

Refuncionalización y Puesta en Valor del Muelle de Elevadores

Puerto de Ing. White, Provincia de Buenos Aires.

Concurso Nacional de Ideas



Concurso Nacional de Ideas para la Refuncionalización y Puesta en Valor del Muelle de Elevadores Puerto de Ing. White, Provincia de Buenos Aires.

AUTORIDADES

PROMOTOR: Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB)

Presidente Dr. Miguel Donadio
Director Secretario Dr. Enrique Fortunato
Directores Sr. Marcelo Osoros
 Sr. Walter Resumil
 Ing. Pablo Pussetto
 Sr. Adrián Forte
 Sr. Carlos Sosa
 Dr. Juan Roberto Cafasso
 Ing. Fabián Gurrado

Asesor por el CGPBB: Arq. José M. Zingoni

ORGANIZADOR: Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, Distrito X (CAPBA DX)

Presidente: Arq. Jorge S. Llambrich
Secretario: Arq. Pablo Martinez Goyeneche
Tesorero: Arq. Guillermo F. Allerborn
Vocales Titulares: Arq. Horacio A. Caletti
 Arq. Mariana Fabrizi
 Arq. Martin Castro García
 Arq. Marcelo Schwerdt
Vocales Suplentes: Arq. Yamil Fabián Sevenant Sánchez
 Arq. María Julia Amodeo
 Arq. Mario César Rasquete
 Arq. Martin Gallego

Delegado al Consejo Superior: Arq. Jorge M. Lucas



PATROCINA: Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires – Consejo Superior

Presidente: Arq. Adela Margarita Martínez
Vicepresidente: Arq. Ramón Alberto Rojo
Secretario: Arq. María José Botta
Tesorero: Arq. Darío Maccagno
Secretaria de concursos CAPBA / Consejo Superior: Arq. Adela Martínez

AUSPICIA: Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA)

Presidente: Arq. Martín Capobianco (Salta)
Vicepresidente: Arq. Eduardo Beckinschtein (CABA)
Secretario Gral.: Arq. Marcelo Ferretti (Chubut)
Tesorero: Arq. Daniel Ricci (Córdoba)

Vocales: Arq. Adela Martínez (Buenos Aires)
Arq. Guillermo Fernández (San Juan – N. Cuyo)
Arq. Marta Ruarte (Santa Fe)
Arq. Miguel Cruz (Formosa)



SÍNTESIS

CARÁCTER: El presente CONCURSO de IDEAS es de carácter NACIONAL, no VINCULANTE a una vuelta.

OBJETIVO DEL CONCURSO: El objetivo del llamado a concurso es el obtener propuestas para la refuncionalización y puesta en valor del antiguo muelle de elevadores (y áreas anexa) del Puerto de Ing. White, estuario de la Bahía Blanca.

TERRENO:

Ubicación: del Puerto de Ing. White, Partido de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires

Superficie aproximada de intervención: 32.000 m2

PREMIOS:

- 1 PREMIO \$ 334.400
- 2 PREMIO \$ 152.000
- 3 PREMIO \$ 76.000
- 2 MENCIONES HONORÍFICAS: Diploma

CONDICIONES DE LOS PARTICIPANTES: Para participar en este Concurso se requiere ser arquitecto, con título expedido o revalidado por Universidad debidamente reconocida en la República Argentina y estar matriculado en el Colegio o Entidad reguladora de su provincia de origen. En el caso de equipos interdisciplinarios, es necesario y suficiente que al menos un miembro sea arquitecto y cumpla con estos requisitos.

CALENDARIO DEL CONCURSO

9 de Octubre:	Llamado a Concurso Público Nacional y venta de bases.
19 de Octubre:	Visita al sitio
23 de Octubre:	Cierre 1era Ronda de Consultas
26 de Octubre:	Respuestas a 1era Ronda de Consultas
5 de Noviembre:	Cierre 2 da Ronda de Consultas
8 de Noviembre:	Respuestas a 2 da Ronda de Consultas
4 de Diciembre:	Presentación de propuestas y cierre del concurso 13.00 hs.
10-14 de Diciembre:	Jura y Fallo del jurado
20 de Diciembre:	Ceremonia de Entrega de premios.

CONDICIONES DE ENTREGA: La entrega se realizará en su totalidad de manera virtual en acuerdo con lo dispuesto en el **punto 1.7** y subsiguientes de las Bases.

ASESORÍA: Arquitecto José L. Fernández. Las consultas serán enviadas a: concurso.muelle@gmail.com

BASES: Bases disponibles en <http://www.capba.info>

INSCRIPCIÓN: Costo de la inscripción: \$500



ÍNDICE

CAPÍTULO 1. REGLAMENTO DEL CONCURSO

1.1. LLAMADO A CONCURSO

1.2. BASES

1.3. CARÁCTER DEL CONCURSO

1.4. De los PARTICIPANTES.

1.4.1. Obligación de los PARTICIPANTES.

1.4.2. Condiciones que deben reunir los PARTICIPANTES.

1.4.3. Reclamo de los PARTICIPANTES.

1.4.4. Declaración de los Participantes.

1.4.5. Anonimato.

1.4.6. Registro de los PARTICIPANTES y adquisición de las Bases.

1.5. ASESORÍA.

1.5.1. Asesor

1.5.2. Deberes de la Asesoría (ART. 24 RC).

1.5.3. Consultas a la Asesoría

1.5.4. Formulación de las consultas.

1.5.5. Informes de la Asesoría

1.6. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS.

1.6.1. Condiciones.

1.6.2. Exclusión del Concurso.

1.6.3. Formulario de identificación

1.6.4. Recepción de los trabajos.

1.6.5. Recibo y clave secreta.

1.7. REQUISITOS DE LA PRESENTACION.

1.7.1. Introducción

1.7.2. Normas de presentación

1.7.3. Elementos constitutivos de la entrega

1.7.4. Condiciones de Obligatoriedad.

1.8. JURADO.



- 1.8.1. Composición del Jurado.
- 1.8.2. Funcionamiento del Jurado.
- 1.8.3. Deberes y atribuciones del Jurado. (Art. 31 del Reglamento de Concursos)
- 1.8.4. Convocatoria y sede del Jurado.
- 1.8.5. Informe de la Asesoría.
- 1.8.6. Plazo para la actuación del Jurado.
- 1.8.7. Asesores del Jurado.
- 1.8.8. Premios desiertos.
- 1.8.9. Inapelabilidad del fallo.
- 1.8.11. Acta final.

