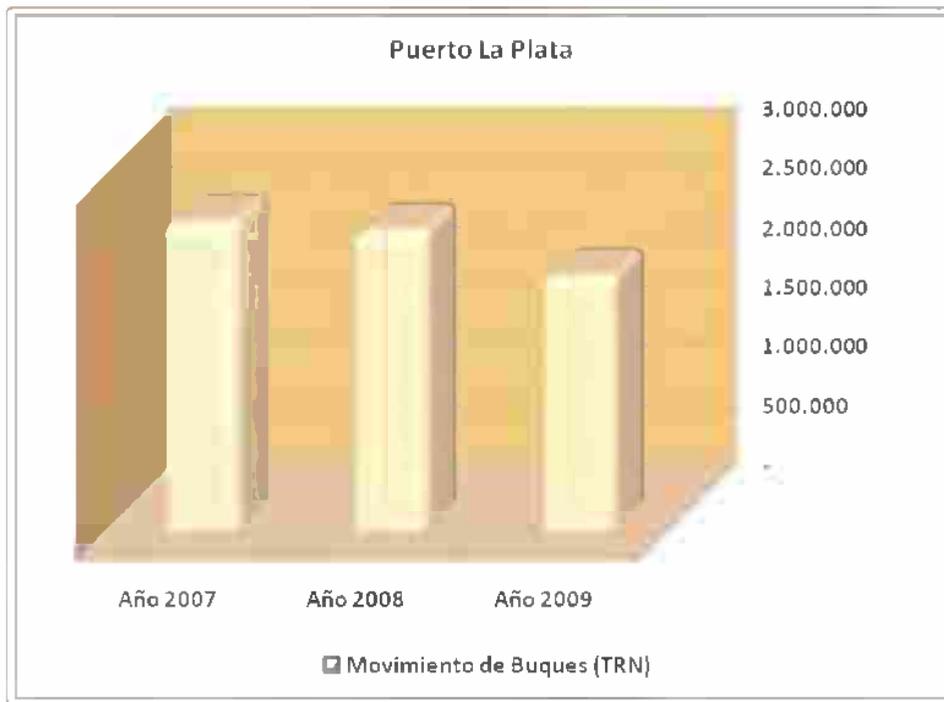


Gráfico 02-8

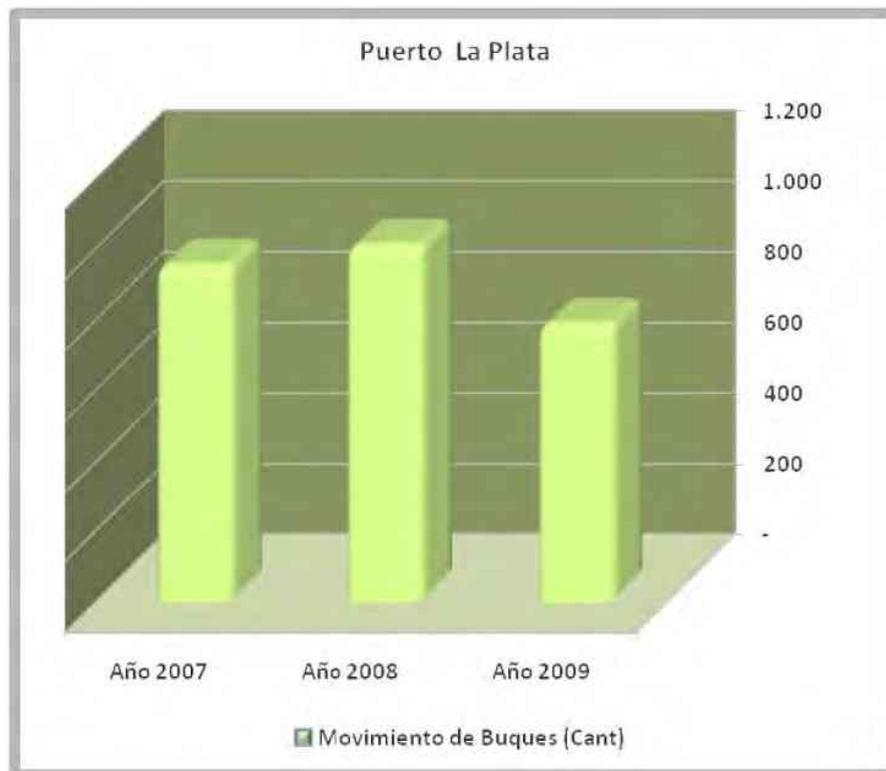


Gráfico 02-

ACTIVIDAD 3

ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO Y DE LA CAPACIDAD PORTUARIA INSTALADA. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS PORTUARIAS EXISTENTES.

1.1. INTRODUCCIÓN.

Esta componente del estudio pretende describir los sectores portuarios, detallar las características y datos técnicos, que permitirá conocer como son las condiciones actuales de funcionamiento del Puerto La Plata

En este marco y a los efectos de cumplir con los objetivos de la propuesta, en el presente informe, se describirán las acciones llevadas a cabo hasta el presente.

En tal sentido y a los efectos de poder realizar la descripción de la situación actual, en esta primera etapa del plan de trabajo, se han desarrollado y completado las siguientes actividades:

- Recopilación de información antecedente disponible abarcando tanto imágenes satelitales del área de proyecto, informes y estudios realizados sobre el Puerto La Plata y documentación complementaria que permitirá una adecuada descripción de las obras existente.
- Trabajo de gabinete: procesamiento de imágenes satelitales para armado de mosaicos del sector en donde se localiza el Puerto La Plata y análisis de la información de antecedente para la conformación del presente informe.

1.2.HISTORIA.

1580 – 1629 - Juan de Garay distribuye lotes linderos a Buenos Aires, incluye las tierras de “Santa Ana” (hoy Magdalena) y da nombre al “Valle de Santiago” (hoy Río Santiago) e “Isla del Gato” (actuales márgenes del Arroyo del Gato). El primer Gobernador criollo, Hernando Arias, regaló las tierras a D. Bartolomé López, quien posteriormente las vendió a D. Gutiérrez Barragán (de allí en más conocidas como la Ensenada de Barragán).

1730 - El Gobernador de Buenos Aires, D. Bruno Zabala, envía una carta al Rey, acompañada por un plano, en la que se informaba sobre la existencia de un puerto natural donde se realizaban todo tipo de maniobras comerciales

1736 - Se instala la primer batería precaria para controlar el contrabando portugués (la que luego se transformará en el Fuerte Barragán).

FUERTE BARRAGAN

1801 – Construcción definitiva del Fuerte Barragán en mampostería, con 8 piezas de artillería, 2 garitas para centinelas, 2 almacenes para pólvora y pertrechos, la cuadra Para la tropa, 1 cocina y una habitación para el oficial.

1806 – Se repele desde el Fuerte el primer intento de invasión inglesa.

1807 – Luego de varios intentos menores, las fuerzas inglesas desembarcan en la Ensenada de Barragán.

1810 – La Primera Junta de Gobierno, cuatro días después de la Revolución de Mayo, resolvió declarar al Puerto de Ensenada como puerto franco enmarcado en el esquema de puerto libre.

1857 – El Fuerte Barragán se convierte en puesto sanitario ante el arribo de pasajeros con fiebre amarilla provenientes de Montevideo. Hoy el Fuerte Barragán ha sido declarado Monumento Histórico Nacional y está a cargo de la Dirección de Cultura de la Municipalidad de Ensenada.

1866 - El agrimensor Luis A. Huergo confecciona el primer plano de la localidad de Ensenada, aprobado luego por el Departamento Topográfico. 1869 – Se promulga una ley que beneficiaba impositivamente a todos aquellos saladeros que se radicaran al sur de la Ensenada de Barragán.

1871 – Se desata una terrible epidemia de fiebre amarilla en la ciudad de Buenos Aires, donde Juan Berisso tenía instalado su saladero. A partir de ese momento aceleró el traslado del establecimiento hacia las nuevas tierras. Sus trabajadores, alrededor de 100, fueron radicándose cerca de su fuente laboral.

A partir de ese momento, se adoptó el nombre de "Berisso" para las tierras ocupadas por los trabajadores. Por Ley provincial se establece luego como fecha fundacional de la ciudad de Berisso el 24 de junio de 1871.

1872 - La Compañía Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada realiza el primer tendido de vías y construye la estación junto al Fuerte Barragán. Fue la primera empresa que llegó a la región desde la ciudad de Buenos Aires. La línea comenzaba en la Estación Central, actual Paseo Colón y Bartolomé Mitre de la Capital Federal. La línea llegó a Ensenada el 31 de diciembre, y su estación estaba ubicada junto al Fuerte Barragán, con desvíos que llegaban a los muelles ubicados en el Arroyo Doña Flora.

* FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

1882 – Con la fundación de la Ciudad de La Plata se inauguraba el ramal definitivo entre La Plata y Ensenada.

1887 – El 30 de agosto se inaugura la Estación 19 de Noviembre (hoy Pasaje Dardo Rocha), los Talleres Tolosa y el ramal desde Tolosa a calle 1 y diagonal 80.

1889 – El 7 de setiembre se inaugura la prolongación hasta el Hipódromo La Plata y desde allí hasta Río Santiago, pasando por el Dock Central del Puerto La Plata.

* FERROCARRIL DEL SUD

1892 – Se firma un acuerdo entre "Ferrocarril del Sud" y la Provincia de Buenos Aires que obliga a la primera a construir una nueva estación en la intersección de las calles 1 y diagonal 80.

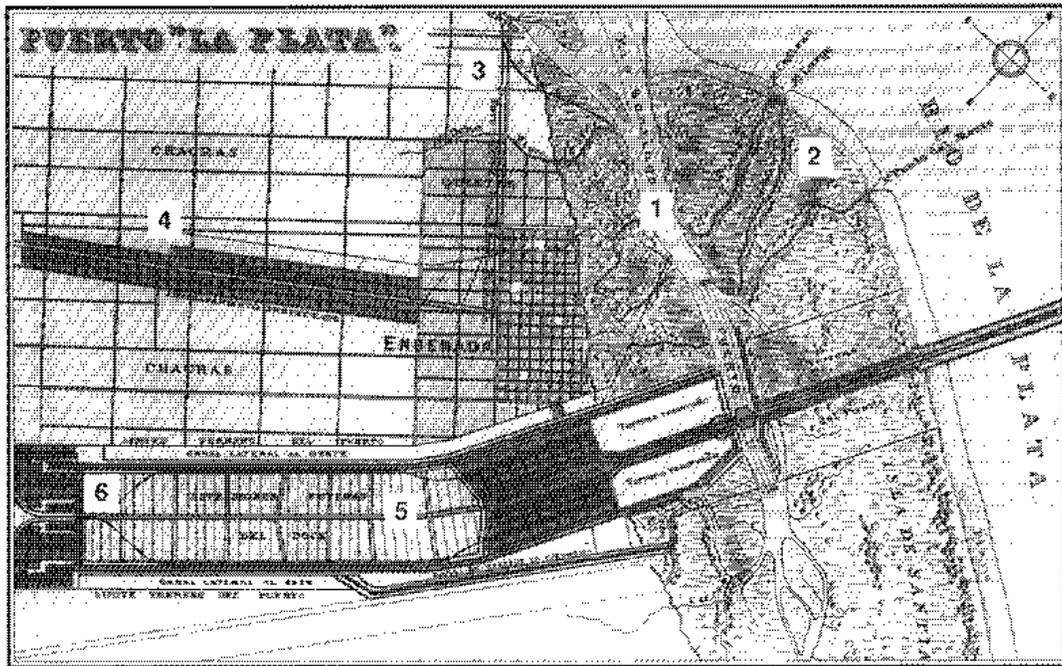
1906 – El 1º de Octubre se inaugura la nueva estación La Plata en su actual emplazamiento.

1889 – Se prolonga la vía desde la Estación de Ensenada hasta un sector más cercano a la ciudad y al Puerto La Plata, en ese momento en plena construcción.

1882 - Se funda la ciudad de La Plata, capital de la Provincia de Buenos Aires.

1884 - Comienza la construcción de un nuevo puerto en la Ensenada de Barragán,

entre las localidades de Ensenada y Berisso, el que fue denominado Puerto La Plata.



Plano del Puerto La Plata, trazado en el año 1885

PUERTO LA PLATA

La construcción comienza en enero de 1884 y finaliza el 30 de marzo de 1890. La empresa encargada de la obra fue Lavalle, Médici y Cía. Francisco Lavalle y Juan Médici se encargaron personalmente de la dirección de las tareas de infraestructura, remoción de tierras y dragado, mientras que el ingeniero holandés J.A.A. Waldorp, autor de los planos, fue el director técnico en la etapa de ejecución.

Los responsables de la obra fueron destacadas personalidades de la época:

1904 - Se inaugura el Frigorífico La Plata Cold Storage Co. Ltd. La Provincia de Buenos Aires vende al Estado nacional el Puerto La Plata.

1905 - Se crea el Arsenal militar del Río de La Plata en el Apostadero Río Santiago.

1911- El primer piloto cruza el Río de La Plata y constituye el primer correo aéreo con Montevideo.

1915- Se inaugura el Frigorífico Armour S.A.

1917 - La Compañía Swift de La Plata adquiere el Frigorífico La Plata Cold Storage Co. Ltd., mejorando ostensiblemente sus instalaciones y su importancia industrial.

1918 - Nieva en la región, fenómeno que no se ha repetido hasta el presente.

1925 - Se inaugura la Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, hoy Repsol YPF Ensenada.

DESTILERIA ENSENADA DE YPF

Al encontrarse en aumento y expansión la cantidad de petróleo extraído, se decidió tratar por destilación toda la producción fiscal, eligiéndose para ello la zona del Dock Central en las tierras originalmente destinadas a futuras ampliaciones del Puerto La Plata.

Así fue que en 1924 el Contraalmirante Julián Irizar, por el gobierno argentino, y el Ing. E.G. Grace, presidente de Bethlehem Steel Corp., ratifican el contrato de construcción de la planta.

Los trabajos dieron comienzo el 14 de enero de 1925 y finalizaron en diciembre del mismo año.

La destilería de Ensenada fue la más grande y moderna del país. En una primera etapa tenía 80 hectáreas y su personal estable sumaba unas pocas decenas de técnicos y operarios, varios de ellos extranjeros; luego se amplió a una superficie de 300 hectáreas y 1.000 empleados, aproximadamente.

A fines de los años '50, YPF firma un convenio con la Administración General de Puertos, por la que se entregó a la petrolera entonces estatal el uso exclusivo del 70% de las instalaciones portuarias.

En la década de los '90, el gobierno nacional dispone la privatización de la empresa, la que se convierte en la actual Repsol YPF.

1926 - Se inaugura la hilandería "The Patent Knitting Co."

1942 - Se inauguran las nuevas instalaciones de la Escuela Naval Militar en su actual ubicación.

1944 - Explota el petrolero San Blas, de la flota de YPF, amarrado en el Dock Central, dejando un saldo de 17 muertos y varios heridos.

1952 - Se instala la fábrica militar de ácido sulfúrico.

1953 - Se inauguran el 12 de setiembre las instalaciones de Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE), hoy Astilleros Río Santiago, fijándose esa fecha como el Día de la Industria Naval.

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO (AFNE)

El intento más serio para erigir un complejo naval de envergadura había sido propuesto por los astilleros ingleses Vicker y los holandeses Conrad, en 1909; dichos proyectos fueron actualizados en 1938, ante la inminencia de la Segunda Guerra Mundial.

Así fue que inicialmente se adoptó la decisión de realizar tareas de dragado, relleno y preparación del terreno, a lo que siguió la construcción de muelles, gradas y varaderos de embarcaciones menores.

Por tratarse de terrenos bajos, que se inundaban, todos los edificios, gradas y máquinas debieron fundarse sobre pilotes.

La conducción general de las obras la llevó a cabo el Ing. Naval Edmundo Manera, quien estuvo secundado por los Ing. Navales Salinas y Aramburu.

En 1953 se firma el Decreto N° 10.627, por el que se crea AFNE, y como la construcción del astillero se encontraba avanzada fue posible colocar en las gradas la quilla del "Piedrabuena" y el "Azopardo", quedando de esta manera inaugurado oficialmente el que hoy se conoce como Astillero Río Santiago.



Vista general del Astillero con las obras totalmente construidas

1955 - Durante el levantamiento militar de setiembre de este año, se producen bombardeos en la base militar y el astillero.

1960 - Comienzan las obras de construcción de la planta petroquímica IPAKO.

1963 - Nace el proyecto para la construcción de la planta Propulsora Siderúrgica, actualmente SIDERAR.

PROPULSORA SIDERURGICA (SIDERAR).

En 1963 el Ing. italiano Agustín Rocca comenzó a través de la empresa Techint, por él creada, los estudios de factibilidad técnica para instalar una planta siderúrgica integrada en el marco de la Ley Savio.

La autorización respectiva llegó en 1967 a través del Decreto N° 1296; un año después se había realizado el dragado para la terminal, y el material de refulado fue aprovechado en piletas primarias y secundarias para elevar el nivel del terreno.

Luego se construyó una planta de laminado en frío y el ícono de la empresa, que es un tanque esferoidal de 65 metros de altura, que tiene capacidad para 200 mil litros de agua; por último se construyó el muelle del atraque, que lleva el nombre de su ilustre creador.

1968 - Incendio en el Dock Central. El 6 de mayo de 1968, a las 00:26, se produjo una explosión casi inaudible seguida de dos terriblemente violentas y que permitían ver las llamas y columnas de humo desde gran distancia.

La magnitud del siniestro puede determinarse por el hecho de que los estallidos pudieron escucharse en sitios como la localidad de Temperley y Colonia, en Uruguay.

El fuego se inició en el buque petrolero "Islas Orcadas" y se propagó a los buques "Fray Luis Beltrán" y "Cutral-Co". El desastre pudo haber sido mayor de no ser por el Suboficial de mar Efraín Barcenilla y de 5 civiles que con gran coraje consiguieron alejar del desastre al buque petrolero "Comodoro Rivadavia", cargado con un millón de litros de nafta, el que de haber explotado pudo además haber arrastrado en la catástrofe a otros 3 buques ("Ministro Lobos", "Perito Moreno" y "General Pueyrredón").

Trabajaron para sofocar el desastre dotaciones de bomberos de YPF, Ensenada, Berisso, La Plata, Quilmes, Bernal, Berazategui, Villa Domínico, Lomas de Zamora, Lanús, Avellaneda, La Matanza y Capital Federal.

El saldo fue de 4 víctimas fatales (pocas en relación a la magnitud del siniestro en virtud de que ocurrió en horas de la noche), a lo que hay que sumar 3 buques petroleros y 3 galpones destruidos, daños materiales en viviendas y comercios de Ensenada y Berisso y daños en la Estación ferroviaria del Dock Central, donde cayó una boca maestra de más de 2 mil kilos luego de volar más de 200 metros.



Panorámica que muestra a las tres unidades siniestradas.1968

1974 - Se inaugura Petroquímica General Mosconi.

1981 - Se inaugura la única planta en Latinoamérica de Polibutenos.

1983 - Se inaugura la planta de tratamiento de carbón de petróleo COPETRO S.A.

1992 - Abre sus puertas PETROKEN Petroquímica Ensenada S.A., con una inversión de 200 millones de dólares.

1992 - El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires toma medidas para la reactivación regional. En ese marco, a partir de la transferencia desde la Nación, el Estado bonaerense recupera el Puerto La Plata, en el que invierte casi 30 millones de dólares en infraestructura.

En forma simultánea, se reflota una antigua ley de 1907 de creación de zonas francas.

1999 - Por decreto del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires N° 1596 se crea el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata.

CONSORCIO DE GESTION DEL PUERTO LA PLATA

En 1999 el gobierno de la Provincia de Buenos Aires decide dar un paso fundamental para la recuperación socio-económica de la región, para lo cual tomó varias decisiones.

Una de ellas involucró directamente al Puerto La Plata: el 29 de setiembre de ese año dispone a través del Decreto N° 1.596 la creación del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, ente público no estatal, nombrando como representante de la Provincia al Sr. Jorge Gerardo Metz, y creando "un Directorio de 9 integrantes que durarán en sus funciones 3 años, pudiendo ser nuevamente designados al vencimiento de sus mandatos y sin límite de períodos".

Agrega que "el Directorio se integra de la siguiente manera: un miembro en representación de la Provincia de Buenos Aires, designado por el Poder Ejecutivo provincial, un miembro en representación de cada una de las municipalidades de los Partidos de La Plata, Berisso y Ensenada, designados por sus respectivos Departamentos Ejecutivos, dos miembros en representación de las asociaciones sindicales con personería gremial, un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a las empresas armadoras o a los representantes de las mismas en el orden local, o a las empresas prestadoras de servicios portuarios y/o marítimos y/o de apoyo a la navegación que operan en el ámbito del Consorcio, un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a los concesionarios y/o permisionarios de las terminales e instalaciones portuarias comerciales e industriales comprendidas en el ámbito de actuación del Consorcio, un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a las empresas que transforman, ensamblan o comercializan insumos de carácter industrial en el área de influencia del Consorcio".

Una vez conformado el Directorio, el Consorcio de Gestión comenzó con su ardua tarea, para lo cual desarrolló su Plan Director, habiendo realizado hasta la fecha más de 60 obras de infraestructura, tendido de servicios básicos, recuperación del patrimonio histórico, reparación de equipamiento e instalaciones, etc., invirtiendo, con recursos generados por su propia actividad, un monto superior a los 60 millones de pesos.

Entre las obras realizadas se destacan el plan de dragado, la recuperación del patrimonio histórico de la Estación Dock Central y la obra de reparación y recrecimiento de escolleros en el Canal de Acceso.

Asimismo, el Consorcio llevó a cabo una intensa labor de ordenamiento y racionalización administrativa y operativa de la actividad del Puerto La Plata.

Ello se tradujo en un tangible incremento del movimiento de buques y cargas.

La consiguiente mejora en la recaudación permitió la realización de numerosas obras de gran importancia para la recuperación de la infraestructura y la capacidad operativa, debiendo señalarse que por Estatuto el ente está obligado a invertir por lo menos el 65% de su recaudación en obras.

1.3. UBICACIÓN.

La República Argentina tiene un litoral marítimo de 4.000 Km. de longitud y dos importantes ríos navegables, el Paraná y el Uruguay, ambos atraviesan importantes áreas de producción industrial y agrícola, desembocando en el Río de la Plata.

En tal sentido, los puertos argentinos pueden clasificarse en: puertos fluviales (desde Iguazú hasta La Plata) y puertos marítimos (desde Mar del Plata hasta Ushuaia). El Puerto La Plata se encuentra emplazado sobre la margen Sud del Estuario del Río de la Plata a 10 Km. de la ciudad Capital de la Provincia de Buenos Aires y a 60 Km. vía terrestre y 37 Km. vía marítima de la Ciudad de Buenos Aires.

Las coordenadas de ubicación geográfica del Puerto La Plata, conforme al sistema de coordenadas WGS 84, son: 34° 52,00210' de Latitud Sud y 57° 53,99408' de Longitud Oeste; transformada en coordenadas Gauss Kruger (Faja 6) es: 6.141.791,43440 m. Norte y 6.417.715,47260 m. Este. Para una mejor ilustración ver Plano 01-a.

1.4. DATOS TÉCNICOS.

Situación	Latitud Sud : 34° 52,00210'
	Longitud Oeste: 57° 53,99408'

Mareas	Recurrencia en 100 años Max. +3,74 Min: -2,92 m	Amplitud promedio 0,82 m
---------------	---	-----------------------------

Entrada	Canal Exterior Orientación: 23° Longitud: 1,3 km Ancho de solera: 150 m Calado: 28'	Canal de Acceso Orientación: 23° Longitud: 6,04 km Ancho de solera: 60 m Calado: 28'	Río Santiago Orientación: Longitud: km Ancho de solera: 50 m Calado: 28'
----------------	--	---	---

Area de Giro	Cuatro Bocas Diámetro: 280 m Calado: 28'	Dique de Maniobras Diámetro: 170 m Calado: 28'	Río Santiago Diámetro: 300 m Calado: 28'
---------------------	--	--	--

Sup. Terrestre	Area de Uso Comercial Portuario 374 Ha.
-----------------------	---

Espejo de Agua	308,81 Ha.
-----------------------	------------

Muelles y atraque	3.842 ml.
--------------------------	-----------

Almacenamiento	Cubierto : 12.000 m2 Descubierto: 541.700 m2 (Disponibles)
-----------------------	---

Remolcadores	3 (3260 Hp) + 1 (2300 Hp) + 1 (2000 Hp)	
Astillero	Sí	
Zona Franca	Industrial y Comercial 70 Ha.	Oficinas : 2.300 m2 Cubierto : 23.525 m2 Descubierto: 133.647 m2 Disponibles: lotes desde 1000 m2

1.5. HINTERLAND.

En general, en el caso de servicios portuarios, el mercado geográfico relevante se circunscribe al puerto y su ámbito de influencia (o hinterland). En el caso de Puerto La Plata, el mismo ha tenido la particularidad de servir a un hinterland primario o principal, constituido fundamentalmente por la Refinería, el Polo Petroquímico y grandes industrias emplazadas en las Ciudades de Ensenada y Berisso; y un hinterland secundario, constituido por la Región Metropolitana de Buenos Aires. En tal sentido, podemos afirmar que el hinterland principal del Puerto La Plata está determinado por factores históricos, culturales, comerciales, entre otros. No debe olvidarse que, por muchas décadas, este puerto se constituyó como puerto industrial; y su hinterland secundario (potencial) hoy tiene una mayor relevancia a la hora de pensar en el crecimiento del puerto.

Específicamente, en el hinterland secundario, se encuentran ubicados varios puertos de uso público y privado, además de Puerto La Plata, entre ellos: Dock Sud, Buenos Aires, Euroamérica S.A., TZ Terminales Portuarias; Puerto de Campana y Delta Dock.

La ubicación geográfica del Puerto constituye un parámetro favorable dado que se estima privilegiado su emplazamiento por ubicarse a 37 km. al Sur vía fluvial del

Puerto de Buenos Aires y más alejado a la zona de avance de sedimentos provenientes del Delta, más cercano al océano, etc.

Las actividades económicas de la Argentina centran su desarrollo más hacia el Norte que hacia el Sur de la Capital Federal, razón por la cual la zona de Zárate y Campana pueden considerarse mejor posicionado respecto a nuestro puerto. No obstante ello, el puerto se encuentra ubicado en una situación de privilegio con relación a las políticas de integración regional, nacional y latinoamericana (MERCOSUR) y a grandes proyectos de integración territorial y transporte como la Hidrovía Paraná-Paraguay, y por otro lado, el Puente Colonia-Punta Lara le otorgan un potencial real ligado a los cambios de orden económico mundial. Frente al rol hegemónico que detentarán Sao Paulo y Buenos Aires como concentración del poder de decisión económica, política y financiera, y considerando que la estrategia pasa de la sustitución de importaciones y desarrollo del mercado interno a orientarse hacia la exportación y el mercado internacional, una adecuada complementación del Puerto La Plata con el resto de los puertos de la región y una relación de intercambio inicial con buques feeder dentro del marco del MERCOSUR facilitará el camino hacia la reactivación de su funcionamiento. Se muestra lo dicho anteriormente en el Plano 01-b

1.6. PLANO GENERAL DEL PUERTO

En Plano 02 se pueden visualizar los muelles, las principales Terminales y áreas disponibles del Puerto La Plata.

1.7. DESCRIPCIÓN GENERAL

El Puerto La Plata ocupa una posición privilegiada en el marco de los sistemas de transporte de la Argentina y del Cono Sur. Ubicado frente a la Vía Navegable Troncal del Río de la Plata al Océano y a la Hidrovía Paraguay-Paraná, por la que se canaliza la mayor parte de las exportaciones argentinas, muy próximo a la Capital Federal, vinculado con el norte de la provincia y el centro del país por medio de excelentes conexiones terrestres, ofrece una elevada potencialidad para absorber en buena medida las cargas emergentes del Mercosur.

A su vez, se halla estratégicamente emplazado con relación a importantes centros de producción y consumo del Gran Buenos Aires, el interior de la provincia y del país. Una excelente red caminera lo vincula con diversas economías regionales que pueden utilizar a esta estación portuaria con alternativa para la exportación y la importación de sus insumos externos.

Por otra parte, desde sus orígenes el puerto estuvo vinculado a una vasta red ferroviaria que actualmente es operada por empresas privadas.

Características

La totalidad de la Jurisdicción Portuaria se compone por 2249 hectáreas de las cuales 500 corresponden a espejos de agua, 460 a la zona exclusiva de operatoria portuaria (incluida la Refinería Repsol YPF S.A.), 229 a la Zona Franca La Plata, 700 de ocupaciones militares y el resto corresponde a la denominada Isla Santiago Este (Paulino).

Posee una Rada Exterior con profundidades naturales que la convierten en el lugar de espera de los buques de ultramar y se halla ubicada frente al Canal de Acceso del Puerto. El mencionado Canal tiene una Longitud de 7,7 kilómetros a contar desde aproximadamente el centro del Dock Central; sobre el mismo se concentra la mayor zona operativa.

La vía navegable de entrada al área portuaria, está constituida por un Canal de Acceso cuya determinante es de 30 pies al cero local en un ancho de 60 metros de solera en toda su extensión y sobresale 3,6 kilómetros de la línea de costa. Dicho Canal se encuentra balizado, a igual que el Dock Central y el río Santiago, con un sistema moderno y acorde con la tecnología y reglamentaciones de la navegación en el mundo. Asimismo se destaca que el Dock Central, en su eje de navegación, posee una profundidad determinante de 30 pies al cero.

Las áreas de maniobra con que cuenta el puerto son tres, a saber:

1. Zona "Cuatro Bocas", con un diámetro operativo de 200/250 metros y una profundidad de 9,20 metros (30, 20 pies).

2. Zona de maniobras de Puerto Rocca con un diámetro de 300 metros y una profundidad de 30 pies
3. En el extremo S.E. del Gran Dock Central existe una zona apta para maniobras de buques de eslora menor de 170 metros, con un diámetro operable de 180 metros y posee una profundidad de 9,10 metros (30 pies).

Dentro de la jurisdicción portuaria, sobre el Río Santiago, se destaca la presencia del Astillero Río Santiago (uno de los más importantes de Sudamérica) y las instalaciones de la Zona Franca La Plata. En dicha Zona han ingresado 8500 vehículos y maquinarias y 8818 Teu's -unidad de medida de contenedor de 20 pies- en 1998 y en 1999 ingresaron a la Zona 6845 vehículos y 11.900 Teu's.

El área de operatoria del Puerto La Plata cuenta sobre el Río Santiago con 250 metros de frente de atraque en la Zona Franca, 275 metros en el Astillero Río Santiago y 220 metros (sitio N° 5) en la cabecera Río Santiago Oeste, en la misma Cabecera sobre el Canal Lateral Oeste los Sitios 1, 2 y 3 conforman 588 metros de puestos de amarre.

Sobre la margen Oeste (lado Ensenada) del Gran Dock Central se encuentran 1284 metros de muelle conformados por los Sitios No 7, 6 (granel sólidos-uso preferencial Copetro S.A), 9 (carga general). 10, 11 y 12 (granel líquido - uso exclusivo Repsol YPF S.A), y sobre la margen Este (lado Berisso) se extienden otros 1284 metros de frente de atraque compuestos por los Sitios N° 14, 15, 16, 17 (granel líquido - uso exclusivo Repsol YPF S.A), 18, 19 (carga general) y 20 (embarcaciones de servicio). El Sitio de amarre más apto para la operativa con carga general es el N° 9, con 17 defensas trapezoidales elásticas, dragado a 28 pies y cuenta con una plazoleta pavimentada de 17128,80 m² (270 x 63,44 m), iluminada por cuatro torres compuesta de doce artefactos de 1000 W cada uno. Posee red contra incendio, agua potable y energía eléctrica, un pabellón de sanitarios públicos, una báscula (fiscal) para pesaje de camiones con capacidad para 80 toneladas y se accede al sitio por la calle Ortiz de Rosas de 12 metros de ancho. Además, el Sitio cuenta con el apoyo de vías férreas en uno de los extremos y de una fracción de tierra de 4,5 hectáreas a unos 200 metros de distancia dentro de la Zona Primaria Aduanera.

Vial: los accesos a la región del Puerto La Plata se pueden agrupar en las siguientes rutas N°: 2, 10, 11, 13, 36, 215 y la N° 14 con su empalme a la Ruta N° 205. Es de destacar que, todas ellas se encuentran unidas por medio de la Ruta Provincial N° 6, que las relaciona y vincula con importantes centros de producción y consumo del interior de la provincia y del país, por medio de las siguientes rutas Nacionales: N° 3 (centro y sur de la provincia y todo el sur del país). N° 5 (centro-norte de la provincia y La Pampa), N° 7 Internacional (norte de la provincia, la zona de Cuyo y Chile), N° 9 Internacional (centro, norte del país y Bolivia) y a través de ella, por medio de la Ruta Nacional N° 14, se relaciona con la Mesopotamia y por medio de la Ruta Nacional N° 11 con Santa Fe, Chaco, Formosa y por último con el vecino país de Paraguay.

Ferroviaria: en lo referente a la red ferroviaria actualmente se la puede dividir en dos ramales que corresponden, por un lado, al ex Ferrocarril Belgrano (actualmente se encuentra en período de rehabilitación a cargo de la UEPEF), y por otro, al ex Ferrocarril Roca (hoy Transporte Metropolitanos Roca- TMR). Permite una fácil conexión con las redes ferroviarias restantes que conectan así al Puerto La Plata con el resto del país según los detalles siguientes: NCA (Centro y Norte del país), FEPSA (Zona Oeste) y BAP (Cuyo y Centro). El Puerto La Plata en la actualidad opera con graneles líquidos (combustibles), graneles sólidos (carbón y arena), carga general (bobinas de acero laminado), Teu's, pescado y productos.

Movimientos de Mercaderías Enero - Diciembre 2009		
TIPO DE MERCADERÍA	TIPO DE TRAFICO	año 2009
COMBUSTIBLE	Importación	6.031
	Exportación	1.026.088
	Rem. Entrada	115.138
	Rem. Salida	1.760.301
TOTALES		2.907.558
ARENA	Rem. Entrada	578.590
	Importación	0
	TOTALES	578.590
CARBÓN CALGINADO	Exportación	339.118
	Rem. Salida	233.947
	TOTALES	573.065
	PRÓD. QUÍMICOS	Importación	1.998
Exportación		138.809
Rem. Entrada		2.796
Rem. Salida		5.254
TOTALES		148.856
PRÓD. SIDERÚRGICOS	Importación	0
	Exportación	0
	Rem. Entrada	24.878
	Rem. Salida	0
	TOTALES	24.878
PESCADO	Exportación	0
	Rem. Entrada	3.092
	TOTALES	3.092
AUTOMÓVILES Y MAQUINARIAS	Importación	8.001
	Exportación	0
	TOTALES	8.001
TOTALES		4.244.040

ESTADÍSTICA FACTURACION
Comparación Período Enero - Año 2007

FACTURACIONES	
	Ene -
USO DE PUERTO	\$237.194
SERV. ALAS CARGAS	\$334.172
TRACCION FERROPORT.	\$252.970
OCCUPAC. DE INMUEBLES	\$373.026
OTROS SERVICIOS	\$47.165
HABILIT. DE PERSONAL	\$195.971
RENTAS GENERALES	\$27.597
IVA	\$194.554
TOTALES	\$1.662.650

Movimientos de Mercaderías Enero - Diciembre 2009

MERCADERÍA	Importación	Exportación	Rem. Entrada	Rem. Salida	TOTALES	DISTRIBUCION
Comb. Liq.	6.031	1.026.088	115.138	1.760.301	2.907.558	62%
Arena	-	-	578.590	-	578.590	14%
Carbón	-	339.118	-	233.947	573.065	14%
Prod. Químicos	1.998	138.809	2.796	5.254	148.856	4%
Prod. Siderúrgicos	-	-	24.878	-	24.878	1%
Pescado	-	-	3.092	-	3.092	0%
Carga General	8.001	-	-	-	8.001	0%
TOTALES	16.032	1.504.014	724.494	1.999.502	4.244.040	
DISTRIBUCION	0%	35%	17%	47%	100%	

Movimientos de Buques y Ferrotracción Enero - Diciembre 2009

MOVIMIENTOS	año 2009
BUQUES	778
FERROTRACCION	797.162

La administración y explotación está a cargo del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, que es un Ente Público No Estatal, conforme al Decreto 1596/99. Dentro de las acciones del Consorcio se destacan el programa "Compre Regional", y la integración del Consejo Consultivo Asesor del Consorcio de Gestión de carácter ad honorem e integrado por las instituciones empresarias y profesionales nucleadas en la Comisión Pro Reactivación del Puerto La Plata.

También se ha encarado la actualización del "Plan Regulador para el Puerto La Plata" que fuera realizado a principios del año 1997, visto y aprobado por la delegación holandesa integrada por expertos del Puerto de Rotterdam y las consultoras NEI y GEM. Respecto al mantenimiento de la infraestructura portuaria, el plan de obras planteado se viene desarrollando de acuerdo a lo planificado.

1.8. TERMINALES PORTUARIAS

1.8.1. Muelles de uso público

Sitio n°9

Ubicación

El sitio se ubica en el lado de Ensenada del Gran Dock Central, en la parte central, entre la terminal de gráneles líquidos de YPF y la de gráneles sólidos de Copetro. En la actualidad, la mayor parte de la carga general (bobinas, hojas de acero, contenedores, automóviles, etc.) se manipulan en este sitio mediante grúas móviles operadas por una compañía estibadora privada.

Área

La superficie del área disponible es de 1,31 ha (60x270 m) y está totalmente pavimentada con hormigón armado (cap. 8 t/m²), cercada, monitoreada por CCTV e iluminada por cuatro columnas de iluminación de 24 m de altura, equipadas cada una con nueve reflectores de 1000W de sodio de alta presión. La calle de acceso al sitio y el ingreso propiamente dicho están iluminados por un alumbrado público de vapor de mercurio de 400W.

El sitio cuenta con dos tomas de energía eléctrica, provistas de tomas de 380 V-125 A, 380 V-32 A y 220 V-32 A., y, además, con dos tomas de agua con conexión de bronce de 2 ½" de acople rápido.

Acceso

Se accede al Sitio N° 9 se accede por la entrada principal a la zona de operativa portuaria del Puerto La Plata en Ensenada. Esta cuenta con vigilancia todo el día y todos los días del año, monitoreo por CCTV y control de personas y vehículos según el código PBIP.

Conexión Ferroviaria

La playa del Sitio N° 9 puede contar en forma exclusiva con el apoyo de 2 vías férreas de trocha ancha, que se ubican paralelas al Dock Central y a 3m de distancia

del pavimento de la playa. Actualmente, estas vías forman parte de la red ferroviaria del puerto, que se compone de 9 vías en funcionamiento (iluminada). El Consorcio de Gestión del Puerto La Plata cuenta con cuadrilla de mantenimiento ferroviario, 4 locomotoras de maniobra, taller propio.

Muelle

Tipo de muelle: 275 m (longitud) – Tablestacado metálico tipo Larsen

Profundidad a pie de muelle: 28'

Servicios: iluminación, CCTV, agua, energía eléctrica, red de lucha contra incendios, defensas neumáticas y cerco.

Plazoleta: pavimento de hormigón (cap 8 t/m² – sup 16.300 m²)

Sitio n°18-19

Ubicación

El área en cuestión se ubica sobre la margen de Berisso en el área central del Gran Dock entre las Terminales de Gráneles Líquidos de RepsolYPF y el Polo Tecnológico de Berisso. En esta área se han realizado operaciones de carga y descarga de bobinas de acero de Ternium S.A. y de caños de acero revestido para gasoductos, para la empresa Soco Ril S.A.

El Área

Posee una superficie de aproximadamente 3,16 Has, esta superficie se encuentra mejorada con mineral de hierro y sobre el muelle tiene un pavimento asfáltico de 14 m. de ancho por todo el largo del frente de atraque.

El área está cercada casi en su totalidad, monitorea por CCTV e iluminada por medio de 2 columnas de iluminación de 20 m. de altura, con 12 reflectores por torre de 1000 W c/u de Sodio de Alta Presión.

La playa del Sitio 18 cuenta con un edificio administrativo de dos plantas (93 m²) totalmente renovado, un pabellón sanitario con duchas de agua caliente (69 m²) y unas instalaciones para depósito y/o taller de 90 m².

Acceso

Al Predio se accede por el acceso principal a la zona de operatoria portuaria, margen Berisso. Vigilancia las 24 hs; los 365 días del año, monitoreo por CCTV, control de personas y vehículos según PBIP.

Conexión Ferroviaria

El predio posee acceso ferroviario de trocha ancha. Sobre este punto cabe destacar que las mismas se encuentran fuera de uso desde vieja data.

Muelles

El predio posee 2 sitios de amarre (18 y 19) sobre el Gran Dock, sus muelles se encuentran pavimentados (13,80 m de ancho), poseen red de agua potable, energía eléctrica, dispositivos de hombre al agua, sirenas, etc.

Sitio N° 18:

Tipo de muelle: Long. 199 m. – Muro de gravedad.

Profundidad a pie de muelle: 23'

Servicios: Iluminación, CCTV, agua, energía eléctrica.

Plazoleta: Pavimento asfáltico y terreno natural mejorado.

Tn. movidas e/2000 y 2006: 6.690

Sitio N° 19:

Tipo de muelle: Long. 199 m. – Muro de gravedad.

Profundidad a pie de muelle: 23'

Servicios: Iluminación, CCTV, agua, energía eléctrica.

Plazoleta: Pavimento asfáltico.

Cabecera Río Santiago Este (Berisso)

Ubicación

La cabecera Río Santiago Este (CRSE) se encuentra emplazada sobre la margen este (lado Berisso) del canal de entrada al Dock central y sus límites son, además del canal de entrada, el Río Santiago, el Canal Lateral Este y las instalaciones del antiguo frigorífico Swift.

El Área

El área costa de dos partes: un terreno de 29,52 ha a cargo del Consorcio y un terreno provado de 12,7 ha. Estas conforman, en su conjunto el proyecto TecPlata S.A., con 42,22 ha.

Acceso

Se accede por el acceso principal a la zona de operatoria portuaria, margen Berisso. Vigilancia las 24 hs; los 365 días del año, monitoreo por CCTV, control de personas y vehículos según PBIP. La CRSE posee también un acceso independiente con puesto de seguridad.

Muelles

El área cuenta con antiguos muelles no habilitados sobre el canal de entrada, que deben ser demolidos.

Sitio N° 25:

Durante el año 2007, el Consorcio del Puerto desarrolló un proyecto para la construcción de muelles, playas de acopio y accesos en la cabecera este. El proyecto fue presentado ante la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación y se le otorgó la prefactibilidad de ejecución y fue incorporado al Programa de Modernización Portuaria Nacional.

Cabecera Río Santiago Oeste (Ensenada)

Ubicación

La Cabecera Río Santiago Oeste (CRSO) se encuentra emplazada sobre la margen oeste (lado Ensenada) del canal de entrada al Gran Dock Central y sus límites son, además del canal de Entrada, el Río Santiago y el Canal Lateral Oeste.

Área Aproximada

La superficie del área disponible es 21,68 ha. En los edificios se encuentran los Galpones N°3 (56x98m) y N°4 (56x110 m, pavimentado, totalmente iluminado, con oficinas, comedor y sanitarios) y un parque de cuatro tanques.

Acceso a la Cabecera Río Santiago Oeste

Se accede la Cabecera Río Santiago Oeste por la entrada principal a la zona de operativa portuaria del Puerto La Plata en Ensenada. Esta cuenta con vigilancia todo el día y todos los días del año, monitoreo por CCTV y control de personas y vehículos según el código PBIP. Esta cabecera posee también un acceso independiente con puesto de seguridad.

Conexión Ferroviaria

El área posee una conexión directa con las dos vías generales, de trocha ancha (1,676m), del puerto. El Consorcio de Gestión del Puerto La Plata cuenta con una importante estructura ferroviaria: nueve vías en funcionamiento y playa de maniobras iluminada, cuadrilla de mantenimiento permanente, cuatro locomotoras de maniobra y taller propio.

Muelles

La Cabecera Río Santiago Oeste tiene, en la actualidad, dos sitios de amarre operativos (Sitios N°3 y N°5) y un proyecto para la construcción de un nuevo frente de atraque sobre el canal de entrada (sitio N°6). Además, en el extremo norte, cuenta con una rampa de 10,20x20m de largo y tres niveles para operar con diferentes niveles de marea.

Sitio N°3 - utilizado para reparaciones y alistamientos

Tipo de muelle: 260 m (longitud) – Muro de gravedad

Profundidad a pie de muelle: 13'

Servicios: agua, iluminación y energía eléctrica

Plazoleta: pavimento asfáltico

Sitio N°5

Tipo de muelle: 222 m (longitud) – Muro de gravedad

Profundidad a pie de muelle: 20'

Servicios: agua, iluminación y energía eléctrica

Plazoleta: pavimento hormigón.

Sitio N°6

Actualmente presenta restricciones en el atraque para buques de más de 5m de manga (Ordenanza Marítima 1/74) y no posee servicios.

Copetro- Terminal de Gráneles Sólidos

La planta Copetro, un empresa de Oxbow, que se dedica al procesamiento de carbón de petróleo, está ubicado en el lado de Ensenada del Puerto de La Plata y ocupada una superficie de 116700m² y un extensión de 440m de muelle. Desde su instalación, su valor productivo es estratégico, ya que recibe el carbón de petróleo de principal refinería del país y abastece de carbón calcinado a todo el mercado del aluminio de Argentina.

La empresa comenzó sus actividades con una capacidad productiva de 200000 toneladas de carbón calcinado por año, un laboratorio altamente equipado y un moderno sistema de tratamiento del carbón de petróleo. En el año 1998 luego de trabajar durante 15 años consecutivos a capacidad máxima, la empresa duplico su producción, mediante la construcción de un segundo horno de calcinación que implico, una inversión de 30millones de dólares.

En mayo de 2007, el grupo Oxbow compro a la corporación Great Lakes Carbón la planta de Copetro y llevo a cabo, desde el comienzo, un intenso proceso de mejoras en sistema productivo.

A lo largo de sus 25 años de trayectorias la empresa logro cumplir satisfactoriamente con sus objetivos principales y satisfacer la demanda de carbón calcinado de petróleo del mercado interno, abasteciendo al principal productor de aluminio (Aluar) y exportando el excedente a mercados extranjeros.

Además de cumplir con las normas ISO 9001 e ISO 14001, Copetro es considerada una planta de primera clase mundial, por tener una celda de acopio para 50000toneladas de materia prima, completamente aislada del exterior, más de 1200m de cintas transportadoras cubiertas y un innovador sistema de carga de buques y un hito en la conservación del medio ambiente.

YPF - Terminal de Gráneles Líquidos

La terminal de YPF, opera sobre ambos lados del Dock Central; cabe destacar que la zona de almacenamiento de esta terminal no se encuentra dentro del área operativa del puerto, sino entorno a su refinería, que se encuentra emplazada dentro de la jurisdicción portuaria.

YPF, es una empresa orientada al 56% del mercado interno y 44% a la exportación y la refinería tiene una capacidad instalada de 4460000m2 anuales.

En el Puerto esta firma arrienda, en el sector de Ensenada, la superficie ocupada por la terminal que es de 20187m2 de una extensión lineal de 568ml y contiene los sitios de amarre n°10-toma 8, n°11-toma 7 y n°10-toma 6 y 6bis. En el sector de Berisso, arrienda una superficie 97637m2 y 773ml de muelles que contiene los sitios de amarre n°14-toma 1, n°15-toma2 y n°16 y 17- toma 3. En este sector, la terminal posee tres tomas modernas con una capacidad de bombeo máxima desde la refinería al puerto de 4000m2/hs; aunque hoy se utiliza al 50% de su capacidad. En el sector de ensenada se esta llevando a cabo una reestructuración de las tomas y su área circundante.

Resumen de Sitios y Plano de Ubicación de Sitios

LADO BERISSO

Se compone de la siguiente manera:

Sitio N° 14: de 181 m. de longitud de muelle, concesionado para uso exclusivo de la Empresa YPF S.A., con toma para combustibles líquidos (Toma N° 1).

Sitio N° 15: de 207 m. de longitud de muelle, concesionado para uso exclusivo de la Empresa YPF S.A., con toma para combustibles líquidos (Toma N° 2).

Sitio N° 16: de 173 m. de longitud de muelle, concesionado para uso exclusivo de la Empresa YPF S.A., con toma para combustibles líquidos (Toma N° 3). Sobre el muelle de este Sitio, se encuentran ubicadas las instalaciones correspondientes a la torre de "Operaciones Portuarias" de YPF PUERTO LA PLATA.

Sitio N° 17: de 160 m. de longitud de muelle, concesionado para uso exclusivo de la Empresa YPF S.A., con toma para combustibles líquidos (Toma N° 4).

Sitio N° 18: de 199 m. de muelle, de uso público, destinado para carga general.

Sitio N° 19: de 199 m., de longitud de muelle, de uso público, destinado para carga general y amarre de buques remolcadores.

Sitio Nro. 20: de 120 m. de longitud de muelle, de uso público y destinado para carga general, amarre y maniobras de las lanchas de transporte privado de pasajeros y prácticos (empresa Lanchas del Este S.A.).

Sitio N° 21: Derrumbado

Sitio N° 22 (muelle ex-Frigorífico ARMOUR): de 238 m. de largo de muelle. Actualmente inutilizado, sin mantenimiento ni servicios por haberse demolido las instalaciones que allí existían

LADO ENSENADA

Se divide de la siguiente manera:

Sitios N° 7 y 8: de 269,40 y 184,30 m. de longitud de muelle respectivamente, ambos utilizados por la Empresa "COPETRO S.A." para carga de carbón residual (coke).

Sitio N° 9: de 275 m. de longitud de muelle, de uso público, para carga general; cuenta con playa pavimentada de 17.000 m², torres de iluminación con reflectores, toma de energía y servicio de cargas ferroviarias.

Sitio N° 10: de 141,10 m. de longitud de muelle de uso exclusivo de la Empresa YPF S.A., con tomas para combustibles líquidos.

Sitio N° 11: de 189,20 m. de longitud de muelle de uso compartido por la Refinería La Plata y Petroquímica La Plata, ambas de la Empresa YPF S.A., con tomas para combustibles líquidos y productos químicos.

SECTOR RIO SANTIAGO

Se divide de la siguiente manera:

Sitio N° 4: posee 150 m. de longitud de muelle y actualmente está inutilizado por haberse derrumbado el mismo.

Sitio N° 5: posee 222 m. de longitud de muelle, es de uso público y de carga general. Cuenta con seis bitas de hierro y un grillete con anclaje para amarre de los buques; la iluminación es escasa y no cuenta con red de incendio.

Sobre el Canal de Acceso, a la altura del Sitio N° 6, se hallan las instalaciones de lo que fuera la Estación Terminal "Río Santiago", correspondiente a Ferrocarriles Metropolitanos línea General Roca. Actualmente se encuentra parcialmente desmantelada y sin servicios.

MUELLES CANAL LATERAL OESTE

Sitio N° 1: posee 240 m. de longitud de muelle y en él se halla emplazado el Apostadero Fluvial de la Prefectura Naval Argentina, donde amarran: el GC-51 "MERO", el GC-129 "LAGO COLHUE" y el buque bomba SI-3 "CI. RODOLFO D'AGOSTINI".

Sitio Nº 2 es de uso público y posee 88,50 m de longitud de muelle encontrándose allí las instalaciones de la Empresa arenera SARTHOUR S A Posee energía eléctrica y agua

Sitio Nº 3 posee 260 m de longitud de muelle, es de uso público y para carga general No posee red de incendio, cuenta con cuatro bitas de amarre, toma de energía eléctrica y agua Es utilizado normalmente para amarre de remolcadores y por los buques pesqueros que operan con base en este puerto durante la temporada de pesca de la corvina rubia

En Plano 03 se detallan los sitios de atraques existentes

AUTORIDADES

Se enumeran a continuación



La Secretaria de Transporte de la Nación por intermedio de la Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables, interviene en la elaboración, ejecución y control de las políticas y planes referidos al transporte fluvial y marítimo
<http://www.transporte.gov.ar>



En la Provincia de Buenos Aires la política portuaria es establecida por medio de la Subsecretaría de Actividades Portuarias
<http://www.mp.gba.gov.ar/sap>



La PNA es la Autoridad Portuaria que atiende la problemática del comercio por agua y la seguridad de bienes y vidas en el medio acuático, como así también, protege sus recursos naturales

<http://www.prefecturanaval.gov.ar>



La Aduana es la responsable de la valuación y cobranza de los derechos e impuestos por impo y expo, y de la aplicación de otras leyes y reglamentos que se aplican a la impo, tránsito y expo de artículos

<http://200.1.116.73/aduana>



La Dirección de Registro, Fiscalización y Sanidad de Frontera es la Autoridad de aplicación en la fiscalización médica de la inmigración y la defensa sanitaria de fronteras puertos, aeropuertos y medios de transporte internacional

<http://www.msal.gov.ar>



Parte del emplazamiento del Puerto La Plata se encuentra en

jurisdicción de la Municipalidad
de Ensenada

<http://www.ensenada.gov.ar>

Escuchar a todos,
Municipalidad de **BERISSO**

La parte restante del
emplazamiento del Puerto La
Plata se encuentra en jurisdicción
de la Municipalidad de Berisso

<http://www2.berisso.gba.gov.ar>



La Ciudad de La Plata es la
Capital Provincial y enlazada
históricamente con el Puerto que
lleva su nombre

<http://www.laplata.gov.ar>

COMPONENTE B

ACTIVIDAD 1

ANÁLISIS DEL PROYECTO EXISTENTE (TERMINAL PORTUARIA) Y DE LA PROGRAMACIÓN DE ACTIVIDADES E INVERSIONES (EN OBRAS CIVILES, DRAGADOS, ETC.). DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS PORTUARIAS PROYECTADAS.

1. INTRODUCCIÓN

Esta componente del estudio pretende describir los futuros sectores portuarios, detallar las características y datos técnicos de los proyectos que están en ejecución, en licitación y futuros proyectos que se encuentran en estudio.

En esta etapa del trabajo, objeto del presente informe, se efectuaron una serie de actividades consideradas indispensables para el logro de los objetivos del estudio, las que se resumen a continuación

- Recopilación de información antecedente disponible abarcando tanto imágenes satelitales del área de proyecto, informes y estudios realizados sobre el Puerto La Plata y documentación complementaria que permitirá una adecuada descripción de las obras existente.
- Trabajo de gabinete: procesamiento de imágenes satelitales para armado de mosaicos del sector en donde se localiza el Puerto La Plata y análisis de la información de antecedente para la conformación del presente componente.

2. PLANIFICACIÓN

Los objetivos básicos del Consorcio del Puerto, están orientados a contribuir con el desarrollo económico y social de la región y del país, haciendo posible que las empresas locales utilicen la estación portuaria en todo su potencial, con un alto grado de eficiencia operativa, a un precio competitivo y con los más altos estándares de seguridad y proporcionando siempre la preservación del medio ambiente. Algunos de los objetivos específicos son:

- Planificar el espacio físico en la jurisdicción portuaria

- Gestionar recursos según el principio de autosuficiencia económica y financiera
- Promover la explotación portuaria a cargo de empresas logísticas u operadores portuarios privados nacionales e internacionales
- Contribuir al mejoramiento continuo de la interfaz puerto-ciudad
- Redefinir un nuevo plan estratégico que involucre no solo la zona operativa actual, sino también las zonas de desarrollo potencial en la jurisdicción portuaria hacia el estuario del Río de La Plata y aprovechar las ventajas de la prestación del servicio a la región metropolitana de Buenos Aires
- Consolidar el proyecto de ideas iniciado durante el año 2008, también conocido como "Puerto Exterior". En Plano 04 se muestra lo llamado Puerto exterior.

3. OBRAS LICITADAS Y EN EJECUCIÓN

3.1. Reconstrucción del Muelle Cabecera del Río Santiago Oeste - Sitio N° 4

Consiste en la construcción de un nuevo frente de atraque, ubicado sobre el Río Santiago, abarcando una longitud de 173 m sobre el frente de Río Santiago; 57,00m de frente sobre el Canal Lateral Oeste y 18,50m de frente de unión con sitio N°5. Comprende la construcción del muelle multipropósito, con una tipología estructural de "Pilotes tangentes" y un pavimento de bloques intertrabados de hormigón que servirá de apoyo a la operatoria del sitio. El frente se proyectará para obtener una profundidad final a pie de muelle de 36 pies referidos al cero local. Además de la construcción del la obra de atraque propiamente dicha, incluye movimientos de suelos necesarios para obtener en un principio una cota a pie de muelle de 28 pies, así como también la provisión de los servicios necesarios a los buques.

Fecha de licitación: 10-12-09

Menor oferta: \$ 32.998.893,82

Oferente: UTE ELEPRINT S.A. – ECAS S.A.



Ubicación Sitio 4

3.2. Construcción y Operación de una Terminal Portuaria Polivalente en la Cabecera Río Santiago Este – TECPLATA S. A.

El CGPLP ha otorgado una concesión para la construcción y operación de una Terminal Portuaria, abarcando una superficie total final de aproximadamente 42 hectáreas, que se especializará en cargas contenerizadas, pudiendo operar también cargas generales, sean éstas gráneles sólidos y/o líquidos. Las obras consisten en la construcción de un nuevo frente de atraque, de aproximadamente 800 metros lineales de longitud sobre el Canal de Entrada y retirado 65 metros adentro de la actual línea de muelles existentes, de modo tal que permitirá operar dos embarcaciones simultaneas de aproximadamente 320 m de eslora. Incluye las plazóletas de estiba y operación de contenedores, áreas de acceso (Gates), edificios administrativos y de mantenimiento en general. La inversión contempla la provisión del equipamiento para la operación de contenedores, consistente en grúas tipo Gantry Crane Post Panamax, grúas tipo pórtico RTG (Rubber Tyred Gantry), Reach Stackers, FLT (Container Handlers) y aproximadamente 30 Tractores con sus trailers.

Monto de inversión aprox.: u\$s242.434.190

Estado En ejecución tareas iniciales y en trámite de licitación obras principales (muelle)



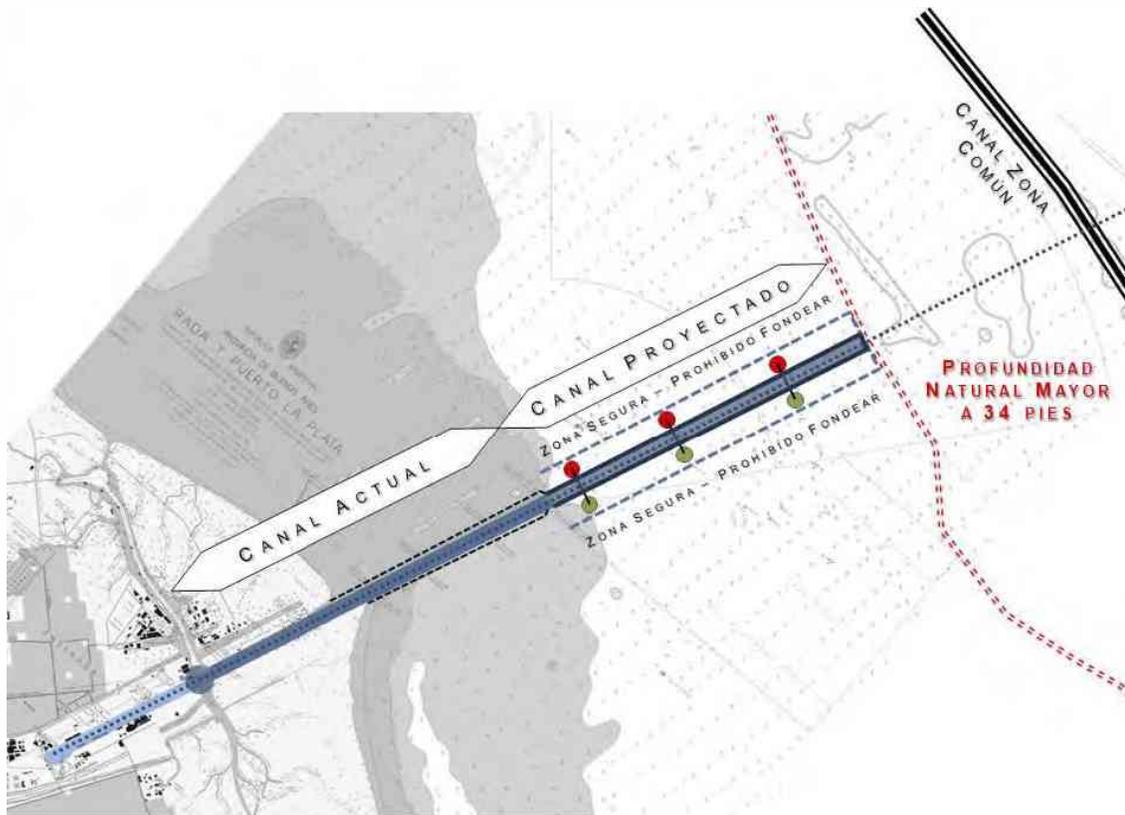
Ubicación Terminal de Contenedores

3.3. Dragado Ampliación Canal de Acceso a 34'

La presente obra consiste en ejecutar tareas de dragado de apertura que permitan obtener los parámetros de diseño acordes con las nuevas embarcaciones que se prevé operar en la nueva Terminal Portuaria de TECPLATA S A. Los trabajos a realizar comprenden el dragado de apertura a 34 pies de los canales de acceso, zona de Circulo de maniobras y frente a los muelles concesionados, garantizando condiciones de calado y anchos de solera en el Canal Exterior hasta conectar con el canal principal en el Río de la Plata, el Canal de Acceso y la zona de giro Cuatro Bocas.

Presupuesto \$ 70 100 000

Estado Proyecto aprobado por autoridades Nacionales competentes y en elaboración de pliego para licitar



Proyecto ampliación Canal de Acceso

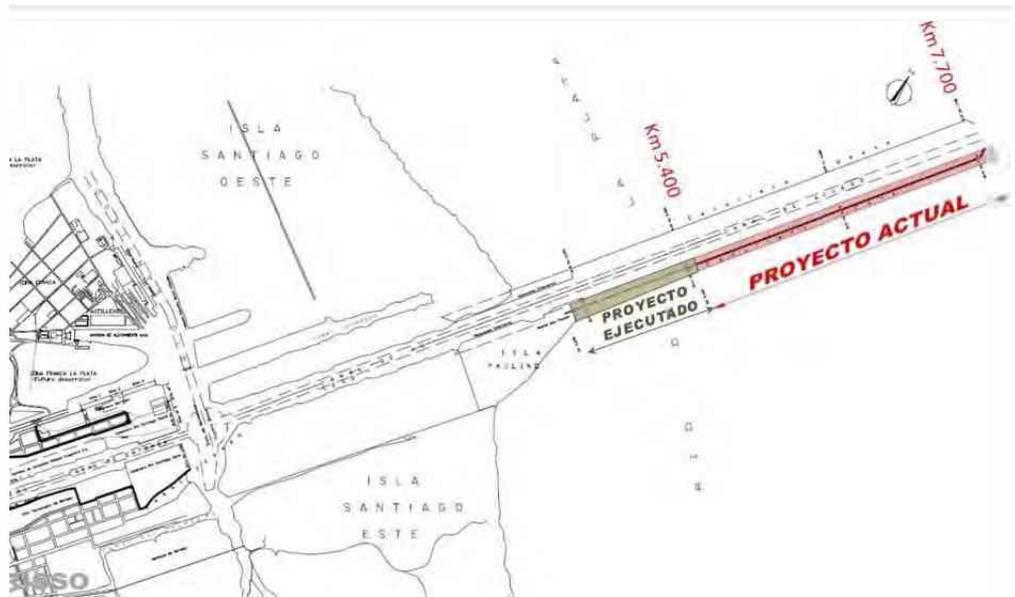
3.4. Reparación y Adecuación de la Escollera Sureste del Canal de Acceso al Puerto La Plata

El Proyecto tiene por finalidad completar la reconstrucción de la escollera sureste entre las progresivas km 5,400 y km 7,700 del Canal de Acceso al Puerto La Plata. La escollera sureste a recrecer presenta una longitud de 2335 m entre progresivas de canal 5400 m y 7735 m. La cota de coronamiento se ha fijado en +4.25 m. Posee un camino superior que se materializa con bloques cúbicos de hormigón de 1,1 m x 2,2 m de lado totalizando un ancho de 4,25 m. Los taludes serán 1V:1.33H, tanto para las protecciones exteriores de bloques y rocas como para las interiores de enrocado. La protección exterior se construirá con bloques CORE LOC™ de hormigón monocapa, citando que para el morro de la escollera, se colocarán bloques de 1,4 m³ de volumen, mientras que para la coraza externa los bloques serán de 0,9 m³.

Plazo estimado: 30 meses

Presupuesto: \$ 187.627.395,69

Estado: Proyecto elaborado por el CGPLP terminado. Tramitado mediante el Plan Nacional de Inversiones Públicas a través de la Secretaría de Transportes de la Nación (SSPyVN). Presupuesto aprobado por el Ministerio de Economía, actualmente en elaboración del Pliego de Bases y Condiciones para licitación



Escollera Sureste – Área de proyecto

3.5. Adecuación Cabecera Río Santiago Oeste - Sitio 5 – FONPLATA

El objeto de la presente obra es el de complementar el proyecto de reconstrucción y adecuación del frente de atraque de Sitio 4, por delante del actual Sitio 5, ubicados ambos en la Cabecera Oeste sobre el Río Santiago. Consiste en la construcción de un sitio de atraque que abarca una longitud de 123,70 m sobre el frente de Río Santiago; y 27,60 m de frente perpendicular al anterior, funcionando este último tramo como cerramiento de unión con el actual Sitio N°5. La cota de coronamiento de este proyecto se fija en +4,50m. Esta obra permitirá alcanzar una cota de dragado de 36 pies de profundidad al cero local, permitiendo el atraque de buques de hasta 60.000 TPM construyendo un muelle multipropósito, con una tipología estructural de “Pilotes tangentes” internándose 18,50 m hacia el eje de Río Santiago,

junto con la construcción de un pavimento y relleno entre el frente actual y el proyectado, que servirá de apoyo a la operatoria del sitio.

Plazo: 12 meses

Presupuesto: \$ 26.614.532,62

Financiación: Fondos FONPLATA



Cabecera Río Santiago Oeste

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO TERMINAL PORTUARIA TECPLATA Y ADECUACIÓN CABECERA RÍO SANTIAGO OESTE - SITIO 5 – FONPLATA

A continuación se realizará una descripción de Proyecto Terminal Portuaria TECPLATA basado en los antecedentes obrantes en los archivos del Puerto La Plata, consistente en especificaciones técnicas de licitaciones y planos de las mismas, lo cual cumplimenta el objetivo de la presente actividad; pero por la importancia de Adecuación Cabecera Río Santiago Oeste - Sitio 5 – FONPLATA también se desarrollará una descripción de este proyecto.

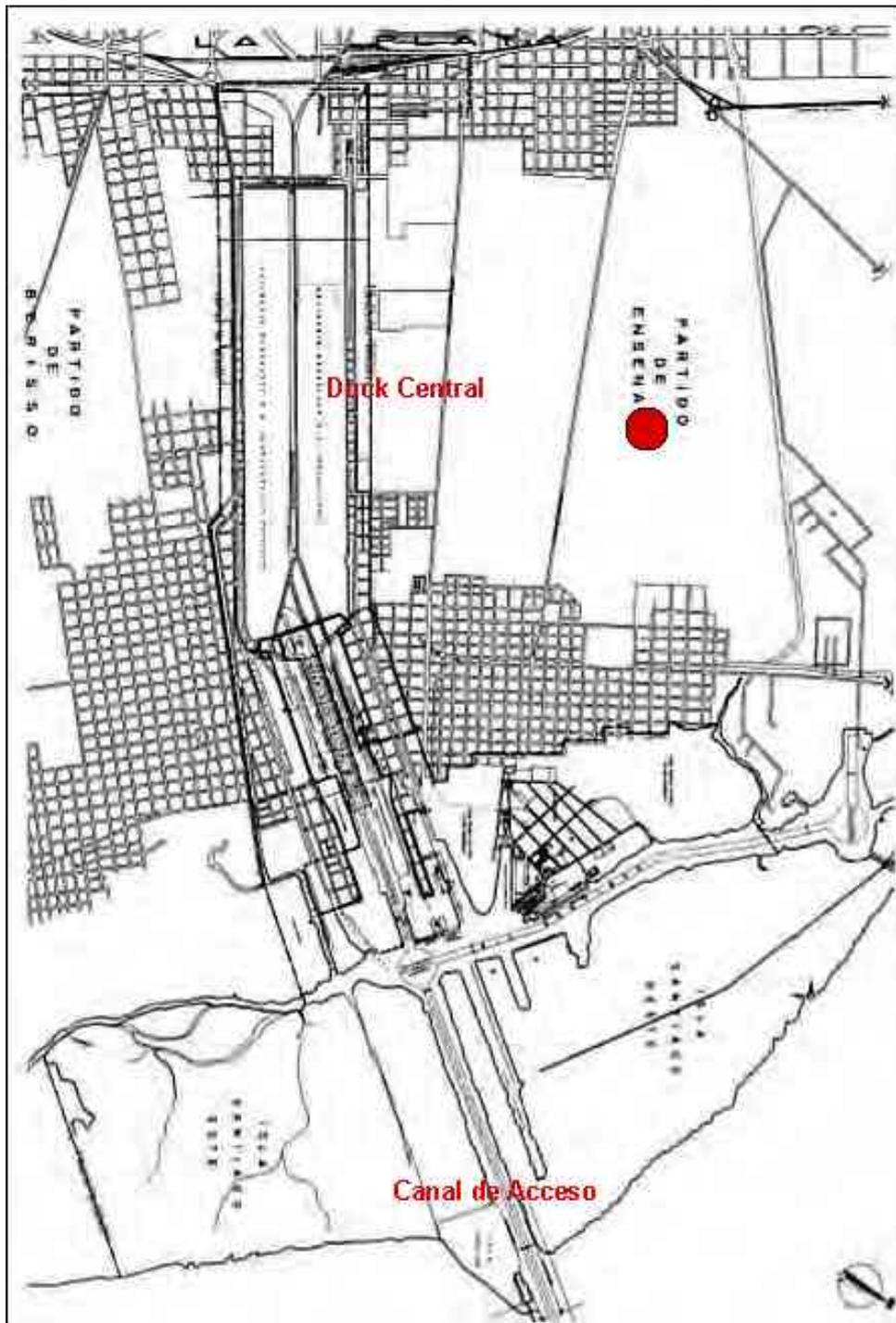
4.1. PROYECTO TERMINAL PORTUARIA TECPLATA

4.1.1. Datos Generales

La Terminal de Contenedores TECPLATA es una nueva instalación portuaria que será construida en terrenos del Puerto de La Plata en la provincia de Buenos Aires. Su habilitación constituirá un importante aporte a la infraestructura de transporte vinculada con el comercio exterior de la Argentina, en razón de su ubicación, sus dimensiones, su excelente conectividad terrestre y por la jerarquía operativa que se le asignará.

El Puerto de La Plata presenta una infraestructura de primer nivel para la atención del transporte por agua en la costa argentina del Río de la Plata. Está ubicado entre dos partidos, el de Ensenada y el de Berisso. Los buques provenientes del Océano Atlántico ingresan por el canal de acceso y navegan hasta el Río Santiago, donde se encuentra Cuatro Bocas con el círculo de maniobra. El Río Santiago se compone de dos ramas, la Este y la Oeste. Desde Cuatro Bocas los buques pueden continuar hacia el Dock Central, la parte más importante del puerto, tomar la cabecera en el Río Santiago Oeste, o avanzar hacia el Astillero Río Santiago o el Puerto Roca al final del río.

La zona donde se emplazará TECPLATA está sobre el lado Berisso y se ve señalizada en la figura siguiente con un círculo colorado.



La figura siguiente muestra el canal de ingreso en su tramo final antes de llegar a Cuatro Bocas y luego, al fondo, el Dock Central



4.1.2. Objetivos

Los objetivos de TECPLATA pueden ser resumidos en los siguientes puntos:

- Establecer un nodo de transferencia intermodal para el tráfico de contenedores en el área del Río de la Plata, con una capacidad suficiente para responder satisfactoriamente a los requerimientos actuales y a los movimientos futuros;
- Disponer de los equipos más modernos para el manejo de contenedores y de playas amplias para su almacenamiento, en un espacio sin conflictos urbanos;
- Ofrecer un acceso náutico directo en un punto cercano a la desembocadura del Río de la Plata y al Océano Atlántico para buques con calados operativos de 36’;

- Facilitar el tráfico terrestre con destino u origen en el puerto, como consecuencia de su cercanía a las redes de transporte no congestionadas, constituidas por autopistas y rutas y las vías ferroviarias vinculadas con todo el país.

4.1.3. Ubicación

Dentro de las instalaciones del Puerto de La Plata, TECPLATA estará emplazada sobre el lado Berisso en el espacio delimitado por el Canal de Entrada al Dock Central (Sitios 19, 20 y 21), el frente sobre el Río Santiago Este y el Canal del Saladero.

Estas áreas son en su mayor parte terrenos libres sin construcciones ni destino actual, parte de las cuales estuvieron ocupadas por frigoríficos, luego desmontados y demolidos. El vértice norte del terreno está frente al círculo de maniobras de Cuatro Bocas.

La terminal estará integrada por cuatro sectores, tres de ellos operativos y uno destinado a la recepción de vehículos. Dos de los sectores operativos formarán un solo terreno, en cambio el tercero, por su posición estará separado de los anteriores. Los dos sectores señalados en primer lugar comprenden:

- i) el predio portuario ubicado en la zona de Cabecera Este entre el Canal de Entrada, el Río Santiago Este y el Canal de Desagüe y
- ii) el Canal de Desagüe Este a ser cegado y parte del predio privado ubicado entre este canal y el Canal del Saladero.

El tercer sector estará constituido por los terrenos vacíos que se encuentra a la altura del Sitio 18 entre el Polo Tecnológico y la Terminal de Graneles Líquidos de Repsol.

El futuro muelle estará ubicado en el predio identificado en 'i', que a su vez estará intercomunicado con los demás espacios en forma directa o mediante circulaciones de enlace.

El cuarto sector destinado a la recepción de vehículos ocupará el área terrestre entre el Canal Lateral Este y el Canal de Desagüe desde la Avenida Montevideo hacia la

cabecera, por detrás del 'Barrio Histórico Calle Nueva York', que de esta manera quedará debidamente resguardado.

En la figura siguiente se indican los sectores principales que integrarán la futura terminal.



En Plano 05 se muestra el Lay Out del Proyecto TECPLATA.

4.1.4. Etapas

Las obras se han previsto realizar de un modo continuo, si bien con habilitaciones parciales en tres etapas sucesivas.

La primera etapa tendrá por objeto habilitar un sitio del muelle y las playas de contenedores respectivas.

En la segunda etapa se extenderá el muelle a los dos sitios y se ampliarán las playas de contenedores llenos y de contenedores refrigerados. Se incrementarán los equipos de muelle y playa proporcionalmente.

Finalmente en la tercera y última etapa se ampliarán los espacios asignados a los contenedores llenos y se incorporará la Container Freight Station (CFS), con los correspondientes aumentos del equipamiento.

4.1.5. Superficies

Las superficies de los distintos componentes que integrarán la terminal están contenidas en el cuadro siguiente, discriminados por etapas e indicando el total final.

CUADRO DE SUPERFICIES		
ETAPA	COMPONENTE	SUPERFICIE (m2)
1	a1) Muelle	17.500
	b1) Contenedores llenos (incluye circulaciones)	140.000
	c1) Contenedores <i>reefer</i> (incluye circulaciones)	20.000
	d1) Contenedores vacíos (incluye camino enlace)	90.000
	g1) Superficies para servicios y playas	42.000
	h1) Playa vehículos	30.000
2	b1) Muelle	10.500
	b2) Contenedores llenos (incluye circulaciones)	23.000
	c2) Contenedores <i>reefer</i> (incluye circulaciones)	8.000
3	b3) Contenedores llenos (incluye circulaciones)	44.000
	d3) CFS (incorporado en 'd1')	10.000
FINAL	a) Muelle	28.000
	b) Contenedores llenos (incluye circulaciones)	207.000
	c) Contenedores <i>reefer</i> (incluye circulaciones)	28.000
	d) Contenedores vacíos (incluye enlace y CFS)	90.000
	g) Superficies para servicios y playas	42.000
	h) Playa vehículos	30.000
	TOTAL	425.000

4.1.6. Componentes y obras de la terminal

Los componentes funcionales de la terminal son los siguientes:

- a) Un muelle sobre el Canal de Entrada, retirado 65m del borde este del canal, con dos sitios de amarre cuyas obras civiles en su frente operativo estarán profundizados para recibir buques de hasta 34' de calado,
- b) Playas para el almacenamiento de contenedores comunes llenos con sus calles de circulación interna,

- c) Playas para el almacenamiento de contenedores frigoríficos (reefer);
- d) Playas para el almacenamiento de contenedores vacíos con su correspondiente corredor de enlace con las playas mencionadas en 'b`;
- e) Un espacio cubierto para la consolidación/desconsolidación de contenedores (Container Freight Station);
- f) Circulaciones para vehículos y playas internas;
- g) Superficies destinadas a construcciones para servicios varios (oficinas, talleres, etc.)
- h) Playa y circulación para vehículos de transporte terrestre, con la correspondiente instalación de recepción.

Las obras previstas a ser realizadas en la terminal comprenderán las necesarias para la construcción de los componentes enumerados e incluirán todas las demás para elevar y consolidar el terreno, proteger sus márgenes, asegurar el debido escurrimiento y desagote de las aguas superficiales, proveer las conducciones para los servicios y establecer los límites externos.

MUELLE

El muelle estará ubicado sobre el Canal de Entrada a partir del vértice norte del terreno y se extenderá 800 metros hacia el interior del canal. Esto permitirá el amarre de dos buques con esloras entre 320 y 340m, dimensiones que se corresponden con los mayores buques de contenedores que cumplen servicios al Atlántico Sur y Río de la Plata. Su frente estará retirado 50m desde el borde actual del canal. La profundidad al pie será de 38´ (11,55m) para permitir el atraque de buques con calado operativo de 34´, y su cota de coronamiento será +4,50m.

Para retrotraer el muelle a la futura línea de frente se comenzará por retirar las estructuras o restos de estructuras de muelles que se encuentran en su borde anterior, escombros que se trasladarán al Canal de Desagüe como aporte al relleno, y se procederá a dragar el fondo a la profundidad antes mencionada en esa franja terrestre. La excavación se ampliará hacia el interior del canal hasta un límite que

asegure no descalzar las obras existentes en la margen opuesta (lado Ensenada). El material a ser recuperado en el dragado será vertido en el Canal de Desagüe para su relleno y posterior uso como zona de playa. De verificarse la existencia de aguas pluviales provenientes de terceros, en dicho canal se dispondrán los conductos y elementos constructivos necesarios para asegurar su escurrimiento y desagüe al Río Santiago Este.

A continuación se construirá el muelle comenzando por el pilotaje que luego será completado con las vigas y losas de coronamiento. El ancho de esta estructura se ha previsto igual a 35m.

Los pilotes serán de hormigón armado con camisa metálica del tipo perforados 'in situ' con sección circular cuyos diámetros se estiman en el orden de 1,20m. Se insertarán en el manto puelchense que se encuentra a unos 28 a 30m bajo la superficie del terreno. Dicho estrato fue reconocido en varios estudios geotécnicos de la zona, que serán verificados oportunamente.

La estructura del muelle será del tipo pórtico transversal con cinco pilotes unidos en sus extremos superiores por cabezales, que junto con las vigas longitudinales formarán el entramado que soportará la losa superior. Dos de esas vigas longitudinales, una cercana al frente y la otra cercana al borde posterior, estarán dimensionadas para recibir las cargas de las grúas para contenedores que circularán en el muelle. En la parte frontal se dispondrán pantallas de hormigón armado cada 25m aproximadamente para sujetar las defensas elásticas. La altura de esas pantallas abracará las variaciones del nivel de agua para que las defensas siempre ofrezcan el apoyo requerido por los buques. La viga frontal tendrá la geometría adecuada con un cajón con tapas para alojar los conductos en el borde y ofrecer el anclaje a los bolardos.

El muelle contará en su cara superior con una superficie de rodamiento para la circulación de los carretones y demás equipos de manipuleo, y tendrá las instalaciones para captar y descargar las aguas superficiales. Dispondrá en el borde posterior las torres de iluminación, cuyas alturas y equipamiento con luminarios asegurarán una buena visión nocturna sin encandilamientos. En los extremos del

muelle se colocarán balizas. Las instalaciones previstas incluyen cableado eléctrico, conductos y los elementos contra incendio.

Por debajo de la losa de muelle se extenderá el talud que va desde el terreno posterior hasta el borde al pie de muelle, debidamente protegido con rocas. Este talud y su recubrimiento se construirán una vez colocados los pilotes y antes de construirse la losa superior.

En el extremo del Río Santiago el pie del talud recubierto excederá al borde del muelle en unos 30m, distancia que luego se irá reduciendo por la menor profundidad en el río. En el otro extremo del muelle (oeste) se dispondrá una obra de contención, por ejemplo un tablestacado, para contener los suelos que soportan en su superficie al camino que comunica con la playa de vacíos.

PLAYAS PARA CONTENEDORES

La terminal tendrá playas para tres categorías de contenedores: llenos, refrigerados (reefer) y vacíos. Seguidamente se detallan esas playas.

Contenedores Llenos

La playa de estos contenedores estará localizada en los espacios ubicados por detrás del muelle. En su disposición final esta playa alojara seis bloques, tres detrás del Sitio 1 (lado este), uno detrás del Sitio 2 (lado oeste), y los otros dos en los terrenos separados del frente por la angosta trama urbana que avanza desde el Barrio Nueva York.

De los bloques detrás del Sitio 1, dos tendrán cinco filas, y el tercero, más alejado, tendrá cuatro filas, todas con una extensión de 410m. El bloque detrás del Sitio 2 tendrá dos filas de 380m cada una. Los otros dos bloques, ubicados en la proyección del Sitio 2, tendrán 3 y 4 filas con longitudes de 250 y 140m respectivamente.

Cada bloque estará compuesto por una superficie destinada a los contenedores y otra que sumará las circulaciones internas. Se agregarán a ello los caminos perimetrales y los caminos intermedios. La playa estará pavimentada en toda su extensión, cada sector funcional estará dotado de un pavimento específico.

Contenedores Refrigerados (Reefer)

Esta playa se ubicará en la parte posterior del predio contra el Canal del Saladero. Estará formada por un solo bloque de tres filas de 150m de longitud. En esta playa se instalarán las torres de suministro de energía eléctrica para el funcionamiento de los equipos de frío. Los espacios de esta playa se ordenarán de acuerdo con las descripciones anteriores. Los pavimentos tendrán las mismas características de las playas antes indicadas.

Contenedores Vacíos

Estarán almacenados en un predio separado, constituido en parte por el espacio a un costado del polo Tecnológico y detrás del actual Sitio 18 y en parte por una franja detrás de la Terminal de Graneles de Repsol-YPF en el tramo definido por los Sitios 16 y 17. Allí se dispondrán cuatro filas de contenedores, dos paralelas a la línea de frente y dos en forma transversal. Sobre el costado del Polo se levantará el depósito destinado a la Container Freight Station (CFS).

La comunicación entre esta playa y la zona de muelles se efectuará por medio de la calle que corre a lo largo de los Sitios 19 y 20 y del Canal de Entrada por delante del Polo Tecnológico. Esta calle existe actualmente en forma parcial y tendrá un ancho mínimo de 15m. Las obras que se realizarán consistirán en pavimentos y contenciones en el tramo del camino de enlace.

SUPERFICIE PARA SERVICIOS Y PLAYAS INTERNAS

Estas superficies se encuentran en los espacios más alejados del frente. Se utilizarán para levantar el edificio de administración que incluirá las oficinas de los organismos de control, las construcciones para uso del personal, los talleres de mantenimiento de equipos, depósitos de herramientas y materiales consumibles, así como las casetas para las conexiones de las instalaciones que proveerán servicios desde el exterior.

En esta superficie se computan también los espacios necesarios para el gate de entrada que estará ubicado a continuación de la playa de vehículos de carga a la altura de la actual calle Concordia. Estará orientado hacia dicha playa y preverá seis

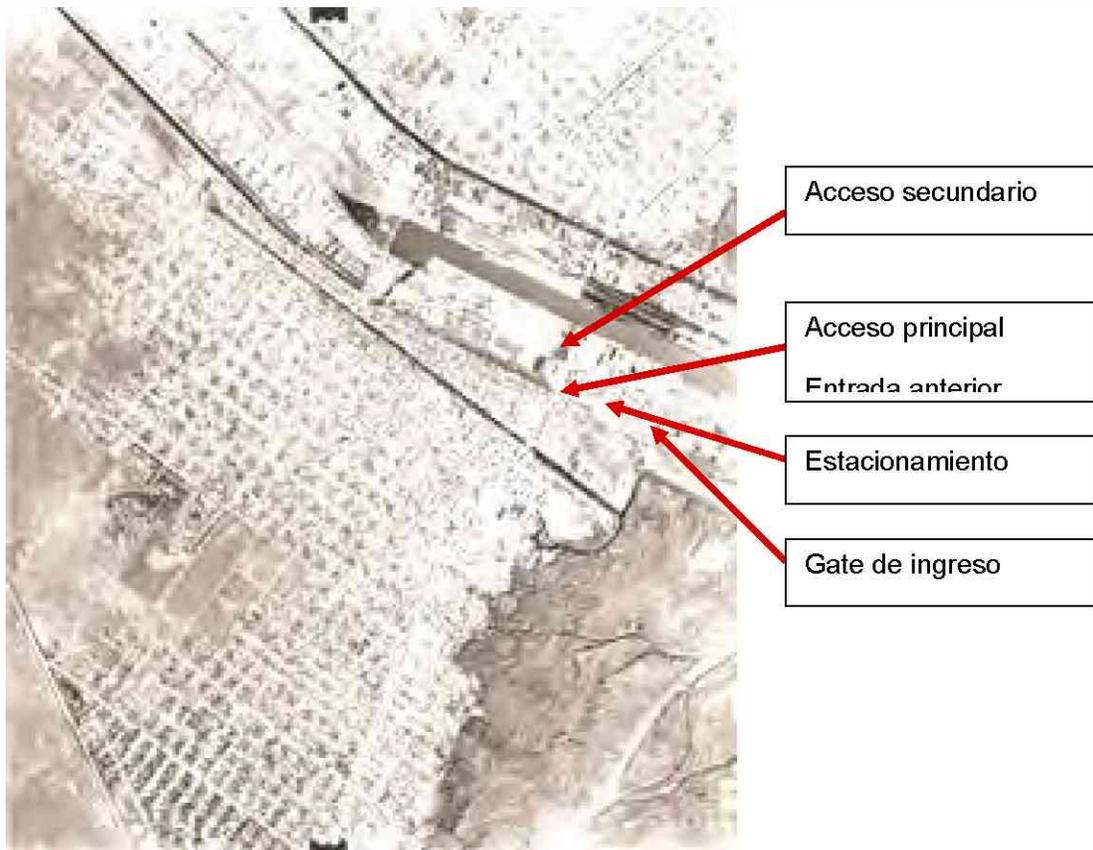
circulaciones con sus respectivas casillas de atención doble. Todo el espacio estará cubierto por un techado elevado.

En estas superficies se incluyen las playas internas para vehículos de carga y para los automóviles del personal y de los visitantes. La playa para los vehículos de carga estará a continuación del gate, espacio donde los vehículos serán ordenados antes de avanzar a sus destinos en las playas de contenedores, o donde podrán cumplir las esperas antes de la salida del puerto.

ACCESOS

La terminal contará con dos accesos, uno principal para los vehículos que transportarán contenedores con carga y otro secundario que se comunicará con la Container Freight Station (CFS), que será usado por vehículos menores y para el tráfico de contenedores vacíos.

En la planta siguiente se indican los accesos, la playa de estacionamiento de vehículos pesados y el gate de ingreso.



El acceso principal estará constituido por dos entradas. La primera de ellas, que dará acceso a la playa de vehículos pesados estará en la Avenida Montevideo en el eje del Canal Lateral Este, cerca de la Av. Río de Janeiro. Contará con portones para el resguardo de los vehículos estacionados.

El acceso secundario comunicará con el sector destinado a la playa de contenedores vacíos. Estará en la prolongación de la Avenida Montevideo al lado del Polo Tecnológico y a pocos metros de la calle Nueva York.

PLAYA DE VEHÍCULOS DE CARGA

Esta playa, ubicada entre la entrada en la Avenida Montevideo y el gate de entrada a la altura de la calle Concordia. Estará ubicado entre dos calles laterales que permanecerán como calles colectoras que darán acceso a las viviendas ubicadas en esa zona. Tendrá una longitud de 600m y un ancho de 50m. Los límites laterales tendrán un cercado para la seguridad de los vehículos en espera, que será diseñado para obtener un mejor aspecto desde el exterior y será tratado con vegetación adecuada a los efectos de establecer una pantalla verde.

La playa ofrecerá estacionamiento a por lo menos cuarenta camiones del tipo semirremolque, cifra que podrá ser superada en caso necesario, para que puedan efectuar su espera hasta que se opere su ingreso a la terminal. De esta manera se evitarán estacionamientos en las áreas urbanas contiguas, con sus correspondientes molestias para la población.

PAVIMENTOS

Los pavimentos serán diseñados para cada sector en particular y atendiendo las condiciones existentes. En una gran parte del predio del puerto se observan superficies de hormigón, que pueden haber sido playas de vehículos o pisos de plantas frigoríficas. En estos casos cabe asumir que los suelos debajo de estas placas han alcanzado un buen grado de compactación y tendrán un aceptable grado de soporte. En la medida de lo aceptable, esas placas de hormigón serán incorporadas en la estructura de los futuros pavimentos.

Hay ciertas irregularidades en la superficie, que requerirán una nivelación y posiblemente un alteo para llegar al nivel +4,50m. Por lo expresado, esta zona no exigirá movimientos de suelos importantes, salvo el retiro de la cubierta vegetal y la colocación de suelos seleccionados para la base de los futuros pavimentos.

En el sector de los contenedores vacíos se asume que las tareas previas al pavimento estarán muy acotadas, ya que se trata de terrenos portuarios que fueron utilizados anteriormente y por tanto deberían encontrarse en condiciones aptas para su uso.

Distinta es la situación en el Canal de Desagüe y en los terrenos entre este canal y el Canal del Saladero. En el caso del Canal de Desagüe será necesario proceder en primer lugar al relleno del cauce y a su compactación, previa limpieza de los vegetales existentes. Como se adelantó más arriba, el material de dragado, cuyos volúmenes exceden el necesario para el relleno, serán seleccionados según su aptitud para el vertido en ese canal. Sobre ese material se dispondrá una capa de suelo de subbase (por ejemplo, tosca) y luego se colocara la base y el pavimento.

En forma similar se procederá en los terrenos ubicados entre el Canal de Desagüe y el Canal del Saladero. En este sector los niveles están por encima de las cotas de

inundación, por lo que solamente deberá efectuarse una nivelación con suelos a determinar. Previamente se limpiará el predio retirando la vegetación, los árboles y las raíces.

Los pavimentos previstos variarán según sus destinos y en función de los datos de suelo que se obtengan en cada una de las zonas a ser ocupadas.

En términos generales, el pavimento de las playas de contenedores se prevé con paquetes estructurales de espesores variables entre los 40 y 60cm, según sea la calidad de los suelos. Siguiendo un enfoque similar, los pavimentos para circulaciones y para el tránsito de los vehículos de carga tendrán paquetes con espesores de 50 a 80cm. La superficie será en todos los caos una losa de hormigón con espesores variables entre 15 y 25cm.

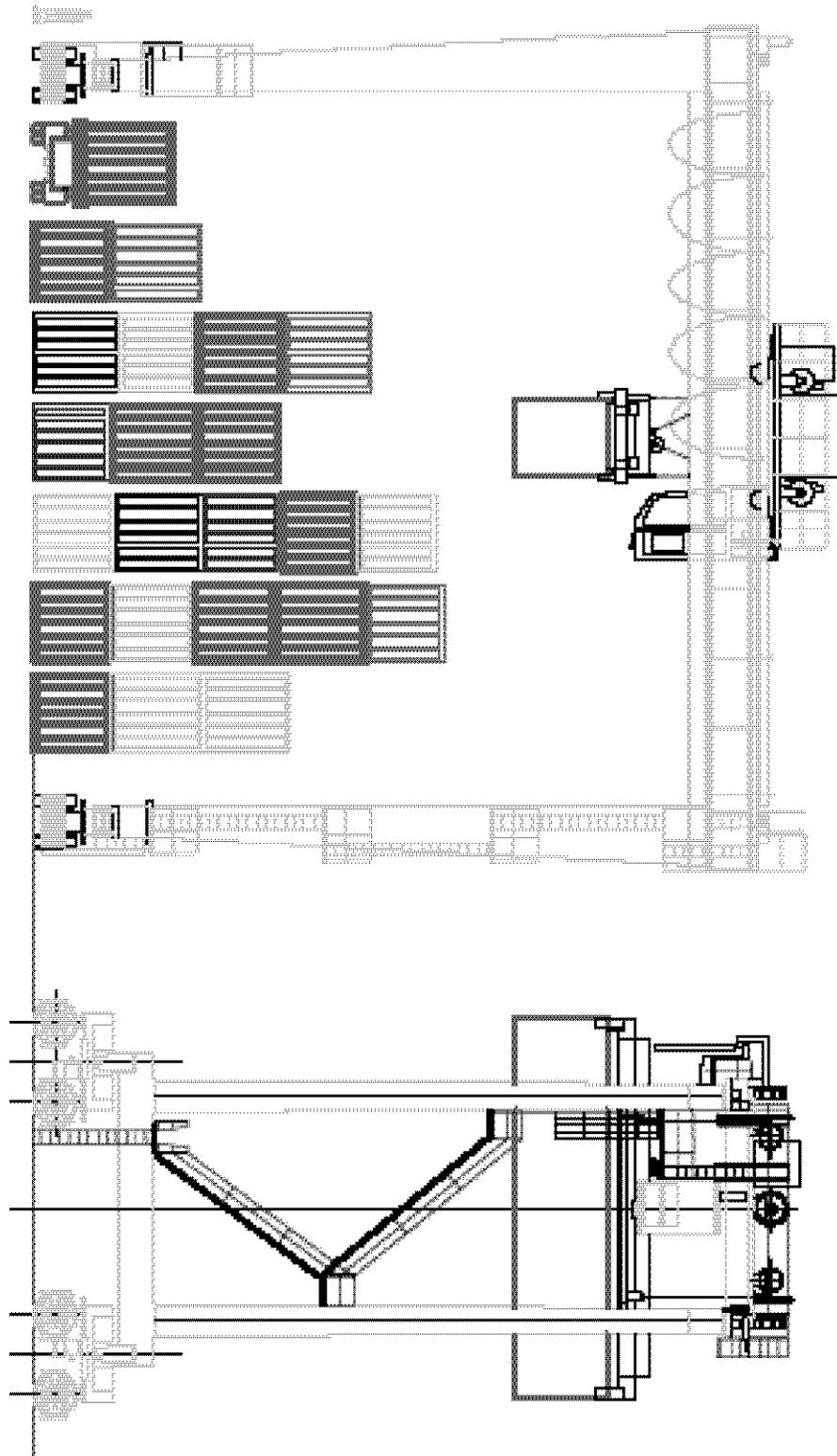
Las franjas de circulación de los equipos de playa (RTG) tendrán una configuración más robusta con una losa de hormigón de 30cm y el paquete inferior de acuerdo con la capacidad del suelo en cada sector.

4.1.7. Equipos

Los equipos que operarán en la terminal son los indicados en el siguiente cuadro de acuerdo con las etapas en que se integrarán.