1.9. RETRIBUCIONES.

- 1.9.1. Premios.
- 1.9.2. Forma de pago.

1.10. OBLIGACIONES.

- 1.10.1. Obligaciones del PROMOTOR y del ganador del Concurso
- 1.10.2. Obligaciones del ORGANIZADOR.
- 1.10.3. Exposición.
- 1.10.4. Propiedad intelectual.
- 1.10.5. Derecho de Repetición.
- 1.10.6. Calendario del Concurso.
- 1.10.7. Visita al sitio.

CAPÍTULO 2. OBJETO DEL CONCURSO

2.1 Del contexto al área de intervención

- 2.1.1 La ciudad de Bahía Blanca
- 2.1.2 El Puerto de Ingeniero White
- 2.1.3 EL puerto en la actualidad
- 2.1.4 Reseña histórica del El Muelle de los Elevadores.
- 2.1.5 El programa de Ingeniero White 2020. Estrategias urbanas para el desarrollo local
- 2.1.6 El entorno mediato del área de intervención.



- 2.1.7 El entorno inmediato del área de intervención.
- 2.1.8 El área de intervención
- 2.1.9 Estacionamiento para vehículos particulares y visitas al complejo.

2.2 Objetivo General

2.3 Objetivos Específicos

CAPÍTULO 3 – CONDICIONES PARTICULARES

3.1 Introducción

3.2 Premisas de diseño

- 3.2.1 Relación con el entorno.
- 3.2.2 Relación con las obras pre-existentes.
- 3.2.3 Relación con la sociedad.
- 3.2.4 Carácter espacial.

3.3 Valoración de las propuestas

- 3.3.1 Viabilidad.
- 3.3.2 Sustentabilidad.
- 3.3.3 Transformación del área.
- 3.3.4 Flexibilidad.
- 3.3.5 Tratamiento de borde.
- 3.3.6 Permanencia.
- 3.3.7 Novedad.

3.4 Requerimientos específicos

- 3.4.1 Del carácter espacial.
- 3.4.2 el carácter patrimonial.
- 3.4.3 De la materialidad, lo concreto y los materiales apropiados.
- 3.4.4 Barandilla sudeste del Muelle.
- 3.4.5 El Muelle y las embarcaciones.
- 3.4.6 De la chatarra existente.
- 3.4.7 De las actividades sociales y culturales.
 - 3.4.7.1 Lugares de encuentro.
 - 3.4.7.2 El arribo del tren.

- 3.4.7.3 Centro de interpretación.
- 3.4.7.4 Espacio de asamblea.
- 3.4.8 De las actividades recreativas, deportivas, de esparcimiento y ocio.
- 3.4.9 De las áreas de servicio y otros.
 - 3.4.9.1 Baños.
 - 3.4.9.2 Puntos de conectividad.
 - 3.4.9.3 Sala de máquinas y mantenimiento.
 - 3.4.9.4 Mobiliario.

CAPÍTULO 4

DOCUMENTACIÓN ANEXA



CAPÍTULO 1. REGLAMENTO DEL CONCURSO

1.4. LLAMADO A CONCURSO

El Consorcio de Gestión de Puerto de Bahía Blanca (CGPBB), en adelante el PROMOTOR, y el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires Distrito 10 (CAPBA DX), en adelante el ORGANIZADOR, con domicilio legal en calle Güemes Nº 360, ciudad de Bahía Blanca; llama a un “CONCURSO NACIONAL DE IDEAS PARA LA REFUNCIONALIZACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL MUELLE DE ELEVADORES” ubicado en un predio jurisdicción del PROMOTOR (CGPBB), lindante con la Usina General San Martín, sobre el canal de acceso a dicho puerto.

1.5. BASES

El Concurso se regirá por lo establecido en el presente reglamento, programa, anexos e informes de la asesoría llamado en adelante "Bases", las que tendrán carácter contractual entre el PROMOTOR / ORGANIZADOR y los PARTICIPANTES. Estas bases se ajustan al Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA) y, en adelante, cualquier aspecto no específicamente contemplado en las mismas deberá resolverse de acuerdo a lo que estipula dicho Reglamento. Consultar: www.fadea.org.ar (Concursos; Reglamento Nacional de Concursos).

1.6. CARÁCTER DEL CONCURSO

El presente Concurso es de IDEAS, según lo especificado en el apartado V del Reglamento de Concursos art. 18, de carácter Nacional, a una vuelta y queda abierto a partir del día 09 DE OCTUBRE DE 2018. El reglamento de Concursos de FADEA, en función del mayor o menor grado de profundidad de los estudios a realizar, define que un concurso es de Ideas, “cuando se deba presentar croquis, esquemas de plantas, elevaciones o secciones, diagramas y todo otro elemento gráfico ó escrito en la medida preliminar indispensable para expresar los alcances del trabajo y la interpretación dada al programa que en este caso no deberá ser estricto.” (Art. 18º, inc. c, del Reglamento de Concursos)

1.4. De los PARTICIPANTES.

1.4.1. Obligación de los PARTICIPANTES.

El hecho de intervenir en este Concurso implica el reconocimiento y aceptación de todas las disposiciones, documentos y anexos de las Bases, de las consultas y respuestas que se cursen en el proceso del concurso, las del Reglamento de Concursos de FADEA, como así también de las normativas y reglamentos constructivos vigentes en la localidad de La Plata.

1.4.2. Condiciones que deben reunir los PARTICIPANTES.

Para participar en este Concurso se requiere ser arquitecto, con título expedido o revalidado por Universidad debidamente reconocida en la República Argentina y estar matriculado y habilitado en un Colegio o una Entidad se encuentre dentro de la jurisdicción Nacional. En el caso de equipos interdisciplinarios, es necesario y suficiente que al menos un miembro sea arquitecto y cumpla con estos requisitos.