EQUIPOS				
FINAL ETAPA	SITIOS MUELLE		PLAYAS	
	Tipo	Cantidad	Tipo	Cantidad
1	Grúa gantry	3	RTG	9
			Tractor + trailer	18
			Reach stacker	2
			FLT	2
2	Grúa gantry	4	RTG	12
			Tractor + trailer	24
			Reach stacker	3
			FLT	3
3	Grúa gantry	5	RTG	15
			Tractor + trailer	30
			Reach stacker	3
			FLT	3

Las grúas gantry serán del tipo Post-Panamax aptas para atender los buques que operarán en el puerto, como se ve en la figura.



4.1.8. Cronograma

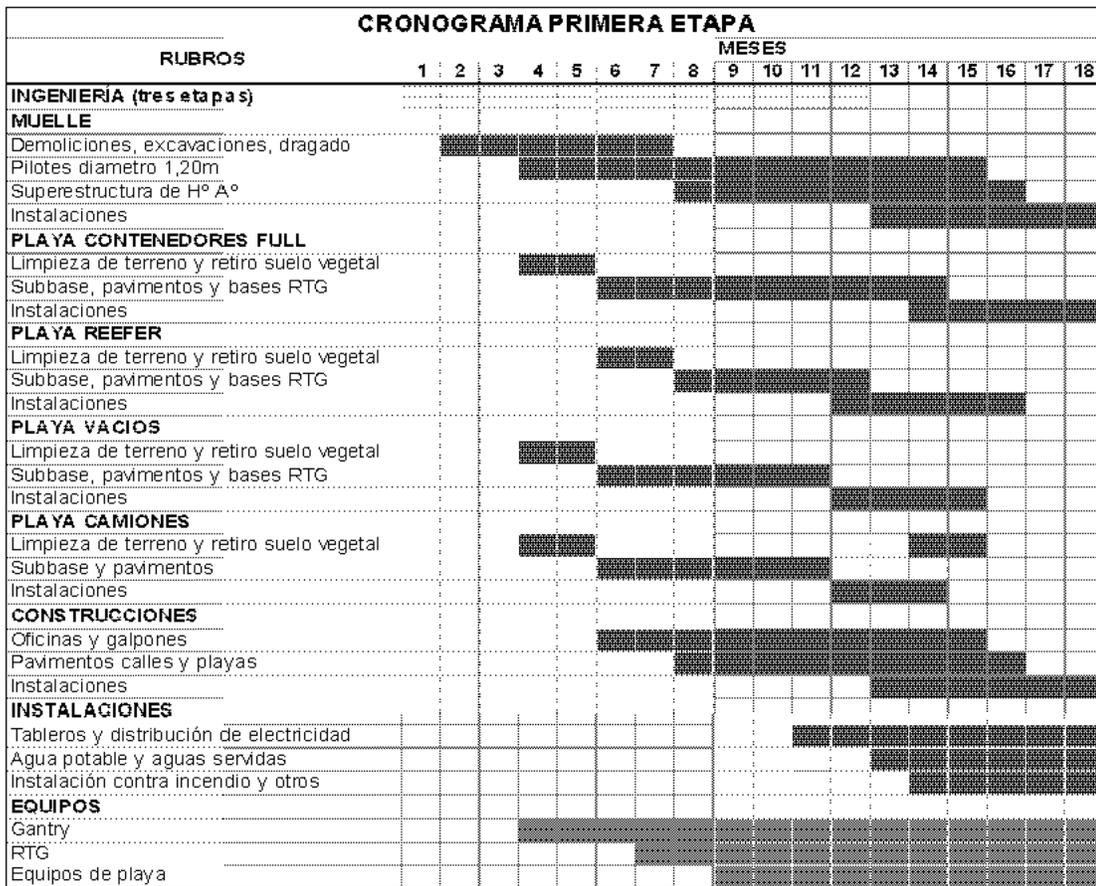
A continuación se presentan los cronogramas estimados por etapas para la ejecución de las obras, de acuerdo con los volúmenes indicados en proyecto.

Los plazos de obra estimados son:

Primera Etapa: 18 meses

Segunda Etapa: 12 meses

Tercera Etapa: 9 meses

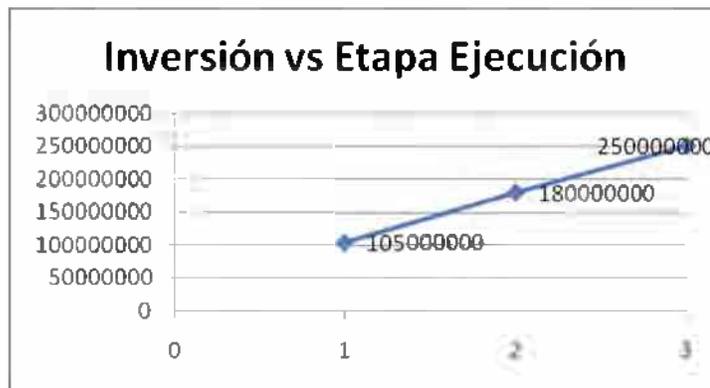


CRONOGRAMA SEGUNDA ETAPA												
RUBROS	MESES											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
MUELLE												
Demoliciones, excavaciones, dragado	■	■	■	■								
Pilotes diametro 1,20m			■	■	■	■	■	■				
Superestructura de Hº Aº				■	■	■	■	■	■	■	■	
Instalaciones									■	■	■	■
PLAYA CONTENEDORES FULL												
Limpieza de terreno y retiro suelo vegetal			■	■	■							
Subbase, pavimentos y bases RTG					■	■	■	■	■	■	■	
Instalaciones								■	■	■	■	■
PLAYA REEFER												
Limpieza de terreno y retiro suelo vegetal			■	■	■							
Subbase, pavimentos y bases RTG					■	■	■	■	■	■	■	
Instalaciones								■	■	■	■	■
CONSTRUCCIONES												
Pavimentos calles y playas								■	■	■	■	■
Instalaciones								■	■	■	■	■
EQUIPOS												
Gantry	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
RTG	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Equipos de playa	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

CRONOGRAMA TERCERA ETAPA									
	MESES								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
PLAYA CONTENEDORES FULL									
Limpieza de terreno y retiro suelo vegetal		■	■						
Subbase, pavimentos y bases RTG				■	■	■	■	■	■
Instalaciones							■	■	■
EQUIPOS									
Gantry		■	■	■	■	■	■	■	■
RTG		■	■	■	■	■	■	■	■
Equipos de playa		■	■	■	■	■	■	■	■

4.1.9. Inversiones según etapas de ejecución.

De acuerdo al presupuesto estimado la inversión por etapas de ejecución es la siguiente:



4.2. ADECUACIÓN CABECERA RÍO SANTIAGO OESTE - SITIO 5 – FONPLATA

4.2.1. Objetivo

El objeto de la presente obra es el de complementar el proyecto de reconstrucción y adecuación del frente de atraque de Sitio 4, por delante del actual Sitio 5, ubicados ambos en la Cabecera Oeste sobre el Río Santiago dentro del vaso portuario del Puerto La Plata.

El proyecto de Sitio 5 abarca una longitud de 123,70 m sobre el frente de Río Santiago; y 27,60 m de frente perpendicular al anterior, funcionando este último tramo como cerramiento de unión con el actual Sitio N°5. La cota de coronamiento de este proyecto se fija en +4,50m.

Esta obra permitirá alcanzar una cota de dragado de 36 pies de profundidad al cero local, permitiendo el atraque de buques de hasta 60.000 TPM.

El muelle se dimensionó para condiciones de carga normal y condiciones de carga extrema. Para la determinación de las mismas se tuvo en cuenta la ROM 0.2-90 "Acciones en el Proyecto de Obras Marítimas y Portuarias".

La presente etapa de obra comprende la construcción del muelle multipropósito, con una tipología estructural de "Pilotes tangentes" internándose 18,50 m hacia el eje de Río Santiago, junto con la construcción de un pavimento y relleno entre el frente actual y el proyectado, que servirá de apoyo a la operatoria del sitio.

En una primera etapa de trabajo se debe obtener una cota a pie de muelle de 28 pies referida al Cero.

La ejecución de la presente obra cumplirá con tres objetivos prioritarios para el desarrollo del Puerto La Plata:

- Complementar la longitud de frente de atraque de Sitio 4
- Permitir mejorar el calado y recibir mayores cargas en Sitio 5.
- Desarrollar una terminal multipropósito en la Cabecera Río Santiago Oeste con un sitio de atraque con una profundidad final a pie de muelle proyectada de 36 pies referidos al Cero Local (Etapa 2).

En Plano 06 se muestra la Planta del Proyecto TECPLATA.

4.2.2. Las tareas a contratar

RELLENO, NIVELACION y COMPACTACION DE LA ZONA DE OBRA

Se trata de la ejecución de un relleno con suelo, nivelación y compactación en la zona de obra, hasta la cota +2,50 m en la zona comprendida entre ambos frentes.

Este ítem comprende también la ejecución de un relleno con suelo seleccionado y compactación desde la cota +2,50m hasta cota +3,65m (subrasante del pavimento).

Se realizarán todas las operaciones para materializar el trazado de la obra proyectada, debiendo establecerse puntos fijos de referencia vinculados al Cero Local, regla ubicada en el Destacamento Monte Santiago de la Prefectura Naval Argentina.

FRENTE PROYECTO SITIO Nº5

Construcción de un frente de pilotes tangentes de 123,70m (FRENTE 1) de longitud internado 18,50 m hacia el eje de Río Santiago, proyectado para una profundidad a pie de muelle de -36 pies respecto al Cero Local. Los pilotes tendrán su cota de fundación a -20,50 m del Cero Local. Se hincaran camisas de acero de calidad F24 a las cuales se le soldara previamente 2 perfiles UPN 8 y uno IPN 8 que funcionaran a modo de encastre de los pilotes. Posteriormente se excavan por dentro y se coloca una jaula de armadura y relleno de hormigón H-21, hasta la cota determinada para cada uno. Estos pilotes se anclaran mediante tensores inyectados.

Como cerramiento de este frente con el actual Sitio 5 se proyecta la misma configuración de pilotes tangentes en una longitud de 27,60m de frente (FRENTE 2).

DREN

Los frentes tendrán un manto drenante posterior constituido por material granular envuelto en una membrana geotextil, con una base de 2 metros de ancho en cota -3,00 m.

Además el frente será atravesado por dos líneas de barbacanas de 4" de diámetro exterior, a cotas +0,60 m y -2,10m, separadas cada 2,08m.

TENSORES

Los pilotes poseerán un sistema de anclajes con tensores de tipo permanente de 80 tn de resistencia de carga nominal separados cada 2,08m.

Las esquinas del frente sobre Rio Santiago se anclaran mediante perfiles y/o caños, evitando el entrecruzamiento de los tensores

VIGA

Los pilotes se coronarán con una viga de hormigón armado.. Esta viga presenta una sección completa en las zonas donde se ubicaran las defensas y bolardos, y una sección parcial en el resto del frente.

El hormigón a utilizar en las vigas tendrá una resistencia característica a la compresión a los 28 días de 30 MPa. El acero a utilizar será ADN 420.

PROVISIÓN E INSTALACIÓN DE BOLARDOS

Sobre el frente proyectado de Sitio 5 se distribuirán 3 bolardos de 125 tn de tiro cada uno.

Estos se anclaran mediante cabezales hormigonados sobre pilotes posteriores al frente. Se ubicaran aproximadamente cada 41,60 m en planta.

La misma configuración de cabezal sobre pilote se utilizara para alojar las defensas, las cuales se ubican cada 20,80 m aproximadamente sobre el Sitio 5, coincidiendo

defensa por medio con un bolardo. La provisión y colocación de las defensas elásticas no forman parte de esta etapa del proyecto. Las proveerá el Consorcio una vez ejecutada la obra.

PAVIMENTO

En las áreas indicadas, se ejecutará un pavimento de bloques de hormigón intertrabados de 0,10 m de espesor. La estructura de este pavimento estará constituida por una sub-base de suelo seleccionado mejorado con cal de 0,40 m de espesor, una base de suelo cemento de 0,30 m de espesor y una capa de asiento de arena de 3 cm. Entre la sub-rasante y la sub-base llevará una membrana geotextil Tipo IV, que evitará la contaminación de ésta con el material fino de la sub-rasante.

SERVICIOS

Se deberán construir en el frente los siguientes servicios:

Desagües pluviales (Provisión e Instalación de Cañerías de Hº Aº de 600mm de Diámetro, Provisión e instalación de Cámaras tipo A, Red Agua Potable, Alimentación de Fuerza Motriz, Sistema de Alarma, Iluminación - columnas 20 m cant. 1 unidad- 12 luminarias, Escaleras cant. 1 unidad.

PLAZO

El Plazo de la obra se establece en 365 días.

5. PLANOS

Los Planos realizados son los siguientes:

5.1. Plano N° 04: Puerto Exterior

5.2. Plano N° 05: Lay out Proyecto TECPLATA

5.3. Plano N° 06: Planta Sitio N°5 – FONPLATA

ACTIVIDAD 2

EVALUACIÓN DE POSIBLES IMPACTOS DEL PROYECTO, EN EL ENTORNO INMEDIATO (PUERTO) Y MEDIATO (MICROREGIÓN GRAN LA PLATA), EN RELACIÓN A LA ESTRUCTURA URBANA – TERRITORIAL, LA REGULACIÓN URBANÍSTICA Y LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN TERRITORIAL.

1. INTRODUCCION

Metodología para la Evaluación de los posibles impactos en el entorno al puerto.

Habiendo tratados y obras señeras sobre EIAs,¹⁶ hemos investigado procurando incorporar a la bibliografía tradicional, las perspectivas teóricas de EIDT¹⁷ nutridas entre otros de M.Santos, E.Durkheim, M.Weber, el equipo ENTI Unión Europea y numerosos autores contemporáneos latinoamericanos. Nos referiremos en particular a aquellas temáticas relacionadas con aspectos socio-económicos y socio-territoriales. Así, indagando en cada objeto de estudio e intervención ha sido posible ir encontrando algunos ejes de análisis comunes a la mayoría de los trabajos y a otros ejes más particularizados. Sin pretender realizar una clasificación temática, resulta útil ofrecer una tipología de objetos de intervención porque contribuye a orientar y sistematizar mejor el análisis. La clasificación preliminar expuesta en nuestra investigación para ENTI¹⁸ se establece con referencia a tres criterios: actividad (industrial, comercial, residencial, transporte, actividad extractiva, etc.), escala (pequeña, mediana, grande) e intensidad (grados de ocupación del entorno territorial). En dicha investigación, considerando la perspectiva EIDT se proponen tres macrovariables para analizar los impactos: 1) La identificación de las cadenas causales de problemas a través del Marco Problemático. 2) La identificación de los impactos en los lugares en relación al sistema de movilidad actual y futuro, 3) La relación de los impactos con el marco regulatorio urbanístico vigente.

¹⁶ Leopold, L. B., F. E. Clarke, B. B. Hanshaw, and J. E. Balsley (1971); Conesa Fernández-Vítora. V.(1993) Fernández García, Fernández González y Díaz Méndez (2006)

¹⁷ EIDT Entendimiento, Inteligencia y Desarrollo Territorial, perspectiva desarrollada en el marco de las redes mundial www.territoriesnet.org. europea www.territorial-intelligence.eu y latinoamericana www.territoriosposibles.org

¹⁸ Bozzano, Horacio y Oscar Decastelli (2009) "Evaluaciones de impacto ambiental y territorio. Aportes desde la perspectiva de entendimiento, inteligencia y desarrollo territoriales". ENTI International Conference, Salerno, Italia

Algunas características básicas de estas macrovariables son las siguientes:

- 1) El análisis de las cadenas causales a través del Marco Problemático (MP) nos permite identificar situaciones problemáticas/conflictivas modelizando los vínculos entre dichas situaciones para establecer hipótesis acerca del modo en que los problemas o insuficiencias y los componentes de sus cadenas causales, se implican recíprocamente.
- 2) El análisis del lugar, su entendimiento y su relación con el sistema de movilidad regional nos permite reconocer procesos sinérgicos y conflictivos, racionalidades económicas, sociales y ambientales, tendencias de valorización, apropiación, ocupación y otros, así como lógicas de actores particulares de cada lugar.

El estudio de la movilidad nos permite registrar las características de esta a escala de regional, local y barrial, principalmente en lo referente al sistema de cargas. El reconocimiento de momentos de mayor concentración vehicular es la puerta de entrada para concebir y diseñar respuestas que tiendan a mitigar estos efectos.

La accesibilidad y la conectividad son entendidas en términos de las condiciones de acceso materiales –vialidades, vías férreas, etc.- en diferentes estados de conservación y calidad. La conectividad se expresa en términos de las condiciones de conexión medidas en medios de transporte (públicos, privados: auto, bus, tren, bicicleta, etc.) en espacio, tiempo (isocronas) y costo (isotimos). Se trata de conocer cuáles son las opciones más pertinentes a incorporar en cada evaluación de impacto: peatones, consumidores, trabajadores, funcionarios, empresarios, etc., ya que en cada caso las variantes y opciones de accesibilidad y conectividad serán diferentes.

- 3) La relación entre la regulación urbanística, sus instrumentos de gestión, y el sistema de movilidad nos permite identificar los esquemas regulatorios que entraran en crisis con los impactos reconocidos y su relación con las propuestas de intervención normativa que se desarrollaran mas adelante.

El análisis de estas macrovariables, da cuenta de los principales factores explicativos del territorio, tales como los sistemas de transporte, accesibilidad y conectividad, los usos del suelo reales y legales, los factores de ocupación del suelo, las transformaciones que sufren esos usos, los acontecimientos principales enmarcados en procesos de orden económico, social, político, ambiental, y otros. Se

consideran también los factores ligados a la percepción subjetiva de los actores sociales involucrados, dando lugar a elementos relacionados a la identidad, sentido de pertenencia, reconocimiento social, y otros.

2. ANALISIS DE LAS CADENAS CAUSALES DE PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES A TRAVÉS DEL MARCO PROBLEMÁTICO (MP)

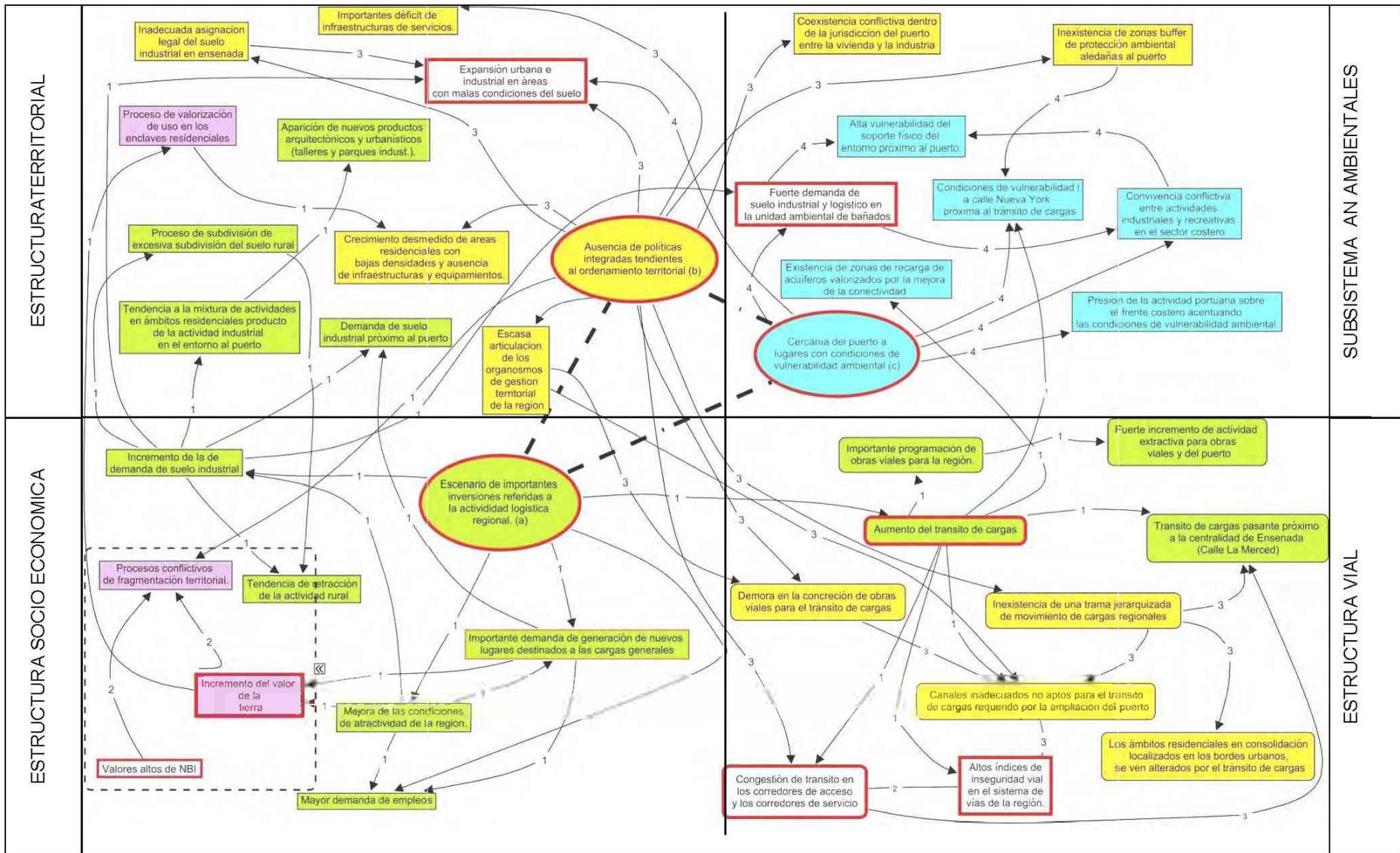
El método consiste en las siguientes cuestiones.

- a) Se realiza un análisis de los problemas detectando relaciones de y entre Potencialidades y Restricciones:
- b) Se busca reconstruir las cadenas causales: orígenes, efectos y consecuencias de cada una de ellas.
- c) Se establecen vínculos multidireccionales (y no únicamente lineales)
- d) Se identifican armonías y conflictos, cercanos y remotos, en la estructura del sistema analizado y/o en sus políticas.
- e) Se explican conflictos y potencialidades; formulando hipótesis acerca de sus vinculaciones recíprocas; sus causas determinantes; los procesos subyacentes; los vectores y actores determinantes de los procesos; tendencias previsibles en ausencia de proyecto y las prioridades y jerarquías.

2.1. Construcción de la Matriz del Marco Problemático.

Para la construcción de la Matriz del marco problemático se han identificado cuatro campos problemáticos que consideramos relevantes en el contexto de la investigación: 1) La dimensión socio-económica; 2) La dimensión territorial; 3) La dimensión ambiental y 4) El sistema de Movilidad actual y futuro.

A continuación se ordenaron los problemas entendidos como conflictos y potencialidades y se establecieron las cadenas causales o procesos determinantes de las principales problemáticas planteadas.



El mapa conceptual precedentemente desarrollado nos permite identificación de los conflictos más relevantes y sus procesos conflictivos mas relevantes de manera tal, que a través de una interfaz grafica se estructuren las cadenas de problemas y sus causas de manera visible.

Se han identificado distintos grupos de conflictos:

Problemas centrales: Se identificaron tres problemas que constituyen la triada principal de cuestiones que generan la mayor cantidad de procesos conflictivos. Los problemas identificados como centrales tienen que ver con la configuración de un escenario con grandes inversiones para la actividad logística regional (a); la falta de estrategias comunes en el ordenamiento territorial entre los distintos estamentos gubernamentales y los entes que gestionan los grandes equipamientos regionales (b), (en este caso el ente público administrador del Puerto); y la cercanía del puerto a sectores en condiciones de extrema vulnerabilidad (c) como son los bañados de la unidad ambiental de la costa, y las áreas con valor natural y cultural, como la selva protegida, el sistema del delta platense y la calle Nueva York.

Estos tres problemas constituyen el núcleo principal que estructura el estado de situación de la problemática planteada.

2.2. Procesos configuradores de las cadenas causales

Los procesos de cadenas causales que generan este núcleo de problemas es el siguiente:

1) El escenario de importantes inversiones referidas a la actividad logística, inicia procesos conflictivos derivados del importante incremento de cargas en la región, que obligan a la necesidad de estructurar una programación de importantes obras viales, que a su vez demanda la extracción de importantes cantidades de suelo para las obras y genera congestión vehicular en importantes zonas de la Región.

También el escenario de inversiones referidas a la actividad logística propicia la demanda de suelos destinados a la actividad industrial y de cargas, que son consumidoras de suelo libre y demandantes de infraestructuras de servicios. Los conflictos aquí planteados disparan procesos conflictivos de retracción de la

actividad rural y la generación de tejidos mixtos residenciales e industriales, la sobresubdivisión del suelo rural y la aparición de nuevos productos urbanos (talleres y depósitos en los barrios), o urbanos (barrios cerrados).

Un último aspecto que incide en esta cadena causal es la valorización que el nuevo sistema vial genera en ámbitos rurales que poseen el rol ambiental de ser la recarga de acuíferos de la microrregión aumentando el riesgo de sobresubdivisión del suelo y la instalación de usos industriales incompatibles que podrían contaminar las napas.

2) Un subproceso conflictivo derivado es el importante incremento del valor de la tierra que combinado a otros factores puede devenir en una tendencia a la fragmentación territorial.

3) La ausencia de políticas integradas en cuanto al ordenamiento territorial inicia procesos conflictivos que inciden en dos conjuntos de problemas.

Por un lado la descoordinación de los estatales que deciden sobre estas políticas territoriales ha provocado la demora en obras de vital importancia para resolver el aumento de tránsito de cargas que la nueva actividad logística del puerto genera, produciendo importantes congestiones de tránsito, y un aumento de la seguridad vial.

Por otra parte la inexistencia de un plan de ordenamiento territorial, ha imposibilitado la configuración de una trama jerarquizada de vías regional que incluya los distintos modos de transporte y se compatibilice con los enclaves residenciales.

La ausencia de políticas integrales de ordenamiento territorial tampoco ha evitado las disparidades de criterios para la oferta del suelo industrial, provocando importantes desigualdades fundamentalmente en los partidos de Berisso y Ensenada.

4) Un último grupo de cadenas causales de conflictos está originado por la localización del sistema portuario cerca de ámbitos con condiciones de fragilidad y vulnerabilidad ambiental.

Es muy importante la demanda de espacios destinados a la actividad portuaria en las zonas protegidas por su valor natural como es el sistema de islas y la selva marginal.

En el mismo sentido se ve impactado el espacio urbano de la calle Nueva York dado que se encuentra muy próximo a la zona de accesos de la nueva terminal de contenedores ubicada en el sector portuario de Berisso.

Impactos estructurales: Comprenden el conjunto de problemas que se transforman en estructurales porque de ellos derivan una importante cantidad de problemas o tienen más de una entradas de distintas cadenas de problemas centrales.

Los impactos estructurales son: El aumento del tránsito de cargas, y la congestión de tránsito, que aumenta el riesgo de inseguridad vial; el incremento del valor de la tierra, la fuerte demanda de suelo para industria y servicios logísticos en especial en zonas de alta vulnerabilidad ambiental, y la expansión desmedida de zonas residenciales.

A continuación se ordenan los problemas de acuerdo a la suma de las relaciones que los mismos tienen con los otros problemas.

PROBLEMAS	ENTRADAS	SALIDAS	SUMA
Ausencia de políticas integradas tendientes al ordenamiento territorial	2	11	13
Incremento de la demanda de suelo industrial	2	6	8
Aumento del tránsito de cargas	1	7	8
Cercanía del puerto a lugares con condiciones de vulnerabilidad ambiental	1	6	7
Escenario de importantes inversiones referidas a la actividad logística regional	0	7	7
Canales inadecuados no aptos para el tránsito de cargas requiriendo por la ampliación del puerto	4	1	5
Importante demanda de generación de nuevos lugares destinados a las cargas generales	2	3	5
Mejora de las condiciones de atractividad de la región	1	4	5
Expansión urbana e industrial en áreas con malas condiciones del suelo	4	0	4
Congestión de tránsito en los corredores de acceso y los corredores de servicio	2	2	4
Fuerte demanda de suelo industrial y logístico en la unidad ambiental de bañados	2	2	4
Inexistencia de una trama jerarquizada de movimiento de cargas regionales	1	3	4
Procesos conflictivos de fragmentación territorial	3	0	3
Mayor demanda de empleos	3	0	3
Tránsito de cargas pasante próximo a la centralidad de Ensenada (Calle La Merced)	3	0	3
Altos índices de inseguridad vial en el sistema de vías de la región	3	0	3
Condiciones de vulnerabilidad I a calle Nueva York próxima al tránsito de cargas	3	0	3
Incremento del valor de la tierra	2	1	3
Demora en la concreción de obras viales para el tránsito de cargas	2	1	3
Convivencia conflictiva entre actividades industriales y recreativas en el sector costero	2	1	3
Escasa articulación de los organismos de gestión territorial de la región	1	2	3
Demanda de suelo industrial próximo al puerto	2	0	2
Crecimiento desmedido de áreas residenciales con bajas densidades y ausencia de infraestructuras y equipamientos	2	0	2
Alta vulnerabilidad del soporte físico del entorno próximo al puerto	2	0	2
Tendencia de retracción de la actividad rural	2	0	2
Proceso de subdivisión de excesiva subdivisión del suelo rural	1	1	2
Proceso de valorización de uso en los enclaves residenciales	1	1	2
Importante programación de obras viales para la región	1	1	2
Inadecuada asignación legal del suelo industrial en Ensenada	1	1	2
Inexistencia de zonas buffer de protección ambiental aledañas al puerto	1	1	2
Tendencia a la mezcla de actividades en ámbitos residenciales producto de la actividad industrial en el entorno al puerto	1	1	2
Fuerte incremento de actividad extractiva para obras viales y del puerto	1	0	1
Existencia de zonas de recarga de acuíferos valorizados por la mejora de la conectividad	1	0	1
Los ámbitos residenciales en consolidación localizados en los bordes urbanos, se ven alterados por el tránsito de cargas	1	0	1
Importante déficit de infraestructuras de servicios	1	0	1
Presión de la actividad portuaria sobre el frente costero acentuando las condiciones de vulnerabilidad ambiental	1	0	1
Aparición de nuevos productos arquitectónicos y urbanísticos (talleres y parques indust.)	1	0	1
Coexistencia conflictiva dentro de la jurisdicción del puerto entre la vivienda y la industria	1	0	1
Valores altos de NBI	0	1	1

3. ANÁLISIS DE LOS LUGARES, ENTENDIDOS COMO UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS Y SU RELACIÓN CON EL SISTEMA DE MOVILIDAD REGIONAL

En el primer informe parcial se ha elaborado un estudio particularizado de los lugares del sistema urbano periurbano y rural de la microrregión del gran La Plata y se ha elaborado a modo de análisis preliminar una matriz de evaluación de los principales impactos del proyecto en la microrregión del gran La Plata donde se identifican las principales tendencias y procesos conflictivos que nos permiten interpretar o leer sintéticamente el comportamiento fenomenológico de cada lugar o unidad ambiental del sistema territorial de la microrregión del gran La Plata, y su comportamiento a la luz del impacto a recibir por el crecimiento de la actividad portuaria en la región.

En la instancia actual de la investigación se ha profundizado el análisis de los impactos y se ha puesto especial atención en el impacto que las cadenas causales de procesos conflictivos desarrollan en cada uno de los lugares.

A tal efecto se ha construido una matriz síntesis en donde en su columna o entrada vertical se enumeran los lugares o unidades ambientales homogéneas.

En su entrada o fila superior horizontal se identifican los patrones de apropiación, de organización, de funcionamiento, la temporalidad de los mismos, los procesos conflictivos o sinérgicos existentes y los actores determinantes en dichos procesos.

La matriz aporta a la instancia explicativa del funcionamiento de las unidades ambientales, observando cuáles son los patrones dominantes, y si los mismos están en crisis, y necesitan ser regenerados, recuperados o innovados, o si los mismos están funcionando bien y deben ser conservados o incluso puestos en valor.

Se clasifican los siguientes patrones de comportamiento de cada lugar:

Patrones de apropiación: se refiere a una visión topológica del espacio y se propone leer los modos de apropiación. Los tipos detectados son: colectivo; grupal; individual

Patrones de organización: se refiere a la estructura o sistema organizacional en que se manifiesta un determinado tipo de comportamiento en el espacio. Sus tipos componentes son: tramado; en red jerárquica; lineal; focal

Patrones de funcionamiento: se refiere a cómo actúan sus flujos de materia, energía e información, cosa que Los subtipos detectados son: lineal; cíclico; discontinuo; incierto o errático

Patrones temporales: se refiere a la periodicidad del fenómeno. Se clasifican en: recurrentes; permanentes; casuísticos

Proceso: Se refiere al tipo de proceso estructurante, ya sea macro o micro, de naturaleza social, económica o ambiental.

Carácter: Se refiere al tipo de proceso, si resulta positivo (sinérgico) y es adecuado mantenerlo y preservarlo, o por el contrario si es negativo (conflictivo) y es propicio revertirlo a minimizarlo.

Impacto: En esta matriz se enuncian de manera general los impactos de acuerdo al proceso más significativo de cada lugar y su relación con los nuevos procesos identificados en el marco problemático MP.

LUGAR	PATRON DE COMPORTAMIENTO					ACTOR		IMPACTO
	ORGANIZACION	FUNCIONAMIENTO	TEMPORALIDAD	PROCESO	CARACTER	TIPO	APROPIACION	
Centro Metropolitano	Tramado	Cíclico	Permanente	Mixto concentración Económico-Social	Sinérgico	Social-Económico	Colectiva	Positivo
Centro Local	Tramado	Cíclico	Permanente	Conflicto con el tránsito de cargas (Ensenada)	Conflicto	Social-Económico	Colectiva	Negativo
Subcentro	Focal	Cíclico	Permanente	Mixto concentración Económico-Social	Sinérgico	Social-Económico	Colectiva	Positivo
Corredor de Centralidad	Lineal	Cíclico	Permanente	Mixto concentración Económico-Social	Sinérgico	Social-Económico	Colectiva	Positivo
Corredor de servicios mixto	Lineal	Lineal	Permanente	Mixto Reproducción Económica Social + conflicto con el tránsito de cargas	Conflicto	Social-Económico	Colectiva	Negativo
Residencial consolidado	Tramado	Cíclico	Permanente	Reproducción Social	Sinérgico	Social	Colectiva	Positivo
Equipamiento Urbano	Focal y en Red	Lineal	Permanente	Atracción Social y Economica	Sinérgico	Económico	Individual	positivo
Residencial débil.	Tramado	Lineal	Permanente	Reproducción Social + expansión desmedida + conflicto con trans. de cargas	Conflicto	Publico-Social	Colectiva	Negativo
Residencial cerrado.	Focal	Cíclico	Permanente	Tendencia a la fragmentación social	Conflicto	Social	Colectiva	Negativo
Residencial en consolidación	Tramado	Lineal	Permanente	Reproducción Social	Sinérgico	Publico-Social	Colectiva	Positivo
Residencial en jurisdicción portuaria	Tramado	Lineal	Permanente	Reproducción Social + Incompatibilidad de Usos	Conflicto	Publico-Social	Colectiva	Negativo
Residencial mixto	Tramado	Cíclico	Permanente	Mixto Reproducción Económica Social + tendencia a la valorización.	Sinérgico	Social-Económico	Colectiva	Positivo
Residencial con valor patrimonial	Focal	Cíclico	Permanente	Incompatibilidad con actividad portuaria	Conflicto	Publico-Social	Individual	Negativo
Equipamiento recreativo	Focal y en Red	Cíclico	Permanente	Intercambio Social	Sinérgico	Publico-Social	Colectiva	Positivo
Valorizado por asignación legal del suelo y subdivisión	Tramado	Lineal	Permanente	Impacto de actividades incompatibles	Conflicto	Publico	Individual	Negativo
Industria en ámbito periurbano	Focal	Lineal	Permanente	Incompatibilidad con otras actividades.	Conflicto	Económico	Individual	Negativo
Industrial mixto	Tramado	Cíclico	Permanente	Reproducción Económica	Sinérgico	Económico-social	Colectivo	Positivo
Industrial Planificado	Focal y en Red	Cíclico	Permanente	Concentración Económica + valorización.	Sinérgico	Publico-Económico	Grupal	Positivo
Rural Intensivo	Tramado	Lineal	Permanente	Reproducción Económica y Social + valorización del suelo y tendencia a la subdivisión desmedida.	Conflicto	Económico-social	Colectiva	Negativo
Equipamiento puerto.	Focal y en Red	Cíclico	Permanente	Inserción conflictiva en ámbito vulnerable.	Conflicto	Publico-Económico	Grupal	Negativo
Equipamiento en ámbito periurbano	Focal y en Red	Cíclico	Permanente	Concentración Económica y Social	Sinérgico	Publico-Económico	Grupal	Positivo
Degradado por actividad Extractiva	Focal	Lineal	Permanente	Depredación Ambiental	Conflicto	Económico	Individual	Negativo
Valorizado por ruta	Lineal	Cíclico	Permanente	Reproducción Económica	Sinérgico	Económico-social	Colectiva	Negativo
Rural Extensivo	Tramado	Lineal	Permanente	Mixto Económico-Social	Conflicto	Económico-social	Colectiva	Negativo
Centro de servicios rurales	Focal	Lineal	Permanente	Reproducción Social	Sinérgico	Publico-Social	Colectiva	Positivo
Frente Costero	Lineal	Lineal	Permanente	Intercambio Económico-Social y depredación ambiental	Conflicto	Publico-Social	Colectiva	Negativo
Bañado	Tramado	Lineal	Permanente	Intercambio Económico-Social y depredación ambiental	Conflicto	Publico-Social-Económico	Colectiva	Negativo

IDENTIFICACIÓN Y MAPEO DE LOS LUGARES.

La investigación realizada para la microrregión del gran La Plata dio como resultado el reconocimiento de 26 lugares, de los cuales 15 son urbanos, 6 son periurbanos y 5 son rurales; no se registra ningún lugar natural. Estos 36 lugares resultan determinantes para determinar con claridad el funcionamiento del sistema Urbano-Ambiental del Partido, así como los procesos sinérgicos y conflictivos y aquellos conflictos y potencialidades de la relación sociedad naturaleza, o la relación entre los sistemas de objetos y sistemas de acciones, M Santos.

Lugares Urbanos

25. Central
26. Corredor de Centralidad
27. Corredor Comercial Mixto
28. Corredor Servicios Mixto
29. Residencial Consolidado
30. Residencial en Consolidación
31. Residencial Débil
32. Residencial con valor patrimonial
33. Residencial en condición de vulnerabilidad
34. Residencial mixto (con galpones e industrias)
35. Equipamiento recreativo deportivo
36. Equipamiento
37. Verde recreativo lineal (sistema de canales del puerto)

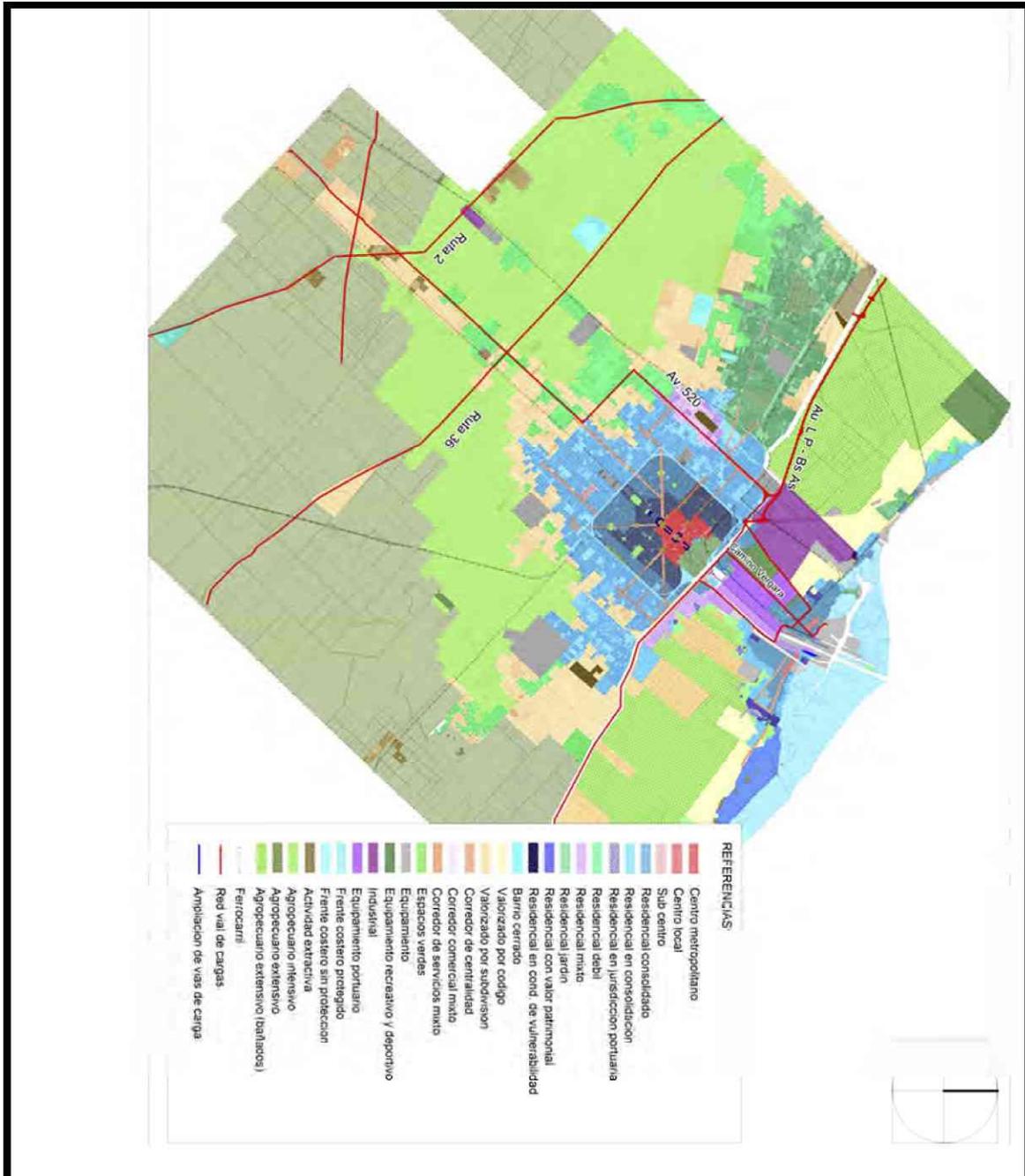
Lugares Periurbanos

38. Residencial Jardín en ámbito periurbano
39. Expansión urbana (valorizado por subdivisión o por asignación legal del suelo)
40. Barrio Cerrado o Club de Campo.
41. Industrial Exclusivo
42. Equipamiento Portuario.
43. Con fuertes restricciones ambientales: cavas

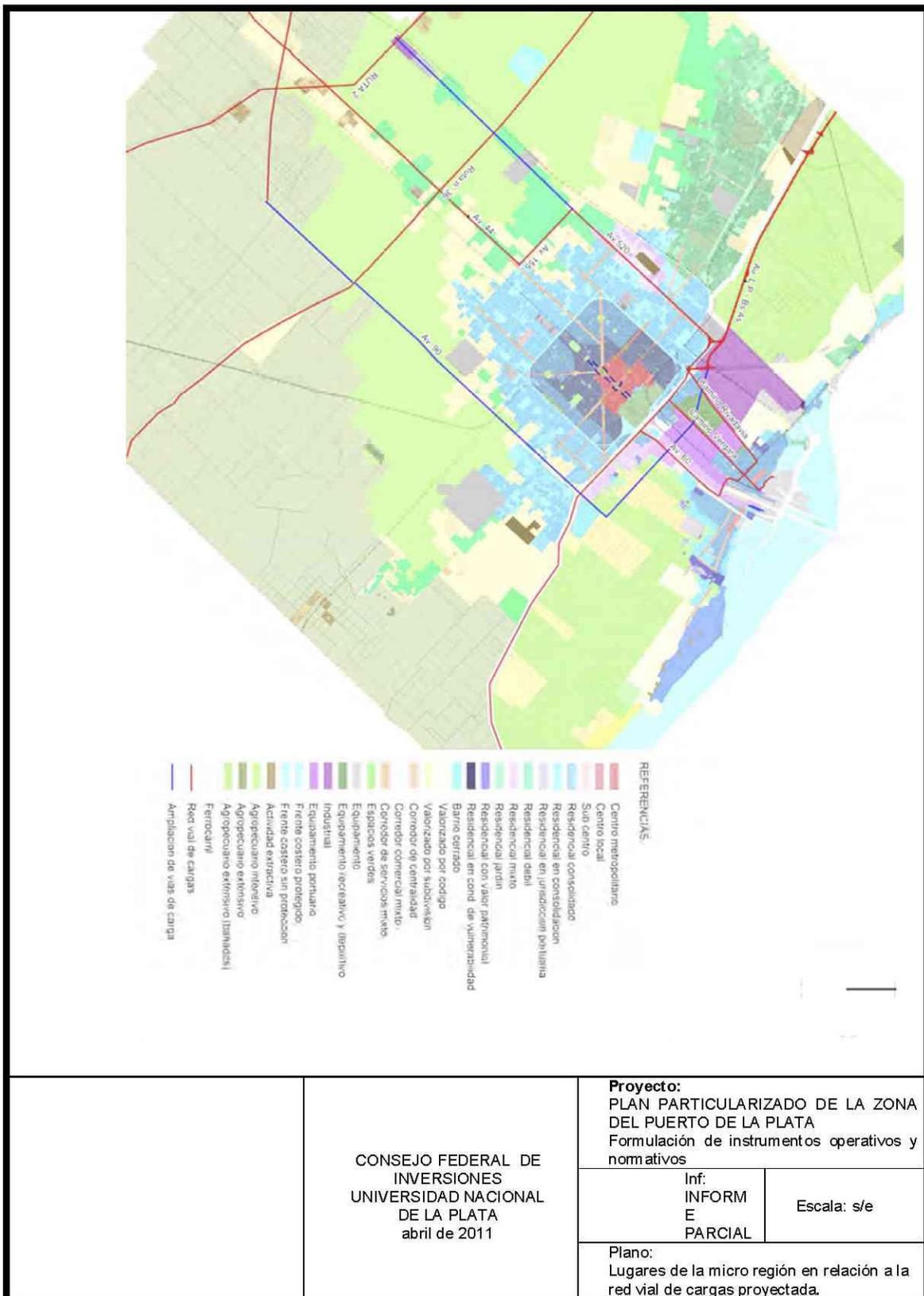
Lugares Rurales

44. Frente costero protegido
45. Frente costero sin protección normativa
46. Agricultura intensiva.
47. Ganadero extensivo con restricción ambiental
48. Valorizado por rutas (buffer de 500 m a cada lado)

MAPEO DE LUGARES



<p>CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES</p> <p>UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA</p> <p>abril de 2011</p>	<p>Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos</p>	
	<p>Inf. INFORME PARCIAL</p>	<p>Escala: s/e</p>
	<p>Plano: Lugares de la micro región en relación a la red vial de cargas existente</p>	



- REFERENCIAS:**
- Centro metropolitano
 - Centro local
 - Sud centro
 - Residencial consolidado
 - Residencial en consolidacion
 - Residencial en jurisdiccion portuaria
 - Residencial distal
 - Residencial mixto
 - Residencial jardin
 - Residencial con valor patrimonial
 - Residencial en cond. de vulnerabilidad
 - Barrio cerrado
 - Valorizado por codigos
 - Valorizado por subvencion
 - Corredor de centralidad
 - Corredor comercial mixto
 - Corredor de servicios mixto
 - Espacios verdes
 - Equipamiento
 - Equipamiento recreativo y deportivo
 - Industrial
 - Equipamiento portuario
 - Frente costero protegido
 - Frente costero sin proteccion
 - Actividad extractiva
 - Agropecuaria intensiva
 - Agropecuaria extensiva
 - Agropecuaria extensiva (familiares)
 - Ferrocarril
 - Red vial de cargas
 - Ampliacion de vias de carga

CONSEJO FEDERAL DE
INVERSIONES
UNIVERSIDAD NACIONAL
DE LA PLATA
abril de 2011

Proyecto:
PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA
DEL PUERTO DE LA PLATA
Formulacion de instrumentos operativos y
normativos

Inf:
INFORM
E
PARCIAL

Escala: s/e

Plano:
Lugares de la micro region en relacion a la
red vial de cargas proyectada.