No podrá presentarse a este Concurso:

- a. Persona alguna que forme parte del Gobierno del Consejo Superior del CAPBA, así como de la Secretaría de Concursos del mencionado Consejo.
- b. Persona alguna que forme parte del gobierno o la administración del CAPBA Distrito 10.
- c. Persona alguna que hubiese sido contratada o colaborara con el ORGANIZADOR/ PROMOTOR para realizar estudios para el área objeto de este Concurso.
- d. Tampoco podrá participar quien hubiere intervenido en forma directa en la confección de estas Bases o que tuviera vinculación profesional con el asesor.
- e. No podrá participar del Concurso ninguna persona que se encuentre en relación contractual o societaria con el ORGANIZADOR/ PROMOTOR

El PARTICIPANTE que fuese socio o colaborador, empleado o empleador de algún miembro del Cuerpo de Jurados de la Federación o de las entidades organizadoras, promotoras o ejecutoras, deberá dirigirse a éste con anterioridad a la presentación de los trabajos, para comunicarle su participación en el Concurso. En tal caso, el miembro del Cuerpo de Jurados involucrado deberá excusarse de participar en el sorteo o elección correspondiente (Art. 15º Reglamento de Concursos).

1.4.3. Reclamo de los PARTICIPANTES.

Ningún PARTICIPANTE podrá reclamar ante el PROMOTOR ni recurrir a propaganda alguna que trate de desvirtuar el fallo o desprestigiar a los miembros del Jurado, a la Asesoría o a los demás PARTICIPANTES. Quienes transgredieren lo establecido serán pasibles de las sanciones que correspondan, previa intervención del Tribunal de Disciplina del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires. (Art. 47º RC).

1.4.4. Declaración de los Participantes.

Cada Participante deberá declarar que las ideas presentadas son su obra personal, concebida por él y dibujada bajo su inmediata dirección, de acuerdo con el formulario que recibirá, en caso de obtener premio, desde la Plataforma Digital de Concursos del CAPBA y que reviste el carácter de Declaración Jurada. En el mismo podrá mencionar a los colaboradores que reúnan o no las condiciones establecidas en el punto 1.4.2, pero el PROMOTOR sólo contrae las obligaciones emergentes del Concurso con el profesional o los profesionales autores del trabajo premiado, considerándose la mención de los demás a título informativo.

1.4.5. Anonimato.

Los Participantes no podrán revelar la identidad de su trabajo ni mantener comunicaciones referentes al Concurso ya sea con miembros del Jurado o con “el Promotor”, salvo en la forma en que se establece en el punto 1.5.3. de estas Bases (Art. 50 RC).

1.4.6. Registro de los PARTICIPANTES y adquisición de las Bases.



La inscripción en el Concurso, debe realizarse obligatoriamente mediante la Plataforma Digital de Concursos del CAPBA y se puede efectivizar hasta el día **viernes 30 de noviembre de 2018**. La inscripción en el Concurso deberá realizarse por medio de un correo electrónico **que no acredite la identidad real de el o los participantes**, según los siguientes pasos:

a) Primer paso: depositar el precio de compra de las Bases. Hacer una transferencia por cajero automático, por banca electrónica o desde el banco donde se tenga cuenta, o hacer un depósito en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, sucursal 6226 (Undiano y Chiclana, Bahía Blanca), Cuenta Corriente N°22524/7, CBU 01403051 01622902252478 CUIT 30-68121460-3, denominación de la cuenta “COLEGIO ARQ PBA DISTRITO”, del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires Distrito 10. El monto a depositar es de pesos quinientos (\$ 500).

b) Segundo paso: ingresar al sitio **www.capba.info**, utilizando para la inscripción un mail de fantasía que no denote identidad. El sitio estará disponible a partir del día lunes 9 de Octubre de 2018. Completar los datos requeridos respecto al depósito o transferencia de \$ 500,00.- (pesos quinientos) efectuado por la compra de las presentes Bases. Una vez inscripto, el participante recibirá un mail solicitando el escaneo del comprobante de pago. Se deberá adjuntar el escaneo o copia del comprobante de transferencia y/o depósito en la respuesta. Este mail será considerado como constancia de inscripción, y el plazo máximo para el ingreso de los datos del depósito es el día viernes 30 de noviembre de 2018. La sola adquisición de las Bases habilita a la participación en el Concurso.

c) Tercer paso: al acreditarse el pago, el PARTICIPANTE recibirá en forma automática un mail con la “clave” y link de acceso correspondiente para poder acceder a la plataforma del sitio **www.capba.info** para subir el material requerido en formato digital (láminas, memoria y voto para la elección del Jurado en representación de los PARTICIPANTES) dentro de los plazos especificados en el Cronograma del concurso.

1.5. ASESORÍA.

1.5.1. Asesor

Actúa como tal el Arquitecto José Luis Fernández, Mat. 18.409, por el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires Distrito 10.

1.5.2. Deberes de la Asesoría (ART. 24 RC).

a) Redactar el Programa y las Bases de acuerdo a directivas de EL PROMOTOR, a lo establecido en este Reglamento y en las leyes, ordenanzas y normativas vigentes, así como las disposiciones pertinentes del Reglamento de Concursos de FADEA.

b) Hacer aprobar las Bases por el CAPBA DX en su carácter de ORGANIZADOR, por el CGPBB en su carácter de PROMOTOR, el Consejo Superior del CAPBA (PATROCINADOR) y la FADEA (AUSPICIANTE).

c) Evacuar, según el procedimiento que establezcan las Bases, las preguntas o aclaraciones que formulen, en forma anónima, los PARTICIPANTES. Los asesores no modificarán la redacción de las consultas para su posterior publicación.



- d) Notificar con la anterioridad necesaria a los miembros del Colegio de Jurados de la realización y fecha del concurso, solicitando de los mismos su conformidad para ser incluidos en la selección y sorteos correspondientes.
- e) Dirigir un informe especial al organizador, con anticipación a la fecha de clausura del concurso, donde consten las preguntas recibidas y sus correspondientes respuestas.
- f) Recibir a través de la Plataforma Digital de Concursos los trabajos presentados, asegurando el anonimato de los PARTICIPANTES y redactar un informe acerca de la recepción, rechazo u observación de los trabajos, dejando constancia de los dibujos, fotografías u otros elementos que hubiera observado por no estar autorizado en las bases.
- g) Convocar al Jurado, entregarle los trabajos y el informe a que alude el inciso anterior y participar de la reunión a título informativo, sin facultades para emitir opinión sobre la calidad de los trabajos.
- h) Suscribir, juntamente con el Jurado, el Acta del Fallo, señalando, si es el caso, las discrepancias que pudiera tener y, comunicar el resultado del Concurso al PROMOTOR, a FADEA, a los participantes y a la prensa.