4. LOS IMPACTOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA. LINEAMIENTOS PARA UNA REGULACIÓN URBANÍSTICA QUE LOS CONTEMPLE.

LA REGULACIÓN URBANÍSTICA DEL ENTORNO DEL PUERTO DE LA PLATA.

En cuanto a la regulación urbanística del entorno del Puerto de La Plata, resulta de importancia señalar que los partidos con mayor incidencia son los de Berisso y Ensenada. Ello en cuanto el Puerto de La Plata se encuentra emplazado entre ambos.

Se observa una gran diferencia entre la zonificación propuesta por los Partidos de Ensenada y Berisso. En este orden cabe puntualizar en relación al Partido de Ensenada lo siguiente:

6. En el área de jurisdicción del puerto existen dos zonas en las que se asientan viviendas que están reguladas como residencial mixta. Se advierte una clara incompatibilidad de este uso con el que predomina en el área portuaria. A lo expuesto se agrega la inexistencia de una franja que separe y morigere el impacto de la actividad industrial, así como de los instrumentos y acciones que tiendan a una progresiva relocalización de la vivienda.
7. En la jurisdicción portuaria –entre el canal central Río Santiago y el canal oeste- no se encuentra regulada la zona en la que se emplazarán futuros contenedores, y que actualmente se licita para tal fin.
8. El área residencial, en su núcleo central, se encuentra totalmente rodeada por la zona industrial. Esta última se encuentra ocupada parcialmente, lo que genera una importante oferta de suelo industrial y al mismo tiempo una incompatibilidad de usos manifiesta. La situación descripta se acentúa en un proceso continuo y no se verifica la existencia de acciones o herramientas tendientes a revertirlo, generando que la zona urbanizada se encuentre “encerrada” por la industrial. En cambio, la tendencia de crecimiento urbano del partido se orienta hacia el sector paralelo al borde costero del Río de La Plata.
9. Se observa gran cantidad de suelo con regulación industrial aun sin ocupación.

10. Se observa la inexistencia de una estructura vial jerarquizada, no existiendo regulación para las áreas de acceso tanto a la zona industrial como al puerto, no previéndose asimismo medidas que mitiguen el impacto vehicular sobre el área urbanizada.

En cuanto al Partido de Berisso cabe puntualizar lo siguiente:

6. El partido se estructura de la siguiente manera: un desarrollo lineal industrial siguiendo el eje en torno al puerto, un arco residencial en torno al canal este y la calle Montevideo, el territorio de la isla Paulino con un grado de protección, así como el área rural –en el corazón del bañado- entre la zona residencial y residencial mixta de desborde de la ciudad de La Plata y la zona residencial aledaña a la calle Montevideo.
7. Regula la zona del puerto como zona industrial, contemplando las actividades industriales existentes y agrupándolas en un sector definido. Genera una zona de reserva para desarrollo industrial portuario, cruzando el canal del Saladero.
8. Existe dentro del área de jurisdicción portuaria una zona residencial, que presenta en parte de ella valor patrimonial, y que se encuentra totalmente rodeada por la obra proyectada de terminal de contenedores. Se advierte una clara incompatibilidad de este uso con el que predomina en el área portuaria. A lo expuesto se agrega la inexistencia de una franja que separe y morigere el impacto de la actividad industrial, así como de instrumentos y acciones que tiendan a una progresiva relocalización de la vivienda.
9. Se observa la inexistencia de una estructura vial jerarquizada, no existiendo regulación para las áreas de acceso tanto a la zona industrial como al puerto, no previéndose asimismo medidas que mitiguen el impacto vehicular sobre el área urbanizada.
10. No existe una previsión para albergar futuras actividades portuarias, existiendo una zona mixta ubicada como desborde del partido de La Plata y en línea con la Avenida 122.

En cuanto al Partido de La Plata cabe puntualizar:

6. Estructura su desarrollo industrial sobre el corredor del eje de la Avenida 520, diferenciando tres categorías:
 - d) Una Zona industrial exclusiva sobre la Ruta 2 y la intersección de la Avenida 520.
 - e) Una Zona Industrial Mixta en el tramo de la Avenida 520 no urbano.
 - f) Zonas residenciales mixtas en las adyacencias de la Avenida 520.

Este corredor, con sus tres zonas de carácter industrial, se erige como el principal corredor económico industrial mixto que articula el sistema regional de Ruta 2 y Autopista La Plata-Buenos Aires.

7. En la zona aledaña al puerto se encuentra el Paseo del Bosque.
8. Existe otro corredor potencial, la Avenida 90, que reviste interés desde la perspectiva del puerto dado que une el sistema Ruta 6, Circunvalación de la Región Metropolitana. Este corredor, si bien se encuentra identificado en la estructura vial jerarquizada, no posee zonas de reserva para el desarrollo de actividades industriales.
9. En cuanto al tramo de la Avenida 120, que limita con los partidos de Berisso y Ensenada, las zonas amanzanadas contemplan los usos residenciales mixtos.
10. A diferencia de los partidos de Berisso y Ensenada, estructura en su regulación una red vial jerarquizada, contemplando en la misma las actividades complementarias al rol asignado a cada vía.

Marco legal de la regulación urbanística.

Resulta poco ajustado a la realidad ponderar un esquema competencial en materia urbanística con arreglo sólo a las competencias en materia de uso del suelo urbano, por cuanto si bien no se desconoce la existencia y utilidad de la planificación urbana como herramienta de ordenamiento del suelo, actualmente el dinamismo de la disciplina y los diferentes factores que interactúan en la vida de la ciudad exigen la adopción de un enfoque sistémico del fenómeno urbano.

Nuestro régimen constitucional en materia urbanística tipifica concretamente un régimen general de competencias, por lo que debe en su aplicación concreta

acudirse a los principios generales que inspiran el sistema federal de gobierno para integrarlo (artículo 1º de la Constitución Nacional).

En este marco cabe recordar que la competencia material en el ordenamiento territorial se ha modificado con el tiempo al ritmo de las necesidades crecientes que plantea el fenómeno urbano-territorial en su evolución.

La clausula ambiental de la constitución nacional concebida en el artículo 41 atribuye en dicha materia competencia material y normativa a la Nación para dictar normas que contengan los presupuesto mínimos de protección, y a las Provincias las necesarias para completarlas, sin que aquellas alteren las jurisdicciones locales, en relación a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural.

Las instituciones que conforman el derecho urbanístico se encontrarían comprendidas dentro del artículo citado, debiendo interpretarse armónicamente con lo establecido por los artículos 43 y 124 segunda parte de la Constitución Nacional.

Resulta de suma importancia señalar que en uso de las atribuciones conferidas en materia de ordenamiento territorial, en el año 2008, el Gobierno Nacional presentó el Plan Estratégico Territorial¹⁹ y, a finales del año 2010 se presentó el Anteproyecto de Ley Nacional de Ordenamiento Territorial.

Además de las facultades concurrentes mencionadas anteriormente, las provincias tienen facultades propias conforme lo dispuesto por los artículos 121 y 124 de la Constitución Nacional.

En este sentido, las provincias se encuentran facultadas para implementar "Planes Reguladores". Los mismos son instrumentos de previsión y desarrollo que ordenan y unifican el crecimiento urbano. El mismo debe responder a estrategias u objetivos fijados en función de un plan de desarrollo económico, social, poblacional, etc..

Además son competentes para dictar "Leyes de Suelo", con el objetivo de regular el ordenamiento del espacio físico y uso del suelo. Las mismas se

¹⁹ Ver 1816-2016 Argentina del Bicentenario PLAN ESTRATEGICO TERRITORIAL- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

constituyen en ley marco para los municipios, imponiéndoles pautas normativas.

Por último, y toda vez que se encuentran comprometidas actividades económicas, la provincia resulta competente en materia de zonificación industrial, pudiendo en consecuencia crear "Parques Industriales".

La necesidad e importancia de la regulación provincial se hace más evidente en las áreas metropolitanas como la aquí estudiada, toda vez que las problemáticas planteadas exceden la jurisdicción municipal y requieren de la instrumentación de soluciones a una macro escala.

Como ejemplo de lo expuesto precedentemente puede citarse lo establecido por los artículos 80, 81 y 82 del Decreto Ley N° 8912/77.

Con respecto a la competencia en materia urbanística que tienen asignada los municipios, cabe señalar que los mismos dictan normas de ordenamiento territorial y usos del suelo, ejerciendo el poder de policía en materia urbanística.

Al respecto cabe mencionar como ejemplo lo dispuesto en el artículo 70 del Decreto Ley 8912/77 que pone en cabeza de los municipios la responsabilidad primaria del ordenamiento territorial.

Breve referencia al marco normativo del ordenamiento territorial de la provincia de Buenos Aires.

En la provincia de Buenos Aires se encuentra vigente el Decreto Ley N° 8.912/77 "Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo". Mediante dicha norma la provincia ha fijado un marco normativo de acatamiento obligatorio, estableciendo estándares mínimos en materia de ordenamiento territorial para la totalidad de los municipios bonaerenses.

El Decreto Ley citado se encuentra reglamentado por el Decreto 1.549/83, existiendo además una gran cantidad de normativa complementaria²⁰ que coadyuva a regular

²⁰Decreto Ley 8.975/78 de Aplicación de normas del Decreto ley 8912/77; Ley 10.806 de Normas para la declaración de ciudades; Decreto 1243/79 de Planos para adquirir el dominio por prescripción; Decreto 569/80 de Aprobación municipal previa de planos de obra pública provincial; Decreto 1.909/85 de Autorización de ampliación de áreas urbanas. Provisión de servicios esenciales; Decreto 1.372/88 Centros poblacionales con densidad mayor a treinta habitantes por hectárea; Ordenanza General 214/77 de Adecuación de normativa municipal al decreto ley 8912/77; Ordenanza General 218/78 de Prórroga de normas vigentes; Ordenanza General 221/78 de Cementerios Privados; Ordenanza General 231/78 de Instalación de subestaciones transformadoras de energía eléctrica; Ordenanza General 361/83 de Localización de silos en áreas urbanas; Resolución 96/79 del M.O.S. P.

el ordenamiento territorial y los usos del suelo en la provincia de Buenos Aires.

El Decreto Ley N° 8912/77.

Objetivos y principios

En su artículo 2°, el Decreto Ley N° 8912/77 establece los objetivos fundamentales del ordenamiento territorial. El mismo dispone "...Son objetivos fundamentales del ordenamiento territorial:

- Asegurar la preservación y el mejoramiento del medio ambiente, mediante una adecuada organización de las actividades en el espacio.
- La proscripción de acciones degradantes del ambiente y la corrección de los efectos de las ya producidas.
- La creación de condiciones físico-espaciales que posibiliten satisfacer al menor costo económico y social, los requerimientos y necesidades de la comunidad en materia de vivienda, industria, comercio, recreación, infraestructura, equipamiento, servicios esenciales y calidad del medio ambiente.
- La preservación de las áreas y sitios de interés natural, paisajístico, histórico o turístico, a los fines del uso racional y educativo de los mismos.
- La implementación de los mecanismos legales, administrativos y económicos financieros que doten al gobierno municipal de los medios que posibiliten la eliminación de los excesos especulativos, a fin de asegurar que el proceso de ordenamiento y renovación urbana se lleve a cabo salvaguardando los intereses generales de la comunidad.
- Posibilitar la participación orgánica de la comunidad en el proceso de ordenamiento territorial, como medio de asegurar que tanto a nivel de la formulación propuesta, como de su realización, se procure satisfacer sus intereses, aspiraciones y necesidades.
- Propiciar y estimular la generación de una clara conciencia comunitaria

Sobre Subdivisión de tierras en municipios que no adecuaron sus normas al decreto ley 8912. Asimismo pueden citarse algunas normas conexas de importancia tales como el Decreto 9.404/86 de Clubes de Campo; el Decreto 27/98 de Barrios Cerrados; Decreto 9.533/80 Régimen de inmuebles de dominio municipal y provincial; Ley 12.257 Código de Aguas en su parte pertinente; Ley 6.254 de cota mínima para fraccionamientos; Ley 11.459 de Radicación industrial y su decreto reglamentario 1.741/96; Ley 12.088 Régimen de habilitación de grandes superficies comerciales; Ley 11.723 Régimen de protección de los recursos naturales y del ambiente; entre otras.

sobre la necesidad vital de preservación y recuperación de los valores ambientales...".

En suma, a través de los objetivos planteados, se intentaba garantizar la preservación y mejoramiento del medio ambiente, la eliminación de excesos especulativos, la óptima y efectiva utilización de tierras urbanas y rurales y la creación de una conciencia comunitaria sobre la necesidad vital de resguardar los valores ambientales.

Para posibilitar el cumplimiento de los objetivos enunciados, la ley define los principios rectores del accionar del poder público. En tal sentido, se enumeran en el artículo 3° los principios del ordenamiento territorial, ellos son:

- Deberá concebirse como un proceso ininterrumpido en el que un conjunto de pautas y disposiciones normativas orienten las decisiones y acciones del sector público y encaucen las del sector privado, hacia el logro de objetivos predeterminados, reajustables en función de los cambios no previstos, que experimente la realidad sobre la que se actúa.
- Las comunas deberán realizarlo en concordancia con los objetivos y estrategias definidas por el gobierno provincial para el sector y con las orientaciones generales y particulares de los planes provinciales y regionales de desarrollo económico y social y de ordenamiento físico.
- En las aglomeraciones, conurbaciones y regiones urbanas será encarado con criterio integral, por cuanto rebasa las divisiones jurisdiccionales. Los municipios integrantes de las mismas, adecuarán el esquema territorial y la clasificación de sus áreas a la realidad que se presenta en su territorio. Esta acción deberá encararse en forma conjunta entre los municipios integrantes de cada región, con la coordinación a nivel provincial.
- Deberá tenerse fundamentalmente en cuenta el tipo e intensidad de las relaciones funcionales que vinculan a las distintas áreas entre sí.
- La localización de actividades y la intensidad y modalidad de la ocupación del suelo se hará con criterio racional, a fin de prevenir y, en lo posible, revertir, situaciones críticas, evitando las interrelaciones de

usos del suelo que resulten inconvenientes....".

Distribución de competencias.

La distribución de competencias efectuada por el Decreto Ley N° 8912/77 entre la provincia y los municipios, puede sintetizarse en el siguiente cuadro²¹:

TEMAS	PROVINCIA	MUNICIPIO
Estándares urbanísticos	si	No
Zonificación	si	Si
Parcelamiento	si	Si
Edificación	si	Si
Cesiones urbanísticas	si	si
Compatibilización de planes	si	si
Creación/ampliación de núcleos	si	Si
Complejos urbanísticos	si	Si
Dominio calles y reservas*	no	Si

Conforme Decreto Ley N° 9533.

De lo expuesto se desprende que la provincia posee competencia concurrente con el municipio en casi la totalidad de los temas mencionados.

A fin de garantizar el respeto a los estándares mínimos por parte de los municipios, la provincia se ha reservado la facultad de revisar o controlar los planes de ordenamiento municipales a través del procedimiento de convalidación establecido en el artículo 83 del Decreto Ley N° 8912/77.

Contenidos y figuras jurídicas esenciales.

A continuación se enumerarán contenidos y figuras que se encuentran reguladas en el Decreto Ley N° 8912/77, circunscribiéndonos a las que tienen incidencia en la elaboración del presente trabajo.

La zonificación.

La zonificación es una técnica que consiste en "...dividir las áreas urbanas en particular, y también las rurales, en zonas de acuerdo a sus características actuales y potenciales a fin de establecer los usos o actividades permitidas y los condicionantes que han de regir las mismas, en especial en cuanto a la

²¹ Al respecto ver "Delimitación de las competencias urbanísticas entre la Provincia de Buenos Aires y los Municipios", por Scotti, Edgardo, LL.,T.1992-C, Sección doctrina, páginas 1263 y ss.

subdivisión y edificación....²².

El Decreto Ley N° 8912/77 establece, en sus artículos 5° y 6° la existencia de tres áreas:

- Área urbana: destinadas a asentamientos humanos intensivos, las actividades terciarias (administración pública, servicios, comercio) y las de producción compatibles.
- Área complementaria: circundante o adyacente al área urbana, con la cual se relacionan funcionalmente, en donde se delimitan zonas destinadas a reserva para ensanche de la misma y otros usos específicos.
- Área rural: destinada al emplazamiento de usos relacionados con la producción agropecuaria extensiva, forestal, minera y otras.

Conforme lo establecido en el artículo 7°, en el área urbana pueden individualizarse las siguientes zonas:

- Zona Residencial, destinada a asentamientos humanos intensivos y usos relacionados con la actividad gubernamental y terciaria.
- Zona comercial y administrativa, compatible con la anterior destinada preponderantemente a usos relacionados con la actividad gubernamental y terciaria.

En el área complementaria deben preverse las siguientes zonas:

- Residencial extraurbana, destinada a asentamientos no intensivos de usos relacionados con la residencia no permanente y emplazada en las áreas complementaria o rural (se incluyen en ella los Clubes de Campo).
- De reserva para ensanche urbano, destinada a futuras ampliaciones del área urbana.
- De recuperación, que en su estado actual no es apta para usos urbanos pero resulta recuperable mediante obras o acciones adecuadas (sectores inundables).
- Industrial mixta, para la localización de industrias molestas.

En el área Rural deben preverse las siguientes zonas:

²² "Legislación Urbanística de la Provincia de Buenos Aires, ordenada y comentada por EDGARDO SCOTTI", página 19.

- Rural intensiva y extensiva (se incluyen en ella los Clubes de Campo).
- Industrial exclusiva para industrias peligrosas.

En cualquiera de las áreas pueden ubicarse estas zonas:

- De esparcimiento, destinada principalmente a usos relacionados a la actividad recreativa, ociosa y activa.
- De reserva, en previsión de cualquier uso o interés concreto orientado al bien común.
- De usos específicos, la delimitada para usos del transporte, de las comunicaciones, la producción o transición de energía, la defensa, la seguridad y otros específicos.

Regulación de la Ocupación del Suelo.

El Decreto Ley N° 8912/77 regula los siguientes indicadores urbanísticos²³:

- DENSIDAD: (artículo 32°) Se distinguen la densidad bruta (relación entre la población de un área o zona y la superficie total de la misma) y la neta (relación entre un área o zona y la superficie de sus espacios edificables);
- FOS: (factor de ocupación del suelo) definido en el artículo 42° como "...la relación entre la superficie máxima del suelo ocupada por edificio y la superficie máxima de la parcela..."; y
- FOT: (factor de ocupación total), definido en el artículo 42° como "...el coeficiente que debe multiplicarse por la superficie total de cada parcela para obtener la superficie cubierta máxima edificable en ella...".

Cabe destacar sobre el particular, que el Decreto Ley 8912/77 establece máximos que las comunas deben respetar obligatoriamente.

La Subdivisión del Suelo.

El Decreto Ley 8912/77 establece en su artículo 51° dimensiones mínimas para las parcelas a crearse.

Otras Cargas Públicas y Limitaciones al Dominio.

La ley establece parámetros para la cesión obligatoria de espacios verdes²⁴ y

²³ Los indicadores urbanísticos son restricciones o limitaciones al uso de la propiedad establecidas mediante una ley en sentido formal o material.

reservas para equipamiento urbano²⁵ y dotación de infraestructura de servicios básicos a las nuevas urbanizaciones y subdivisiones del suelo²⁶.

Reservas frente a cursos de agua: Conforme lo dispuesto por el artículo 56° se deberá ceder, al crear o ampliar núcleos urbanos que limite con cursos de agua o espejos de agua permanentes, naturales o artificiales, una franja arbolada y parquizada de un ancho de cincuenta metros a contar de la línea de máxima creciente en los cursos de agua y de cien metros medidos desde el borde, en los espejos de agua²⁷.

Prohibición de subdividir: El artículo 55° prohíbe el parcelamiento en áreas delimitadas como rurales y que impliquen creación de áreas urbanas con densidad bruta mayor a treinta habitantes por hectárea, a menos de un kilómetro de las rutas troncales nacionales y provinciales y a trescientos metros de los accesos a centros poblados²⁸.

Clubes de Campo.

Se los define como "...el sector que se caracteriza por la existencia de múltiples inmuebles o unidades independientes, vinculados por un similar destino, la existencia de sectores y servicios comunes, la constitución de relaciones jurídicas de carácter real y la creación de una entidad que agrupe a los propietarios y preste servicios comunitarios...". Se encuentra regulado en los artículos 64° a 69° del Decreto Ley N° 8912/77 y en el decreto reglamentario N° 9404/86.

La Movilización de Suelo Urbano.

El Decreto Ley N° 8912/77 incentiva la modificación de las áreas ya

²⁴ Son aquellas áreas destinadas a mantener el equilibrio ecológico y permitir el esparcimiento de la comunidad, estando dirigidos por su misma naturaleza al uso público. Se encuentran entre ellos a las plazoletas, plazas, y parques públicos. Integran generalmente dominio público municipal y se encuentran reguladas en los artículos 8° inciso b), 15° y 56°. El Decreto Ley 8912/77 avanza con relación a la legislación anterior garantizando una superficie mínima de espacio verde o libre público en base a la población tope establecida en la norma local. El artículo 13° establece detalladamente las dimensiones correspondientes por habitante, según se trate de plazoletas, plazas, o parques públicos. Igual previsión contempla el artículo 56° para los casos de ampliación de núcleos urbanos. Por último cabe resaltar lo dispuesto en el artículo 60°, que impide la modificación del destino de estos espacios, salvo que se realice una permuta que iguale o mejore la situación preexistente.

²⁵ Estas reservas están destinadas a satisfacer las necesidades estatales de interés público para la localización de equipamiento comunitario (art. 56°). Integran el dominio privado del estado y se rigen conforme lo dispuesto por el Decreto Ley 9533.

²⁶ Al respecto, cabe puntualizar que las superficies cedidas por los propietarios son de dominio municipal, conforme lo establecido por el Decreto Ley N° 9533 artículos 1° y 2°.

²⁷ La disposición mencionada se complementa con lo dispuesto en los artículos 2340. incisos 3 y 5, y 2349 del Código Civil.

²⁸ Esta disposición tiende a evitar la concentración de asentamientos poblacionales en rutas troncales nacionales y provinciales, y en accesos a centros de población, evitándose cruces por zonas urbanizadas.

existentes para revertir situaciones inconvenientes o posibilitar el mejor aprovechamiento de la infraestructura y de los servicios. Los municipios, mediante ordenanzas que deberá aprobar el Ejecutivo Provincial, podrá declarar la provisión prioritaria de servicios y equipamiento comunitario para zonas carentes de los mismos, con el propósito de orientar la acción estatal en tal sentido (arts. 84°, 85°). Asimismo podrá imponer la obligación de edificar a los propietarios de bienes cuando los mismos se localicen en zonas céntricas o poseedoras de todos los servicios y equipamientos necesarios (art. 87°). Por último podrá expropiar determinados bienes para conformar una mejor situación parcelaria permitiendo en algunos casos el englobamiento parcelario en los términos del artículo 91°.

De lo hasta aquí expuesto, pueden extraerse a modo de síntesis las siguientes características generales del Decreto Ley N° 8912/77.

En primer lugar constituye una *ley marco*, base del planeamiento concreto que efectuará cada comuna y, a la vez, implica una *legislación básica*, dado que sus principios deben respetarse por otras leyes complementarias, reglamentos generales, ordenanzas municipales, disposiciones de ejecución y actos administrativos individuales. Contiene, por ello, numerosas *disposiciones de carácter principista*.

Adquiere a la vez *carácter reglamentario*, en cuanto fija estándares urbanísticos o indicadores genéricos a los que deben sujetarse los planes urbanísticos que dicte cada municipio.

Se erige como un *cuerpo normativo interrelacionado*, en cuanto sus diversos títulos y capítulos, como las figuras urbanísticas reguladas, conforman un todo que debe aplicarse e interpretarse vinculadamente.

Mediante el mismo se atribuye al Estado provincial por primera vez, la competencia para regular el planeamiento urbano pero, al mismo tiempo, consolida y fortifica las facultades locales al signar a los municipios la responsabilidad primaria del planeamiento.

Consecuentemente, atribuye competencias exclusivas a las comunas en materia de edificación y zonificación, pero determina atribuciones compartidas en cuanto a la creación y ampliación de núcleos urbanos,

subdivisión de la tierra y movilización de suelo urbano.

Otras normas relevantes.

Ley de Radicación Industrial N° 11459, reglamentada por el decreto n° 1741/96.

El objetivo principal de la norma es reglamentar la localización de industrias dentro del territorio provincial y categorizarlas de acuerdo a su nivel de complejidad ambiental.

Las mismas se clasifican en:

- Industrias nivel 1: Compatibles con el medio Urbano
- Industrias nivel 2: Molestas
- Industrias nivel 3: Peligrosas, totalmente incompatibles con la residencia.

La ley obliga a los municipios a adecuar su zonificación vigente y equiparar las zonas existentes a los criterios establecidos en la ley, con el objeto de regular la localización industrial atendiendo al nivel de complejidad de las mismas.

LA RELACIÓN DE LOS IMPACTOS CON EL MARCO REGULATORIO VIGENTE.

Habiéndose analizado la normativa vigente en materia urbanística, se abordarán en esta instancia los impactos que se han identificado en relación a dicha normativa, delineando las directrices para la elaboración de una regulación adecuada a las nuevas necesidades existentes.

1. El sistema de lugares centrales de los partidos de Ensenada, Berisso y La Plata, ya sea en los centros principales y en el sistema de subcentros o corredores de centralidad, al tener procesos mixtos de concentración económica y de integración social, reciben un impacto que se considera positivo dado el incremento de la actividad económica en la microrregión del gran La Plata. Por otra parte, el tránsito de cargas pasante y las disfunciones de congestión y pérdida de calidad de vida, no se evidencia en dichos lugares. El centro de Ensenada presenta una situación particular de mayor afectación.

El impacto positivo sobre los centros principales y subcentros o corredores de centralidad se traducirá en una mayor demanda de bienes y servicios, lo que a su vez generará una modificación de los mismos en cuanto a los usos predominantes. A su vez, la mayor circulación de entrada y salida al puerto impactará de forma indirecta a todas las vías de circulación de los partidos afectados.

La situación precedentemente descrita debe receptarse normativamente, adecuando la zonificación existente a las nuevas demandas de manera tal que permita a los centros y subcentros seguir repotenciándose en su lógica de crecimiento. Asimismo, deberán jerarquizarse y redefinirse los sistemas circulatorios existentes de modo que permitan la adecuada circulación de las cargas portuarias con el menor impacto posible para la circulación interna de cada partido. En suma, debe generarse un sistema de entrada y salida al puerto que conviva con la circulación normal y habitual de los partidos afectados.

2. Los corredores de acceso y los corredores de servicio con usos mixtos que integran procesos económicos y sociales de valorización y reproducción, se ven impactados especialmente en los partidos de Berisso y Ensenada y en el Corredor de la Avenida 520 en el municipio de La Plata, dado que los mismos están relacionados con las vías aptas para el tránsito de carga pesada pasante hacia el puerto, producto de la mayor movilidad registrada en el sistema por un aumento de la actividad industrial en la microrregión.

Resulta necesario reconocer y regular los corredores con el objetivo de generar vías circulatorias aptas para el flujo que generará el puerto y que –como se dijo en el punto precedente- conviva con la circulación normal y habitual de los partidos afectados. En relación a este punto, y más allá de la regulación que resulte más adecuada, deberán analizarse las obras de infraestructura necesarias para absorber la demanda creciente de circulación de cargas.

3. Los lugares residenciales consolidados no registran impactos significativos, pero la tendencia que se verifica preliminarmente es positiva dado el proceso de valorización de uso registrado.

En relación a este punto resulta necesario fomentar el proceso de consolidación existente priorizando zonas para la dotación de infraestructura, aumento de densidades, movilización de suelo urbano, entre otras.

4. Los lugares residenciales en consolidación y débiles, al localizarse en áreas de borde urbano, registran importantes impactos especialmente en Berisso y Ensenada, a partir de incompatibilidades con el tránsito de cargas que se acentúa en la región.

Al tratarse de lugares con signos de debilidad, los mismos resultan vulnerables siendo importante tomar medidas directas de fomento que tiendan a la consolidación de los mismos.

El aumento de la actividad industrial provocará con seguridad la necesidad de fomentar la mixtura de actividades compatibles con el uso residencial dominante en los lugares que resulte factible.

Se requiere, en relación a este punto, una regulación específica en cuanto a la zonificación, regulación de usos permitidos, tolerados y prohibidos cuyo objeto sea la consolidación de las áreas de mayor vulnerabilidad. Debe asimismo regularse la incompatibilidad entre los usos industriales y residenciales.

5. Los lugares residenciales mixtos registran impactos positivos dado el aumento de la actividad económica productiva que los valoriza, generando importantes procesos de consolidación y completamiento.

Resulta necesario incorporar figuras normativas que contemplen la correcta articulación de actividades que en caso de ser mal manejadas o reguladas pueden ser incompatibles.

Se deberán propiciar normas de detalle para la convivencia de volúmenes edilicios diferentes como son los talleres y las residencias, así como medidas directas de promoción de completamiento de infraestructuras de servicios.

6. Los enclaves o lugares residenciales cerrados no registran impactos significativos, entendiendo que el mayor dinamismo económico puede resultar de impacto positivo en el contexto de una mayor valorización de los mismos a partir de la demanda.

Es importante evitar la tendencia a la fragmentación social que los mismos producen y tomar recaudos en cuanto a su localización por incompatibilidades con usos productivos, industriales o rurales o la cercanía a rutas de acceso del transporte de cargas. Deben crearse zonas para su localización.

7. Un punto de alto impacto negativo resultan los lugares residenciales alojados dentro de la jurisdicción del puerto.

Los mismos se encuentran aledaños a usos industriales incompatibles con el medio urbano, no contando con zonas buffer de protección.

Los impactos recibidos son tan importantes que resulta imperioso activar medidas directas de resolución y mitigación de los mismos, así como trabajos en conjunto con los residentes del área, a los efectos de concertar estrategias comunes de reconversión de la actividad residencial. A su vez deben contemplarse la realización de barreras de mitigación de impacto.

El caso del enclave de Berisso reviste una complejidad mayor aun, dado que la calle Nueva York tiene valor cultural patrimonial arquitectónico. A tal fin deben generarse normas de protección y estímulo de dicho patrimonio que garanticen su preservación.

8. Los lugares industriales mixtos o industriales exclusivos, registran importantes impactos positivos producto de la demanda de suelo industrial.

El municipio de Ensenada cuenta actualmente en su regulación urbanística con importantes sectores destinados al suelo industrial. La incompatibilidad verificada es que las zonas industriales rodean al área urbana central del partido en su totalidad provocando el consiguiente impacto ambiental en la totalidad del área urbana central.

Es preciso propiciar suelo industrial planificado con servicios industriales modernos en localizaciones adecuadas y compatibles con el soporte físico, ya sea este natural o construido.

En cuanto a la situación de Ensenada, entendemos que es preciso rever esta situación calificando los sectores a destinar para las nuevas localizaciones industriales a partir de acciones directas de ejecución de infraestructuras y la reconversión de otros hacia un tejido de tipo mixto, residencial industrial compatible con el medio urbano.

9. Otro lugar que registra un fuerte impacto es el sector del frente costero dado que se trata de un territorio de extrema vulnerabilidad.

La presión económica que demanda la generación de nuevos lugares destinados a las cargas generales en el puerto de La Plata impacta directamente en estos lugares con procesos ambientales naturales.

Es importante generar medidas eficientes de preservación del ecosistema costero. A tal fin, y considerando el carácter público de la misma, deberá preservarse la zona a través de indicadores que garanticen una baja densidad y ocupación con actividades compatibles. Deberá asimismo avanzar hacia la elaboración de un inventario de zonas intangibles y de especies bióticas a preservar.

10. La unidad ambiental de bañados es otro de los lugares que reciben un fuerte impacto dado la presión del proceso económico demandante de suelo industrial.

Tal cuestión resulta altamente alterante dado la vulnerabilidad del soporte físico del lugar. La localización estratégica de este ámbito ubicado entre los sistemas urbanos de Berisso-Ensenada y La Plata es otro elemento de importancia que incrementa el impacto y la necesidad de intervenciones efectivas.

Es importante generar medidas eficientes de preservación de los bañados, humedales y ambientes selváticos como reguladores ecosistémicos del conjunto de los ambientes de la microrregión. A tal fin deberá preservarse la zona a través de indicadores que garanticen una baja densidad y ocupación con actividades compatibles.

11. Los lugares rurales intensivos y extensivos reciben impactos negativos relacionados a la demanda de suelo industrial que incrementa desmedidamente el valor de la tierra provocando tendencia de retracción de la actividad rural, y la subdivisión de dimensiones incompatibles con la producción rural.

Otro aspecto significativo es que estos lugares en el partido de La Plata tienen el rol ambiental de ser recarga de acuíferos, resultando extremadamente incompatible la localización de industrias que produzcan contaminación de las napas.

Existe una zona dentro del área rural del partido de La Plata aledaña a la avenida 90 que se considera adecuada para albergar actividades industriales que den servicio al sistema urbano de la microrregión, al puerto, y que se articule con los restantes equipamientos logísticos de escala regional existentes.

Otro aspecto significativo es la necesidad de suelo para relleno que demandan las nuevas zonas industriales y la ampliación del puerto, que propician la generación de canteras que se localizan en estos ámbitos. Es importante contar con información adecuada para la correcta apertura de nuevas canteras en lugares adecuados con los planes de manejo ambiental pertinentes.

Resulta necesario crear una regulación de protección para el área rural a través de una restricción a las subdivisiones y a la localización de actividades incompatibles con la actividad rural.

Asimismo deberá crearse una regulación específica para la localización y explotación de canteras contemplando medidas y acciones que minimicen el impacto ambiental de esta actividad, imponiendo la obligación de implementar medidas de remediación, recuperación y mitigación ambiental.

12. Los lugares localizados en el medio periurbano denominados como valorizados por subdivisión existente y régimen legal del suelo, al encontrarse entre dos ámbitos con fuertes tensiones como son el medio rural y el medio urbano, y encontrándose comprendidos en un proceso conflictivo de valorización desmedida de la tierra son propensos a albergar actividades que resultan molestas en los dos ámbitos colindantes (rural y urbano). Lo expuesto se ve incrementado por la mayor demanda y movilidad productiva demandante de ámbitos para localizar actividades industriales cercanos al medio urbano.

Es necesario por lo tanto arbitrar las medidas directas e indirectas para reinterpretar estos lugares denominados de interfase a los efectos de incorporarlos positivamente como efectivos ámbitos de articulación del medio rural y urbano, evitando asimismo su desmedida proliferación.

13. Importantes lugares destinados a equipamientos verdes recreativos recibirán el impacto de la actividad económica generada por la ampliación del puerto.

Resulta fundamental articular un sistema de manejo de los espacios naturales verdes recreativos regional a través de normativa que preserve los existentes y tienda a la generación de nuevos espacios de este tipo.

14. Los otros equipamientos destinados a distintas actividades reciben impactos positivos de diversa naturaleza dado que al reactivarse el sistema como un centro logístico de relevancia regional a escala metropolitana revestirán importancia estratégica potenciando su actual actividad o reconvirtiéndose a actividades complementarias.

Es importante destacar que la microrregión del gran La Plata posee grandes superficies de equipamientos con capacidades para potenciar la actividad logística.

En relación a este punto deberá impulsarse la creación de un ámbito de coordinación interjurisdiccional, que permita crear y gestionar bajo su órbita un centro de logística a escala regional.

ACTIVIDAD 3.

EVALUACIÓN DE POSIBLES IMPACTOS DEL PROYECTO, EN EL ENTORNO INMEDIATO (PUERTO) Y MEDIATO (MICROREGIÓN GRAN LA PLATA), EN RELACIÓN A LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD (FLUVIAL, VIAL, FERROVIARIA) Y DEL SISTEMA DE MOVIMIENTOS Y TRÁFICOS

1. DESARROLLO DEL ESTUDIO

Esta componente del estudio pretende describir a partir de los futuros proyectos planificados relacionados al Puerto de La Plata, evaluar los posibles impactos que se podrán generar en el entorno inmediato (puerto) y mediato (Microregión Gran La Plata), en relación a las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) y del Sistema de Movimientos y Tráficos

En este marco y a los efectos de cumplir con los objetivos de la propuesta, en el presente informe, se describirán las acciones llevadas a cabo hasta el presente.

- Recopilación de estudios, información y o antecedentes disponibles que nos permitirá cumplimentar con los objetivos planteados en esta etapa del estudio, relacionados a los proyectos futuros planificados en el Puerto de La Plata.
- Recopilación de estudios, información y o antecedentes disponibles que nos permitirá cumplimentar con los objetivos planteados en esta etapa del estudio, relacionados a los proyectos futuros planificados sobre la Red Vial, Ferroviaria y Marítima, con influencia en el Puerto de La Plata en el Puerto de La Plata y Microregión Gran La Plata.
- Trabajo de gabinete: procesamiento y análisis de la información de antecedentes obtenida.

2. INTRODUCCIÓN

Evolución de los Puertos en el Mundo

En una sociedad industrial tradicional, la cadena de transporte de mercaderías del productor al consumidor final estaba dividida normalmente en varias partes. Los cargadores no solían preocuparse por las cuestiones que concernían al transporte en el país receptor, y a su vez los receptores no concedían mucha atención a los costos que se habían incurrido antes que las mercaderías llegaran al costado del buque.

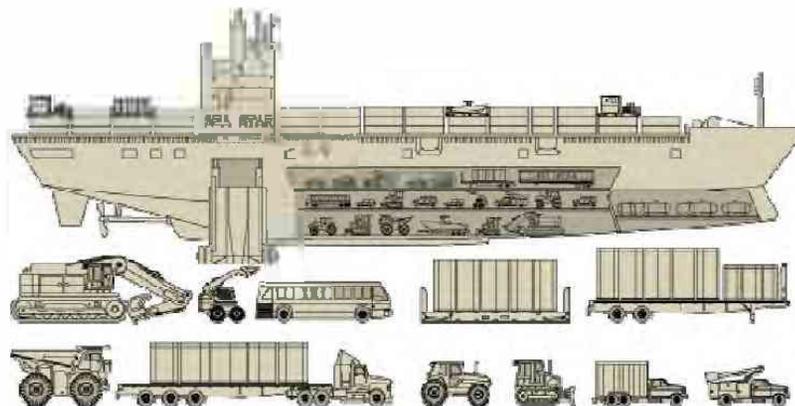
Hoy día el transporte de cargas ya no se considera de esa manera. Lo que importa es la cadena total o integral del transporte. La compra de las materias primas en el lugar de producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran todos en una red única. Cuando se organiza el movimiento de la carga dentro de la red, solo se toma en consideración el costo y la eficiencia de la cadena integrada de transporte y distribución.

Se trata de un nuevo concepto según el cual las actividades de transporte y distribución se consideran como un subsistema del sistema total de producción.

Gracias al contenedor ha sido posible realizar en gran escala el Intermodalismo. Los cargadores encargan el transporte puerta a puerta a un operador de transporte multimodal, este trata con los diferentes modos de transporte multimodal.

Los principales objetivos del intermodalismo son acelerar y reducir costos de la distribución. Las nuevas estructuras del comercio mundial requieren que el transporte sea más rápido, más barato y más seguro.

Antes las mercaderías debían ser adaptadas al buque para permitir su transporte, hoy día es el buque el que se ha adaptado a los distintos tipos de mercaderías que deben transportar, de esta manera se obtuvo mayor rendimiento en las operaciones portuarias y sustanciales rebajas en tarifas y fletes. De este modo, fue el buque el que debió ser adaptado a cada tipo de mercadería que debía transportar, dando origen a las nuevas generaciones de buques tales como Bulk Carrier para el transporte de graneles sólidos, Tanques para el transporte de líquidos, Full-Container para la carga general en contenedores, Porta automóviles, Rol On - Rol Off, Gaseros y Quimiqueros.





Durante los últimos treinta años el criterio político y administrativo que les ha hecho incapaces de adaptarse a una situación de competencia y de satisfacer las necesidades del comercio y de la economía nacional, ha venido variando, reconociéndose la función y el carácter comercial del puerto.

El comercio y el transporte se sitúan en un marco altamente competitivo y consecuentemente los puertos se encuentran en primera línea de esa competencia.

Puertos de Primera Generación

Los puertos de primera generación son entidades generalmente estatales, aisladas, burocráticas y no comerciales y solamente servían para permitir el traspaso de las cargas de los medios terrestres a los acuáticos, es decir cargar, descargar y almacenar las mercaderías.

Puertos de Segunda Generación

Los puertos son considerados como Centros de Servicios al Transporte, a la Industria y al Comercio. Se cambia el concepto de usuarios por el de clientes y el criterio de funcionario portuario por el de empresario portuario.

Esta transferencia de gestión, producto de las nuevas necesidades operativas del transporte, puso en movimiento las fuerzas del ingenio y la iniciativa privada, produciendo una de las transformaciones más espectaculares en los últimos tiempos, el surgimiento de lo que hoy conocemos como "terminal portuaria".

Entonces, los puertos de segunda generación son considerados como centros de servicios al transporte, a la industria y al comercio.

Puertos de Tercera Generación

Estos puertos aparecieron a partir del decenio de 1980, debido principalmente a la difusión mundial de la contenerización en gran escala y el intermodalismo, combinados con las necesidades crecientes del comercio internacional.

Se considera que el puerto es nódulo dinámico en la compleja red de producción y distribución.

La estrategia de los puertos de tercera generación consiste precisamente en buscar la manera de informar al que vende, de la existencia del otro que compra y viceversa, interconectarlos, facilitar las formas para que el negocio se realice y la mercadería se transporte.

Los puertos de tercera generación se han ido trasformando en centros integrados de transporte y plataformas logísticas para el comercio internacional.

3. BASES DEL PLAN DIRECTOR Y ZONIFICACIÓN PORTUARIA DEL PUERTO DE LA PLATA.

A continuación destacaremos algunos puntos vinculados a las Bases del Plan Director y Zonificación Portuaria del Puerto de La Plata, que evaluamos como necesarios incluirlas en nuestro informe, que definen el Perfil y proyectos futuros del Puerto.

3.1. Desarrollo Portuario.

El Puerto La Plata es un puerto de primera generación con indicios importantes de ir transitando el camino de la transformación en uno de segunda generación. Es por ello, que es de suma importancia no quedarse en dicho camino, sino por el contrario trabajar mancomunadamente con el resto de la comunidad portuaria en la transformación y posterior consolidación como puerto de segunda generación o fase, para así sí poder desarrollarlo en un centro integrado de transporte y plataforma logística para el comercio internacional, como lo son los de tercera generación o fase.



Muelle Astillero y Zona Franca

El criterio básico adoptado para estas bases del Plan Director del Puerto consiste en la implementación de sectores operables y de un régimen de explotación de uso público y de terminales portuarias, en otras palabras el Puerto La Plata debe procurar optimizar el servicio ferroportuario y asignar a corto plazo espacios operables acorde con las demandas del mercado

3.2. Objetivos vinculados a la Planificación Futura del Puerto de La Plata.

Dentro de los objetivos principales establecidos por el Consorcio del Puerto de La Plata, destacamos aquellos que están directamente vinculados con la Planificación futura del mismo

- Planificar el espacio físico en la jurisdicción portuaria
- Redefinir un nuevo plan estratégico que involucre no solo la zona operativa actual, sino también las zonas de desarrollo potencial en la jurisdicción portuaria hacia el estuario del Río de La Plata y aprovechar las ventajas de la prestación del servicio a la región metropolitana de Buenos Aires
- Consolidar el proyecto de ideas iniciado durante el año 2008, también conocido como "Puerto Exterior"
- Disminuir el costo de las tasas y servicios portuarios, a partir de lo cual se reducirá el costo de las mercaderías que entren o salgan del país, estimulando de esta manera el comercio exterior y el desarrollo económico del país

- ◆ El Puerto La Plata debe atender a los intereses de la región en su conjunto, funcionando como el Puerto Capital de la Provincia de Buenos Aires.
- ◆ Dejar de ser categorizado como un puerto entre primera y segunda generación, consolidarse como uno de segunda y así sí poder llegar con el tiempo a ser un verdadero centro integrado del transporte y plataforma logística para el comercio internacional como lo es un puerto de tercera generación.
- ◆ Coadyudar al desarrollo del Gran La Plata, como un proyecto ejecutivo de desarrollo regional que permita la utilización de mano de obra, canalización de la producción regional y reactivación económica general por efecto directo e indirecto de su actividad.
- ◆ Captar las demandas regionales, otorgando oferta de condiciones y espacios adecuados para las cargas fraccionadas y contenerizadas, como alternativa y complemento de los puertos de Dock Sud y Buenos Aires.

3.3 Estrategia de Desarrollo.

La categoría del puerto depende de las facilidades portuarias en su conjunto, de los niveles de servicio ofrecidos, de la adecuada atención a buques, mercaderías y clientes, la seguridad e integridad de las mercaderías en puerto, respeto a las normas y reglamentaciones internacionales, las relaciones que se establezcan con otros puertos, los mecanismos de superación de conflictos, en suma de todos aquellos elementos que definen la calidad de las operaciones portuarias.



Visla general del Puerto

Como lineamiento estratégico fundamental, el Puerto La Plata procura redefinir y optimizar la zonificación portuaria previniendo un futuro crecimiento de la misma, asegurando y desarrollando el actual servicio ferroviario y asignar a corto plazo espacios operables acorde con las demandas del mercado y Terminales que propongan operar con mercaderías de alto valor, "limpias" y no agresivas ni peligrosas, tales como contenedores, carga general, productos siderúrgicos, vehículos, etc., con volúmenes de movimiento que le permitan autosostenerse a cada una de las unidades de explotación Por último debe asegurar la accesibilidad de entrada y salida del puerto, es decir, los accesos fluviales y terrestres (vehiculares y ferroviarios)

3.4 Etapas del Plan Director.

En tal sentido, el desarrollo cronológico del Plan se ha estructurado en cuatro etapas, a los fines de establecer con la máxima claridad la posible ubicación temporal de las acciones a ser llevadas a cabo y los diversos encadenamientos cronológicos entre ellos

La primera etapa corresponde al corto plazo (1 a 5 años), la segunda al mediano (10 a 15 años), la tercera se ubica entre el mediano y el largo (20 a 25 años) y la última en el largo plazo (30 a 50 años)

A partir de la concreción de las distintas Etapas del Plan Director, quedarían conformadas las diferentes áreas operables del Puerto de La Plata, las cuales se describen a continuación:

TERMINAL N° 1 DE CARGAS A GRANEL LIQUIDAS (Repsol YPF S.A)

Cantidad de muelles = 6

Longitud Total margen Ensenada = $191,28 \text{ m} \times 3 = 573,84 \text{ m}$.

Longitud Total margen Berisso = $257,74 \text{ m} \times 4 = 773,22 \text{ m}$.

Superficie de la terminal = 13 Ha (ambas márgenes).

SECTOR N° 2 USO PUBLICO GRAN DOCK OESTE (polivalente)

Cantidad de muelles = 1

Longitud Total = 270 m.

Superficie = 8 Ha.

TERMINAL N° 3 DE CARGAS A GRANEL SOLIDO (Copetro S.A)

Cantidad de muelles = 2

Longitud Total = $216,55 \text{ m} \times 2 = 433,10 \text{ m}$.

Capacidad = Depende de la capacidad de producción de la planta.

Superficie de la terminal = 12 Ha.

TERMINAL N° 4 RIO SANTIAGO OESTE (polivalente)

Cantidad de muelles = $2 + 1$ (ZF)

Longitud Total = $191 \text{ m} \times 2 + 525 \text{ m} \times 1 = 9070 \text{ m}$.

Buque que atenderá = 20.000 DWT, portacontenedor con una cap. de carga de 1.000 TEU's

Superficie de la terminal = 22 Ha. + 1,5 Ha. (ZF)

TERMINAL N° 5 CRAN DOCK ESTE (polivalente)

Cantidad de muelles = 3

Longitud Total = $231,80 \text{ m} + 255 \text{ m} \times 2 = 741,8 \text{ m}$.

Superficie de la terminal = 25 Ha.

TERMINAL N° 6 RIO SANTIAGO ESTE (polivalente)

Cantidad de muelles = 6

Longitud Total = $231,80 \text{ m} \times 5 + 300 \text{ m} \times 2 = 1.759 \text{ m}$.

Superficie de la terminal = 70 Ha.

SECTOR OPERABLE PARA LAS ARENERAS

Cantidad de muelles = 2

Longitud Total = $110 \text{ m} \times 2 = 220 \text{ m}$.

Superficie del sector = 5,5 Ha.

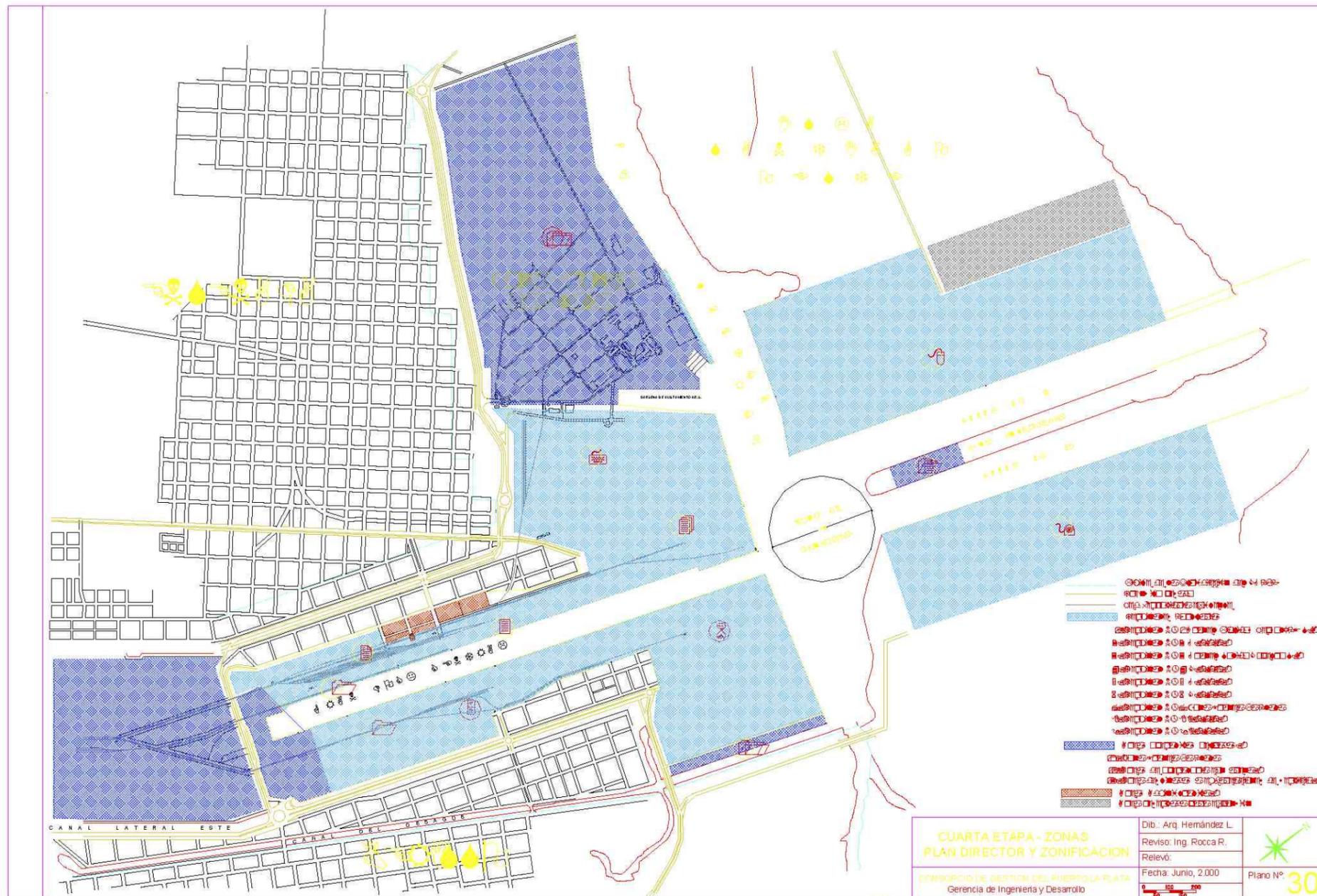
SECTOR EMBARCACIONES DE SERVICIOS

Cantidad de muelles = 2

Longitud Total = $110 \text{ m} \times 2 = 220 \text{ m}$.

Superficie del sector = 1,6 Ha.

En el Plano N° 02-a, se describe la secuencia de transformación del Puerto en sus sucesivas etapas, establecidas en el Plan Director.



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO PROVINCIA DE BUENOS AIRES JUNIO 2011	Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos	
	Inf. NFORME PARCIAL	
	Plano: PLAN DIRECTOR- TRANSFORMACIÓN DEL PUERTO DE LA PLATA	
		Escala: s/e
		Plano: 03-a

3.5. Conclusiones preliminares.

Considerando los puntos a desarrollar en esta etapa del presente estudio, destacamos del Plan Director del Puerto de La Plata, a partir de sus líneas estratégicas establecidas, las siguientes conclusiones preliminares:

- ◆ El Puerto de La Plata aspira dejar de ser categorizado como un puerto entre primera y segunda generación, consolidarse como uno de segunda y así sí poder llegar con el tiempo a ser un verdadero centro integrado del transporte y plataforma logística para el comercio internacional como lo es un puerto de tercera generación.
- ◆ **Generar la captación de las demandas regionales, otorgando oferta de condiciones y espacios adecuados para las cargas fraccionadas y contenerizadas, como alternativa y complemento de los puertos de Dock Sud y Buenos Aires.**

Las conclusiones preliminares establecidas se fundamentan en los siguientes puntos:

- ✓ Apoyo político al Consorcio de Gestión del Puerto La Plata.
- ✓ Buena perspectiva de desarrollo del comercio exterior de nuestro país.
- ✓ Desarrollo provincial hacia el Sur y Sudoeste.
- ✓ Posibilidad de captar parte del tráfico de contenedores.
- ✓ Congestión del Puerto de Buenos Aires.
- ✓ Oportunidad de coordinación con los municipios de Berisso y Ensenada.
- ✓ Posibilidad de desarrollo de Terminales privadas a ambos márgenes del Gran Dock (Ensenada 25 ha y Berisso 100 ha.).
- ✓ Posibilidad de ampliación del puerto.
- ✓ Proyectos de mejora de los accesos vehiculares.
- ✓ La Zona Franca atrae tráficos de importación y el área industrial circundante genera tráficos de exportación.
- ✓ Servicio y red ferroviaria propia operativa.

4. PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Dentro de los antecedentes obtenidos en el desarrollo de nuestro estudio, se obtuvo información relacionada al Plan Estratégico Territorial Provincia de Buenos Aires, desarrollado en el Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires.

Evaluamos de importancia el mismo porque en el se establecen Líneas Estratégicas relacionadas a la Infraestructura Vial, Ferroviaria y Portuaria.

A continuación presentaremos una síntesis de los puntos más relevantes en relación a los objetivos planteados en esta Componente del estudio. El conocimiento de las Líneas Estratégicas planteadas, nos permitirán evaluar posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediano (Microregión Gran La Plata), en relación a las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) y del Sistema de Movimientos y Tráficos, sin y con implementación de los proyectos que conforman las Líneas Estratégicas definidas en el Plan Estratégico Territorial, vinculadas a nuestra área de estudio.

En la Fase I, del Plan Estratégico Territorial, correspondiente al Modelo de Situación Actual, se establecieron Ejes Problemáticos:

1) Problemas de crecimiento económico

- **Desconexión y limitación operativa del Sistema Portuario Provincial**
- Restricción de la matriz energética.
- **Debilidad de la estructura vial y ferroviaria para absorber flujos actuales de carga.**
- Desequilibrios productivos en el territorio provincial. Obsolescencia de áreas industriales de la primera corona de la RMBA.

En la Fase II, correspondiente al Modelo Deseado, definición de las Líneas Estratégicas, se establecieron como ejes de acción:

1) Eje de crecimiento económico

- **Manejo integral y competitivo del Sistema Portuario Provincial**
- Inversión en sistemas energéticos tradicionales y alternativos
- **Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga**

- Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y Logísticos

5. SISTEMAS DE MOVIMIENTOS Y TRÁFICOS

5.1 Introducción

A partir de las conclusiones preliminares establecidas en el punto 3.4, desarrollaremos un análisis de los Sistemas de Movimientos y Tráficos, tendientes a definir escenarios actuales y futuros tendientes a evaluar a partir de los mismos posibles impactos en el entorno inmediato (puerto) e inmediato (Microregión del Gran La Plata).

Como se detallo en el punto 3.4, correspondiente a las Conclusiones Preliminares, como línea estratégica de desarrollo del Puerto de La Plata, se establece “la captación de las demandas regionales, otorgando oferta de condiciones y espacios adecuados para las cargas fraccionadas y contenerizadas, como alternativa y complemento de los puertos de Dock Sud y Buenos Aires”.

Las exportaciones provinciales muestran una clara tendencia creciente en los últimos años. Dentro del MERCOSUR, se destaca Brasil, que representó en los últimos años más del 70% de las exportaciones provinciales que se dirigieron a esta Región, y se convirtió a su vez en el primer destino de los envíos externos totales de la Provincia.

El Polo Petroquímico de Ensenada, localizado en torno a una de las más grandes destilerías de petróleo de Sudamérica: la Destilería La Plata, perteneciente a la empresa Repsol YPF S.A., presenta un encadenamiento de procesos productivos, que a partir de la utilización de materias primas tales como el gas natural o los derivados de la destilación del petróleo, elaboran productos básicos intermedios o finales, para dar lugar a otras elaboraciones derivadas.

Dicho Polo Petroquímico pertenece al hinterland portuario; siendo las empresas más destacadas dentro del mismo, Siderar S.A, Maleic S.A, Petroken S.A, Copetro S.A. y Repsol YPF S.A., algunas de las cuales opera actualmente con el Puerto de La Plata.

En nuestro país el tráfico de contenedores y cargas generales, el liderazgo absoluto pertenece al puerto de Bs. As. y Dock Sud donde se mueve mas del 90 % de este tipo de cargas, a través de sus Terminales.

El tráfico de contenedores medido en unidades TEU's está experimentando un sostenido incremento, esto demuestra que el comercio exterior movilizado en su forma más moderna de transporte marítimo hoy goza de buena salud.

Por ahora las Terminales de Puertos de Buenos Aires y Dock Sud siguen concentrando casi la totalidad (99,37 %) del tráfico de contenedores en nuestro país.

Las estadísticas que se presentan a continuación fueron obtenidas del Consejo Portuario Argentino.

En el Cuadro 5-1, se presentan las estadísticas de Movimiento de Cargas entre los años 2000 y 2009, correspondiente a los Puertos de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata.

Movimiento de Cargas en Toneladas desde 2000 a 2009

PROVINCIA	PUERTO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Buenos Aires	Dock Sud	12451540	10460239	9343806	7099710	11419100	14255501	14055501	15673768	15334837	12743872
CABA	Buenos Aires	7469600	6957552	5184181	6070452	8184405	9777470	11216400	12276539	12746737	9810300
Buenos Aires	La Plata	5612905	5551438	5062705	5640868	5479391	5411995	5019014	5252830	5066183	4244040

Cuadro 5-1

En los Cuadros 5-2, 5-3 y 5-4, se detallan los Movimientos y Tipos de Carga movilizados en los Puertos de Dock Sud, La Plata y Buenos Aires, correspondiente al año 2009.

		Delegación Portuaria Dock Sud						
		AÑO 2009						
MERCANCIA	IMPORTACION (Tn)	EXPORTACION (Tn)	REMOVIDO ENTRADO (Tn)	REMOVIDO SALIDO (Tn)	REMOVIDO TERRESTRE (Tn)	TRANSITO (Tn)	TOTALES (Tn)	
Arena, Canto Rodados y otros	43.380		1.947.201				1.890.561	
Cereales y Oleaginosos		500					500	
Citricos y otras frutas							-	
Combustibles líquidos y gases	582.062	630.130	1.551.801	2.136.534			4.900.547	
Fertilizantes							-	
Industr. Agropecuarios	2.687	86.400					89.087	
Pescado, Carnes y Derivados		5.527					5.527	
Prod. Químicos y Petroquímicos	180.877	26.586					187.443	
Prod. Siderurgicos y Minerales	79.422	8.140					87.552	
Crudo		7.500					7.500	
Contenedores	2.672.527	2.757.713	64.372	57.442			5.532.054	
Automoviles y máquinas	3.522	41					3.563	
Carga General / otros	29.410	13.681					43.101	
TOTAL	3.573.657	3.516.208	3.463.374	2.193.996			12.743.872	

Cuadro 5-2

MERCANCIA	CGPLP		Consortio de Gestión Puerto La Plata				TOTALS (Tn)
	AÑO		REMOVIDO ENTRADO (Tn)	REMOVIDO SALIDO (Tn)	REMOVIDO TERRESTRE (Tn)	TRANSITO (Tn)	
	IMPORTACION (Tn)	EXPORTACION (Tn)					
Arena, Canto Rodados y otros			578.590				578.590
Cereales y Oleaginosos							-
Citricos y otras frutas							-
Combustibles líquidos y gases	6.031	1.365.206	115.138	1.994.248			3.480.623
Fertilizantes							-
Industr. Agropecuarios							-
Pescado, Carnes y Derivados			2.460	632			3.092
Prod. Químicos y Petroquímicos	1.998	138.808	2.796	5.254			148.856
Prod. Siderurgicos y Minerales	3.462		24.878				28.340
Crudo							-
Contenedores							-
Automoviles y máquinas	4.539						4.539
Carga General / otros							-
TOTAL	16.030	1.504.014	723.862	2.000.134	-	-	4.244.040

Cuadro 5-3

MERCANCIA	PBA		Puerto Buenos Aires				TOTALS (Tn)
	AÑO		REMOVIDO ENTRADO (Tn)	REMOVIDO SALIDO (Tn)	REMOVIDO TERRESTRE (Tn)	TRANSITO (Tn)	
	IMPORTACION (Tn)	EXPORTACION (Tn)					
Arena, Canto Rodados y otros	-	-					-
Cereales y Oleaginosos	31.400	144.100					175.500
Citricos y otras frutas	34.000	428.700					462.700
Combustibles líquidos y gases	1.206.700	4.800					1.211.500
Fertilizantes							-
Industr. Agropecuarios	62.700	56.000					118.700
Pescado, Carnes y Derivados	169.900	906.700					1.076.600
Prod. Químicos y Petroquímicos	561.900	219.400					780.700
Prod. Siderurgicos y Minerales	158.800	100.700					259.500
Crudo	-	-					-
Bultos	-	-					263.000
Automoviles y máquinas	241.600	60.400					-
Carga General / otros	2.397.000	3.065.100					5.462.100
TOTAL	4.863.400	4.985.900	-	-	-	-	9.810.300

Cuadro 5-4

En el Cuadro 5-5 y Gráfico 5-1, se detallan los Movimientos Carga movilizados en los Puertos de Buenos Aires, clasificados en Bultos y Contenedores, entre los años 200 y 2010.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bultos	478,1	529,8	223,3	298,1	383,1	348,4	411,5	403,0	483,2	282,7	195,6
Contenedores	5.787,2	5.573,8	4.705,6	5.580,1	7.013,2	8.397,6	9.556,9	10.075,3	10.338,9	8.337,4	9.787,8
Total	6.275,3	6.103,6	4.928,9	5.878,2	7.376,3	8.746,0	9.971,4	10.479,2	10.802,1	8.600,1	9.983,4

Cuadro 5-5

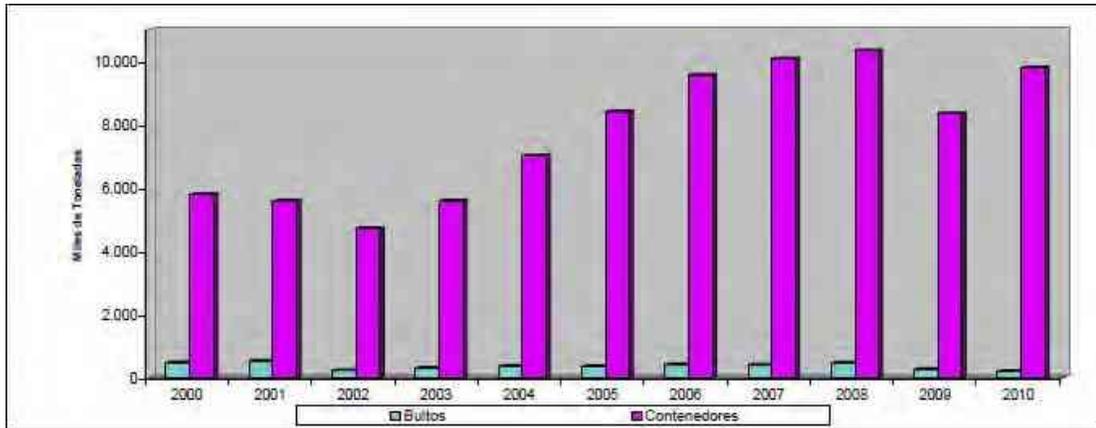


Gráfico 5.1

El desarrollo más importante para el Puerto La Plata delineado y establecido en el Plan Director, es el que corresponde al mercado de los contenedores, también con relación con la Zona Franca. Dado el crecimiento real de este mercado y la atracción que genera la Zona Franca, existe un potencial real para desarrollar una terminal para contenedores modesta, al menos en un principio. La construcción actual de la de la Terminal de Contenedores TECPLATA S.A, no hace más que confirmar la política de desarrollo del Puerto de La Plata.

Existen oportunidades adicionales para otros mercados: automóviles, cargamentos de productos congelados, nuevas exportaciones (madera) y cargas generales adicionales, estas últimas dados que los puertos de Bs. As. y Dock Sud han colmado su capacidad, las cargas generales -que ocasionalmente surgen intercaladas entre las cargas de contenedores- deberán ser desviadas a otros puertos.

La situación general, muestra una infraestructura de transporte poco aprovechada con algunos tráficos tradicionales (combustibles, carbón y productos siderúrgicos) y eventuales (pescado y químicos), desprovistas de un ordenamiento operativo que la ubique competitivamente en el mercado del transporte regional, nacional e internacional.

5.2 Tráficos y Movimientos existentes

El Puerto La Plata, históricamente se ha caracterizado por poseer un tráfico cautivo de las operaciones llevadas a cabo por la firma YPF, ya que desde el año 1925, se encuentra radicada dentro de su jurisdicción la destilería de la mencionada empresa.

No obstante ello, tuvo su esplendor en la época de los frigoríficos Swift y Armour, los que hacían grandes aportes junto con los hidrocarburos, a las operaciones portuarias existentes por entonces. En la actualidad las operaciones tienen diversificada su carga en tres grandes empresas: Repsol YPF S.A., Copetro S.A. y Siderar S.A.

Las mercaderías que se mueven por Puerto La Plata son principalmente graneles líquidos (hidrocarburos y productos químicos), graneles sólidos (carbón calcinado de coque y arena), carga general (bobinas de acero laminado y contenedores) y la arena y canto rodado. Teniendo en cuenta el **Cuadro 5-3**, los combustibles líquidos representan un 82 % del total, donde la exportación represento un 35,4 % de las cargas, mientras que la importación sólo ha registrado un 3,77 % del movimiento y el resto corresponde al removido entrado con el 17,05 % y el salido 47,12 %.

Adicionalmente a estos movimientos se debe considerar un pequeño movimiento de contenedores operados por Zona Franca La Plata, que en forma constante vienen modificando su forma de ingresar, ya que antes la totalidad de estos se operaban por camión desde Puerto Bs. As. y ahora esta empezando a haber tráfico por barcaza, en cantidades poco significativas pero constantes.

El puerto en la actualidad cuenta con una empresa de servicio de prácticos, una empresa de lanchas y dos empresas de remolques, amarre y provisión de víveres. Otro rubro de significativa importancia dentro de los movimientos que se realizan en puerto es el servicio de tráfico tracción ferroviario.

Dicho servicio se presta casi exclusivamente a las empresa Copetro S.A, YPF S.A y Shell, traccionando la producción de carbón de petróleo de las Destilerías de YPF en Luján de Cuyo (Mendoza) y La Plata, como así también de la Destilería de la Shell en Dock Sud. El carbón de petróleo es traccionado hasta la planta de Copetro S.A donde se recepciona, calcina y almacena para luego ser comercializado principalmente a la industria del aluminio.

Cabe agregar que, el movimiento ferroportuario se ve incrementado a partir de la operación con combustible proveniente de Plaza Huincul.

5.3. Tráficos y Movimientos Posibles

Los tráfico y movimientos portuarios que podrían prestarse en el Puerto La Plata, pueden ser analizados en dos niveles temporales: a corto plazo y a mediano/largo plazo. En cada uno de estos movimientos, el análisis permite separar entre crecimientos de tráfico existentes y aparición de nuevos tráfico.

El desarrollo vertiginoso de la Hidrovía, con la incorporación en el futuro de barcazas con mayor seguridad de navegación no debe obviarse, tanto por lo que significa como notable incremento del transporte de cabotaje, como por la necesidad que tiene de acompañar su exponencial crecimiento con la disponibilidad de Puertos de transferencia de ultramar, especialmente para la exportación.

5.3.1 Tráficos y Movimientos en el Corto/Mediano Plazo

En esta etapa prevalecerá el crecimiento de los tráfico anteriores y el desarrollo de los tráfico incipientes, a partir de las mejoras de las condiciones del Puerto, es decir, nuevo modelo de gerenciamiento, profundidades mayores, mejora de la red ferroviaria, etc.

Respecto a los tráfico de cargas llamadas "cautivas" del Puerto como son las de origen industrial: combustibles, químicos, productos siderúrgicos y carbón de coque, éstas son difíciles de proyectar, por cuanto depende de la capacidad de producción, la captación de mercados externos, del aumento del mercado interno, etc. No obstante ello, se estima que el movimiento seguirá creciendo año tras año de la misma manera que lo ha venido haciendo hasta el momento, es decir, aumentando un 4 % anual.

Respecto de la Zona Franca La Plata, no se ha podido contar con información actualizada, en relación a movimientos de cargas.

En cuanto a otras cargas, existen posibilidades de captar parte del tráfico de carga general, productos refrigerados como pescado, carne y frutas, vehículos e incluso contenedores en la medida que la capacidad del Puerto de Buenos Aires y Dock Sud se vea colmada.

• Cargas generales

Definimos a este rubro como toda aquella carga en bultos, que no está contenerizadas, no constituye graneles líquidos ni sólidos, no son vehículos y no requieren cadena de frío. Estamos hablando en consecuencia de bolsas, fardos, "pallets", tambores, bloques de minerales, cuñetes, cajones, cajas, "neo bulks", caños zunchados, maderas, bobinas, alambrón, planchas de acero, chapas de distintos tipo, etc.

La mayoría de estas cargas son insumos industriales entre los que cabe destacar los productos siderúrgicos, maderas y las cargas de proyectos (grandes maquinarias y componentes de los mismos) que una vez descargada necesitan una vía rápida de transporte hacia los lugares de utilización, condición que hoy encuentran problemática en el puerto de Buenos Aires, donde grandes carretones deben transitar en medio de una maraña urbana. También se incluye material rodante para uso ferroviario, locomotoras y vagones y los repuestos para esta actividad.

De las consultas realizadas a importantes estudios e informantes calificados se deduce que para esta etapa se podría operar si el mercado lo permite, 100.000 t/anales, en distintos operativos de buques con una frecuencia mensual.

Hacemos la salvedad que en este punto, hemos considerado la descarga de bananas, que viene en cajas sin cadena de frío.

- **Hortalizas, lácteos y miel**
- **Productos siderúrgicos**
- **Productos otros graneles líquidos**
- **Automóviles**

La industria automotriz lidera en estos momentos junto con la de la construcción, los índices de mayor crecimiento relativo de la economía nacional.

Las fuertes inversiones realizadas por firmas multinacionales en Argentina y Brasil, al amparo de los Protocolos del Mercosur, están generando un intercambio de proporciones difíciles de imaginar años atrás.

Queremos ser muy prudentes en las hipótesis de captación de nuestro Puerto, especialmente por la falta de experiencia en el mismo en esta actividad. Vemos

ciertas debilidades en el baricentro de las terminales respecto de la Plata, en contraposición con lo que se advierte en el caso de General Motors Argentina, donde se puede distinguir claramente un hinterland inmediato para las exportaciones, cuya planta se halla a sólo 16 kilómetros del Puerto de Rosario.

Así las cosas, el hinterland del Puerto La Plata “prima facie” se circunscribe a las exportaciones a Brasil de las plantas Berazategui y a las importaciones del resto del mercado en lo atinente a las unidades consumidas en la región capital y su área de influencia.

En síntesis se puede concluir en que existe la posibilidad de captar una línea de “car carriers”, con frecuencia quincenal y con una capacidad de 900/1.000 vehículos dependiendo del porte de la carga, y siempre limitados por las actuales condiciones del Puerto.

• **Contenedores**

De las estadísticas detalladas en el **punto 5.1**, se puede destacar que las cargas containerizadas han ido evolucionando de manera sostenida en los últimos diez años.

Si tenemos en cuenta que las Terminales correspondientes a los Puertos de Buenos Aires y Dock Sud, movilizan Ahora bien, si tenemos en cuenta que, las Terminales de Puertos Nuevo concentran alrededor del 99 % del tráfico de contenedores, por otro lado el sostenido crecimiento destacado en el punto anterior, como así también la capacidad operativa de los puertos citados, podremos concluir que se generarán otras alternativas a este tráfico de cargas, es decir otros puertos alternativos para la entrada y salida de contenedores, como pueden ser los puertos de La Plata, Rosario o la Auto terminal Zarate.

Es por ello que se puede establecer que a igualdad de costos y condiciones podemos tomar un tope ideal del 5 % de captación total del tráfico contenerizado, que beneficiadas por una menor distancia e imposibilidad de capacidad operativa del Puerto de Buenos Aires, podrían ser captadas por el Puerto La Plata.

5.3.2 Tráficos y Movimientos en el largo plazo.

Los movimientos portuarios señalados para el corto/mediano plazo abarcan la mayor gama de las posibilidades que ofrece el área de influencia del Puerto La Plata en razón de las características de su estructura actual económica actual y de las posibilidades de desarrollo que se presentan para su futuro inmediato.

Para el mediano/largo plazo se puede establecer los tres escenarios alternativos que se detallan a continuación.

• *Crecimientos de las actividades actuales*

En este escenario se supone que todas las actividades actuales crecerán a un ritmo sostenido en función de los incrementos que se produzcan en cada rama económica, ya sea de acuerdo con las hipótesis que se formulen para el país en general, como las que se orienten a la región en particular. En consecuencia, no se tienen en cuenta nuevas actividades.

A partir de ese crecimiento correspondería estimar cuales serían las incidencias sobre los movimientos portuarios.

Las tasas de crecimiento pueden adoptar valores dentro de un abanico muy amplio, inclusive podría plantearse la posibilidad de que algunas tasas adquieran valores negativos (reducción de la actividad).

• *Aumento de la participación del transporte fluvial*

Actualmente casi en su totalidad los transportes de mercaderías con destino a la Zona Franca La Plata son transportadas por vía terrestre. El segundo escenario considera que el aumento progresivo de esas cargas más las del puerto generará los volúmenes y las condiciones que harán ventajoso recurrir al transporte por agua, tanto a quienes comercialicen esos productos como a los armadores. Bajo esas condiciones, y contando con un puerto que ofrece excelentes facilidades operativas, los fletes marítimos podrán competir holgadamente con los terrestres.

En este caso, además de producirse un crecimiento global de las actividades económicas de acuerdo con lo indicado en el punto anterior, se presentaría un incremento adicional por la transferencia de un modo de transporte al otro.

• *Desarrollos de nuevas actividades y crecimiento de las actuales*

El tercer escenario introduce nuevos movimientos además de considerar los crecimientos de las actividades económicas actuales según lo expresado en el primer punto. En este escenario la incertidumbre es mayor que en el primero, porque no solo debe estimarse las tasas, sino también suponer que nuevas actividades podrían implantarse en la zona.

El análisis de este escenario prevé en primer lugar crecimientos globales similares a los que se estimen para el PBI, y en segundo lugar, las nuevas actividades que podrían reflejarse en mayores movimientos portuarios.

5.4 Flota actual y previsible

5.4.1 Flota actual

De acuerdo a los antecedentes registrados, la eslora promedio de los buques tanque que operan habitualmente en el Puerto de La Plata, puede estimarse en 160 m. No obstante ello, debemos mencionar la existencia de Buques Tanque de línea regular en Puerto La Plata que superan ampliamente el promedio, tal el caso del B/T Campo Durán de 170,70 m. de eslora o la barcaza Alianza G3, que con su remolque incluido alcanza una eslora de 202 m. y posee 32 m. de manga.

Asimismo, vale la pena agregar que existen restricciones al ingreso de buques de gran porte desde el aspecto legal en lo que respecta a Ordenanzas Marítimas 1/74, dado que de superar su eslora los 215 m., la Prefectura Naval autoriza mediante Disposición con intervención de Polinave y sujeto a condiciones hidrometereológicas favorable su ingreso a Puerto.

Prueba de ello resultan los B/T "Primo" (222 m. de eslora y 32,34 m. de manga) y "Petrotank Orinoco" (219,97 m. de eslora y 32,15 m. de manga), contado entre los buques de mayor porte ingresados a puerto.

En cuanto a los cargueros que operan para la terminal de COPETRO S.A, el registro de buques determina un promedio de 165/170 m. de eslora.

Los calados actuales para los buques que operan en puerto llegan a un promedio de 24 pies, generalmente respetando el nivel de la determinante. No obstante puede

referirse que para el caso de cargueros que operan en COPETRO S.A. han llegado, en condiciones de marea, a un registro mayor de 27/28 pies.

En general, optimizando las condiciones de navegabilidad y atraque a muelle, debe lograrse una determinante que redunde en favor de los operadores, para que de este modo y principalmente en el caso de los buques tanque de mayor aprovechamiento de sus fletes, lo cual erradicaría las operaciones de alijes y/o completado de cargas que se llevan a cabo en nuestra rada y/o Cabo San Antonio.

Los buques portacontenedores suelen clasificarse por "generaciones", es decir, según las características típicas que corresponden a ciertas fases de la evolución de los contenedores. Seguidamente se indican las características típicas de cada "generación":

Los tipos de contenedores usados son de 20'x8'x8'6", 40'x8'x8'6", 40'x8'x9', y 40'x8'x9'6".

A fin de mantener los costos de explotación a un nivel mínimo, se ha tendido a reducir el número de puertos de escala de los buques oceánicos, introduciéndose el sistema de los buques de enlace en los puertos con un volumen de tráfico menor. La finalidad de los buques de enlace es evitar que los buques portacontenedores de gran radio de acción tengan que hacer escalas adicionales. La capacidad de los buques de enlace varía entre 50 ó 75 TEU's y 300 TEU's.

Los grandes buques porta contenedores no tocan en ningún puerto que no tenga una terminal especializada para contenedores que ofrezca servicios de determinado nivel.

Invirtiendo en la construcción de una terminal especializada en un puerto en que los buques portacontenedores hagan escala en él, pero esta inversión no puede estar justificada desde el punto de vista financiero si no se garantiza un nivel de utilización satisfactorio. Para que la inversión esté justificada el movimiento de mercancías en contenedores debe ser de los 50.000 TEU al año. Por debajo de ese nivel, el puerto tendrá que proporcionar servicios limitados a los buques portacontenedores de enlace o adoptar el tipo de terminal polivalente de transición.

5.4.2 Flota Previsible

Como se pudo observar en el cuadro anterior no hay grandes variaciones años tras años en la cantidad de buques de ultramar y cabotaje ingresados a puerto.

Si consideramos un aumento en el movimiento de mercaderías en puerto, consecuentemente con ello, se prevé un incremento de buque operando, por lo cual se hace necesario establecer un buque de diseño como punto de partida para una nueva disposición y cantidad de los sitios de atraque, dimensionado de las áreas de maniobras, etc.

Selección del buque de diseño

El objetivo de este punto es establecer las características de los buque que operarían en el Puerto de La Plata, considerando las estrategias establecidas en el Plan Director, y destacadas en las conclusiones preliminares. Por otro lado se destaca, que el análisis que se detalla a continuación es el evaluado en el Plan Director, al que se le actualizaron los datos referentes al buque seleccionado.

El buque seleccionado es un Full Cointainer cuyo tamaño es de 20.000 TPB con una capacidad de carga de 1.000 TEU's, a saber: Eslora 213,00 m., Manga 32,50 m., Puntal 16,50 m., Calado a plena carga: 10,00 m. y Velocidad a plena carga 22,40 nudos (15% rendimiento con 15% revancha en mar).



Los principales buques portacontenedores que aparecieron en los años 1950, eran buque tanques que se modificaban para transportar contenedores.

La primera generación apareció en el periodo de 1956-1970, que fueron conversiones de buques tanques o de carga general con esloras de 135 a 200 mts. Con capacidad de transportar de 500 a 800 TEUs.

La segunda generación (1970-1980) fueron ya propiamente buques portacontenedores celulares con esloras hasta 215 mts. Y capacidad de transportar de 1000 a 2500 TEUs. La tercera generación (1980-1988) fueron los conocidos como Panamax Size con esloras de 250 a 290 mts. Calados entre 11 y 12 mts y con capacidad de 3000 a 4500 TEUs.

La cuarta generación (1988-2000) son los llamados Post Panamax con medidas de 275-305 mts, calados entre 11 y 13 mts y con capacidad de transportar entre 5000 y 10000 TEUs.



La quinta generación son los llamados SuezMAX (2000-X) que son los mayores que pueden pasar por el canal de Suez con medidas hasta 335 mts de eslora entre 13-19 mts de calado y capaces de transportar entre 10000 y 12500 TEUs. En la siguiente tabla se quiere graficar de alguna manera la evolución en el transporte marítimo desde el punto de vista de los buques Full Container.

		Length	Draft	TEU
First (1950-1970)	 General Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 General Purpose	200 m	< 10 m	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 - 2,500
Third (1980-1990)	 Panama Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
	 Post-Panama	290 m		4,000
Fourth (1990-2000)	 Post-Panama	275 - 305 m	11-12 m 36-43 ft	4,000 - 5,000
Fifth (2000-2010)	 Post-Panama Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 - 6,000
Sixth (2010-2020)	 New Panama	387 m	15.5 m 50 ft	11,000 - 14,500

Evolución de los buques Full Container

FUENTE: *Transporte Multimodal*

Ing. Marvin Ángel Gutiérrez Morales

6. CARTERA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VINCULADOS AL PUERTO DE LA PLATA EN EL ENTORNO INMEDIATO (PUERTO) Y MEDIATO (MICROREGIÓN DEL GRAN LA PLATA)

Dentro de los antecedentes obtenidos en el desarrollo de nuestro estudio, se obtuvo información relacionada al Plan Estratégico Territorial Provincia de Buenos Aires, desarrollado en el Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires

A continuación presentaremos una síntesis de los puntos más relevantes en relación a los objetivos planteados en esta Componente del estudio. El conocimiento de las Líneas Estratégicas planteadas, nos permitirán evaluar posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediano (Microregión Gran La Plata), en relación a las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) y del Sistema de Movimientos y Tráficos, sin y con implementación de los proyectos que conforman las Líneas Estratégicas definidas en el Plan Estratégico Territorial, vinculadas a nuestra área de estudio.

En la Fase III, del Plan Estratégico Territorial, se estableció la Convalidación de la Carpeta de Programas y Proyectos, fueron agrupados de acuerdo a la siguiente desagregación, que responde. GRUPO Y SUBGRUPO DE OBRAS:

- **ENERGIAS**

 - ELECTRICA

 - GAS

 - ALTERNATIVAS

- **AGUA Y CLOACAS**

- **HIDRAULICA**

- **VIALIDAD Y TRANSPORTES**

 - RUTAS

 - FERROCARRILES

 - PUERTOS

 - AEROPUERTOS

 - AUTOTRANSPORTES

- **HABITAT**

En nuestro estudio describiremos la Carpeta de Proyectos correspondiente al Grupo de "Vialidad y Transportes"

Dentro de este Subgrupo de Obras, se incluyen las relacionadas a Rutas, Puertos, Ferrocarriles, Aeropuertos y Autotransporte.

Los proyectos incluidos pueden diferenciarse en cuanto a las siguientes situaciones:

- Ubicación en RMBA o Microregiones
- Integración Provincial
- Estado de avance
- En estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo.
- Por iniciar/Licitada/Adjudicada/En ejecución
- Finalizada/Inaugurada

En la Tablas 06-1 se detalla la Carpeta de Proyectos, subgrupo de Rutas.

Proyecto	Descripción	Ubicación	Estado de Avance	Observaciones	Proyecto	Proyecto	Proyecto	Proyecto
1	Buenos Aires		1					RV
2	Buenos Aires		1					RV
3	Buenos Aires		1					RV
4	Buenos Aires		1					RV
5	Buenos Aires	AMB	1					RV
6	Buenos Aires		1					RV
7	Buenos Aires		1					RV
8	Buenos Aires		1					RV
9	Buenos Aires		1					RV
10	Buenos Aires		1					RV
11	Buenos Aires		1					RV
12	Buenos Aires		1					RV
13	Buenos Aires		1					RV
14	Buenos Aires		1					RV
15	Buenos Aires		1					RV
16	Buenos Aires		1					RV
17	Buenos Aires		1					RV
18	Buenos Aires		1					RV
19	Buenos Aires		1					RV
20	Buenos Aires		1					RV
21	Buenos Aires		1					RV
22	Buenos Aires		1					RV
23	Buenos Aires		1					RV
24	Buenos Aires		1					RV
25	Buenos Aires		1					RV
26	Buenos Aires		1					RV
27	Buenos Aires		1					RV
28	Buenos Aires		1					RV
29	Buenos Aires		1					RV
30	Buenos Aires		1					RV

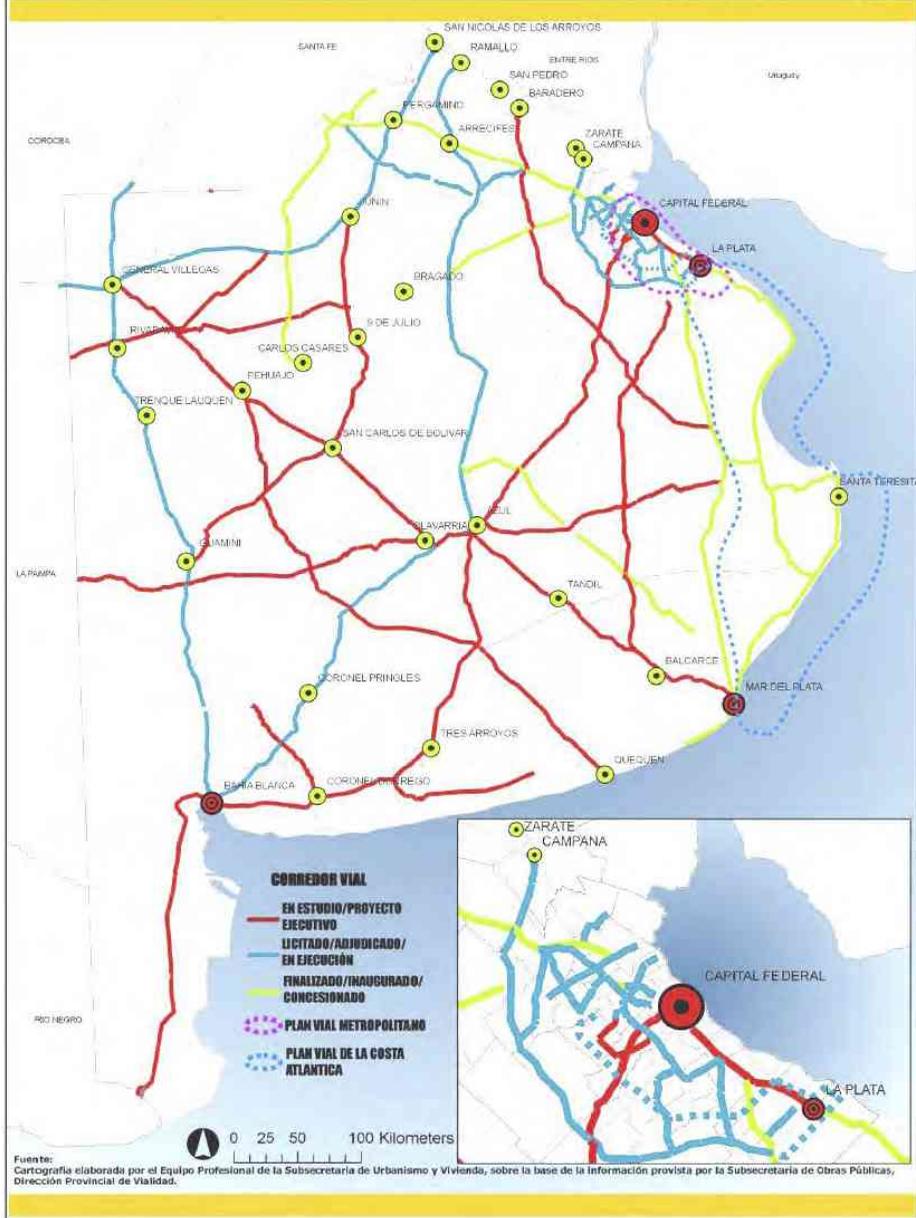
ESTADO DE AVANCE
 1 EN ESTUDIO/PROCESO DE FORMULACION DE PROYECTO EJECUTIVO
 2 LICITADA/ADJUDICADA
 3 POR INICIAR/EN EJECUCION

Tablas 06-1

Destacamos los proyectos directamente vinculados al entorno inmediato (Puerto) y mediato (Microregión del Gran La Plata).

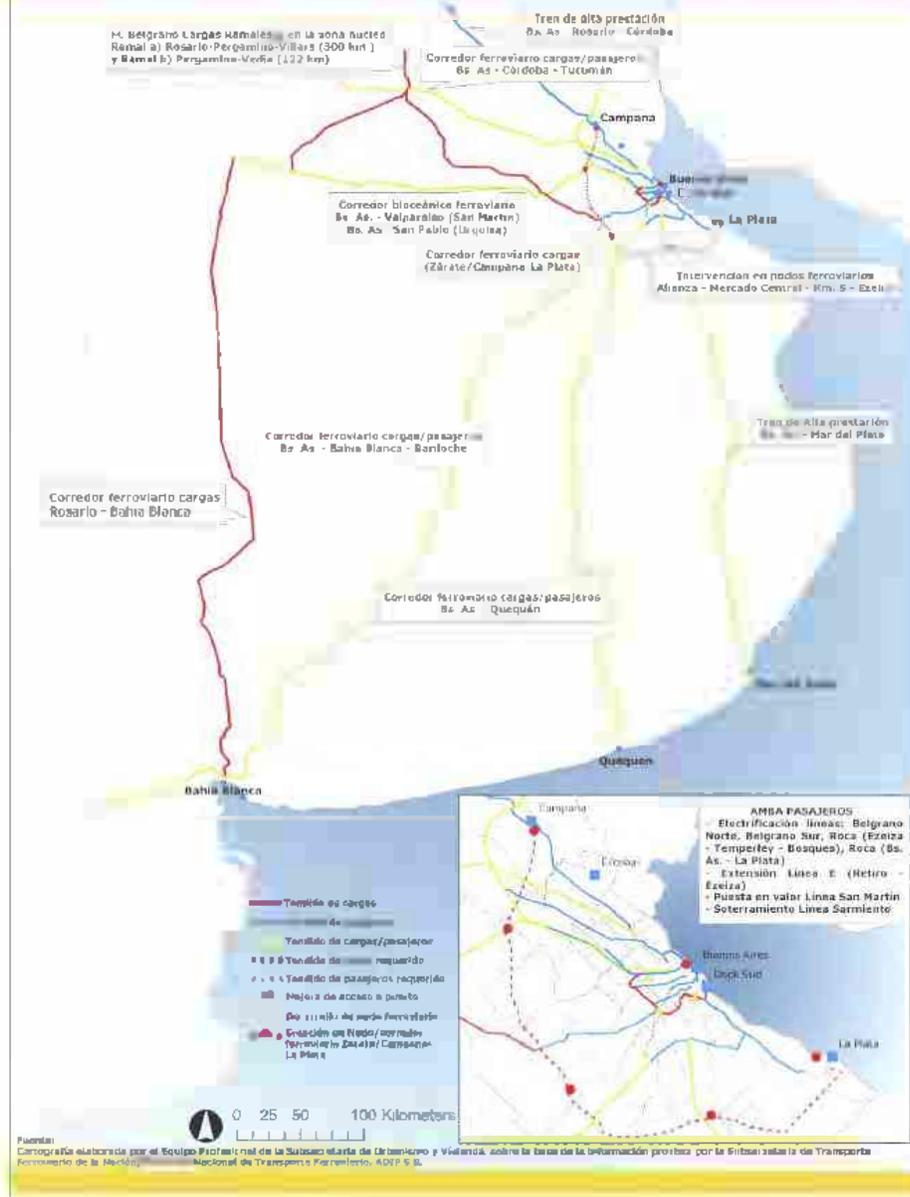
- *Autopista RP 6 (Zárate- La Plata)*
- *Autopista Parque Presidente Perón (Autopista Buen Ayre-La Plata)*
- *Ruta Provincial 11 (La Plata- Ruta Provincial 36)*
- *Ruta Provincial 2*

En el **Plano 06-a**, se detallan los proyectos vinculados a la Infraestructura Vial, y en el **Plano 06-b**, se presentan los proyectos correspondientes a las Rutas Provinciales 6 y 11



INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Infraestructura

Buenos Aires
LA PROVINCIA

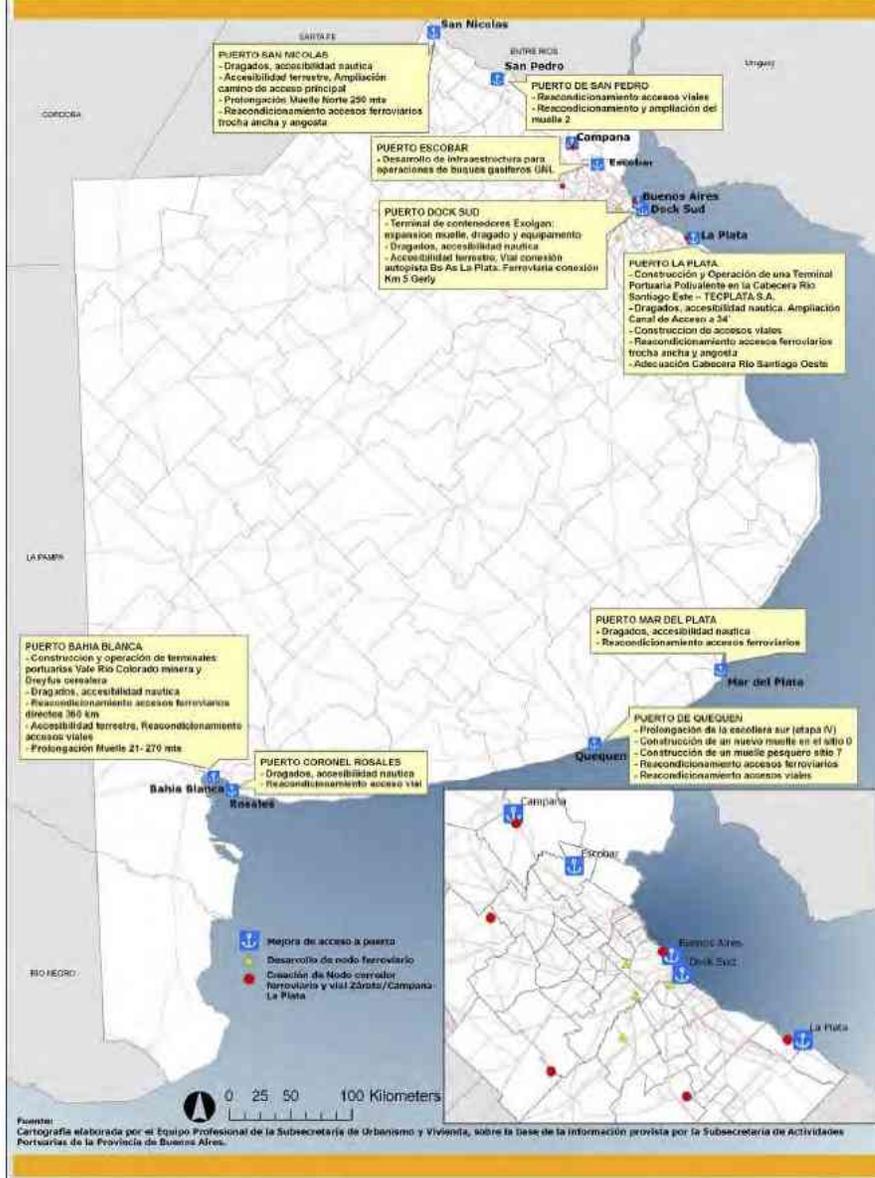


	<p>CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES PARTIDO</p>	<p>Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL PUERTO DE LA PLATA Formulación de instrumentos operativos y normativos</p>		
	<p>PROVINCIA DE BUENOS AIRES JUNIO 2011</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="828 1774 1209 1921"> <p>Inf INFORME PARCIAL Plano Infraestructura Ferroviaria PET Provincia de Buenos Aires</p> </td> <td data-bbox="1209 1774 1421 1921"> <p>Plano: 06-c</p> </td> </tr> </table>	<p>Inf INFORME PARCIAL Plano Infraestructura Ferroviaria PET Provincia de Buenos Aires</p>	<p>Plano: 06-c</p>
<p>Inf INFORME PARCIAL Plano Infraestructura Ferroviaria PET Provincia de Buenos Aires</p>	<p>Plano: 06-c</p>			

Destacamos los proyectos directamente vinculados al Puerto de La Plata:

- Construcción y Operación de una Terminal Portuaria Polivalente en la Cabecera Río Santiago Este – TECPLATA S.A.
- Dragados, accesibilidad náutica. Ampliación Canal de Acceso a 34´
- Construcción de accesos viales.
- Reacondicionamiento accesos ferroviarios trocha ancha y angosta
- Adecuación Cabecera Río Santiago- Sitio 5.