1.5.3. Consultas a la Asesoría

Los participantes podrán formular al asesor las consultas referidas al Concurso y a estas bases, de acuerdo el siguiente cronograma: 23 de Octubre: Cierre 1era Ronda de Consultas, 26 de Octubre: Respuestas a 1era Ronda de Consultas, 5 de Noviembre: Cierre 2 da Ronda de Consultas, 8 de Noviembre: Respuestas a 2 da Ronda de Consultas

1.5.4. Formulación de las consultas.

- a) Se referirán a puntos concretos de las Bases.
- b) Deben estar expresadas en forma breve y clara.
- c) Serán escritas sin firmas ni signos que permitan individualizar el remitente. Estas se realizarán desde un correo electrónico **que no acredite la identidad real de él o los participantes.**
- d) Estarán dirigidas a "*Sres. de la Asesoría del Concurso Nacional de Ideas para la refuncionalización y puesta en valor del muelle de elevadores, Puerto de Ing. White, Provincia de Buenos Aires.*", serán recibidas por correo electrónico a: concurso.muelle@gmail.com

1.5.5. Informes de la Asesoría

El informe que emita la Asesoría dando respuesta a las consultas formuladas, pasará a formar parte de las Bases, serán publicadas en www.capba.info y remitidas por correo electrónico a todos aquellos quienes hayan realizado las consultas, siendo estos medios las vías oficiales de respuestas. EL informe con todas las consultas y sus respuestas será entregado al Jurado, junto con las bases, en el momento de su constitución.

1.6. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS.

1.6.1. Condiciones.



Cada PARTICIPANTE podrá presentar más de un trabajo completo, para este caso deberá abonar nuevamente el importe de las Bases y cumplir nuevamente con todos los pasos de la inscripción. No serán admitidas variantes de una misma propuesta. Los elementos constitutivos no contendrán lema ni señal que pueda servir para la identificación de su autor o autores.

1.6.2. Exclusión del Concurso.

No serán aceptados los trabajos que no fueran entregados dentro del plazo fijado, o que contuviesen una indicación que permita determinar la identidad del PARTICIPANTE. Los trabajos que, por exceso o defecto, no respeten las normas de presentación que se establecen en estas Bases serán observados por la asesoría, señalando los elementos en exceso o en defecto, siendo facultad del Jurado su aceptación o declaración fuera del Concurso (ART. 50 RC)

1.6.3. Formulario de identificación

El día de la jura, una vez seleccionados los trabajos ganadores, la asesoría comunicará al operador los números de códigos de dichos trabajos, los cuales se los habilitará en el sistema como “ganadores”. A partir de esto, cada participante ganador recibirá un mail informándole la situación y solicitándole como respuesta la planilla completa de Declaración Jurada (la cual estará disponible en el sitio del concurso al igual que las bases y anexos): Dicha planilla constará de:

- Nombre del autor o autores de la propuesta, con mención o no de los colaboradores o asesores.
- Domicilio, teléfono y mail
- Número de matrícula

Una vez recepcionado el mail con la Declaración jurada, la asesoría y/u operador podrá contactarse con los participantes en forma telefónica.

1.6.4. Recepción de los trabajos.

Los trabajos serán subidos al sitio www.capba.info hasta las 13:00 hs. del día 4 de diciembre de 2018. Vencido el plazo de subir los trabajos al sitio estipulado en estas Bases, el Organizador del Concurso (CAPBA DX), y/o administrador de la Plataforma Digital de Concursos, procederá a remitir el Acta de Recepción por duplicado, la que deberá indicar la cantidad de trabajos recibidos, los elementos que consta cada uno y los votos emitidos por los Participantes para elegir el miembro que los representará en el Jurado. El original de dicha Acta será entregado a la Asesoría y deberá suscribirse aun cuando no se haya presentado trabajo alguno.

1.6.5. Recibo y clave secreta.



La Asesoría recibirá a través del sitio WEB todos los trabajos presentados verificando en cada caso que conste la clave secreta correspondiente (la cual es otorgada por el sistema en forma automática), en cada uno de los archivos subidos al sitio WEB del Concurso. La Clave de Identificación será conservada en poder de la Asesoría hasta el momento del fallo del Jurado. La Asesoría será la encargada en ese momento, con esa clave de identificación, de dar a conocer la identidad de los ganadores

1.7. REQUISITOS DE LA PRESENTACION.

1.7.1. Introducción

Este capítulo contiene un listado de documentación específica a presentar por el Participante. Estos requerimientos sirven de base para asegurar que todas las propuestas sean evaluadas y examinadas con el mismo criterio.

1.7.2. Normas de presentación

Los elementos solicitados se consideran indispensables para la comprensión y evaluación de las propuestas arquitectónicas. Las presentaciones se realizarán en formato digital a través del link que se recibe en el mail de activación del participante(s) quien(es) procederá(n) a subir el material, tal como lo va indicando el sistema. El peso de cada archivo no deberá superar los **3 Megabytes**.

1.7.3. Elementos constitutivos de la entrega

- a) Formato: (Condición obligatoria) Las láminas serán imágenes en formato JGP tamaño **A1** (594 mm x 841mm), en forma vertical. Ninguno de los elementos ingresados debe contener identificación alguna (Nº de inscripción ó clave de acceso) ya que el sistema codifica automáticamente los elementos de cada participante.
- b) Numeración, título y rótulo: En el borde inferior se dibujara le título del concurso y la sigla CME (Concurso Muelle de Elevadores) seguida de un espacio y el número de orden de lámina (Tipografía Arial de: 15 mm de altura). (Ver el archivo *.dwg del anexo mencionado en punto c)
- c) Orientación: Las plantas se dibujarán con el Norte en dirección al borde superior de la lámina, indicando dicho rumbo tal como se ilustra en el archivo *.dwg del anexo. En dicho archivo se observará el layout (compaginación/armado) de las láminas (4), la ubicación de cada planta (total y parciales) y las escalas a utilizar en cada una de ellas. Es importante respetar el layout en lo referente a ubicación de las plantas dado que facilita la lectura de la totalidad de los proyectos en su conjunto.
- d) Dibujo: Líneas en plantas, cortes y vistas en negro o colores fácilmente legibles. Se podrá utilizar color (a elección). El fondo de las láminas no podrá ser negro. En caso de utilizar un color de fondo distinto del blanco este debe facilitar la lectura de la gráfica.
- e) Cotas: Dada la escala y tipo de intervención, excepto en aquellos elementos o gráficos en los que el participante considere necesario y fundamental para entender el porte y escala de la propuesta, no será necesaria la utilización de cotas. En su lugar se solicitará una barra de escala de la que se pueda determinar la dimensión de las partes.

Los trabajos presentados contarán con los siguientes elementos mínimos y obligatorios, los cuales se especificarán ordenados por número de lámina de acuerdo al siguiente detalle:

Lámina 1 (ver Anexo)

- Planta general de proyecto, escala 1:1000, ubicada como se indica en el anexo
- Memoria Descriptiva o síntesis de la misma en el sector destinado a tal fin
- Croquis, esquemas, diagramas
- Vistas/Perspectivas generales en 3D

Lámina 2 (ver Anexo)

- Planta del sector “Muelle”, escala 1:500, ubicada como se indica en el anexo
- 2 (dos) Cortes transversales del Muelle, escala 1:200. (Mínimo)
- Vistas parciales y/o peatonales

Lámina 3 (ver Anexo)

- Planta del sector “Tierra”, escala 1:500
- 2 (dos) Cortes transversales del sector “Tierra”, escala 1:200. (Mínimo)
- Vistas parciales y/o peatonales

Lámina 4

- Plantas, vistas y cortes de las obras y/o equipamiento de servicios y otros
- Libre

Memoria descriptiva del proyecto completa:

- En formato pdf, A4 vertical, pudiendo contener imágenes con un peso no superior a los 2 Megabytes. Será concisa y no podrá superar las 4 carillas.

Voto por el Jurado

- Como parte del proceso de subida y carga del material a la plataforma digital, los participantes votarán al jurado. Dicha votación quedará registrada en el sistema.



1.7.4. Condiciones de Obligatoriedad.

Todas las láminas son obligatorias. La falta de cumplimiento de las Condiciones Obligatorias establecidas implicará quedar fuera de las Bases y la exclusión del PARTICIPANTE. **No podrán presentarse más de 4 láminas.**

1.8. JURADO.

1.8.1. Composición del Jurado.

El Jurado que fallará el Concurso estará integrado por 4 miembros, a saber:

- a) Un (1) representante del PROMOTOR (CGPBB) designado por su Consejo o Directorio.
 - a) Un (1) representante del ORGANIZADOR (CAPBA D10), designado por su Consejo Directivo el que deberá ser miembro del Cuerpo de Jurados de la entidad.
 - b) Un (1) representante de FADEA, designado entre los miembros de su cuerpo de jurados.
 - c) Un (1) representante de los PARTICIPANTES del Concurso, elegido por voto directo de estos de la lista del cuerpo nacional de Jurados de FADEA.
- El jurado constituido elegirá un Presidente que en caso de empate tendrá doble voto.

1.8.2. Funcionamiento del Jurado.

Los Jurados serán nominativos e inamovibles desde su constitución hasta la emisión del fallo. El Jurado se constituirá y funcionará con un quórum compuesto por la mayoría de sus miembros, es decir con la presencia como mínimo de tres (3) de sus miembros.

1.8.3. Deberes y atribuciones del Jurado. (Art. 31 del Reglamento de Concursos)

Son deberes y atribuciones del Jurado:

- a) Aceptar las condiciones de este reglamento y de las Bases y el programa del Concurso.
- b) Recibir de la Asesoría los trabajos y su informe.
- c) Estudiar en reunión plenaria las Bases, programa, consultas, respuestas y aclaraciones.
- d) Dictar las normas a que se ajustarán su tarea, de manera que se asegure una valoración de todos los trabajos y en concordancia con la que se establece en las Bases.
- e) Visitar obligatoriamente el terreno o sitio donde se realizará la obra motivo del Concurso.
- f) Declarar fuera del Concurso los trabajos en los que no se hayan respetado las condiciones obligatorias de las Bases y el programa y los no admitidos de acuerdo con lo establecido en el punto 1.5.2. inciso f.
- g) Formular el juicio crítico de todos los trabajos premiados y de aquellos que a su juicio así lo merecieran.
- h) Adjudicar los premios y demás distinciones previstas en estas Bases.
- i) Otorgar, además de los premios establecidos, menciones honoríficas cuando lo considere conveniente.
- j) Labrar un acta en que se deje constancia del resultado del Concurso, explicando la aplicación de los incisos c), g), h) i), de este artículo, y de los f) si fuera el caso.



k) Independientemente de la metodología de trabajo que adopte el jurado, la labor crítica del mismo deberá, además, respetar las pautas que indican las presentes bases, en función de lograr que la idea premiada se ajuste a las necesidades del comitente.

1.8.4. Convocatoria y sede del Jurado.

A partir de la recepción de todos los trabajos por la Asesoría, el Jurado será convocado por la misma y sesionará en la sede del CGPBB, de acuerdo al cronograma del Concurso.

1.8.5. Informe de la Asesoría.

En la primera reunión del Jurado, éste recibirá de la Asesoría un informe sobre el cumplimiento de las normas del punto 1.7, por los PARTICIPANTES, fundamentando las observaciones e ilustrando al Jurado sobre las características del Concurso. Además se realizará una visita al lugar. La Asesoría estará a disposición del Jurado durante el desarrollo de su trabajo, para efectuar las aclaraciones necesarias.

1.8.6. Plazo para la actuación del Jurado.

El Jurado deberá emitir su fallo entre los días 10 y 12 de Diciembre de 2018. Por razones debidamente fundadas, podrá solicitar a EL ORGANIZADOR la ampliación del plazo del fallo, con intervención de la Asesoría pero dicha fecha no podrá superar el día 14 de Diciembre.

1.8.7. Asesores del Jurado.

El Jurado está facultado para recabar los asesoramientos técnicos que considere convenientes, sin que ello implique delegar funciones. La persona consultada deberá declarar por escrito, y bajo declaración jurada, que no ha asesorado a ningún Participante del Concurso (Art. 15 del Reglamento de Concursos).