En el Plano 06-d, se detallan los proyectos vinculados a la Infraestructura Portuaria



Fuente: Cartografía elaborada por el Equipo Profesional de la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, sobre la base de la información provista por la Subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires.

CONSEJO FEDERAL DE
INVERSIONES. PARTIDO:
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
JUNIO 2011

Proyecto: PLAN PARTICULARIZADO DE LA ZONA DEL
PUERTO DE LA PLATA. Formulación de instrumentos
operativos y normativos

Informe Parcial
Plano Infraestructura
Ferroviaria PET Provincia
de Buenos Aires

Escala s/e
Plano: 06-d

7 CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE UNA TERMINAL PORTUARIA POLIVALENTE EN LA CABECERA RÍO SANTIAGO ESTE – TECPLATA S. A.

Consideramos adecuado para esta etapa de nuestro estudio, destacar los puntos más sobresalientes respecto a la Construcción de la Terminal Portuaria –Tec Plata S.A, vinculados a la evaluación de los posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (Puerto) e inmediato (Micro Región del Gran La Plata).

El CGPLP ha otorgado una concesión para la construcción y operación de una Terminal Portuaria, abarcando una superficie total final de aproximadamente 42 hectáreas, que se especializará en cargas contenerizadas, pudiendo operar también cargas generales, sean éstas gráneles sólidos y/o líquidos.

Es decir siguiendo una de las líneas estratégicas destacadas dentro del Plan Director, donde se establece “la captación de las demandas regionales, otorgando oferta de condiciones y espacios adecuados para las cargas fraccionadas y contenerizadas, como alternativa y complemento de los puertos de Dock Sud y Buenos Aires”.

Los objetivos de TECPLATA S.A, pueden ser resumidos en los siguientes:

- Establecer un nodo de transferencia intermodal para el tráfico de contenedores en el área del Río de La Plata, con una capacidad suficiente para responder satisfactoriamente a los requerimientos actuales y a los movimientos futuros.
- Disponer de los equipos más modernos para el manejo de contenedores y de playas amplias para su almacenamiento, en un espacio sin conflictos urbanos.
- Ofrecer un acceso náutico directo en un punto cercano a la desembocadura del Río de La Plata y al Océano Atlántico, para buques con calados operativos de 36 pies.
- Facilitar el tráfico terrestre con destino u origen en el puerto, dada la cercanía a las redes de transporte no congestionadas, constituidas por autopistas y rutas, y a las vías ferroviarias vinculadas con todo el país.



Ubicación Terminal de Contenedores

La Terminal contará con los siguientes componentes funcionales

■ Muelle

- Playas para contenedores La terminal tendrá playas para tres categorías de contenedores llenos, refrigerados (reefer) y vacíos
- Área de servicios y Playas internas
- Playa de vehículos de carga
- **Accesos**

La terminal contará con dos accesos: uno principal para los vehículos que transportan contenedores con carga y otro acceso secundario, que se comunicará con la Container Freight Station, que será usado por vehículos menores y para el tráfico de contenedores vacíos

El acceso principal estará constituido por dos entradas, la primera entrada que dará acceso a la playa de vehículos pesados, estará en la Av Montevideo, en el eje del Canal Lateral Este, cerca de la Av Río de Janeiro

El acceso secundario se conectará con el sector destinado a la playa de contenedores vacíos y estará ubicado en la prolongación de la Av Montevideo, al lado del Polo Tecnológico y a pocos metros de la calle Nueva York. En la planta siguiente se indican los accesos, la playa de

estacionamiento de vehículos pesados y el gate de ingreso y con mayor detalle se pueden ver en la **Figura 7.1**.

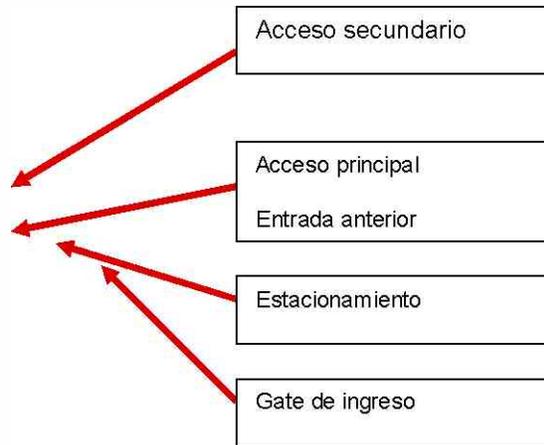


Figura 7.1

El acceso principal estará constituido por dos entradas. La primera de ellas, que dará acceso a la playa de vehículos pesados estará en la Avenida Montevideo en el eje del Canal Lateral Este, cerca de la Av. Río de Janeiro. Contará con portones para el resguardo de los vehículos estacionados.

El acceso secundario comunicará con el sector destinado a la playa de contenedores vacíos. Estará en la prolongación de la Avenida Montevideo al lado del Polo Tecnológico y a pocos metros de la calle Nueva York.

De acuerdo a la información proporcionada por TECPLATA S.A, para la primera etapa de desarrollo de la Terminal, que abarca los primeros cinco años a partir de su inauguración. Se ha estimado un tránsito diario de seiscientos (600) camiones de ingreso a la Terminal y de otros seiscientos (600) camiones de egreso, generando al cabo del día un total de mil doscientos (1200) camiones.

Asimismo, una vez concluida la segunda etapa de desarrollo de la Terminal Portuaria, que implicaría un plazo de dos años a contar de terminados los primeros cinco años que le corresponden a la primera etapa, se estima que el flujo se incrementará hasta llegar a mil (1000) camiones de ingreso a la Terminal y de otros mil (1000) camiones de egreso, generando al cabo del día un total de dos mil (2000) camiones.

Por otro lado debe tenerse en cuenta un incremento considerable de vehículos livianos, que en un número cercano al doble de lo planteado para los camiones (2000 vehículos livianos para el final de la segunda etapa), asistirán a las cargas que operará la terminal.

8. OTROS ANTECEDENTES

Dentro de los antecedentes que se obtuvieron en nuestro estudio, consideramos adecuado incluir dos artículos periodísticos vinculados en primer lugar a la situación actual del Puerto de Buenos Aires y en segundo lugar uno relacionado a los proyectos e realizarse en el Puerto de La Plata.

Los mismos describen dos situaciones que confirman o afianzan las líneas estratégicas establecidas en el Plan Director como así también las conclusiones preliminares detalladas en el punto 3.4.

EL JUEGO VUELVE A EMPEZAR

Fuente: LA NACION

La nueva conducción en la Administración General de Puertos (AGP) genera expectativas. Habría novedades en tarifas, dragado y licitaciones

"El puerto de Buenos Aires está empezando a experimentar riesgos."

"No podemos esperar a 2019 para imaginar qué puerto queremos porque se nos pasó la historia."

Trenes

"Esta gestión les pone muchas fichas a los accesos ferroviarios. Estamos convencidos de que es la manera de ordenar los ingresos al puerto y llevar tráfico directo a las terminales. Hay una gerencia especial para esto. Estamos trabajando junto con las terminales y vamos a hablar con la Aduana" para darle agilidad al proceso.

Hoy sólo el 5% de la carga que entra en las terminales opera en trenes que no ingresan en el puerto, sino que llegan a una parrilla donde descargan en camiones, que son los que llevan la carga a los muelles.

Respecto de los camiones, recordó: "Sólo el 50% de los que transitan por el puerto tienen al puerto como destino, el resto es tránsito Norte-Sur. Tenemos que preocuparnos de problemas mayores que de dónde estacionamos los camiones".

Para devolverle competitividad al puerto, la estrategia se divide en dos negocios: el de cruceros ("un negocio que tiene cinco años, que apareció en un puerto full container", graficó) y el de los contenedores.

Para atender el crecimiento exponencial de los buques de pasajeros (en cinco temporadas se duplicó la cantidad de barcos llegados y se triplicó el número de pasajeros), la AGP arribó a un acuerdo con Terminales Río de la Plata (TRP) para tener una terminal "posible".

"En la última temporada, llegaron 140 cruceros. Y en 21 días tuvimos entre cuatro y cinco cruceros operando en simultáneo. El 30 de diciembre último, tuvimos siete cruceros", ilustró el interventor.

Precisamente este negocio naviero fue el que impulsó la "primera gran obra de transformación en el puerto desde la época de Huergo", dijo Vecslir, al citar a un directivo de TRP, que consiste en la reforma del espigón tres, cuyo extremo se seccionará para lograr una forma de rectángulo y facilitar la operación de los cruceros de más de 300 metros de eslora. "Este mismo año estará lista [la nueva terminal] para prestar servicios", prometió Vecslir.

En contenedores

El puerto de Buenos Aires tiene 58 servicios mensuales, que se expresan en 16 combinaciones de líneas o joints. La eslora media de estos buques es de 277 metros. "Sin problemas podemos recibir buques de más de 300", explicó, tras

agregar que en el primer cuatrimestre de este año se recuperaron los niveles de 2008.

Aquel año, en la Cuenca del Plata (los puertos de Buenos Aires, Dock Sud y Montevideo) se operaron 2,4 millones de TEU. Pero la evolución de los últimos diez años muestra que mientras Exolgan se mantuvo relativamente estable en su participación, Montevideo ("más de la mitad de la carga que mueve es carga argentina que deja de operar en Buenos Aires", confirmó Vecslir) creció prácticamente todo lo que Buenos Aires decreció, que bajó del 58% de su participación en 1998 al 45% en 2009.

"Es una señal preocupante para nosotros. Tenemos que revertir esta pérdida de competitividad", alertó Vecslir.

Si un buque de los más grandes que llega a Buenos Aires viniera completo, necesitaría no los diez metros de calado actuales, sino 13,5. Mientras tanto, Montevideo busca llegar a los 14 metros. Río Grande, en el sur de Brasil, busca contenedores y el completamiento de los graneleros: hoy tiene una profundidad de 14 que está llevando a 16, aunque ya tenga un presupuesto de 18 metros para cargar graneles en barcos de 120.000 toneladas.

Las navieras más importantes que operan en Buenos Aires (Maersk, Hamburg Süd y MSC) tienen planes propios en puertos brasileños. Tres puertos brasileños (Itajaí, Paranaguá y Río Grande) mueven ya más de 600.000 TEU y tienen sólo proyecciones de crecimiento.

"¿No te llama la atención que estas tres navieras hayan dejado de quejarse por la deficiencia del calado en Buenos Aires?", le preguntó retóricamente a este cronista un directivo portuario en un alto de la charla.

Carga nacional

Mientras Lula reniega porque los puertos sean el cuello de botella de la producción y el secretario brasileño de Puertos se preocupa por imaginar un puerto sin papeles, la administración local retoma el análisis de los factores que le quitan competitividad a Buenos Aires.

"Creo que la única alternativa para no perder la condición de puerto hub es recuperar la carga nacional e imaginar en el mediano plazo 39 pies de calado. No es imposible", proyectó Vecslir.

A los 39 pies se llegarían, primero, vía la adecuación obligada con el canal troncal a 36 pies, una vez que lo logre Hidrovía SA. "No necesitamos recursos ajenos. Dependerá de la decisión política, en su momento, que entienda que será necesaria

una reingeniería de los muelles para que no queden descalzados con la nueva profundidad”, deslizó

Respecto de la recuperación de la carga nacional, Vecsli bregó por que la Argentina desarrolle una complementanedad entre todos los puertos argentinos, en un contexto en el que la pérdida de Buenos Aires como hub implica trasladar la carga a Montevideo y el consolidado a Brasil “Es una pérdida de soberanía esencial, donde la tanfa no estaría formulada en nuestro ámbito”, advirtió

“Imaginar a Buenos Aires como puerto feeder -continuó- es imaginar un costo de traslado a puertos brasilenos equivalente al mismo costo de flete de un tránsito transoceánico”, subrayó

Como parte de su estrategia de reposicionamiento en escena, el puerto de Buenos Aires volvió al Consejo Portuario Argentino (y accedió a la presidencia) con la idea de trabajar a nivel político en la resolución del problema del cabotaje y de la bandera nacional en el plano aduanero

*Estos son los hechos Sin sal ni pimienta **El juego volvió a empezar***

Licitan nuevas obras en el Puerto La Plata, que se convertirá en el más grande de la región



La construcción de dos terminales permitirá alcanzar la capacidad de 2 millones de contenedores y representa una inversión cercana a los 600 millones de dólares

El llamado a licitación para una nueva terminal en el Puerto La Plata, más las obras que serán inauguradas en mayo del año próximo, convertirán al Puerto La Plata en

el más grande del Río de La Plata. Con la totalidad de las obras concluidas en 2015, el nuevo puerto permitirá abaratar costos en la región y representará un importante desarrollo para la provincia de Buenos Aires.

Daniel Rodríguez Paz, presidente del Consorcio del Puerto de La Plata, explicó que la construcción de dos terminales permitirá alcanzar la capacidad de 2 millones de contenedores y representa una inversión cercana a los 600 millones de dólares.

En la actualidad, el puerto de la capital bonaerense está abocado al tráfico de combustibles (líquidos y sólidos), al movimiento de algunos automóviles y al tráfico que genera la planta de Siderar en Ensenada, lo que le permite recaudar 50 millones de pesos por año.

Según detalló Rodríguez Paz, con la inauguración de la primera terminal en mayo de 2012 esperan duplicar los ingresos, que se triplicarán cuando esté operativa la totalidad de la obra en 2015.

La licitación por la primera terminal implica un ingreso de 300 millones de dólares a lo largo de 30 años para el puerto platense y se espera un flujo similar por la segunda terminal.

La primera estará ubicada en el sector de Berisso y prevé en una primera etapa operativa para mayo de 2012 la construcción de un muelle de 600 metros y 20 hectáreas, mientras que en los dos años siguientes se sumarán 200 metros más de muelle y otras 20 hectáreas.

Este nuevo rol implica una competencia para el puerto de Buenos Aires-Dock Sud y para el de Montevideo, a donde llegan contenedores que son enviados luego por tierra a Argentina", detalló.

Paz explicó que las obras permitirán abaratar costos. "Como el puerto de Buenos Aires cuenta con una capacidad de dragado inferior a las otras terminales, en la actualidad algunos barcos grandes llegan al Sur de Brasil y suben los contenedores a embarcaciones más chicas hacia Buenos Aires o Montevideo, pero con las obras en La Plata llegarán directamente a Argentina".

La profundidad del canal de acceso pasará en menos de dos años de 28 a 34 pies, la zona de giro se ampliará a 450 metros de diámetro. Simultáneamente, en la nueva Terminal Multipropósito, se construirá un muelle de 860 metros lineales con 34 pies. Tendrá el respaldo de una playa de contenedores de 42 hectáreas con equipamiento de última generación. A su vez, la fuerte inversión encarada por los gobiernos nacional y provincial en los accesos terrestres completarán su desarrollo integral.

La Argentina estaba necesitando que su primer puerto en el Río de La Plata contara con una infraestructura de nivel internacional.

La licitación que se dio a conocer por la segunda terminal, prevé la construcción de otro muelle de 600 metros en una primera etapa y un predio de 10 hectáreas, que luego se extenderá a una capacidad similar a la de la primera.

Rodríguez Paz detalló que "a partir del 2015 el puerto de La Plata será el más grande sobre el Río de La Plata, por encima del de Buenos Aires-Dock Sud y el de Montevideo".

Según Paz, el nuevo rol del puerto de La Plata "representa un cambio que lo coloca como un serio competidor en la región".

Rodríguez Paz dice que el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Daniel Scioli, dispuso impulsar un fuerte desarrollo estratégico en el Puerto y; en ese marco; es que el Consorcio de Gestión del Puerto la Plata lleva adelante dicha tarea. Cuenta para ello con un significativo respaldo del sector privado y un permanente acompañamiento de las autoridades regionales y de la comunidad

9. EVALUACIÓN DE POSIBLES IMPACTOS DEL PROYECTO EN EL ENTORNO INMEDIATO (PUERTO) Y MEDIATO (MICROREGIÓN DEL GRAN LA PLATA), EN RELACIÓN A LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD (FLUVIAL, VIAL Y FERROVIARIA)

Se definirán distintos Escenarios, considerando para cada uno de ellos la Carpeta de Proyectos Cartera de proyectos de Infraestructura vinculados al Puerto de La Plata en el entorno inmediato (Puerto) y mediato (Microregión del Gran La Plata).

9.1 Escenario 1: Situación Actual

Proyectos considerados:

- Construcción y Operación de una Terminal Portuaria Polivalente en la Cabecera Río Santiago Este – TECPLATA S.A.
- Dragados, accesibilidad náutica. Ampliación Canal de Acceso a 34´

Evaluación del Escenario 1 :

- ☞ Estado de servicialidad de calzadas aceptable en un alto porcentaje de la Red vinculada al tránsito pesado en carretera principal pavimentada de la Micro Región del Gran La Plata, al margen de las carencias puntuales en Obras complementarias destinadas a Seguridad Vial.

- ☞ La Avenida del Petróleo (Avenida 60), en el tramo comprendido entre la calle 128 y la avenida Génova, no presenta buenas condiciones desde el punto de vista del estado del pavimento.
- ☞ En relación a la Red de Tránsito pesado vinculada al Puerto de La Plata, como así también a la actividad industrial que se desarrollo en los Partidos de Ensenada y Berisso, gran parte de su traza se desenvuelve por zonas netamente urbanizadas o por vías con volúmenes de tránsito altos, lo que produce mayor presión sobre la red.
- ☞ La situación descripta en el punto anterior genera situaciones riesgosas desde el punto de vista de la seguridad vial, hacia los actores más vulnerables de la vía, como lo son el peatón y el ciclista. Respecto a este último, se observa la falta de infraestructura que genere una segregación de los ciclistas respecto al resto de los vehículos.
- ☞ Los sistemas de Movimientos y Tráficos del Puerto de La Plata, correspondiente al modo de transporte terrestre automotor de cargas (camiones) tienen su principal vinculación como ingreso o egreso a la Micro Región del Gran La Plata, la Autopista Buenos Aires La Plata.
- ☞ Teniendo en cuenta el principal sistema de movimientos y tráfico del Puerto de La Plata correspondiente al modo de transporte terrestre automotor de cargas (camiones), los circuitos utilizados son.
 - *Acceso al Sector Oeste del Puerto de La Plata: RP N 13 (Camino Rivadavia) Camino conexión RPN° 13- RPN°215-Avenida 122 y Avenida Cestino.*
 - *Acceso al Sector Este del Puerto de La Plata: Avenida 122- Avenida del Petróleo (Avenida 60-Río de Janeiro)- Calle Portela o Avenida Río de Janeiro, siendo este circuito el más crítico en cuanto a su nivel de servicio, desde el punto de vista de la capacidad.*
- ☞ Escasa participación del modo de transporte ferroviario en relación a los Movimientos y Tráficos de mercaderías vinculadas al Puerto de La Plata, si bien puede considerarse una buena accesibilidad desde el punto de vista ferroviario.

- ☞ En la Etapa constructiva de la Terminal Portuaria TECPLATA S.A, respecto a la infraestructura vial, y considerando los accesos que están siendo utilizados vinculados a esta etapa de la obra, esta generando un aumento en la circulación sobre las diferentes vías de acceso a la zona portuaria, con un consiguiente aumento en la carga que las mismas habrán de sostener.
- ☞ El transporte de personal de construcción, de equipos y materiales, así como todo el transporte asociado a la obra en cuestión, afectará negativamente el tránsito normal del área. El número de vehículos tanto dentro del puerto, como en los accesos y en las localidades más cercanas, se verá levemente incrementado el tiempo que dure la obra de construcción de la terminal de contenedores. Sin embargo, se destaca que las vías de acceso a utilizar son las utilizadas actualmente para el acceso al puerto de La Plata, siendo estas rutas provinciales aptas para el transporte pesado.
- ☞ El aumento en la densidad del tránsito vehicular de carga incidirá en posibles congestiones no sólo en la zona de acceso portuario sino en un radio mayor. Se ocasionará un desgaste más avanzado de la superficie rodante y una mayor probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito, así como demoras para todo aquel que transite por estas vías. Por todo lo antedicho, el impacto asociado se evalúa como negativo para el caso del movimiento y circulación de maquinarias.
- ☞ Además el proyecto tiene en cuenta la construcción de una playa de vehículos de carga que ofrecerá estacionamiento a por lo menos 40 camiones del tipo semirremolque para que puedan efectuar su espera hasta que se opere su ingreso. De esta manera se evitarán estacionamientos en áreas urbanas contiguas con sus correspondientes molestias para la población.
- ☞ El aumento del parque automotor en la Región del Gran La Plata, y principalmente en el Partido de La Plata, no esta siendo acompañado por una planificación ordenada del tránsito. Actualmente se calcula que el parque automotor tiene un crecimiento anual de cerca del 20 por ciento, y en la ciudad de La Plata hay más de 250 mil vehículos en circulación.

- ☞ La consecuencia más preocupante del actual problema del tránsito en la Región del Gran La Plata no es solamente los problemas relacionados a la congestión vehicular, sino también a los son los accidentes viales.
- ☞ Red de tránsito pesado vinculada no solo al Puerto de La Plata, sino también a la actividad industrial de la Región del Gran La Plata, inadecuada, desde el punto de vista de su conectividad, pues la misma como se mencionará anteriormente circula en varios tramos, por zonas urbanizadas, altos volúmenes vehiculares, principalmente en horas picos, con los consiguientes aumentos en los tiempos de viaje, reflejándose luego en un aumento en los costos del transporte de mercaderías y mayores riesgos de accidentes.
- ☞ El cierre de la Avenida Génova, como consecuencia de las obras de ampliación de calzada que se están llevando a cabo, genera una derivación del tránsito hacia la avenida Río de Janeiro, generando mayores complicaciones en la circulación vehicular, principalmente en la intersección de la citada avenida con la calle Baradero.
- ☞ Adecuada accesibilidad fluvial, bajo las condiciones actuales de movimientote cargas.

9. 2 Escenario 2: Situación Operativa 1

Proyectos considerados:

- ☞ Construcción y Operación de una Terminal Portuaria Polivalente en la Cabecera Río Santiago Este – TECPLATA S.A.
De acuerdo a la información proporcionada por TECPLATA S.A, para la primera etapa de desarrollo de la Terminal, que abarca los primeros cinco años a partir de su inauguración. Se ha estimado un tránsito diario de seiscientos (600) camiones de ingreso a la Terminal y de otros seiscientos (600) camiones de egreso, generando al cabo del día un total de mil doscientos (1200) camiones.
- ☞ Dragados, accesibilidad náutica. Ampliación Canal de Acceso a 34´.
- ☞ Finalización de la obra de ensanche de la Avenida Génova.

Evaluación del Escenario 2:

- ☞ Aumento en el ingreso y egreso de camiones (acción de movimiento de ingreso-egreso de contenedores) incidirá en posibles congestiones en la zona de acceso portuario, un desgaste más avanzado de la superficie rodante y una mayor probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito.
- ☞ La terminal contará con dos accesos, uno principal para los vehículos que transportarán contenedores con carga y otro secundario que será usado por vehículos menores y para el tráfico de contenedores vacíos, esta doble circulación favorecerá la no congestión del área.
- ☞ Si bien la Terminal Portuaria facilita el tráfico terrestre con destino u origen en el puerto, como consecuencia de su cercanía a las redes de transporte no congestionadas, constituidas por autopistas y rutas, se destaca que actualmente las mismas no presentan una conexión directa con el Puerto de La Plata, debiendo circular como se detallo en el Escenario 1, tramos urbanizados.
- ☞ En relación a la accesibilidad de las vías ferroviarias y su conexión con el resto del país, se destaca que en general el transporte de contenedores se efectúa por el modo terrestre automotor, es decir camiones. Ejemplo de esta situación, es la que se observa en los Puertos de Buenos Aires y Dock Sud.
- ☞ En relación a la accesibilidad fluvial, las obras que se desarrollarán permitirán generar una buena accesibilidad al modo de transporte fluvial.
- ☞ Si bien la concreción de la obra de la Avenida Génova aliviará la circulación de la Avenida Río de Janeiro, igualmente consideramos el Acceso al Sector Este del Puerto de La Plata: Avenida 122- Avenida del Petróleo (Avenida 60- Río de Janeiro)- Calle Portela o Avenida Río de Janeiro, se verá afectado aún mas su nivel de servicio desde el punto de vista de su capacidad, principalmente la Avenida 122, entre las avenidas 32 y 60.

9. 3 Escenario 3: Situación Operativa 2

Proyectos considerados:

- Construcción y Operación de una Terminal Portuaria Polivalente en la Cabecera Río Santiago Este – TECPLATA S.A.

Una vez concluida la segunda etapa de desarrollo de la Terminal Portuaria, que implicaría un plazo de dos años a contar de terminados los primeros cinco años que le corresponden a la primera etapa, se estima que el flujo se incrementará hasta llegar a mil (1000) camiones de ingreso a la Terminal y de otros mil (1000) camiones de egreso, generando al cabo del día un total de dos mil (2000) camiones.

Por otro lado debe tenerse en cuenta un incremento considerable de vehículos livianos, que en un número cercano al doble de lo planteado para los camiones (2000 vehículos livianos para el final de la segunda etapa), asistirán a las cargas que operará la terminal.

- Reacondicionamiento accesos ferroviarios trocha ancha y angosta.
- Ruta Provincial 11 (La Plata- Ruta Provincial 36).

Evaluación del Escenario 3:

- ☞ Aumento en el ingreso y egreso de camiones (acción de movimiento de ingreso-egreso de contenedores) incidirá en posibles congestiones en la zona de acceso portuario, un desgaste más avanzado de la superficie rodante y una mayor probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito.
- ☞ La concreción del Proyecto de la Ruta Provincial 11, generara una solución adecuada para el tránsito pesado no solo vinculado al Puerto de La Plata, sino también a los establecimientos actuales y futuros de la Micro región del Gran La Plata. Consideramos que la vía mas beneficiada será la Avenida 122, principalmente en el tramo comprendido entre las avenidas 32 y 60.
- ☞ Si bien la concreción del Proyecto de la Ruta Provincial 11, generara una solución adecuada para el tránsito pesado, en relación al acceso a la Terminal Portuaria TECPLATA S.A, seguiría existiendo un tramo de de la Avenida del Petróleo-Avenida Río de Janeiro, comprendido entre

la calle 128 y el acceso a la Terminal, no resuelto, viéndose afectado el nivel de servicio desde el punto de vista de la capacidad de la cita vía.

- ☞ Las obras de reacondicionamiento de los accesos ferroviarios, podrían generar mejoras en la Microregión del Gran La Plata, siempre y cuando se aumente la participación del modo ferroviario en el transporte de cargas.

9. 4 Escenario 4: Situación Futura

Proyectos considerados:

En este Escenario, consideramos la concreción de todos los proyectos establecidos en la Carpeta de Proyectos Cartera de proyectos de Infraestructura vinculados al Puerto de La Plata en el entorno inmediato (Puerto) y mediano (Microregión del Gran La Plata).

Evaluación del Escenario 4:

La concreción de la Carpeta de Proyectos de Infraestructura vinculados al Puerto de La Plata en el entorno inmediato (Puerto) y mediano (Microregión del Gran La Plata), generará mejoras en la accesibilidad fluvial, vial y ferroviaria no solo al Puerto de La Plata sino también a los establecimientos industriales actuales y futuros en la Microregión del Gran La Plata.

Por otro lado se estaría cumplimentando con las líneas estratégicas establecidas en el Plan Director del Puerto de La Plata.

Consideramos en relación a las mejoras en la accesibilidad vial, la única alternativa que establece un acceso franco al Puerto de La Plata es el que se corresponde con el proyecto de la RP6.

Por este motivo evaluamos como necesario el análisis de otras alternativas relacionadas a la accesibilidad vial del Puerto de La Plata, como pueden ser las que se detallan en las Figuras 09-1 y 09-2.



Figura 09-2

10. CONCLUSIONES FINALES

Uno de los aspectos de principal importancia para el desarrollo e integraci3n econ3mica de la Regi3n Capital y las provincias es la existencia de infraestructura de transporte que permita la localizaci3n, comunicaci3n y movilizaci3n de personas, bienes y servicios dentro, hacia y desde ella

Uno de los aspectos de principal importancia para el desarrollo e integraci3n econ3mica de la Regi3n Capital y las provincias es la existencia de infraestructura de transporte que permita la localizaci3n, comunicaci3n y movilizaci3n de personas, bienes y servicios dentro, hacia y desde ella

No obstante su estrat3gica localizaci3n, el Puerto La Plata requiere una urgente transformaci3n para aprovechar sus facilidades y potencialidades adecuadamente. En efecto, el r3gimen de explotaci3n hist3rico provoca graves ineficiencias a la operaci3n portuaria en detrimento de las cargas actuales y los posibles tráficos a captar, consecuentemente con ello, se evidencia una p3rdida potencial de oportunidades para la reactivaci3n del puerto.

A partir de la construcción de la Terminal Portuaria TECPLATA S.A, se está llevando a cabo un aprovechamiento de las oportunidades que ofrece el mercado.

Su buena conexión con el resto de los puertos fluviales, así como los marítimos le permitirán participar como punto de intercambio preferencial en los proyectos de integración económica que se originan a partir del nuevo orden mundial.

El emplazamiento dentro de la Provincia, con relación a los Puertos de Dock Sud (al N.O), Mar del Plata, Quequen, Cnel. Rosales y Bahía Blanca (todos al S.), ofrecen la alternativa, que conjuntamente con los Puertos de Buenos Aires y de Dock Sud canalicen el transporte de las cargas generales de la región.

La ubicación y características del Puerto de La Plata lo colocan en situación de poder articular en el modelo de integración y apertura hacia nuevos mercados mediante importación y exportación de productos hacia y desde la región.

Uno de los grandes problemas de este puerto se da en la limitación de calado y solera que tiene su canal de acceso debido a su diseño original, el mismo requiere de un dragado de mantenimiento periódico o de la reparación de sus escolleras, situación que se revertirá, a partir de la ejecución de los proyectos relacionados a mejorar la accesibilidad fluvial.

Las rutas y vías de circulación que sirven de acceso a la zona industrial de Ensenada, Zona Franca y al Puerto, presentan problemas por mal estado como por ejemplo las Avenidas 122 y Del Petróleo (Avenida 60) y cruces tortuosos por áreas urbanizadas (especialmente en las zonas céntricas de Ensenada, en el Dique y rotondas de la Av. del Petróleo Argentino en Berisso).

No existe una conexión franca y amplia entre las localidades de Ensenada y Berisso a través del Puerto y tampoco de estas arterias principales con las Rutas N° 1, 2, 11, 13, 36 y 215.

Con la concreción de la Autopista Buenos Aires-La Plata con desvío al puerto se vería solucionada en parte la accesibilidad al puerto; no obstante ello, se entiende que la reactivación del puerto exige adecuación de la red vial tanto por el Partido de Ensenada como por el de Berisso y que existen alternativas de solución aceptables para resolverla sin mayores agresiones a los sectores urbanos que la atraviesan. La

concreción del proyecto de la RP6 también generaría un acceso franco al Puerto de La Plata.

Respecto a la red ferroviaria portuaria, se observa que es suficiente para conectar las terminales con la red troncal; la misma se compone por vías en desuso que se encuentra en buen estado con una falta de mantenimiento y por vías actualmente operativas. Por otra parte, la conexión de las Vías Generales del Puerto con la Zona Franca y Astilleros en su estado actual es problemática, conflictiva y poco práctica, necesitando realizar varias maniobras, por lo cual se deberá estudiar la posibilidad de abrir una traza nueva.

Por lo tanto el Puerto de La Plata, no se encuentra al margen de las problemáticas establecidas en el Modelo Actual desarrollado por el Ministerio de Infraestructura de la Provincia, donde se especificaron los siguientes puntos vinculados a los Problemas de crecimiento económico:

- **Desconexión y limitación operativa del Sistema Portuario Provincial**
- Restricción de la matriz energética
- **Debilidad de la estructura vial y ferroviaria para absorber flujos actuales de cargas.**
- Desequilibrios productivos en el territorio provincial. Obsolescencia de áreas industriales de la primera corona de la RMBA.

Si bien la construcción de la nueva Terminal Portuaria esta generando un cambio en el rumbo, respecto a captar nuevos mercados y mejorar la operatividad del Puerto, a partir de las evaluaciones efectuadas en los Escenarios 1,2 y 3 definidos en el punto 8, se evidencia aún principalmente la “debilidad de la estructura vial y ferroviaria para absorber flujos actuales de cargas”, que solamente en gran parte es resuelta esta debilidad en el Escenario 4.

Consideramos como relevante el desarrollar un transporte multimodal adecuado en relación al Puerto de La Plata, pues la importancia del mismo es la mejorar la logística del transporte de cargas combinando las ventajas de los diferentes modos de transporte en los segmentos en que cada uno de ellos es más eficiente. En nuestro estudio los modos terrestre automotor, terrestre ferrocarril y fluvial.



COMPONENTE C

ACTIVIDAD 1

FORMULACION DEL MODELO DE ORDENAMIENTO URBANO Y TERRITORIAL DEL AREA DE INTERVENCION.

1. INTRODUCCION

Como cuestión inicial, y a modo de nexo entre el componente B y C se ha elaborado una Matriz de escenarios actual y futuro con la identificación de las principales debilidades y fortalezas así como los principales impactos positivos y negativos del proyecto sobre el entorno inmediato. Las mismas responden a tres situaciones bien definidas: El primer escenario responde a la situación actual. El segundo a uno tendencial, y el tercero a una situación denominada de máxima que se relaciona con la totalidad de las propuestas efectuadas en el presente estudio.

2. FORMULACIÓN DE ESCENARIOS PROSPECTIVOS

Se define como escenario a futuro o prospectivo, al conjunto de circunstancias prefiguradas en torno a una selección de acciones que pueden desarrollarse, para resolver aquellos problemas considerados relevantes.

Se plantean tres escenarios alternativos prospectivos: El primero denominado **actual**, que tiene que ver con el mantenimiento de las prácticas de gestión territorial existente que produce a futuro un esquema de retracción, empobrecimiento y debilitamiento del sistema. Responde a la situación “tal como están funcionando las cosas”, se evalúa el grado de capacidad que tiene el actual sistema, desde su soporte físico hasta el modelo de gestión previsto.

El segundo plantea una modificación parcial de los criterios de gestión actual, en lo referente a las propuestas de solución a los problemas planteados que no revisten cambios profundos en los criterios de gestión territorial, provocando mejoras con respecto al escenario anterior pero generando una situación de estancamiento en el desarrollo territorial. Desde una perspectiva tendencial propone cambios en las prácticas habituales de acción, y supone además un leve redireccionamiento en las pautas de configuración territorial.

El tercer escenario propone la solución a todos los problemas planteados a través de un cambio estructural en la concepción de la gestión del territorio.

Conlleva importantes esfuerzos en el cambio de prácticas, tanto públicas como privadas, además de esfuerzos sostenidos de inversión en el tiempo. Apunta a una acción transformadora, tanto en los modelos de gestión propuestos como en el modelo territorial que plantea. Se profundizan las acciones para revertir los procesos conflictivos aquí planteados.

2.1. Listado y ponderación de los problemas a resolver.

Previo al estudio particularizado de los escenarios, se ha elaborado un listado de los principales problemas a resolver y se han ponderado los mismos, con el objeto de evaluar el grado de resolución que tienen en los distintos escenarios.

Sobre la base del diagnóstico y el análisis detallado del marco problemático (MP), fueron detectados problemas o cuestiones a resolver consideradas relevantes. Dichas cuestiones han sido agrupadas asimismo en 5 conjuntos de cadenas causales ponderadas como estratégicas por su importancia.

Los problemas fueron analizados construyendo una matriz de evaluación. Las matrices son herramientas metodológicas para el análisis relacional de elementos de diagnóstico que nos ha permitido en este caso, evaluar los problemas identificados y visualizar cuáles de ellos tienen mayor incidencia en el proceso de organización territorial del área de estudio.

El análisis del grado de complejidad y dificultad de cada problema o "cuestión a resolver" ha sido examinado en la matriz 1, asignando una valoración determinada a 4 variables.

Para su valoración se ha tomado la siguiente escala:

Alto = 3; Medio = 2; Bajo = 1

Las variables ponderadas fueron identificados como:

1. Complejidad técnica: Se evalúa el grado de dificultad técnica en la concreción del proyecto.
2. Complejidad institucional: Se evalúa la cantidad de organismos involucrados en la gestión y las prácticas desarrolladas hasta el momento en ese sentido.
3. Tiempo calculado: Se estiman los tiempos necesarios en condiciones normales para la concreción de la acción requerida para la resolución del problema.

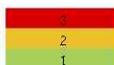
4. Inversión estimada: Se evalúa la inversión estimada y se la relaciona con las dificultades en la asignación de los presupuestos requeridos.

El análisis realizado en dicha matriz nos permite comprender cuales problemas a resolver cuentan con mayores dificultades o restricciones para su concreción, y cuál es grado de consolidación que pueden tener según los criterios actuales de intervención.

2.2. Matriz de evaluación de problemas a resolver.

CADENAS CAUSALES DE IMPACTOS	PRINCIPALES PROBLEMAS	Complejidad Técnica	Complejidad Institucional	Tiempo para su concreción	Inversión necesaria	GRADO DE COMPEJIDAD DEL PROBLEMA
EN LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	ORDENAMIENTO TERRITORIAL REGIONAL	1	3	3	1	2
	CREACION DE SUELO PARA ACTIVIDADES LOGISTICAS E INDUSTRIALES	1	2	3	3	2,25
	COMPLETAMIENTO DE SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA	2	2	3	3	2,5
EN LA ESTRUCTURA VIAL	ESTRUCTURAR UNA TRAMA JERARQUIZADA VIAL	1	2	1	2	1,5
	RESOLVER LA CONGESTION DEL TRANSITO	3	3	3	3	3
	COMPLETAR LA RED VIAL PRINCIPAL	2	2	3	3	2,5
	MINIMIZAR LA INSEGURIDAD VIAL	3	2	2	3	2,5
EN LA CALIDAD AMBIENTAL	MINIMIZAR EL IMPACTO EN LOS AMBITOS CON VALOR NATURAL Y CULTURAL	3	2	2	3	2,5
	MINIMIZAR LA INCOMPATIBILIDAD DE ACTIVIDADES	2	2	3	2	2,25
	MANTENIMIENTO DE SISTEMAS NATURALES (riesgo de)	3	2	2	3	2,5
	CONTENER LA URBANIZACION DESMEDIDA	3	1	3	2	2,25
EN LA CONFIGURACION SOCIO-ECONOMICA	ADAPTARSE A LOS CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA (MIXTURA DE ACTIVIDADES)	2	2	2	3	2,25
	RETRACCION DE LA ACTIVIDAD RURAL	2	2	2	1	1,75
	REVERTIR PROCESOS DE FRAGMENTACION SOCIAL	2	2	2	2	2
EN LOS LUGARES	CENTRALIDADES	1	1	2	1	1,25
	RESIDENCIA	1	1	2	2	1,5
	AMBITOS PARA LA PRODUCCION INDUSTRIAL	2	2	2	3	2,25
	EN EL MEDIO RURAL	2	2	2	2	2
	EN LOS ESPACIOS CON VALOR NATURAL Y PATRIMONIAL	3	2	2	3	2,5
EN LA GESTION TERRITORIAL	ESPACIOS DE ARTICULACION	1	3	2	1	1,75
	CONTROL	2	1	2	1	1,5
	INSTRUMENTOS DE GESTION	1	3	2	1	1,75
GRADO DE COMPEJIDAD DE LAS VARIABLES		1,95	2,00	2,27	2,18	

ALTO
MEDIO
BAJO



Haciendo una lectura vertical de la matriz, puede afirmarse que las cuestiones de índole técnico y la complejidad institucional revisten una dificultad media.

En tanto que los temas de organización jurisdiccional, así como las dificultades de financiamiento, que superan claramente la escala Municipal, y los importantes tiempos que se estiman para su realización resultan ser obstáculos mayores para la resolución de los problemas.

La lectura horizontal de la matriz revela cuales son aquellos problemas que mayor complejidad conllevan y el peso que en conjunto tienen con respecto a los temas de estructura territorial, la calidad ambiental, la estructura de movilidad, la configuración socio-económica y la gestión territorial.

Es importante destacar que aquellos conjuntos de problemas más próximos a la competencia local, presentan un grado de dificultad menor para su resolución que los otros relacionados con escalas regionales y entes gubernamentales superiores.

2.3. Análisis de los escenarios.

Se ha considerado la combinación de 38 acciones, evaluándolas en una matriz que conforme tres escenarios alternativos.

La matriz siguiente pondera en este caso, un conjunto de 38 problemas (llamados "cuestiones a resolver" con vistas a analizar la posibilidad de resolución del problema planteado en el escenario determinado. Las alternativas de intervención que prefiguran los modelos territoriales alternativos prospectivos las llamamos escenarios actual, tendencial que responde a soluciones de menor nivel de complejidad y de expansión que propicia cambios sustanciales en el modelo de gestión propuesto.

MATRIZ DE EVALUACION DE ESCENARIOS

PRINCIPALES PROBLEMAS		ESCENARIOS PROSPECTIVOS		
		ACTUAL	TENDENCIAL (RESPUESTA A CUESTIONES DE BAJO NIVEL DE COMPLEJIDAD)	EXPANSIÓN (CAMBIOS SUBSTANCIALES)
1	Ausencia de políticas integradas tendientes al ordenamiento territorial	NO	SI	SI
2	Incremento de la demanda de suelo industrial	SI	SI	SI
3	Aumento del tránsito de cargas	NO	NO	SI
4	Cercanía del puerto a lugares con condiciones de vulnerabilidad ambiental	NO	NO	SI
5	Escenario de importantes inversiones referidas a la actividad logística regional.	NO	SI	SI
6	Canales inadecuados no aptos para el tránsito de cargas requerido por la ampliación del puerto	NO	NO	SI
7	Importante demanda de generación de nuevos lugares destinados a las cargas generales	SI	SI	SI
8	Mejora de las condiciones de atraktividad de la región.	NO	SI	SI
9	Expansión urbana e industrial en áreas con malas condiciones del suelo	NO	SI	SI
10	Congestión de tránsito en los corredores de acceso y los corredores de servicio	NO	NO	SI
11	Fuerte demanda de suelo industrial y logístico en la unidad ambiental de bañados	NO	SI	SI
12	Inexistencia de una trama jerarquizada de movimiento de cargas regionales	SI	SI	SI
13	Procesos conflictivos de fragmentación territorial.	NO	NO	SI
14	Mayor demanda de empleos	NO	SI	SI
15	Tránsito de cargas pasante próximo a la centralidad de Ensenada (Calle La Merced)	NO	NO	SI
16	Altos índices de inseguridad vial en el sistema de vías de la región.	NO	NO	SI
17	Condiciones de vulnerabilidad I a calle Nueva York próxima al tránsito de cargas	NO	NO	SI
18	Incremento del valor de la tierra	NO	NO	SI
19	Demora en la concreción de obras viales para el tránsito de cargas	NO	NO	SI
20	Convivencia conflictiva entre actividades industriales y recreativas en el sector costero	NO	SI	SI
21	Escasa articulación de los organismos de gestión territorial de la región	NO	SI	SI
22	Demanda de suelo industrial próximo al puerto	NO	SI	SI
23	Crecimiento desmedido de áreas residenciales con bajas densidades y ausencia de infraestructuras y equipamientos.	NO	NO	SI
24	Alta vulnerabilidad del soporte físico del entorno próximo al puerto.	NO	NO	SI
25	Tendencia de retracción de la actividad rural	NO	NO	SI
26	Proceso de subdivisión de excesiva subdivisión del suelo rural	NO	SI	SI
27	Proceso de valorización de uso en los enclaves residenciales	SI	SI	SI
28	Importante programación de obras viales para la región.	NO	SI	SI
29	Inadecuada asignación legal del suelo industrial en Ensenada	NO	SI	SI
30	Inexistencia de zonas buffer de protección ambiental aledañas al puerto	NO	NO	SI
31	Tendencia a la mixtura de actividades en ámbitos residenciales producto de la actividad industrial en el entorno al puerto	SI	SI	SI
32	Fuerte incremento de actividad extractiva para obras viales y del puerto	NO	NO	SI
33	Existencia de zonas de recarga de acuíferos valorizados por la mejora de la conectividad.	NO	SI	SI
34	Los ámbitos residenciales en consolidación localizados en los bordes urbanos, se ven alterados por el tránsito de cargas	NO	NO	SI
35	Importantes déficit de infraestructuras de servicios.	NO	NO	SI
36	Presión de la actividad portuaria sobre el frente costero acentuando las condiciones de vulnerabilidad ambiental.	NO	NO	SI
37	Aparición de nuevos productos arquitectónicos y urbanísticos (talleres y parques indust.).	SI	SI	SI
38	Coexistencia conflictiva dentro de la jurisdicción del puerto entre la vivienda y la industria	NO	NO	SI

2.3.1. Escenario de actual.

En primer término analizamos las acciones que respetan la estructura de criterios actuales, con los que se responde habitualmente para solucionar los problemas sin producir cambios sustanciales en el comportamiento verificado en los últimos años.

Los efectos de continuar estas políticas en el marco de las condiciones que representan la realidad actual suponen una incapacidad del sistema urbano-territorial para adaptarse a los nuevos requerimientos sociales, culturales y económicos que se avecinan.

Con respecto al sistema de movilidad, y tal como se explicitó en el Componente B del presente trabajo, en este escenario no se logran evitar los conflictos generados por la convivencia del tránsito pasante de cargas.

Las rutas y vías de circulación que sirven de acceso a la zona industrial de Ensenada, Zona Franca y al Puerto, presentan problemas por mal estado como por ejemplo las Avenidas 122 y Del Petróleo (Avenida 60) y cruces tortuosos por áreas urbanizadas (especialmente en las zonas céntricas de Ensenada, en el Dique y rotondas de la Av. del Petróleo Argentino en Berisso).