1.8.8. Premios desiertos.

Para declarar desierto cualquiera de los premios del Concurso deberán fundamentarse ampliamente los graves motivos que determinen tal medida.

1.8.9. Inapelabilidad del fallo.

El fallo del Jurado será inapelable (Art. 33 del Reglamento de Concursos de FADEA).

1.8.11. Acta final.

En el acto de identificación de claves se labrará un Acta, "ACTA FINAL DE PREMIACIÓN" donde constará el nombre de los autores de los trabajos premiados o mencionados.

1.9. RETRIBUCIONES.



1.9.1. Premios.

Se establecen los siguientes premios resultantes de la finalización del Concurso, que serán abonados por el PROMOTOR en la “Entrega de Premios y Exposición de los Trabajos”, el día jueves 20 de diciembre de 2018.

Primer premio: \$ 334.400 ó 22 UA (trescientos treinta y cuatro mil cuatrocientos). El premio cubre los Honorarios de Croquis Preliminares.

Segundo Premio: \$152.000 ó 10 UA (ciento cincuenta y dos mil).

Tercer premio: \$ 76.000 ó 5 UA (setenta y seis mil).

Menciones Especiales del Jurado: el Jurado podrá entregar Menciones Especiales las cuales tendrán el carácter de honoríficas sin asignación de retribución económica alguna. “UA” hace referencia a “Unidad Arancelaria” del CAPBA.

1.9.2. Forma de pago.

Los premios serán abonados por el PROMOTOR con cheque o Transferencia Bancaria. Todos los premios se abonarán contra presentación de factura.

1.10. OBLIGACIONES.

1.10.1. Obligaciones del PROMOTOR y del ganador del Concurso

1.10.2. Obligaciones del ORGANIZADOR.

Estará a su cargo la responsabilidad de organizar el presente Concurso. Deberá promover y difundir las Bases del mismo, comunicar las aclaraciones y respuestas a los participantes de acuerdo a los informes que realice la Asesoría del Concurso. Asimismo, convocará a la realización de reuniones del Jurado, recibirá los trabajos y comunicará el resultado a los participantes y organismos intervinientes. Tendrá a su cargo, igualmente, la recopilación y armado de toda la documentación necesaria para la materialización de las Bases, incluyendo su redacción, así como la difusión del Concurso. Tomará a su cargo todo lo inherente a la organización del presente Concurso, supervisando todas sus etapas. La responsabilidad del CAPBA DISTRITO I0 como ORGANIZADOR finaliza con la entrega de premios y la correspondiente rendición final de cuentas. Conforme las Resoluciones CAPBA vigentes, la Secretaría de Concursos del CAPBA supervisará el desarrollo de todo el proceso del presente Concurso, gestionará auspicios y proveerá la logística necesaria para la implementación y funcionamiento de la Plataforma Digital de Concursos CAPBA. Obligaciones de la Secretaría de Concursos CAPBA estará a su cargo gestionar el correspondiente auspicio de FADEA y colaborar con la difusión de este Concurso; elaborar el soporte digital de la Plataforma conforme las características del presente Concurso, cantidad de láminas, cantidad de vueltas, etc.; recibirá las inscripciones mediante el registro electrónico de los participantes e informará periódicamente a la Tesorería del CAPBA DISTRITO I0 para la confirmación de compra de Bases; elaborará el listado definitivo de los integrantes del listado provincial de Jurados; recibirá las entregas mediante la Plataforma Digital, descargará las actas de recepción e informará a la Asesoría; habilitará el usuario y clave de gestión necesaria para la Asesoría, tanto para la descarga de los trabajos presentados como para la identificación de claves de participantes; y asistirá logísticamente al Distrito organizador a efectos de garantizar el correcto desarrollo del Concurso.



1.10.3. Exposición.

Luego de haberse fallado el Concurso, todos los trabajos premiados serán expuestos públicamente, exhibiéndose el juicio crítico emitido por el Jurado en los trabajos premiados. El lugar de exposición quedará definido previo al cierre del Concurso donde indique el PROMOTOR.

1.10.4. Propiedad intelectual.

Los autores de los trabajos presentados conservan los derechos de **propiedad intelectual** previstos por las leyes y reglamentaciones vigentes. El trabajo elegido en primer lugar pasa a ser propiedad del Promotor, quién no podrá utilizar otro anteproyecto premiado sin expreso convenio o consentimiento con el autor del mismo. La propuesta podrá someterse a los cambios necesarios para el ajuste del proyecto ejecutivo desde el punto de vista técnico y programático en conjunto con el PROMOTOR.

1.10.5. Derecho de Repetición.

El clasificado en primer lugar no podrá ser utilizado para otro fin, ni podrá ser repetido.

1.10.6. Calendario del Concurso

9 de Octubre:	Llamado a Concurso Público Nacional y venta de bases.
19 de Octubre:	Visita al sitio
23 de Octubre:	Cierre 1era Ronda de Consultas
26 de Octubre:	Respuestas a 1era Ronda de Consultas
5 de Noviembre:	Cierre 2 da Ronda de Consultas
8 de Noviembre:	Respuestas a 2 da Ronda de Consultas
4 de Diciembre:	Presentación de propuestas y cierre del concurso 13.00 hs.
10-14 de Diciembre:	Jura y Fallo del jurado
20 de Diciembre:	Ceremonia de Entrega de premios.

1.10.7. Visita al sitio.

El viernes 19 de octubre del 2018, de 10:00 hs a 12:00 hs se realizará una visita al sitio. La visita no es obligatoria. Quienes deseen hacerla podrán acercarse al portón de ingreso de la Usina General San Martin a partir de las 9:30, Calle Juan B. Justo 3885, Ing. White, Bahía Blanca, Pcia. de Buenos Aires. Los visitantes, durante el recorrido, podrán realizar preguntas sobre el sitio, sus aspectos físicos e históricos. Sin embargo, no se aceptarán consultas referidas a las bases (Ver 1.5.4. Formulación de Consultas) o comentarios sobre posibles propuestas, ni cualquier dicho que por su carácter pueda develar la identidad del o los proyectos en curso.



CAPÍTULO 2. OBJETO DEL CONCURSO

2.4 Del contexto al área de intervención

Con el fin de conocer de manera apropiada el lugar, hacemos aquí una serie de consideraciones espaciales y temporales que van desde la conformación de la ciudad al área de intervención. El texto pretende introducir al concursante en la problemática urbana, haciendo énfasis en consideraciones ambientales, sociales y económicas que determinaron la conformación de lo físico o son condicionantes de su desarrollo.

Los dos primeros puntos -la ciudad y el puerto- pretenden referenciar en tiempo y en espacio tales situaciones. A continuación de ello se plantea la propuesta de desarrollo para la localidad de Ingeniero White que, impulsada desde el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca se realiza de manera articulada con la Municipalidad y que le da marco al presente concurso. A partir de allí, nos introducimos en la relación entre el área de intervención y sus referencias más directas, para finalizar con algunas consideraciones especiales sobre la primera.

2.4.1 La ciudad de Bahía Blanca

Bahía Blanca es una ciudad que se encuentra en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, en el partido (distrito) del mismo nombre. Conformada con La Plata y Mar del Plata, las tres ciudades más importantes del interior de la provincia y, si bien es menor en cantidad de población, su estructura urbana la consolida con un centro regional de gran importancia.

El Partido de Bahía Blanca tiene una superficie de 2.300 kilómetros cuadrados y podemos delimitar tres ambientes claramente definidos: i) las últimas estribaciones del Sistema de Ventania y la llanura ocupan el mayor porcentaje de su superficie y constituye el área de desarrollo agropecuario, ii) el valle inferior del arroyo Napostá Grande -que se extiende entre las cotas 70 y 6 snm- constituye el sector donde se concentra el mayor porcentaje de la mancha urbana bahiense y la mayor densidad poblacional del Partido, iii) la planicie costera -entre la cota 6 y la costa- constituye un ambiente bajo y anegadizo en algunos sectores y es donde se concentran las actividades portuarias e industriales.

Por su posición latitudinal, Bahía Blanca está incluida en la zona de clima templado, con temperaturas medias de 23 grados C en verano y 8 grados C en invierno. Las precipitaciones oscilan entre 500 y 600 mm anuales, con un alto índice de variabilidad mensual. Los vientos son generalmente moderados y predominantes del cuadrante Norte-Noroeste.

El Partido está conformado por la ciudad de Bahía Blanca y las localidades de Ingeniero White, Cabildo y General Daniel Cerri; limita con los distritos de Villarino (al sur), Tornquist, Coronel Pringles, Coronel Rosales y con la provincia de La Pampa (al oeste).

Según el Censo de Población, Hogares y Vivienda elaborado por el INDEC en el año 2010, la ciudad de Bahía Blanca contaba con 301.572 habitantes, en un total de 105.342 hogares, que habitan en 102.037 viviendas. Según las proyecciones, la ciudad crece anualmente a un ritmo de 1.680 personas (casi el valor vegetativo), se expande a un valor de 1 millón de metros cuadrados de suelo urbano incorporado y se construyen 260.000 metros cuadrados nuevos, por citar algunos valores que ilustran en promedio el patrón de cambio de los últimos diez años.

La ciudad se desarrolla principalmente en un suelo plano, con alturas comprendidas entre los 20 y los 30 metros sobre el nivel del mar; se extiende hacia el sur buscando el nivel de las aguas y, con el tiempo, hacia el norte trepando la escarpa frontal hasta los 70 metros. El área central -la de



mayor densidad- se encuentra en una planicie plana, pero recibe las aguas de la barda; conforme la ciudad ha crecido en los sectores norte y noreste, la impermeabilización producto de la urbanización ha encauzado y acelerado el paso de las aguas de lluvia.

La fundación de Bahía Blanca en el año 1828 fue el resultado de una política de expansión territorial dispuesta por las autoridades provinciales. Esta decisión tuvo por objetivo principal incorporar este espacio al control efectivo del Estado y, en segundo orden, dinamizarlo en función de sus potencialidades naturales.

A partir de 1880 la dinámica de la ciudad giró en torno a su inserción en el proceso de “modernización” que caracterizó al país, como consecuencia de la puesta en marcha del modelo agroexportador. En este contexto, Bahía Blanca comenzó a transitar una etapa de acelerada transformación que gravitó decisivamente sobre su estructura económica, social y urbana convirtiéndose de este modo, en un centro de producción y comercialización de características internacionales.

La consolidación del sistema ferro-portuario, la expansión agrícola-ganadera, el desenvolvimiento de la actividad comercial, financiera e industrial, junto al crecimiento demográfico y urbanístico, se conjugaron como factores generadores de ese modelo de desarrollo. En este contexto, la ciudad comenzó a ocupar un sitio de cabecera y nodo de comunicaciones en el marco de la región definida geográficamente como el Sudoeste de la Provincia de Buenos Aires.

En vista de su significación como punto de inflexión en el proceso histórico de la ciudad, este momento ha sido acertadamente conceptualizado como una “Refundación no formal, el nacimiento de una Segunda Bahía Blanca”.

A partir de 1930, la conjunción de nuevas variables del orden nacional e internacional incidieron en el esquema de desarrollo que transitaban la ciudad y el partido en general. Bajo un proceso análogo al del país, Bahía Blanca sufrió los impactos negativos de la crisis del '30 y de la II Guerra Mundial. Sin embargo, manifestó una rápida recuperación en la cual influyó la combinación de su potencial con el estímulo de factores externos. Este proceso hizo posible que Bahía Blanca retomara en breve tiempo su ritmo de crecimiento, ubicándose para la década del '60 en el escenario nacional, a un nivel caso comparable al de las épocas anteriores.

Sustentado sobre esta realidad, en el año 1968 el Partido fue declarado Polo de Crecimiento Provincial Nro. 1 de la Región del Comahue.

Desde fines de la década del '70 y durante los años '80, se produjeron en forma paralela dos procesos de fuerte impacto. El primero de ellos sentó las bases para el desarrollo industrial del sector químico y petroquímico con la radicación de la planta de Petroquímica Bahía Blanca (1981), la habilitación de la Central Termoeléctrica Luis Piedrabuena (1989) y la construcción del gasoducto Neuba II. Estas inversiones, vinculadas directamente al Estado, generaron el soporte de crecimiento para los años venideros. Ciertamente, una parte de la realidad económica actual tiene su base de sustentación en las variables que determinaron ese momento.