No existe una conexión franca y amplia entre las localidades de Ensenada y Berisso a través del Puerto y tampoco de estas arterias principales con las Rutas N° 1, 2, 11, 13, 36 y 215.

Por otra parte el mantenimiento de las actuales condiciones de localización industrial, planteadas fundamentalmente en el partido de Ensenada, y la falta de un organismo con capacidad real de gestión en la escala de de la microrregión del gran La Plata, disminuye la posibilidad de articulación entre los organismos responsables en la gestión territorial y por ende la capacidad del sistema para captar las nuevas inversiones privadas que se proponen en el futuro dado las condiciones de atraktividad territorial.

Con respecto a los temas que inciden en el desarrollo urbano, se puede afirmar que se consolida el modelo actual de crecimiento disperso, de baja densidad poblacional, con la ocupación de áreas inapropiadas para la actividad residencial o industrial, o con la ocupación desmedida de tierras de un alto valor productivo del suelo.

El mantenimiento de los patrones actuales de localización de las actividades, así como la producción de nuevo suelo urbano agudizan los conflictos ambientales por incompatibilidad de actividades.

La falta de implementación de un sistema integral de transporte que propicie la construcción de espacios para la carga, la interconexión de transporte de pasajeros, a través de un nuevo transporte regional más eficiente agudizan aun mas los conflictos de tránsito y las disfuncionalidades del sistema urbano.

Se acentúan además las condiciones de vulnerabilidad del área rural, y los sitios con valor natural y cultural de la región.

La ausencia de un plan de manejo integral de las cuencas hídricas y las unidades ambientales naturales, resulta funcional al proceso de degradación ambiental existente, incrementando los costos en el tiempo de la remediación ambiental (perjuicios ocasionados a la salud de la población y empeoramiento de las condiciones de vida).

Debido a los problemas ambientales evidenciados en parte del sistema urbano de la microrregión (inundación urbana, contaminación en el aire, falta de infraestructura básica de servicios, inaccesibilidad, incompatibilidad de actividades, etc), sumado al escenario de mayor dinamismo económico, se fragmenta el territorio con la generación de lugares desvalorizados albergantes de la población de bajos recursos imposibilitada de acceder a la tierra urbana y la vivienda a través de mecanismos formales.

El mantenimiento de los actuales organismos y mecanismos de gestión territorial colabora con el incremento de la incapacidad pública para dar respuesta a los intereses urbano-ambientales de la comunidad.

En resumen, este escenario propicia un contexto de retracción de las actividades, una desaceleración del crecimiento económico, que no aprovecha las oportunidades aquí esbozadas, favoreciendo un crecimiento de los conflictos sociales, económicos y fundamentalmente ambientales.

Como conclusión final para este escenario se puede afirmar claramente que este modelo, que representa la continuidad de gran parte de los criterios gestión territorial actual, no resulta viable en términos ambientales, sociales y económicos produciendo un escenario de importante conflictividad social.

2.3.2. Escenario Tendencial.

El segundo escenario evaluado, resulta de la aplicación de las acciones que suponen menor complejidad para su concreción, y por ende no requieren importantes esfuerzos de transformación en la gestión territorial.

En este marco cabe señalar la construcción y modernización del tramo de la autopista La Plata Bs As hasta la Avenida 60, mejorándose de este modo la conectividad vial fundamentalmente en el tramo de la Av. 122. Con la concreción de la Autopista Buenos Aires-La Plata con desvío al puerto se vería solucionada en parte la accesibilidad al mismo; no obstante ello, se entiende que la reactivación del puerto exige adecuación de la red vial tanto por el Partido de Ensenada como por el de Berisso y que existen alternativas de solución aceptables para resolverla sin mayores agresiones a los sectores urbanos que la atraviesan. La concreción del proyecto de la RP N° 6 también generaría un acceso franco al Puerto de La Plata.

Respecto a la red ferroviaria portuaria, se observa que es suficiente para conectar las terminales con la red troncal; la misma se compone por vías en desuso que se encuentran en buen estado con una falta de mantenimiento y por vías actualmente operativas. Por otra parte, la conexión de las Vías Generales del Puerto con la Zona Franca y Astilleros en su estado actual es problemática, conflictiva y poco práctica.

Otra decisión relacionada con el desarrollo territorial tomada en este escenario es la concreción del plan interjurisdiccional para el entorno inmediato del área del Puerto. Si bien este es un avance importante, dado que instrumenta y define una serie de pautas consideradas esenciales, no deja de ser un instrumento regulatorio que si no es complementado con organismos de gestión regionales –públicos o mixtos-, capaces de accionar indistintamente a través del derecho público y privado, resulta insuficiente para resolver aquellas cuestiones consideradas de mayor complejidad.

Este escenario contempla mecanismos más eficientes con respecto a los temas relacionados con el acceso a la tierra y la vivienda y la consolidación de los enclaves residenciales. En este sentido se puede afirmar que los municipios de la región pueden resolver, con un nivel de complejidad relativamente bajo, todos los problemas relacionados con la regularización de tierras ocupadas.

Es oportuno aclarar que las soluciones habitacionales tomadas en este escenario son a través de los organismos públicos (Municipales, Provinciales y Nacionales)

competentes en la materia, descartando iniciativas de origen mixto por no contar con instrumentos de gestión adecuados.

En este escenario, se producen acciones que preservan las unidades ambientales con mayor vulnerabilidad, fundamentalmente en lo referente a contener los procesos especulativos de subdivisión desmedida de la tierra que sobreofertan tierra para urbanizar o para la industria.

También se desarrollan y estimulan actividades productivas relacionadas con emprendimientos turísticos y micro emprendimientos rurales en dichas unidades a proteger.

En lo referente a los temas ambientales se producen avances en el manejo de las cuencas hídricas del partido, se implementan mecanismos de protección ambiental, a las áreas con valor ambiental y cultural – arquitectónico, se generan condiciones para el control y monitoreo de las industrias existentes y se propicia un manejo integral de los residuos sólidos de la región.

En este sentido se puede afirmar que dichas acciones, si bien revisten vital importancia, resultan solamente precautorias al no ser complementadas con el cambio de patrones de ocupación territorial, ni con la variación en las prácticas de uso de los recursos naturales las mismas.

Los problemas detectados en este escenario son en gran parte los señalados en el escenario anterior, dado que no se implementan cambios estructurales en cuanto a la pautas de ocupación territorial.

Tampoco se logran implementar instrumentos de gestión pública capaces de articular las políticas territoriales comunes de los Municipios de la región, ni se estimula la asociatividad con el sector privado, desaprovechando importantes sinergias que se podrían producir al respecto, lo que impide proyectar las bases para un Puerto de tercera generación (considerando que el Puerto de La Plata es de primera generación en tránsito a la categoría siguiente).

Como síntesis final para este escenario, se puede afirmar que existen acciones que están en marcha, o que es relativamente sencillo implementar, que mejoran decididamente la situación actual. Por otra parte también es importante aseverar que la implementación de este nuevo conjunto de medidas no define pautas para una situación de crecimiento, produciendo por ende una situación de estancamiento, que

si bien no empeora de manera determinante la situación actual, tampoco proyecta a la microrregión a un modelo de desarrollo Ambientalmente Sustentable ni genera sinergias entre los componentes productivos del sistema microrregional.

2.3.3. Escenario de Crecimiento.

En este escenario se resuelven la totalidad de los problemas de mayor complejidad identificados en la matriz N° 2.

A las mejoras enunciadas en el escenario anterior, se le agregan y complementan las siguientes.

Se conforma un ente regional de la microrregión con capacidad jurídica y operativa para intervenir en la problemática del área. Dicho ente de gestión aborda cuestiones comunes a los municipios de la región, cuestiones que exceden la escala municipal tales como el posicionamiento de los distintos núcleos urbanos, el racional ordenamiento del suelo, el manejo de cuencas comunes, el manejo integrado del transporte regional y el manejo de los equipamientos regionales tendientes a transformar a la región en un centro de servicios logísticos que se relacionen sinérgicamente con la idea de un Puerto de tercera generación (tal como se explicitó en el Componente B del presente trabajo).

Se encaran proyectos comunes que hoy no cuentan con organismos adecuados para su tratamiento eficientizando las acciones en la gestión del territorio.

Muchos de los problemas de índole regional desaparecen o se minimizan por los efectos complementarios y sinérgicos de las medidas adoptadas.

En lo referente a los aspectos del desarrollo urbano, se implementan medidas definitivas en cuanto a la construcción y jerarquización de la red vial, completándose la malla vial.

También a partir de medidas directas devenidas del plan de estructuración del sistema viario se mejoran los canales circulatorios de acuerdo a la red vial jerarquizada proyectada.

En ese sentido se incrementan los espacios destinados para compatibilizar los distintos modos de transporte.

Se califica a la totalidad del sistema urbano-territorial, a partir de la diversidad de vías de acceso que ahora se plantean, para el reforzamiento del modelo en general.

También cabe remarcar las medidas ambientales que propician la minimización del consumo de recursos naturales, el reuso de los mismos, la minimización de la generación de residuos, el uso de tecnologías sustentables y la compactación del tejido urbano posibilitando la eficiencia en la prestación de los servicios de infraestructura, la mixtura adecuada de actividades y la efectiva protección de los sitios con valor natural y patrimonial.

Otro aspecto importante a considerar es el fomento e implementación de estrategias de movilización del suelo urbano.

Se avanza hasta la propuesta de una nueva zonificación territorial y urbana más detallada en los municipios de la región, potenciando los rasgos homogéneos actuales, y generando áreas de mayor densidad, y compacidad edilicia y en coincidencia con un modelo acordado territorial. Esta concepción le confiere a la microrregión un potencial de crecimiento demográfico para los próximos 25 años en un contexto de sustentabilidad ambiental.

En consecuencia con estas pautas de consolidación del tejido edilicio, y las áreas definidas para el ensanche urbano, se minimizan las nuevas ampliaciones urbanas, evitando así las habituales especulaciones de tierra o de imprudencia en la localización de barrios habitacionales y otras urbanizaciones privadas en sectores inadecuados.

En lo referente a los aspectos para la estructuración socio - económica de la población se avanza en la localización de elementos generadores de nuevas dinámicas urbanas, ubicados en relación a la estructura de movilidad planteada, en las nuevas zonas de crecimiento urbano y en las zonas industriales.

Respecto a la red ferroviaria portuaria, se conectan las terminales con la red troncal; y se subsana con una nueva traza, las dificultades de conexión de las Vías Generales del Puerto con la Zona Franca y Astilleros.

A manera de conclusión final puede afirmarse que la mayor complejidad planteada para la concreción de este escenario, consiste en el cambio estructural de las prácticas de gestión territorial implementadas hasta el presente.

Dichas prácticas incluyen no solamente a los actores públicos responsables en el ordenamiento territorial (tanto Nacionales, Provinciales como Locales), sino también a los actores privados que intervienen en la producción urbana.

Este Modelo implica la interpretación profunda de las configuraciones ambientales y sociales del sistema urbano territorial actual y de su vocación proyectada a futuro. Se estructura sobre claras improntas espaciales que hacen referencia a las grandes pautas organizacionales de los principales subsistemas que componen el modelo territorial, tanto en la escala regional, como la microrregional y la local.

Las decisiones adoptadas en este modelo, más allá de los cambios estructurales en el ordenamiento y uso del suelo arriba mencionado, supone además un correlato espacial que distribuye las actividades en el espacio, reasigna las formas que adoptan los flujos de materia, energía e información y resignifica al conjunto en términos urbanísticos, territoriales y ambientales, constituyendo un esquema de crecimiento en los términos del desarrollo urbano sustentable.

3. FORMULACION DEL MODELO DE ORDENAMIENTO

3.1. Criterios para el desarrollo del Modelo de Ordenamiento territorial propuesto.

Las políticas, y los lineamientos que enunciaremos más adelante, configuran el “Modelo de Actuación” de la propuesta. Tiene necesariamente un correlato espacial que implica la forma de distribución de las actividades en el espacio, la forma que adoptan los flujos de materia, energía e información en la ciudad y alude a los significados que asume el conjunto en términos urbanísticos, constituyendo lo que denominamos Modelo Espacial de Ordenamiento Urbano-Territorial deseado.

Este Modelo implica la interpretación profunda de los rasgos físicos y sociales de la ciudad actual y de su vocación urbana proyectada a futuro. Se estructura sobre claras improntas espaciales que hacen referencia a las grandes pautas organizacionales del sistema urbano territorial actual.

Se definieron los siguientes criterios para la concreción del modelo deseado:

1) Criterios para la configuración de la propuesta de sistema de espacios verdes y públicos de amortiguación de la actividad portuaria.

Se plantea una estructuración de áreas que se retiran del proceso de urbanización para conformar “fuelles” verdes de protección de los impactos de la actividad portuaria y el tránsito de cargas. Se entiende necesario que las mismas conformen una sucesión de espacios públicos ligados a través del sistema de canales del puerto y la malla viaria a modo de conectores de biodiversidad, aportando al entorno urbano elementos de calidad ambiental (ramblas, plazoletas, rotondas etc.) ligados directamente al diseño urbano de calidad, y de esta forma brindar mejores condiciones para el uso social de dichos espacios.

El mejoramiento de las áreas públicas permite la articulación de las relaciones de comunidad y privacidad; de movilidad, circulación y permanencia; y la incorporación del ciudadano en el proceso mismo de creación y gestión del espacio público, lo cual es considerado primordial en el proceso de estructuración del modelo Urbano-Territorial del plan.

El modelo que adopta el sistema de espacios verdes y públicos, incluye:

- Diseñar la estructura lineal de corredores de biodiversidad del sistema de canales del Puerto.
- Articular en un proyecto integrado para el sector a los grandes espacios verdes públicos de la región, tanto lineales –sector costero, camino a Punta Lara, Circunvalación- como focales –Bosque de La Plata y Parque Rodriguez-.
- Articular los espacios recreativos de Río Santiago, Berisso y Ensenada –Club Regatas y Náutico de Ensenada, Arroyo Doña Flora, Club Náutico de Berisso- .
- Estructurar un sistema de espacios verdes urbanos de plazas y parques localizados en Berisso y Ensenada.
- Convertir a los equipamientos sociales en espacios públicos polivalentes, en especial a sus entornos, entendiéndolos como una oportunidad de generar lugares de intercambio con calidad urbana.
- Mejorar la calidad urbana de los espacios públicos de las áreas centrales de Berisso y Ensenada.

- Normar el espacio público propiciando regulación específica para cada uno de sus componentes.



2) Criterios para la estructuración vial y el sistema de movimientos regional.

La concreción de los proyectos de infraestructura vinculados al Puerto de La Plata en el entorno inmediato (Puerto) y mediano (Microregión del Gran La Plata), apunta a generar mejoras en la accesibilidad fluvial, vial y ferroviaria no solo al Puerto de La Plata sino también a los establecimientos industriales actuales y futuros en la Microregión del Gran La Plata y a los grandes equipamientos regionales que aporten sinérgicamente a la actividad logística.

En este marco, resulta de importancia señalar que la alternativa ideal para establecer un acceso franco al Puerto de La Plata es el que se corresponde con el proyecto de la RP N° 6.

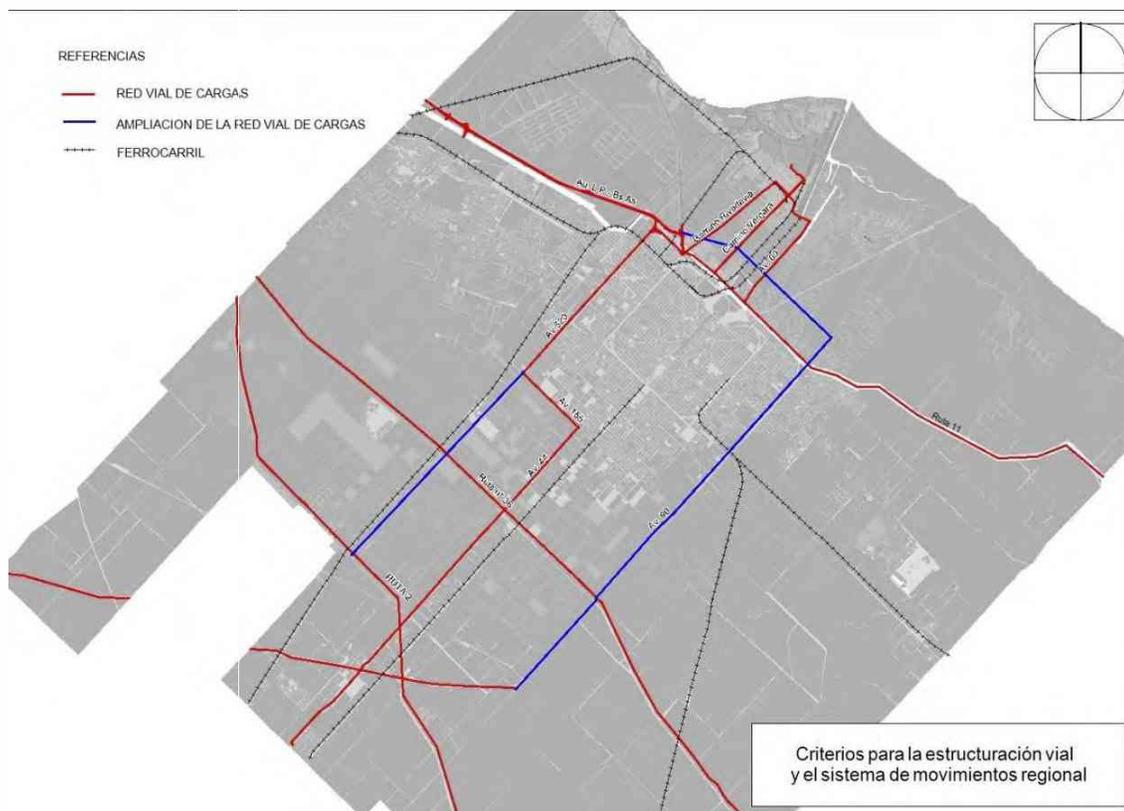
El modelo espacial propuesto para la estructura vial implementará acciones que optimicen la eficiencia y seguridad de la red vial. Introducir la noción de jerarquía en la red vial posibilita relacionar e integrar la morfología de la red y los diferentes usos y prioridades del espacio público, estableciendo un vínculo físico entre los espacios urbanos albergantes de las diversas actividades. El mejoramiento y equipamiento

de la trama vial, asegura revertir y compensar las desigualdades territoriales hoy existentes.

Asimismo, deberá jerarquizarse los sistemas de ingresos a los núcleos urbanos de la región.

Se consideran estructurantes para el modelo de movilidad:

- Construir una estructura vial jerarquizada que aporte a la estructuración del territorio
- Desarrollar un transporte multimodal adecuado en relación al Puerto de La Plata, mejorando de este modo la logística del transporte de cargas combinando las ventajas de los diferentes modos de transporte en los segmentos en que cada uno de ellos es más eficiente. En nuestro estudio los modos terrestre automotor, terrestre ferrocarril y fluvial.
- Implementar una malla para el transporte de cargas a fin de mejorar el nivel de servicio de la misma haciendo más eficiente el tránsito de personas y mercaderías en la región.
- Propiciar la creación de un sistema regional unificado de transporte público.



3) Criterios de valorización, protección y manejo integrado de sitios con valor natural y cultural.

El modelo propuesto impulsa medidas tendientes a detener, reducir y controlar de manera significativa la degradación de aquellos ámbitos que cuentan con valor natural y cultural, realizando además acciones para su puesta en valor.

En este marco resulta prioritario fortalecer las identidades locales, particularmente de determinados sectores de Berisso y Ensenada.

En suma, el modelo propone:

- Garantizar una adecuada protección tanto normativa como directa del entorno urbano de Berisso y Ensenada del Puerto, en especial la calle Nueva York y los edificios con valor patrimonial.
- Garantizar el correcto uso y la preservación de edificios localizados dentro del Puerto.
- Protección del sistema del delta platense, en especial las zonas de reserva y valor natural.

- Protección de las actividades desarrolladas históricamente en la zona de la Isla Paulino y la costa.

4) Criterios en relación a la protección de los ámbitos rurales.

El esquema territorial que prefigura el modelo delimita con claridad a las áreas urbanas de las rurales y garantiza su adecuada gestión y protección reconociendo el valor ambiental que las mismas poseen en el contexto del sistema microrregional.

Así, el modelo propone:

- Impulsar la creación de normativas destinadas a preservar las áreas de producción intensiva como son: el cinturón frutihortícola de La Plata y el Cordón Productivo de Berisso.
- Estimular el desarrollo de microemprendimientos productivos en el área productiva de la costa, fortaleciendo el actual sistema de producciones alternativas relacionado con la actividad turística y gastronómica.
- Crear zonas buffer de amortiguación que preserven las áreas rurales en los sectores con rutas pasantes, fundamentalmente en lo concerniente a contener la valorización desmedida del suelo y la tendencia a la localización de actividades incompatibles que por cuestiones de accesibilidad pudieran asentarse en el sector.
- Potenciar la actividad mediante medidas de fomento a fin de mantener el equilibrio ecológico del sistema.



5) Criterios para la Gestión concertada y articulada regional.

La problemática abordada en el presente trabajo revela que gran cantidad de cuestiones requieren un análisis, tratamiento y gestión a escala regional, ello en cuanto exceden la escala municipal y deben abordarse de manera integral. Asimismo resulta necesario un abordaje que articule a los actores públicos y privados.

Así el modelo propone:

- Creación de un órgano de planificación y gestión regional, que articule y coordine las acciones desarrolladas por los Municipios, la Provincia y la Nación, con competencias específicas relacionadas con las cuestiones de la microrregión.
- Creación de un ámbito participativo, en el que se encuentren representados los principales actores con incidencia sectorial de la región: Universidades, Cámaras Empresariales, Colegios Públicos Profesionales, entre otros.

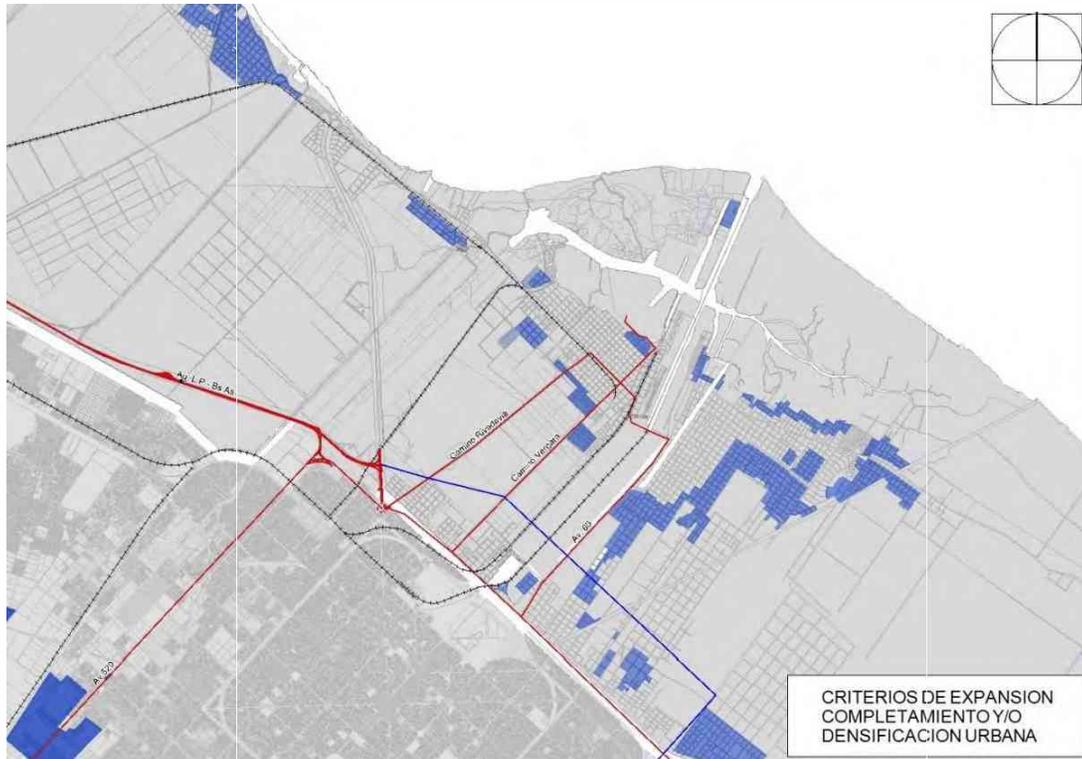
- Garantizar, mediante la creación de distintos institutos jurídicos y procedimientos, el acceso a la información pública y la participación ciudadana.
- 6) Criterios contención del crecimiento urbano en función de la mejor accesibilidad del sistema en su conjunto.

La creación de un nuevo sistema regional de movilidad mejorará sustancialmente la accesibilidad y conectividad de los núcleos urbanos impactando directamente en su configuración en lo referente a la tendencia a la dispersión territorial.

En este marco, resulta necesario fortalecer y mejorar los sistemas de contención del crecimiento urbano.

De este modo el modelo propone:

- Densificar la ciudad propiciando densidades adecuadas, mejorando la dotación de infraestructuras y equipamientos existentes y ocupando los intersticios vacantes.
- Definir con precisión el límite existente entre lo urbano y lo rural.
- Intervenir activamente mediante políticas públicas en el mercado de tierras.
- Propiciar una regulación adecuada para los ámbitos periurbanos, considerando especialmente la existencia de usos incompatibles.



7) Criterios para completamiento y creación de nuevas áreas industriales.

El patrón de asentamientos industriales que propicia el modelo territorial, supone un sistema consolidado de pequeñas industrias relacionadas con la actividad logística y de servicios portuarios compatibles con el medio urbano.

También se cree trascendente fomentar la instalación de las industrias incompatibles con la residencia en sectores industriales planificados o parques industriales, potenciando su instalación con servicios comunes y pautas de I+D+in.

Las nuevas áreas industriales a crear deberán contener centros con actividades vinculadas a la investigación y el desarrollo tecnológico, en un ambiente que estimule la innovación en relación con el potencial de la región a partir de la presencia de los importantes centros Universitarios y de Investigación.

Así, modelo propone:

- Crear un sistema regional de parques industriales.
- Estimular la creación de Centros de Base Tecnológicos que articulen la Universidad, la Empresa y los servicios logísticos.

- Conformar corredores de servicios mixtos que articulen los centros industriales y los urbanos.
- Propiciar la creación de tejidos mixtos en las áreas urbanas que articulen las industrias compatibles con la residencia.
- Regular las incompatibilidades de usos existentes, implementando medidas de evaluación y mitigación de los impactos ambientales.

8) Criterios para el fortalecimiento y la articulación de los equipamientos de escala regional.

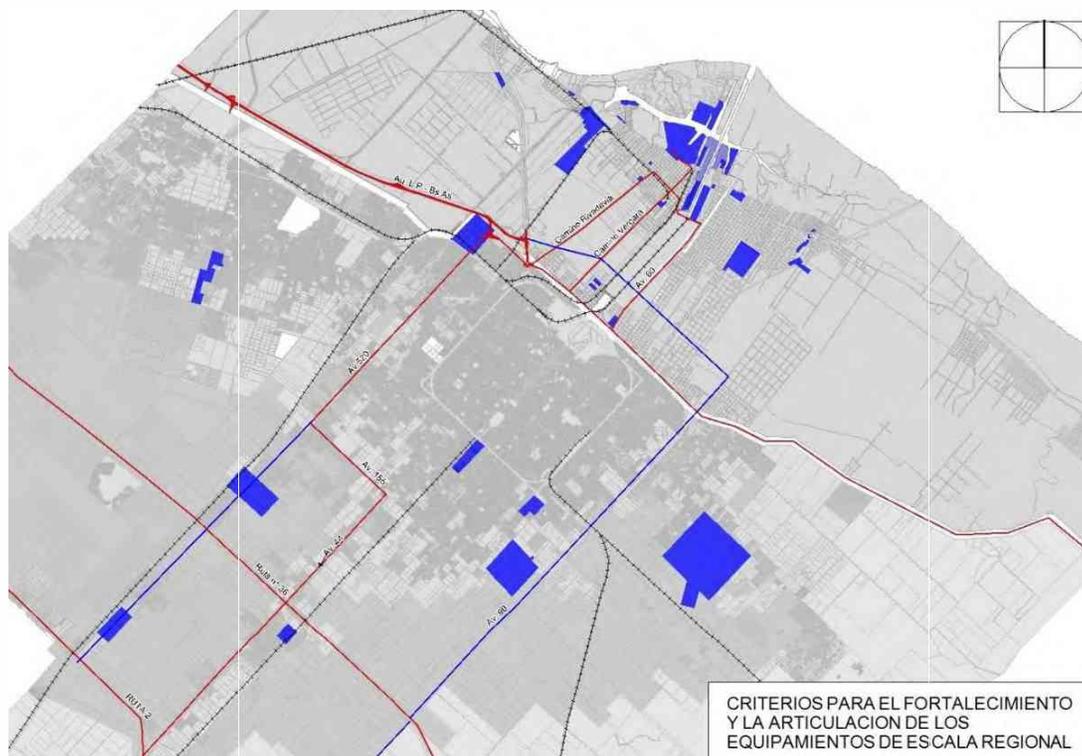
El modelo intentará incluir patrones de desarrollo urbano ligados a la resignificación de la ciudad como ciudad productora de conocimiento en relación a la potencialidad logística de sus equipamientos.

La propuesta considera necesaria la incorporación de elementos generadores de nuevas dinámicas en el sentido de sinergizar la oportunidad del desarrollo de la actividad portuaria.

Se propone incorporar áreas de mejora en los servicios propios de los equipamientos relacionados con el transporte y la logística, en sintonía con la reactivación del puerto, más la concreción de parques tecnológicos en predios que hoy se encuentran en desuso.

En suma modelo propone:

- Creación de una red o plataforma logística para la región, estructurada entre el Puerto (servicios de logística portuaria), el Aeropuerto (servicios de logística aeroportuaria), Zona Franca (servicio logístico industrial), Gambier (logística ferroviaria y parque tecnológico) y Meridiano Quinto (centro empresarial, comercial y de negocios).



ACTIVIDAD 2

FORMULACIÓN DE LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA EL ORDENAMIENTO URBANO Y TERRITORIAL DEL ÁREA.

1.1. Marco metodológico para la identificación de las líneas estratégicas.

En la instancia de diagnóstico desarrollada en el componente B, se han identificado el conjunto de conflictos y potencialidades que permiten detectar los principales temas a resolver y cuales son aquellas cuestiones con que el sistema cuenta para resolver dichos problemas.

La metodología planteada para identificar las líneas estratégicas se ha realizado de acuerdo a los siguientes momentos:

1. El diagnóstico de conflictos y potencialidades.
2. La identificación de los conflictos principales o decisivos.

3. La identificación de potencialidades principales, o temas generadores para las soluciones buscadas.

4. La propuesta preliminar de modelo de actuación en términos de ideas fuerzas, programas y proyectos.

5. El modelo espacial con la manifestación en el territorio de los principales criterios de actuación de la propuesta.

6. Definiciones sobre los Lineamientos Normativos para el sector.

En síntesis, el sendero metodológico propuesto para la realización del árbol estratégico es el siguiente:

- De los Conflictos a los principales problemas a resolver
- De las Potencialidades a los Temas Generadores
- De los Temas Generadores a las Ideas Fuerza
- De las Ideas Fuerza a los Programas y Proyectos

Matriz de conflictos y problemas a resolver.

CONFLICTOS		PRINCIPALES CUESTIONES A RESOLVER	ENTRADAS
<p>Ausencia de políticas integradas tendientes al ordenamiento territorial en un contexto de fuerte incremento de la demanda de suelo industrial</p> <p>Cercanía del puerto a lugares con condiciones de vulnerabilidad ambiental, que produce una fuerte presión antropizadora</p> <p>Escenario de importantes inversiones referidas a la actividad logística regional que mejoran las condiciones de atraktividad de la región</p> <p>Canales inadecuados para el aumento del tránsito de cargas previsto</p> <p>Importante demanda de generación de nuevos lugares destinados a la actividad logística, que contrasta con la poca oferta de suelo planificado</p> <p>Presión de la expansión urbana e industrial en áreas con malas condiciones del suelo</p> <p>Congestión de tránsito en los corredores de acceso a los núcleos urbanos y los corredores de servicio</p> <p>Caótico movimiento regional de las cargas debido a la inexistencia de una trama jerarquizada de movimiento de cargas regionales</p> <p>Procesos conflictivos de fragmentación territorial que se agrava con el mayor dinamismo económico</p> <p>Inexistencia de programas que vinculen la universidad y la empresa en un escenario tendencial de mayor demanda de empleos calificados</p> <p>Tránsito de cargas pasante próximo a áreas de centralidad urbana (Calle La Merced)</p> <p>Escenario tendencial de aumento de índices de inseguridad vial en el sistema de vías de la región</p> <p>Altas condiciones de vulnerabilidad de la calle Nueva York debido al tránsito de cargas del puerto</p> <p>Incremento sostenido del valor de la tierra, sin la correcta regulación del estado</p> <p>Importantes desajustes entre las obras portuarias en marcha y la concreción de obras vales para el tránsito de cargas</p> <p>Convivencia conflictiva entre actividades industriales y recreativas en el sector costero, en el contexto de ambientes con valor natural</p> <p>Desarticulación de los organismos de gestión territorial de la región, con criterios contrarios en la asignación legal del suelo</p> <p>El incremento de actividades del Puerto demanda suelo industrial en sus proximidades</p> <p>Escenario tendencial de un crecimiento desmedido de las áreas residenciales con bajas densidades y ausencia de infraestructuras y equipamientos</p> <p>Excesiva subdivisión del suelo rural que agrava el proceso conflictivo y tendencial de retracción de la actividad rural</p> <p>Carencia de espacios adecuados aledaños al puerto aptos para el rol de buffers de protección ambiental</p> <p>Importante proyección de asentamiento de industrias compatibles con el medio urbana que fortalezcan el tejido mixto</p> <p>Fuerte incremento de actividad extractiva para obras vales y del puerto en las áreas rurales de la región</p> <p>Áreas rurales vulnerables valorizadas por la mejora de la conectividad regional</p> <p>Aparición de nuevos tipos arquitectónicos y urbanísticos en el contexto urbano existente (talleres y parques indust.)</p> <p>Coexistencia conflictiva dentro de la jurisdicción del puerto entre la vivienda y la industria</p>		<p>Configurar un sistema de espacios verdes y públicos que amortiguen los impactos de la actividad portuaria</p>	6
		<p>Estructurar la trama vial y el sistema de movimientos regional</p>	6
		<p>Valorizar, proteger y manejar de manera integrada los sitios con valor natural y cultural</p>	9
		<p>Protección y mantenimiento de los ámbitos rurales como elemento de importancia ecológica</p>	6
		<p>Estructurar un modelo regional de Gestión territorial concertado y articulado</p>	14
		<p>Contener el fuerte crecimiento urbano extensivo producido por las mejoras en la accesibilidad y conectividad del sistema regional</p>	6
		<p>Crear condiciones para el completamiento y creación de nuevas áreas industriales planificadas</p>	11
		<p>Estructurar estrategias comunes al servicio de la actividad logística de los equipamientos de escala regional</p>	10

Matriz de potencialidades y capacidades para resolver problemas

POTENCIALIDADES	relaciones.	CAPACIDADES PARA LA RESOLUCION DE PROBLEMAS	ENTRADAS
Buena oferta urbana regional para la estructuración de un sistema logístico regional (accesibilidad, centralidad urbana, puerto, aeropuerto, universidad)		Posibilidad de calificar el espacio público del entorno al puerto	4
Ambitos productivos rurales con importante consolidación e identidad (cinturón verde Platense y costa de Berisso)		Capacidad del sistema de movilidad para adaptarse a los nuevos requerimientos planteados	4
Sistema portuario en condiciones de evolucionar a uno de tercera generación		Existencia de ámbitos con importante valor natural y cultural	4
Áreas con importante valor natural en el entorno al puerto		Sistema urbano, periurbano y rural equilibrado	4
Escenario de importantes inversiones referidas a la actividad logística regional		Existencia de instituciones gubernamentales, científicas y universitarias adecuadas para el	8
Importante demanda de generación de nuevos lugares destinados a las cargas generales		Excelente conectividad y accesibilidad regional	4
Mejora de las condiciones de atractividad de la región			
Mayor demanda de empleos			
Lugares próximos al área portuaria con valor cultural			
Programación del gobierno Nacional y Provincial de importantes obras vales de escala Regional			
Creciente interés en los Municipios de la región en concertar políticas comunes para la gestión territorial (reciente conformación del consorcio de municipios)			
Existencia de una trama planificada de canales con valor paisajístico en el entorno al puerto			
Capacidad intrínseca de la región para la formación de mano de obra calificada			

1.2. MATRIZ DE LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

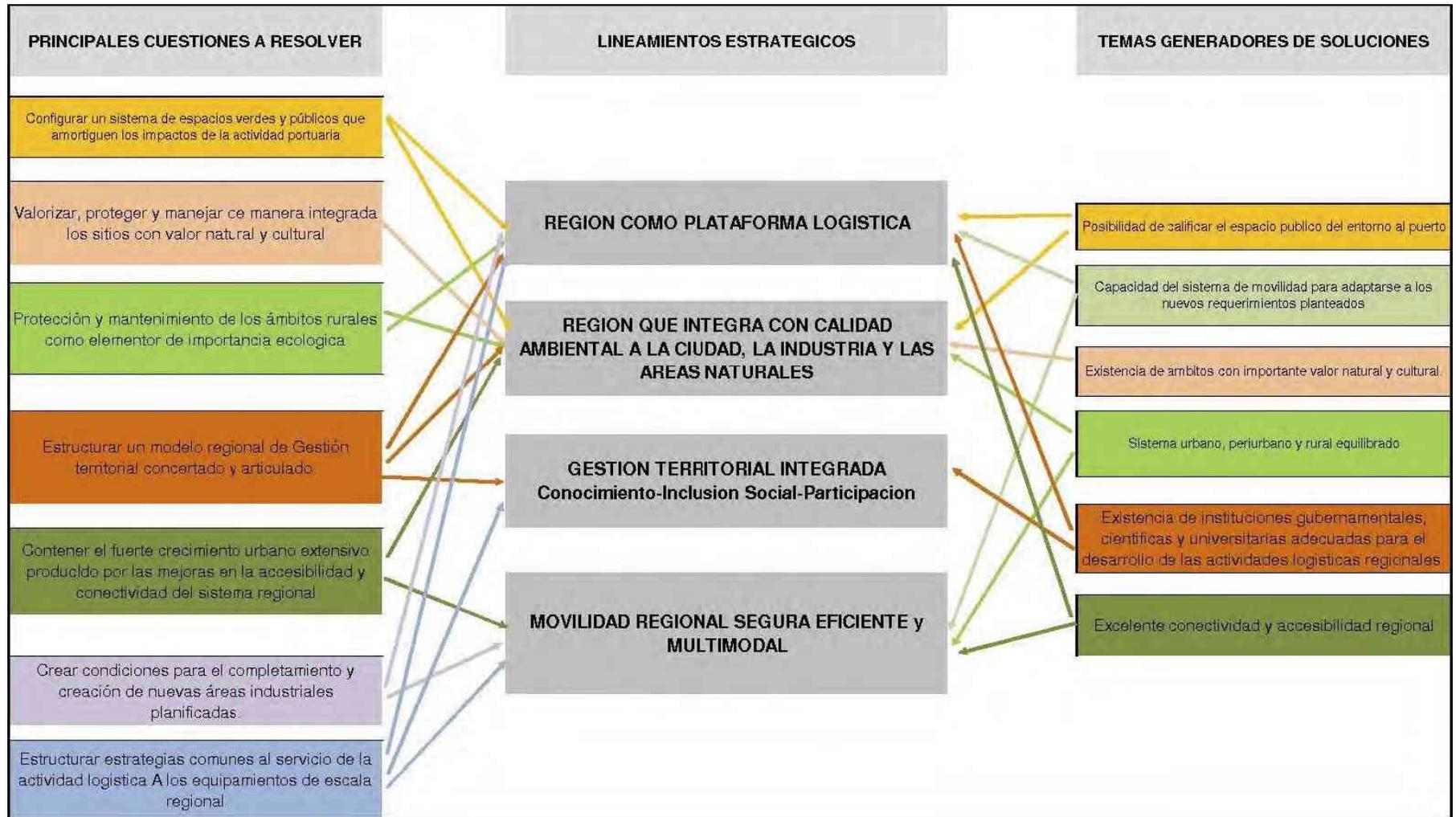
Con la base de la matrices precedentes se identificaron ocho conjuntos de problemas a resolver que tienen que ver con la configuración de la propuesta de sistema de espacios verdes y públicos para la amortiguación de la actividad portuaria (1); la estructuración vial y el sistema de movimientos regional (2); la valorización, protección y manejo integrado de sitios con valor natural y cultural (3); la protección de los ámbitos rurales (4); la Gestión concertada y articulada regional (5); la contención del crecimiento urbano en función de la mejor accesibilidad y conectividad del sistema en su conjunto (6); el completamiento y creación de nuevas áreas industriales (7) el fortalecimiento y la articulación de los equipamientos de escala regional (8)

Los principales elementos que se visualizan como motorizadores de la soluciones a los Problemas detectados son: La real posibilidad de calificar el espacio público del entorno al Puerto (1); la capacidad del sistema de movilidad para adaptarse a los nuevos requerimientos planteados (2); la existencia de ámbitos con importante valor natural y cultural. (3); las virtudes de un sistema urbano, periurbano y rural equilibrado (4), la presencia de instituciones Gubernamentales, Científicas y Universitarias adecuadas para el desarrollo de las actividades logísticas regionales (5) y la excelente conectividad y accesibilidad regional (6).

A modo de síntesis se realizado el siguiente esquema que intenta relacionar un síntesis de las principales cuestiones a resolver, con los principales aspectos que pueden generar las soluciones, que extractamos del estudio de las potencialidades del sistema.

De la relación de los dos grupos surgen a modo de síntesis de avance, que se completara en el informe final los primeros lineamientos estratégicos para resolver como Ideas Fuerza.

ESQUEMA DE IDENTIFICACION DE LAS LINEAS ESTRATEGICAS.



ACTIVIDAD 3

FORMULACIÓN DE RECOMENDACIONES NORMATIVAS, ACORDES A LA PROBLEMÁTICA PLANTEADA Y AL MARCO LEGAL VIGENTE EN LA MATERIA EN LA PROVINCIA DE BS. AS.

1. El marco legal vigente en la materia en la Provincia de Buenos Aires.

La elaboración de los lineamientos para una regulación urbanística del sector requiere la previa referencia a diferentes cuestiones que deben ponderarse al momento de explicitarlos.

Una cuestión de fundamental importancia a tener en cuenta es que el puerto de La Plata y su entorno afectan de manera inmediata a tres partidos de la provincia de Buenos Aires, lo que ubica a la problemática en un plano interjurisdiccional.

Al respecto cabe señalar que coexisten en el sector normativas de carácter nacional, provincial y municipal -que ya han sido analizadas en el componente A-, que deben aplicarse e interpretarse de manera armónica y coordinada a fin de dar respuesta a las diversas problemáticas existentes en el sector.

En consecuencia, el abordaje y tratamiento de la cuestión debe efectuarse con una visión macro o de conjunto que, sin desconocer las particularidades de cada uno de los municipios, la contemple de manera única y coordinada.

Resulta oportuno en esta instancia señalar que la normativa vigente en la materia regula los instrumentos adecuados para el tratamiento de la cuestión interjurisdiccional. Así, el Decreto Ley N° 8912/77 establece en su artículo 80 que "...El plan de ordenamiento organizará físicamente el territorio, estructurándolo en áreas, subáreas, zonas y distritos vinculados por la trama circulatoria y programando su desarrollo a través de propuestas de acciones de promoción, regulación, previsión e inversiones, mediante métodos operativos de ejecución en el corto, mediano y largo plazo, en el cual deberán encuadrarse obligatoriamente los programas de obras municipales, siendo indicativo para el sector privado. Fijará los sectores que deban ser promovidos, renovados, transformados, recuperados, restaurados, preservados, consolidados, o de reserva, determinando para cada uno

de ellos uso, ocupación y subdivisión del suelo, propuesta de infraestructura, servicios y equipamiento, así como normas sobre características morfológicas...”.

A su turno el artículo 81 dispone que “...Los planes de ordenamiento podrán tener escala intermunicipal cuando así se determine a nivel provincial o por iniciativa municipal, abarcando las jurisdicciones de aquellos partidos que teniendo límites comunes y problemas afines deban adoptar soluciones integradas. Las mismas se concentrarán de acuerdo con los mecanismos técnico-administrativos que se establezcan a nivel provincial y comunal...”.

Finalmente el artículo 82 establece que “...Se entiende por plan particularizado al instrumento técnico-jurídico tendiente al ordenamiento y desarrollo físico parcial o sectorial de áreas, subáreas, zonas o distritos, pudiendo abarcar áreas pertenecientes a partidos linderos...”.

En este marco, la idea es propiciar un Plan Particularizado de Ordenamiento Urbano y Territorial para las áreas de borde del Puerto de La Plata, que regule de manera adecuada la problemática existente y permita la implementación de un conjunto de políticas integrales que complementen las inversiones públicas ya realizadas en el espacio territorial del área de estudio y orienten las nuevas para la mitigación o absorción del impacto que generará el incremento de la actividad portuaria en la región.

2. Criterios a considerar para la regulación urbanística del sector.

Los criterios para regular el sector se relacionan en forma directa con las problemáticas identificadas previamente, con el modelo explicitado y con los lineamientos que de él se desprenden.

De este modo, y como marco de referencia, cabe retomar los ocho criterios para la concreción del modelo deseado:

1) Criterios para la configuración de la propuesta de sistema de espacios verdes y públicos de amortiguación de la actividad portuaria.

El modelo que adopta el sistema de espacios verdes y públicos, incluye:

- Diseñar la estructura lineal de corredores de biodiversidad del sistema de canales del Puerto.

- Articular en un proyecto integrado para el sector a los grandes espacios verdes públicos de la región, tanto lineales –sector costero, camino a Punta Lara, Circunvalación- como focales –Bosque de La Plata y Parque Rodriguez-.
- Articular los espacios recreativos de Rio Santiago, Berisso y Ensenada –Club Regatas y Náutico de Ensenada, Arroyo Doña Flora, Club Náutico de Berisso- .
- Estructurar un sistema de espacios verdes urbanos de plazas y parques localizados en Berisso y Ensenada.
- Convertir a los equipamientos sociales en espacios públicos polivalentes, en especial a sus entornos, entendiéndolos como una oportunidad de generar lugares de intercambio con calidad urbana.
- Mejorar la calidad urbana de los espacios públicos de las áreas centrales de Berisso y Ensenada.
- Normar el espacio público propiciando regulación específica para cada uno de sus componentes.

2) Criterios para la estructuración vial y el sistema de movimientos regional.

Se consideran estructurantes para el modelo de movilidad:

- Construir una estructura vial jerarquizada que aporte a la estructuración del territorio
- Desarrollar un transporte multimodal adecuado en relación al Puerto de La Plata, mejorando de este modo la logística del transporte de cargas combinando las ventajas de los diferentes modos de transporte en los segmentos en que cada uno de ellos es más eficiente. En nuestro estudio los modos terrestre automotor, terrestre ferrocarril y fluvial.
- Implementar una malla para el transporte de cargas a fin de mejorar el nivel de servicio de la misma haciendo más eficiente el tránsito de personas y mercaderías en la región.
- Propiciar la creación de un sistema regional unificado de transporte público.

3) Criterios de valorización, protección y manejo integrado de sitios con valor natural y cultural.

El modelo se propone:

- Garantizar una adecuada protección tanto normativa como directa del entorno urbano de Berisso y Ensenada del Puerto, en especial la calle Nueva York y los edificios con valor patrimonial.
- Garantizar el correcto uso y la preservación de edificios localizados dentro del Puerto.
- Protección del sistema del delta platense, en especial las zonas de reserva y valor natural.
- Protección de las actividades desarrolladas históricamente en la zona de la Isla Paulino y la costa.

4) Criterios en relación a la protección de los ámbitos rurales.

Así, el modelo propone:

- Impulsar la creación de normativas destinadas a preservar las áreas de producción intensiva como son: el cinturón frutihortícola de La Plata y el Cordón Productivo de Berisso.
- Estimular el desarrollo de microemprendimientos productivos en el área productiva de la costa, fortaleciendo el actual sistema de producciones alternativas relacionado con la actividad turística y gastronómica.
- Crear zonas buffer de amortiguación que preserven las áreas rurales en los sectores con rutas pasantes, fundamentalmente en lo concerniente a contener la valorización desmedida del suelo y la tendencia a la localización de actividades incompatibles que por cuestiones de accesibilidad pudieran asentarse en el sector.
- Potenciar la actividad mediante medidas de fomento a fin de mantener el equilibrio ecológico del sistema.

5) Criterios para la Gestión concertada y articulada regional.

Así el modelo propone:

- Creación de un órgano de planificación y gestión regional, que articule y coordine las acciones desarrolladas por los Municipios, la Provincia y la

Nación, con competencias específicas relacionadas con las cuestiones de la microrregión.

- Creación de un ámbito participativo, en el que se encuentren representados los principales actores con incidencia sectorial de la región: Universidades, Cámaras Empresariales, Colegios Públicos Profesionales, entre otros.
- Garantizar, mediante la creación de distintos institutos jurídicos y procedimientos, el acceso a la información pública y la participación ciudadana.

6) Criterios contención del crecimiento urbano en función de la mejor accesibilidad del sistema en su conjunto.

De este modo el modelo propone:

- Densificar la ciudad propiciando densidades adecuadas, mejorando la dotación de infraestructuras y equipamientos existentes y ocupando los intersticios vacantes.
- Definir con precisión el límite existente entre lo urbano y lo rural.
- Intervenir activamente mediante políticas públicas en el mercado de tierras.
- Propiciar una regulación adecuada para los ámbitos periurbanos, considerando especialmente la existencia de usos incompatibles.

7) Criterios para completamiento y creación de nuevas áreas industriales.

Así, modelo propone:

- Crear un sistema regional de parques industriales.
- Estimular la creación de Centros de Base Tecnológicos que articulen la Universidad, la Empresa y los servicios logísticos.
- Conformar corredores de servicios mixtos que articulen los centros industriales y los urbanos.
- Propiciar la creación de tejidos mixtos en las áreas urbanas que articulen las industrias compatibles con la residencia.
- Regular las incompatibilidades de usos existentes, implementando medidas de evaluación y mitigación de los impactos ambientales.

8) Criterios para el fortalecimiento y la articulación de los equipamientos de escala regional.

En suma modelo propone:

- Creación de una red o plataforma logística para la región, estructurada entre el Puerto (servicios de logística portuaria), el Aeropuerto (servicios de logística aeroportuaria), Zona Franca (servicio logístico industrial), Gambier (logística ferroviaria y parque tecnológico) y Meridiano Quinto (centro empresarial, comercial y de negocios).

3. El Plan Particularizado para el sector.

3.1. Objetivos del Plan Particularizado.

Teniendo como previa referencia cual es el marco normativo vigente y cuáles son las cuestiones que el modelo plantea para su materialización, resulta oportuno explicitar los objetivos del Plan Particularizado.

El objetivo general del Plan es aportar a la mejora del sector afectado por la ampliación del puerto de La Plata, a través de:

- La creación de una normativa interjurisdiccional única para el área capaz de articular los distintos estamentos gubernamentales entre si y, asimismo, con actores privados y/o mixtos.
- El mejoramiento de la movilidad regional en cuanto a eficiencia, seguridad, accesibilidad y conectividad;
- La generación de superficies de equipamientos con capacidades para potenciar la actividad logística de la región;
- La protección de sitios con valor natural y cultural;
- La convivencia armónica de la ciudad, la industria y el medio rural natural.

Asimismo, se reconocen como objetivos particulares los siguientes:

- Mejorar las condiciones de conectividad y accesibilidad del área;
- Favorecer la socialización del espacio público;
- Generar procesos de mejora urbano-habitacional;
- Promover el ordenamiento urbano territorial del sector afectado, sin superposiciones en la normativa urbanística de las distintas jurisdicciones;

- Controlar las distintas acciones contaminantes;
- Fortalecer las funciones de movilidad de la población y accesibilidad del área.
- Mejorar la conectividad e impulsar la apertura de vías que permitan una buena accesibilidad;
- Promover el desarrollo local e institucional, articulando con organismos públicos y privados, favoreciendo la participación comunitaria como condición de sustentabilidad.
- Generar superficies de equipamientos con capacidades para potenciar la actividad logística de la región.

3.2. Bases para una propuesta normativa.

Una propuesta normativa destinada a impulsar o fomentar procesos positivos sobre el área de estudio debe apoyarse en ciertas directrices. A su vez, estas directrices son de carácter general y particular.

3.2.1. Directrices de carácter general.

Las directrices de carácter general se identifican como el marco o como los principios que deberán contemplarse al tiempo de crear la norma, incidiendo asimismo en su aplicación.

Estas directrices o cuestiones a considerar son las siguientes:

- Lo primero que debe considerarse es la necesidad de contar con una definición legal del área afectada, es decir que la norma debe reconocerla como unidad de planificación y gestión. Al respecto se recomienda que el área alcance a los municipios de La Plata, Berisso y Ensenada.
- Asimismo resulta necesario que todos los actores involucrados –públicos y privados-, que directa o indirectamente incidan en el área, participen de manera efectiva en el proceso de formulación de normas mediante mecanismo de participación obligatorios (audiencias públicas, información pública entre otros).

- Deben incorporarse criterios técnicos en el diseño de normas referidas al manejo integrado del área, garantizando la congruencia entre las normas de carácter general y las normas de carácter sectorial.
- Deben establecerse mecanismos obligatorios de concertación interinstitucional para asegurar el éxito de las políticas articuladas en la legislación.
- Deben realizarse actividades de capacitación sobre los contenidos de la normativa vigente y proyectada, adaptándola a los distintos receptores de la misma.
- Resulta necesario generar normas que contengan incentivos y propenderse a garantizar la seguridad jurídica y la estabilidad de los regímenes de incentivos.
- Promover una visión integral para el manejo del sector, considerando la participación social, el crecimiento económico y la gestión eficiente y sostenible de los recursos naturales.
- Concebir al medio urbano y territorial desde su función social y ambiental interviniendo los actores públicos activamente en el mercado de tierras.

En el marco precedente, se proponen la implementación de determinados instrumentos de gestión que coadyuven al manejo adecuado del sector (expropiación, englobamiento parcelario, convenios urbanísticos, programas de recalificación urbana, operaciones urbanas consorciadas e interligadas, captación y distribución de plusvalías, creación de un ámbito de coordinación interjurisdiccional).

3.2.2. Directrices de carácter particular.

En este punto, luego de haber abordado las directrices generales, esbozaremos las directrices o propuestas normativas en particular, relacionadas con los criterios fundantes del modelo propuesto.

1. Propuesta normativa para materializar la configuración de un sistema de espacios verdes y públicos de amortiguación de la actividad portuaria.

Identificación legal de los sectores de intervención:

Como primera cuestión resulta necesario identificar, conforme los lineamientos propuestos por el modelo, los espacios afectados para la configuración de un sistema de espacios verdes y públicos de amortiguación de la actividad portuaria.

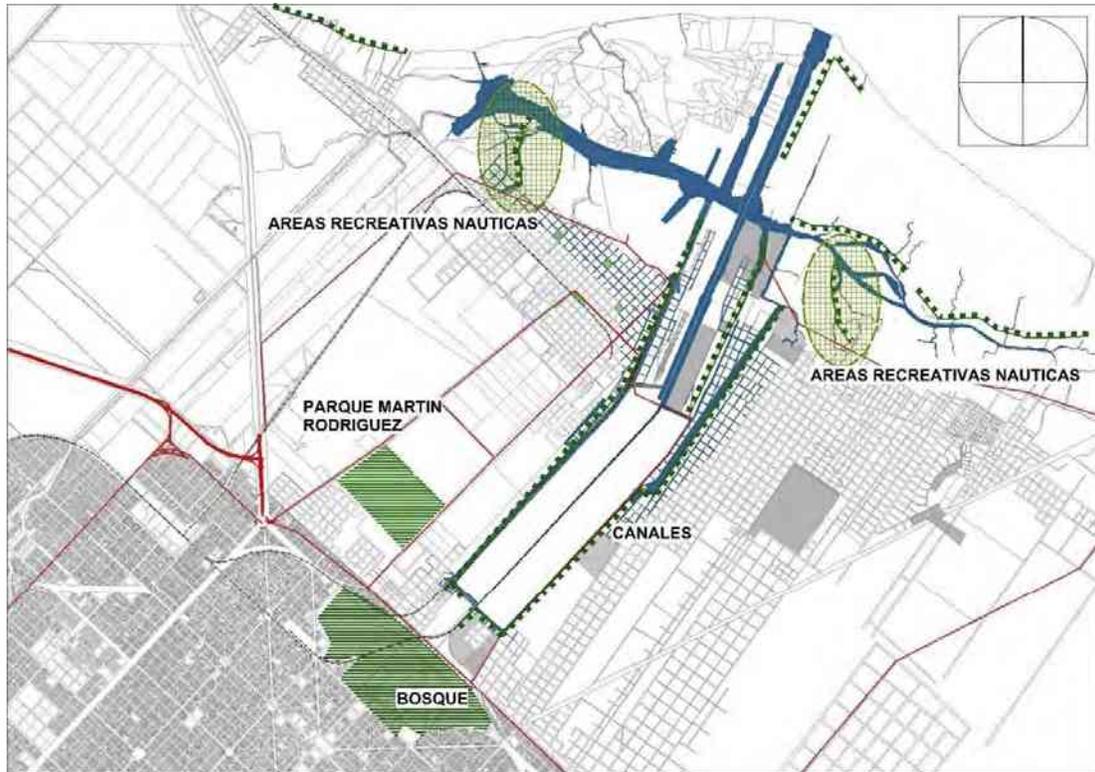
En este sentido debe tenerse en consideración lo establecido por la ley provincial N° 12.704/01 de Paisaje Protegido. Por el régimen de esta ley se establecen y regulan las condiciones para las áreas que sean declaradas "Paisaje Protegido de Interés Provincial" o "Espacio Verde de Interés Provincial", con la finalidad de protegerlas y conservarlas.

La ley define como "Paisaje Protegido de Interés Provincial" a aquellos ambientes naturales o antropizados con valor escénico, científico, sociocultural, ecológico u otros, conformados por especies nativas y/o exóticas de la flora y fauna, o recursos ambientales a ser protegidos. Los ambientes deberán poseer una extensión y funcionalidad tal que resulten lo suficientemente abarcativos como para que en ellos se desarrollen los procesos naturales o artificiales que aseguren la interacción armónica entre hombre y ambiente. Entiéndase, a los efectos de la aplicación de esta ley como Espacio Verde de Interés Provincial aquellas áreas urbanas o peri urbanas que constituyen espacios abiertos, forestados o no, con fines ambientales, educativos, recreativos, urbanísticos y/o eco-turísticos.

Las áreas que se sometan a este régimen deberán ser declaradas por ley, poseerán carácter de acceso público, tendiendo al bienestar común, con el fin de elevar la calidad de vida de la población y la protección del medio.

Los espacios comprendidos son:

- El Paseo del Bosque de la ciudad de La Plata;
- El Parque Martín Rodríguez de la ciudad de Ensenada;
- El sistema de canales del Puerto de las ciudades de Berisso y Ensenada;
- Las áreas del frente costero actualmente protegidas de las ciudades de Berisso y Ensenada;



Intervención pública en el mercado de tierras:

Como hemos visto, la ampliación del puerto de La Plata generará crecimiento para la región lo que derivará en un aumento del valor de la tierra y, a su vez, en una mayor demanda de la misma. Esta situación requiere de una intervención pública que ordene y equilibre a través de instrumentos de gestión tales como:

La Expropiación: Se regula la posibilidad de expropiar las parcelas previamente identificadas que fueran necesarias, cuando se determina la necesidad de que las mismas sean afectadas al uso público u otro destino de interés público relacionado con el mejoramiento del sector a nivel urbano o ambiental.

El englobamiento parcelario: En el marco de lo establecido por el Decreto Ley N° 8912/77, se regula el englobamiento de las parcelas que fueran necesarias, cuando se determina la necesidad de que las mismas sean afectadas al uso público u otro destino de interés público.

La prescripción administrativa: Mediante este instituto cada municipio, en base al plan general para el sector, puede adquirir tierras que se encuentren bajo su

posesión durante un tiempo establecido por la ley, mediante un simple procedimiento administrativo (Ley N° 24.320).

Deudas por tasas: Mediante este procedimiento los municipios adquieren tierras en compensación por deudas de tasas municipales (Ley N° 11.622).

Compra de tierras por acuerdo de partes.

Rentas Diferenciales: Adquisición de tierras a partir de la participación de los municipios en las rentas diferenciales producidas por la actividad urbanística.

Complementación con los actores privados:

La acción pública puede complementarse con la acción privada mediante la implementación de figuras tales como:

Los Convenios Urbanísticos: se regula la posibilidad de que los municipios puedan celebrar Convenios Urbanísticos con los particulares a fin propiciar obras de mejoramiento de áreas o sectores en los que se encuentre comprometido el interés público.

Programas de Recalificación Urbana: A fin de posibilitar el mejoramiento, la recuperación y la reutilización de las áreas industriales en desuso y de los grandes equipamientos públicos obsoletos, así como de los terrenos baldíos, se regula la posibilidad de elaborar y planificar diversas acciones y/o proyectos, las que pueden financiarse con distintos porcentajes según se trate de proyectos públicos o privados.

2. Propuesta normativa para materializar la estructuración vial y el sistema de movimientos regional.

Creación de un ente regional de planificación y gestión:

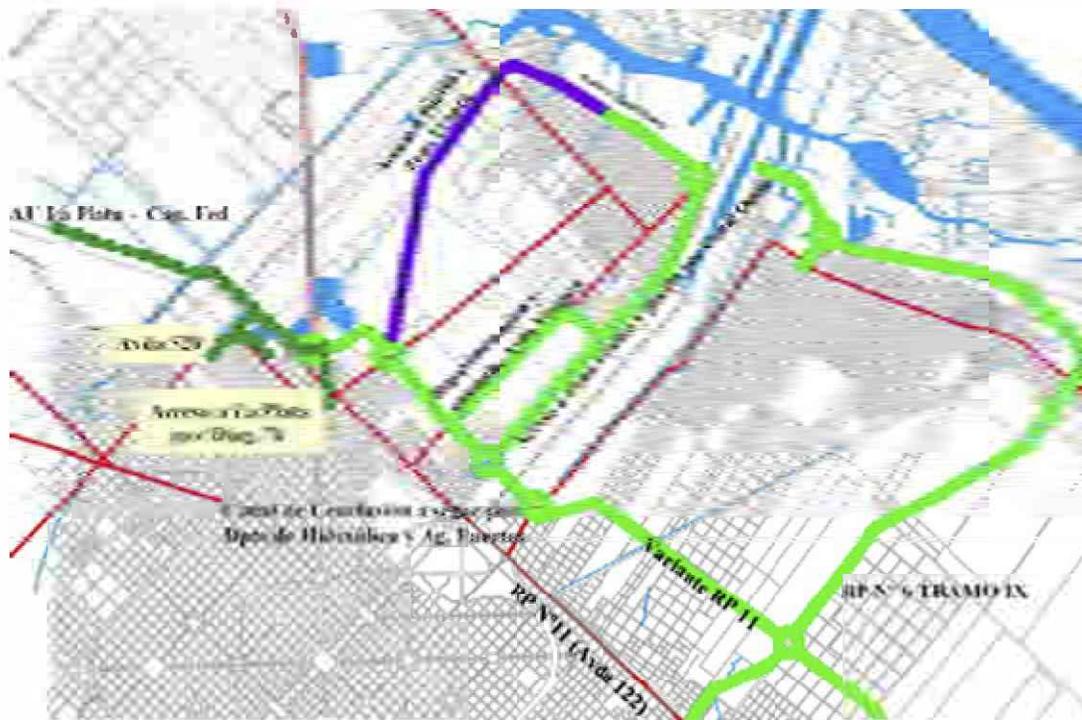
Las atribuciones de este ente se desarrollarán en el punto 5, no obstante cabe mencionar en relación a este punto la realización de las siguientes acciones:

- Creación de un sistema jerarquizado de vías
- Creación de un sistema único y multimodal de transporte

- Implementación de un monitoreo integrado y regional

Convenios o acuerdos de gestión:

A fin de coordinar las acciones públicas desarrolladas por los actores que intervienen en el microrregión.



3. Propuesta normativa para materializar la valorización, protección y manejo integrado de sitios con valor natural y cultural.

Identificación legal de los sitios con valor natural y cultural:

Elaboración de un catálogo regional de bienes a preservar con valor natural y cultural en cuya conformación participen distintas unidades académicas.

Normativa especial de protección para los mismos:

Mediante la misma se establecerán pautas para el manejo y protección de los sitios con valor natural y cultural.

Normativa de protección y fomento de actividades productivas con fuerte identidad local:

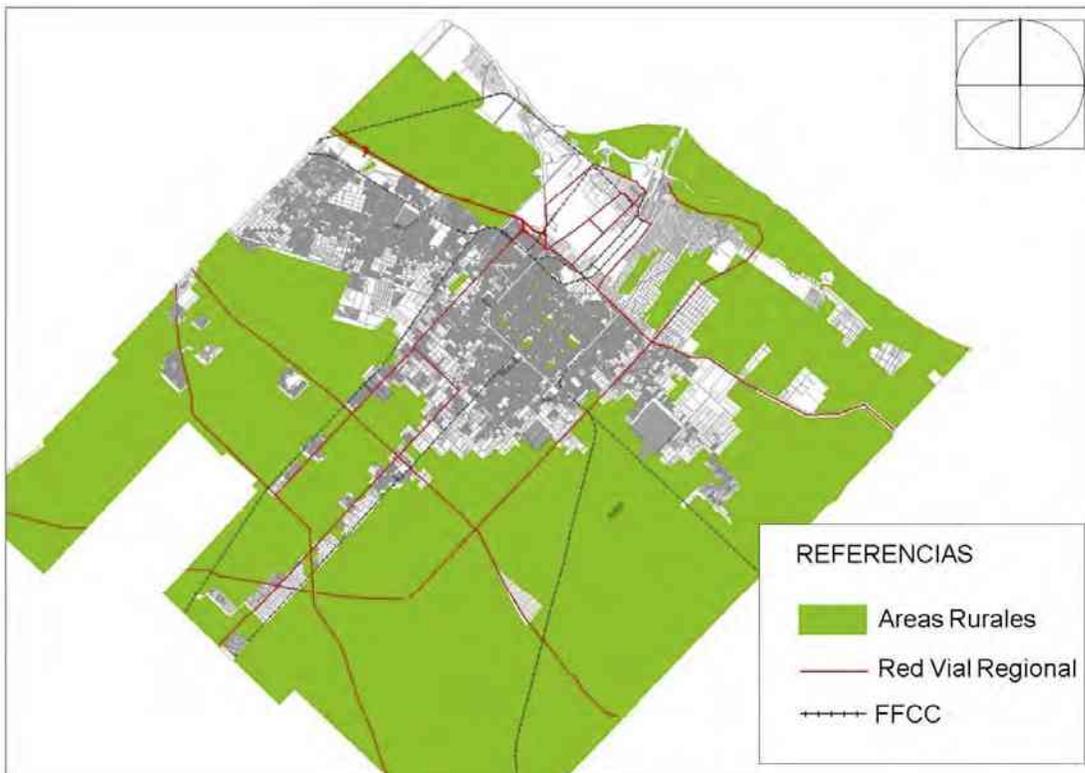
Un caso paradigmático lo constituye la explotación del “Vino de la Costa”.

4. Propuesta normativa para materializar la protección de los ámbitos rurales.

Identificación legal y regulación de los ámbitos rurales de la región:

Hasta tanto se materialice un plan de ordenamiento urbano para la región, las zonas rurales definidas en los Códigos Municipales vigentes deberán contar con una regulación que:

- Impida la subdivisión desmedida;
- Prohíba las autorizaciones que permitan la realización de nuevas actividades extractivas;
- Prohíba la habilitación de nuevas zonas urbanas conforme lo establecido por los artículos 16 y 17 del Decreto Ley N° 8912/77. En el caso de propiciarse la ampliación de nuevas zonas urbanas en el marco de lo establecido en los artículos precedentes, deberá contarse además con una Evaluación de Impacto Ambiental y con el análisis de una unidad académica con competencia en la materia.



Regulación específica de zonas buffer de amortiguación que preserven las áreas rurales en los sectores con rutas pasantes:

En dichas zonas solo deberá permitirse la instalación de actividades de servicios de ruta con pautas de intensidad que no alteren sustancialmente el medio rural circundante. Deberá garantizarse mediante los procedimientos que correspondan que dichas actividades no contaminen acuíferos ni cuencas de arroyos.

5. Propuesta normativa para instrumentar una gestión concertada y articulada regional.

Creación de un órgano de planificación y gestión regional:

Se propone la creación de un órgano o ente de planificación y gestión regional con el objetivo de articular y coordinar las acciones desarrolladas por los Municipios, la Provincia y la Nación, con competencias específicas relacionadas con las cuestiones de la microrregión.

En este sentido, se propone un ente público en el que se encuentren representados los tres estamentos, con capacidad para planificar y ejecutar diversas acciones sobre la microrregión, así como de articular y coordinar políticas públicas para el sector.

De este modo:

- Intervendrá con carácter previo y obligatorio en el procedimiento de aprobación de ordenanzas establecido por el artículo 83 del Decreto Ley N° 8912/77.
- Propondrá acciones directas o indirecta de alcance interjurisdiccional.
- Creará un sistema de información geográfica regional.
- Intervendrá en las Evaluaciones de Impacto Ambiental de todas las obras y emprendimientos con impacto regional.
- Impulsará la creación de un Observatorio de Calidad de Vida.
- Elaborará informes anuales del estado normativo de los municipios y del estado de la infraestructura con especial atención en las cuestiones de transporte y movilidad.
- Garantizará la participación e información pública.

Creación de un órgano participativo:

En dicho órgano se encontrarán representados los principales actores con incidencia sectorial de la región: Universidades, Cámaras Empresariales, Colegios Públicos Profesionales, entre otros. El órgano actuará como ámbito de opinión, con intervención obligatoria, en diversas cuestiones que se planteen en relación a la microrregión, combinando sus saberes y atribuciones con la visión regional que su intervención requiera.

Información Pública:

El órgano a crearse deberá garantizar, mediante los procedimientos correspondientes (peticiones de información puntual sobre algún tema, publicidad de las actuaciones que el ente genere, entre otras), el libre acceso de los ciudadanos a la información pública existente en relación con su actividad y la de los municipios.

Participación ciudadana:

La toma de decisiones que generen un impacto de alcance regional o que resulten de interés para la ciudadanía, deberán implementarse previa consulta a los habitantes de la región mediante mecanismos tales como registros de oposición o consultas públicas, entre otros.

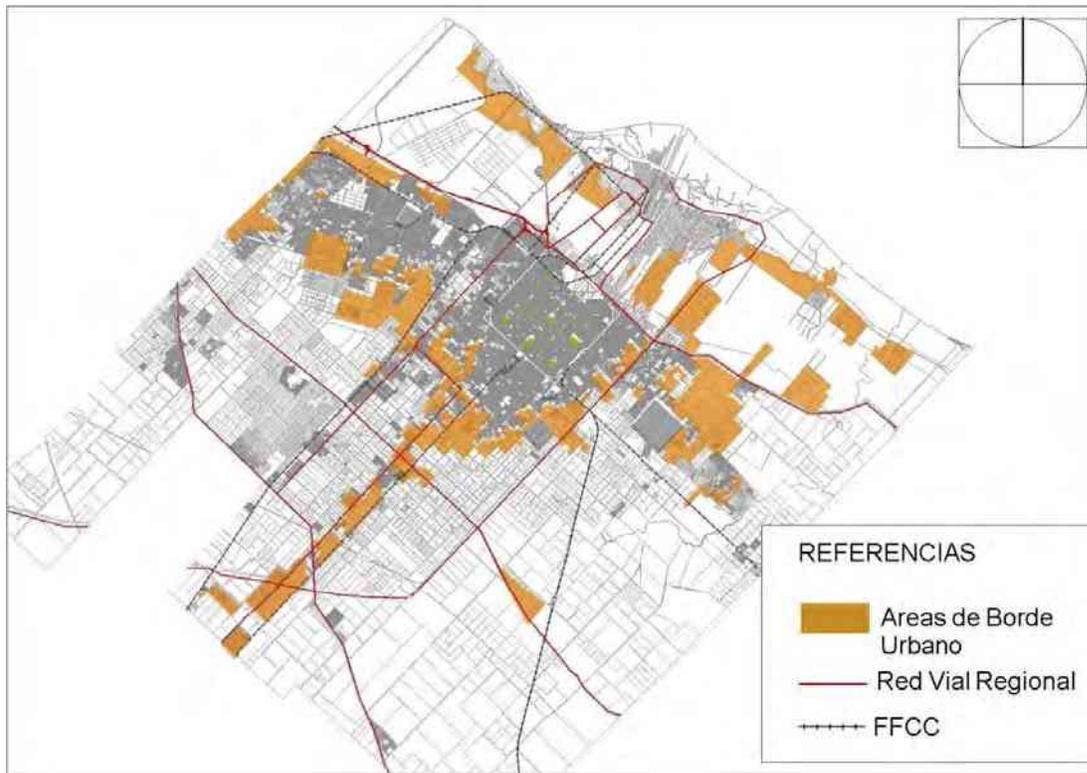
6. Propuesta normativa para la contención del crecimiento urbano generado por la mejor accesibilidad del sistema en su conjunto.

Elaboración de un plan de detalle para las áreas de borde urbano de los tres municipios:

El ente a crearse deberá elaborar un plan de detalle para las áreas de borde de los tres municipios en el que se contemple:

- El cumplimiento de los requisitos establecidos por los artículos 16 y 17 del Decreto Ley N° 8912/77,
- La declaración de zona de urbanización forzosa para los intersticios vacantes expectantes;
- La recuperación de sitios degradados;
- La conformación de usos permitidos acordes al rol de interfase urbano rural.

- Elaboración de planes de dotación de infraestructura en los que se contemple las áreas prioritarias.



Convenios o acuerdos de gestión:

Las competencias locales pueden coordinarse a su vez, mediante la celebración de convenios o acuerdos de gestión entre los municipios o entre estos y la provincia o el ente a fin de ensamblar políticas públicas y estrategias comunes.

Intervención pública en el mercado de tierras (ver lo manifestado en el punto 1).

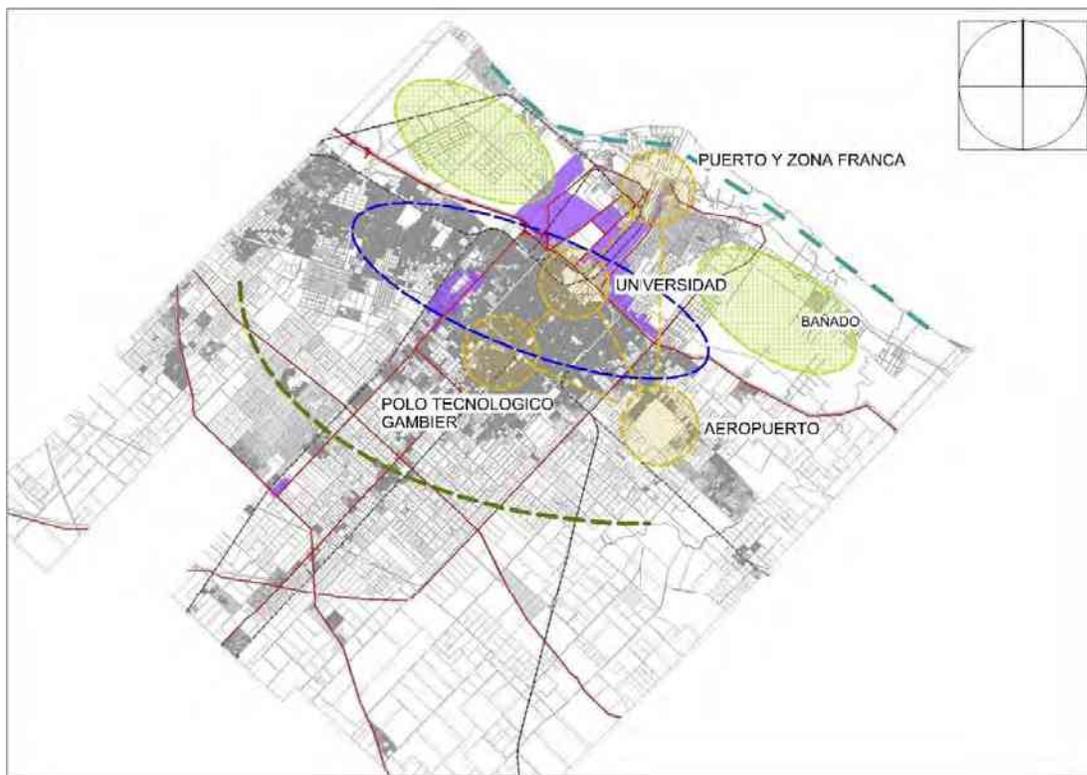
Complementación con los actores privados (ver lo manifestado en el punto 1).

7. Propuesta normativa para el completamiento y creación de nuevas áreas industriales.

Elaboración de un Plan regional para las zonas industriales y las áreas de servicios aledañas a los grandes atractores logísticos de la misma:

Dicho plan contemplará:

- La creación de Centros de Base Tecnológicos que articulen la Universidad, la Empresa y los servicios logísticos;
- La creación de un sistema regional de parques industriales;
- La conformación de corredores de servicios mixtos que articulen los centros industriales y los urbanos;
- La creación de tejidos mixtos en las áreas urbanas que articulen las industrias compatibles con la residencia considerando en todos los casos especialmente la existencia de usos incompatibles



8. Propuesta normativa para el fortalecimiento y la articulación de los equipamientos de escala regional.

Creación de una red o plataforma logística para la región:

La creación de una “plataforma logística” para la región estructurada entre el Puerto (servicios de logística portuaria), el Aeropuerto (servicios de logística aeroportuaria), Zona Franca (servicio logístico industrial), Gambier (logística ferroviaria y parque tecnológico) y Meridiano Quinto (centro empresarial, comercial y de negocios).

Dicha plataforma podrá ser gestionada por un ente mixto, en el que coexistan actores públicos y privados.

A través de la misma se logrará conformar un polo de atracción para diversas actividades de servicios logísticos, articulando espacios científicos, académicos con los atractores logísticos regionales (Puerto, Aeropuerto) a través de la malla de conectividad y movilidad regional.

BIBLIOGRAFÍA

(Principales antecedentes y enfoques conceptuales)

- 1.- “1816-2016 Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial”; Ministerio de Planificación Federal Inversión y Servicios Públicos.
- 2.- Augé, M. No lugares y espacio público.
<http://quaderns.coac.net/center/castella/numeros/231/auge.htm>
- 3.- Augé, M. (1993). Los no-lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Editorial Gedisa, Madrid.
- 4.- Bachelard, G.. La formación del espíritu científico. Siglo XXI Editores México, 1984 (1^o edición en francés: 1938)
- 5.- Banco Mundial. “Argentina, Gestión de los Recursos Hídricos” Informe N° 20729-AR, Volumen I. Informe Principal, agosto de 2000.
- 6.- Borja, J. (2001). Gobiernos locales, políticas públicas y participación ciudadana. En: Revista Aportes para el estado y la administración gubernamental - Asociación de Administradores Gubernamentales.
- 7.- Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. Alianza Editorial, Madrid.
- 8.- Bourdieu, P.; Chamboredon, J.; Passeron, J. El oficio del sociólogo. Siglo XXI Editores, México, 1996 (1^o ed. francés: 1973).
- 9.- Bozzano, H. (2003). Territorio, híbridos de base dialéctica. Reflexiones sobre el objeto de la Geografía. En: Reflexiones Geográficas N°10, Universidad Nacional de Río Cuarto, RíoCuarto,
- 10.- Bozzano, H. Territorio y círculo virtuoso?. En: Vil 2005 (inédito)
- 11.- Bozzano, H.; Resa, S. definición. Aplicación a General Belgrano, Buenos Aires. La Plata, 2007 (inédito)
- 12.- Bozzano, H.; Resa, S. NET: Network for the understanding of the territory. The case of Buenos Aires, Argentina. En: Acts of International Conference of Territorial Intelligence, Huelva, España, 2007.
- 13.- Cabrera, Á. Ideas sobre la fitogeografía de Argentina. Ensayos Preliminares (Cabrera, 1951, 1953, 1958, 1971) y tratado definitivo: Regiones fitogeográficas argentinas (Cabrera, 1976, 1994).

- 14.- Champolion, P. State-of-the-art about the concept of territory and the process of territorialisation. Deliverable 26 of CAENTI, Project funded under FP6 research program of the European Unión, 2006.
- 15.- Cignoli, Alberto, Ciudad y territorialidad: Modos de abordar la cuestión. En: Política e Trabalho N°13, Pós-Graduagáo em Sociología, Universidade Federal da Paraíba. 1997
- 16.- Consejo Federal De Inversiones, Evaluación de las condiciones fiscales, jurídicas y urbanas para la movilización del suelo urbanizado ocioso. Informe Final, H.Bozzano y equipo. Ministerio de Economía, Provincia de Buenos Aires, La Plata, 2005 (inédito).
- 17.- Da Costa Pereyra, N. "Legislación y Ordenación del Territorio: El Decreto Ley 8912 de la Provincia de Buenos Aires y la producción del Espacio Urbano en el Partido de Merlo", Universidad Nacional de Luján, ponencia preparada para el Seminario "Las ciudades en la Ordenación del Territorio". Mar del Plata, Bueno Aires, Argentina, 1994.
- 18.- Dawe, A. Las teorías la acción social. En: Bottomore, Tom y Robert Nisbet (comp.). Historia del análisis sociológico, Amorrortu, Buenos Aires, 1988.
- 19.- De Franco, A. Por qué precisamos de desenvolvimento local integrado e sustentable. Rio de Janeiro, 2000.
- 20.- De Ipola, E. (coordinador). El eterno retorno. Acción y sistema en la teoría social contemporánea. Ed. Biblos. Buenos Aires. 2004.
- 21.- Delgado Mahecha, O. Debates sobre el Espacio en la Geografía Contemporánea, Universidad Nacional de Colombia, Red de Estudios de Espacio y Territorio, Ed.Unibiblos, Bogotá, 2003
- 22.- Perrero De Loma Y Osorio, G. De los proyectos de cooperación a los procesos de desarrollo a largo plazo. En: Revista de Fomento Social n° 58 (pp.61-103) 2003
- 23.- Filó, C. Territorial competitiveness for territorial intelligence. En: Acts of International Conference of Territorial Intelligence, Alba Iulia, Rumania, 2006.
- 24.- Gallopín, G. Sostenibilidad del Desarrollo en América Latina y el Caribe: cifras y tendencias. División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos; CEPAL, Santiago de Chile. 2006.
- 25.- Girardot, J. (coordinador científico), PreNoETI Préfiguration d'un réseau d'excellence en intelligence territoriale, MSHE, Université de Franche-Comté, BesanQon, 2008.
- 26.- Girardot, J. Tools for territorial intelligence actors. Activities and prospecte of research activities concerning tools of erritorial intelligence for sustainable development actors. En: Acts of International Conference of Territorial Intelligence, Alba Iulia, Rumania, 2006
- 27.- Gottdiener, M. (1992). The social production of urban space. Austin, University of Texas Press, 1985. (edición en portugués, UNESP.

- 28.- Harvey, D. (1983). Teorías, leyes y modelos en geografía. Alianza Editorial, Madrid.
- 29.- Karol, J. Actores sociales y gestión de la ciudad. Cátedra Planeamiento Urbano, FADU, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, 2003 (inédito)
- 30.- Lavecchia, E.; Martino, H.; Seimandi, M.; Tauber, F. (2009). Políticas integrales de seguridad vial urbana para municipios de la Región Pampeana - Módulo 1. Situación actual y marco conceptual de la seguridad vial urbana.
- 31.- Lavecchia, E.; Martino, H.; Seimandi, M.; Tauber, F. (2009). Políticas integrales de seguridad vial urbana para municipios de la Región Pampeana - Módulo 3. Recomendaciones para la implementación de políticas integrales de seguridad vial urbana. Situación actual y marco conceptual de la seguridad vial urbana.
- 32.- Lavecchia, E.; Martino, H.; Seimandi, M.; Tauber, F. (2010) Políticas integrales de seguridad vial urbana para municipios de la Región Pampeana - Módulo 2. Metodología tipo de plan estratégico de seguridad vial urbana.
- 33.- Lefebvre, H. La production de l'espace. Anthropos, París, 1974
- 34.- Lefebvre, H. La révolution urbaine. Gallimard, París, 1970
- 35.- Lipietz, Alain, Le capital et son espace. París, Máspero, 1977
- 36.- Madoery, O. (1999). La escala regional del plan: El territorio como factor estratégico de desarrollo. Hacia un espacio de gestión metropolitana en el Gran Rosario. En: Seminario Ciudad Futura, Nuevas Modalidades en Planificación y Gestión de Ciudades. Rosario, Mayo.
- 37.- Madoery, O., La primera generación de políticas locales de desarrollo en Argentina: Contexto, características y desafíos. Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, 2005.
- 38.- Marradi, A.; Archenti, N.; Piovani, Juan Ignacio, Metodología de las Ciencias Sociales. Emecé, Buenos Aires, 2007.
- 39.- Matus, C., Política, planificación y gobierno. El método PES. Ed.Altadir, Caracas, 1998.
- 40.- Max-Neef, M., Desarrollo a Escala Humana. Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones. Nordan Comunidad-Redes Amigos de la Tierra, Montevideo, 1993.
- 41.- Miedes Ugarte, Blanca, Analysis of the application of the governance principles of sustainable development to territorial research-action. En : Acts of International Conference of Territorial Intelligence, Alba Iulia, Rumania, 2006.

- 42.- Montañez Gómez, Gustavo et al. Espacio y territorios. Razón, pasión e imaginarios. Universidad Nacional de Colombia, RET-Red Espacio y Territorio. Ed.Unibiblos, Bogotá. 2001.
- 43.- Moraes, A. ^ Da Costa, Wanderley, Geografía Crítica: a valorizagao do espago. Editora Hucitec, Sao Paulo, 1999
- 44.- Morello, J. et al Urbanización y Consumo de Tierra Fértil; Ciencia Hoy, Vol. 10 N° 55, Febrero/Marzo, Buenos Aires. 2000.
- 45.- Ormaux, S., Methods for territorial intelligence. En: Acts of International Conference of Territorial Inelligence, Alba Iulia, Rumania, 2006
- 46.- Pirez, P., Actores Sociales y Gestión de la Ciudad. En: Revista Ciudades 28. Red Nacional de Investigación Urbana RNIU, México, Octubre-Diciembre 1995.
- 47.- Pirez, P., Cuestión metropolitana y gobernabilidad urbana en la Argentina. En: Vázquez Barquero, A. y O.Madoery, comp. Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local. Editorial Homo Sapiens, 2001.
- 48.- Pirez, P., Gestión de servicios urbanos y exclusión en AméricaLatina. En: Síntesis N°10, Unión Iberoamericana de Municipalistas, Granada, Marzo 2001.
- 49.- Robirosa, M., Estrategias para la Viabilización Eficiente y Eficaz de Proyectos de Desarrollo Popular. En: Revista Desarrollo Económico, vol.29, n°115, OctubreDiciembre, Buenos Aires, 1989.
- 50.- Rodríguez villasante, T. Research-Action Applied to Territorial Development. En: Acts of International Conference of Territorial Inelligence, Huelva, España, 2007
- 51.- Rossi, Aldo, La arquitectura de la ciudad, Gustavo Gilí, Barcelona, 1971, ired. 2004
- 52.- Santos, M., Espacio y método. En: Revista Geo Crítica, n°65, Barcelona, 1986
- 53.- Santos, M., La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción. Editorial Ariel, Barcelona, 1996 (2^ edición 2000)
- 54.- Santos, M., Metamorfosis del espacio habitado. Ed.Oikos-Tau, Barcelona, 1995
- 55.- Santos, M., Por urna outra globalizagao, do pensamento único a consciencia universal. Ed.Record, Rio de Janeiro. 2000
- 56.- Santos, M., Testamento intelectual. Editora Unesp, Sao Paulo. 2002
- 57.- Sautu, R. (2005) et al. Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología. Colección Campus Virtual, Clacso Libros, Buenos Aires.

- 58.- Schuster, Félix, Explicación y predicción. La validez del conocimiento en ciencias sociales. Colección Biblioteca de Ciencias Sociales, Clacso Libros, Buenos Aires, 2005
- 59.- Scotti, E.; "Legislación y Ordenación de del Territorio. El Decreto Ley 8912 de la provincia de Buenos Aires.
- 60.- Scotti, E.; "Delimitación de Competencias Urbanísticas entre la Provincia de Buenos Aires y los Municipios"; LL T 1992-C; sección doctrina; páginas 1263 y ss.
- 61.- Serres, Michel, Atlas. Colección Teorema, Ed. Cátedra, Madrid. 1995
- 62.- Sistemas de Información Geográfica para el Ordenamiento Territorial". Serie: "Documentos de Gestión Urbana". Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires Fecha de publicación: Marzo de 2010.
- 63.- Spacarotel, G.; "Competencias Nacionales, Provinciales y Municipales en el urbanismo (con breve referencia al derecho español); RAP. Provincia de Buenos Aires; Junio 2003-Año I N° 3; páginas 29 a 46.
- 64.- Tauber, F., Hanlon, M., & Zoppi R. (1984). Intervención urbana en La Plata.
- 65.- Tauber, F., Bognanni, L., & Delucchi, D. (1992). Partido de La Plata, estructura barrial: barrio de La Cumbre.
- 66.- Tauber, F. (1992). La Plata: Reflexiones y Datos Para una Estrategia de Desarrollo.
- 67.- Tauber, F. (1993). Chascomús: Reflexiones y Datos para una Estrategia de Desarrollo.
- 68.- Tauber, F. (1994). Chascomús: Pautas Para Una Estrategia de Desarrollo de Desarrollo.
- 69.- Tauber, F. (1994) Desarrollo de experiencias en la escala municipal. Pautas para una estrategia de desarrollo I. Revista: El Empresario PYME; no. 59.
- 70.- Tauber, F. (1994) La necesidad de definir un rol para el territorio. Pautas para una estrategia de desarrollo II. Revista: El Empresario PYME; no. 60.
- 71.- Tauber, F., Saccone, E., & Echave, ME. (1995). Reflexiones y datos para una estrategia de desarrollo de los municipios del Foro Intermunicipal de Promoción de Empleo.
- 72.- Tauber, F., Delucchi, D., & Guardia HP., L. (1995). Metodologías y estrategias para el desarrollo de proyectos de reconversión productiva en la actividad agropecuaria de la zona de crecimiento común.
- 73.- Tauber, F., & Grisolí, L. (1996). Plan de desarrollo integral para la microregión Zavaleta-Arroyito: ejidos urbanos de Plottier y Senillosa.
- 74.- Tauber, F. (1999). El rol del municipio y las estrategias del desarrollo local.

- 75.- Tauber, F. (2004). Planeación institucional: planeamiento estratégico y continuo.
- 76.- Tauber, F., Delucchi, D., Sánchez Arrabal MB., & Frediani, J. (2004). La gestión del patrimonio natural y cultural del partido de Gral Belgrano como estrategia de desarrollo municipal.
- 77.- Tauber, F., & Sánchez Arrabal MB. (2006). Los planes estratégicos y el gobierno local.
- 78.- Tauber, F. 2007. La ciudad como proyecto colectivo: la planificación estratégica participativa.
- 79.- Tauber, F. (2007). La gestión del desarrollo.
- 80.- Tauber, F.; Delucchi, D. (1993). Caracterización del sector comercial en el casco urbano de la ciudad de La Plata.
- 81.- Tauber, F.; Delucchi, D. (1999). El proceso del desarrollo local y el valor de la información.
- 82.- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., & Bognanni, L. (1999). Sistema Integral de información Geográfica Municipal: Municipalidad de Suipacha.
- 83.- Tauber, F. (2001). Metodologías para la implementación de un plan estratégico.
- 84.- Tauber, F.; Bognani, L.; Delucchi, D. (1995) La Plata: propuestas para un futuro de progreso.
- 85.- Tauber, F.; Delucchi, D. (2007). Construcción metodológica para el plan estratégico participativo del CODENOBA.
- 86.- Tauber, F., & Ravella OR. (2008). Modelos de transporte orientados a la mitigación de emisiones contaminantes en ciudades medias grandes de la provincia de Buenos Aires.
- 87.- Tauber, F. (2011). El desarrollo y su planificación: Evolución del concepto y su influencia en procesos urbanos endógenos, sustentables y participativos.
- 88.- Universidad Nacional de LA PLATA-CONICET, Atlas Metropolitano Buenos Aires. SIG y Ordenamiento Territorial. Informe de Investigación, Expte 500- 73340/03, H.Bozzano (dirección) y equipo. La Plata, 2004 (inédito).
- 89.- Universidad Nacional de LA PLATA-CONICET, Atlas Metropolitano Buenos Aires. SIG, TIC, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Concretos. Informe de Investigación 2005, FHCE, H.Bozzano (dirección) y equipo. La Plata, 2005 (inédito).
- 90.- Universidad Nacional de LA PLATA-CONICET, Territorio, Metropolitano Buenos Aires. SIOUT Sistema de Ordenamiento Urbano y Territorial, Informe de Investigación, H.Bozzano (dirección) y equipo. La Plata, 2006 (inédito).

- 91.- Zemelman, H. Conocimiento y sujetos sociales. Contribución al estudio del presente. Centro de Estudios Sociológicos, El Colegio de México, 1997 (1° edición 1987).
- 92.- Tauber, F., Martino, H., Sánchez Arrabal, M., & Resa, S. (2011). Plan Estratégico Chacabuco. Estudios para el ordenamiento urbano y territorial.
- 93.- Tauber, F., Delucchi, D., Longo, J., Bognanni, L., Martino, H., & Pintos P. (2001). Rauch: Reflexiones y datos para una estrategia de desarrollo.

EXTRACTO DEL CONTENIDO ESENCIAL DEL ESTUDIO

Las obras de ampliación proyectadas para el Puerto de La Plata impactarán en su entorno de diversas formas, resultando necesario conocer dichos impactos, su alcance y magnitud.

El presente trabajo tuvo dos instancias, la primera de análisis y evaluación de la situación existente y la segunda –derivada de la primera- propositiva.

En este marco las tareas encomendadas para la primera etapa fueron las siguientes:

- Analizar la estructura urbana y territorial del puerto y su área de influencia (Microregión Gran La Plata). Abordando en particular la regulación urbanística y los instrumentos para la gestión territorial, existentes en el área de estudio.
- Analizar las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) del puerto y su área de influencia (Microregión Gran La Plata), abordando en particular el estudio del Sistemas de Movimientos y Tráficos.
- Analizar las condiciones de funcionamiento y de la capacidad portuaria instalada. Efectuando una descripción general de las obras portuarias existentes (tipología estructural, fundaciones, estado).
- Analizar el proyecto existente (Terminal Portuaria) y la programación de actividades e inversiones (en obras civiles, dragados, etc.).
- Evaluar los posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediano (Microregión Gran La Plata), en relación a la estructura urbana – territorial, la regulación urbanística y los instrumentos de gestión territorial.
- Evaluar los posibles impactos del proyecto, en el entorno inmediato (puerto) y mediano (Microregión Gran La Plata), en relación las condiciones de accesibilidad (fluvial, vial, ferroviaria) y del Sistemas de Movimientos y Tráficos.

Las tareas precedentemente detalladas permitieron elaborar un diagnóstico, en base al cual se formuló el modelo de ordenamiento urbano y territorial del área de intervención. Asimismo, se formulación los lineamientos estratégicos y las recomendaciones normativas acordes a la problemática planteada y al marco legal vigente en la materia en la provincia de Buenos Aires.