El segundo proceso mencionado se vincula a la pérdida de importancia relativa del rol que desempeñaba la ciudad como cabecera y puerta del sur del país, conforme otras ciudades de la región patagónica comenzaban a ser protagonistas. Dicha circunstancia se visualizó, en parte, por la retracción que experimentó Ingeniero White entre 1968 y 1983 en el espacio regional norpatagónico.

Como en el resto del país, los cambios estructurales implementados en el sistema económico argentino a principios de los '90, repercutieron sensiblemente en el ámbito local. El proceso de privatizaciones de empresas del sector público y la reconversión del sector privado, afectaron duramente la situación ocupacional del partido.



Sin embargo, nuevas condiciones dieron lugar a nuevas oportunidades. Con el cambio de siglo, Bahía Blanca encontró un camino de revalorización de su rol como ciudad. Las transformaciones en la organización jurídico-administrativas del puerto, el proceso de ampliación y radicación de nuevas industrias en el complejo petroquímico y las inversiones en el sector comercial y de servicios, resultan elementos que caracterizaron los primeros años del siglo XXI.

El presente de la ciudad no escapa a los avatares del país. La industria, el campo y los servicios son parte esencial del movimiento económico local; el mejor o peor momento que atraviesen esos sectores impacta proporcionalmente en lo cotidiano. Las universidades -Nacional del Sur y Tecnológica- conforman también un sector muy importante y, junto a diversos centros de investigación, brindan cada vez más oportunidades.

2.4.2 El Puerto de Ingeniero White

El Puerto de Ingeniero White se encuentra situado a siete kilómetros y medio al sur de la ciudad de Bahía Blanca. La concesión del puerto para su construcción y explotación le fue otorgada al Ferrocarril del Sud en 1883, al año siguiente llegó el primer tren a Bahía Blanca y al puerto, y en 1885 fue habilitado el primer muelle (no el muelle que es objeto del concurso). Dicha obra contaba con una longitud de trescientos metros, de los cuales doscientos describían una amplia curva. También se construyó un muelle adicional de madera, de similar longitud.

El 20 de junio de 1899, por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, se cambió el nombre de “Puerto Comercial” por el de “Puerto de Ingeniero White”, en honor a la persona que durante más de treinta años ofició de coordinador entre el Gobierno Nacional y la empresa Ferrocarril del Sud.

El crecimiento cada vez fue mayor y ello motivo la construcción de un nuevo muelle con acceso ferroviario y dos grandes elevadores, del que ampliamos más adelante por ser el objeto del concurso.

El tráfico en el puerto era muy intenso. El sistema de infraestructura y comunicación apuntaba a asegurar el aprovisionamiento de materia prima a los grandes centros europeos; sin embargo, muchos buques aprovechaban su capacidad para traer diversa mercadería, entre ellos materiales de construcción y maquinaria.

La importancia estratégica de la costa bahiense quedó manifiesta en otras obras, algunas contemporáneas del Muelle de los Elevadores, como la Usina del Ferrocarril del Sud (muy cercana al citado muelle), la estación del ferrocarril (incendiada y desaparecida), los talleres y otras obras inherentes al funcionamiento del sistema de transportes como el sistema de puentes “La Niña” (lindante con la usina ferroviaria y el muelle de los elevadores).

La empresa también desarrolló una política de vivienda para sus empleados. De tal forma, en la localidad de Ingeniero White, podemos observar claramente aquellas viviendas encargadas por el FCS y las construidas por los pobladores. Las casas del personal ferroviario fueron en su mayoría construidas con mampostería, mientras que el resto adoptaba una técnica de entramado reticular con cerramiento exterior de chapa e interior de madera. Las viviendas eran sobre elevadas por medio de una estructura en damero de pilares, dadas las características del fácil anegamiento del suelo por su proximidad al mar, situación que aun hoy presenta dificultades.

Las fachadas son planas, exentas de toda búsqueda decorativa; la simpleza de su volumen, el uso de colores -preferentemente pastel-, la ubicación funcional de sus ventanas (sin ataduras a trazados geométricos) y el típico alero del frente, son sus características más notables.



Lo típico de la arquitectura doméstica puede verse en la pequeña capilla San José Obrero, originalmente concebida como la iglesia de la Misión de los hombres de mar; paredes de chapa (colocadas con las ondas verticales), con sistema de paneles de estructura de madera y revestidas interiormente con el mismo material. La cubierta de fuerte pendiente a dos aguas, también se materializó en chapa y el acceso se definió a partir de un pequeño alero. La sencillez del interior se ve vestida por los bancos de madera, la luz controlada y una particular atmósfera de los espacios religiosos tan contenidos.

Años más tarde, cuando las empresas inglesas ya no invertían, se construyó el edificio más emblemático de este período: la Usina General San Martín (adyacente al área de intervención). En el año 1929 las Empresas Eléctricas de Bahía Blanca le encargan el proyecto de una usina al arquitecto J. Molinari -por entonces Jefe de Proyecto de la Compañía Italo-Argentina de Electricidad y autor de numerosas e importantes obras en Buenos Aires-.

El nuevo edificio se levantó en la zona del Puerto de Ingeniero White, al pie del puente “La Niña” y lindante con el Muelle de los Elevadores. Dado que el terreno era un lodazal hasta donde las mareas llegaban, sus cimientos tuvieron que ser erigidos sobre pilotes de hormigón que se hundían en el barro hasta encontrar el suelo pedregoso. En el año 1932 la obra quedó concluida y se hizo inconfundible la silueta de la usina como contrapunto de los elevadores.

2.4.3 EL puerto en la actualidad

La costa presenta características geomorfológicas y biogeográficas -terrenos bajos y anegadizos, predominantemente arcillosos, con amplias extensiones de cangrejales y vegetación halófila en algunos sectores-, que le otorgan gran singularidad.

Aparece un componente de este ambiente natural, un conjunto de islas en el estuario, que por su potencialidad permiten el desarrollo de programas para la explotación de actividades turístico-recreativas.

Con respecto a los usos que actualmente se desarrollan en el área, predominan las actividades industriales y aquellas relacionadas con el puerto. En los últimos veinte años, es un sector en donde se verifican importantes cambios, principalmente en lo concerniente a inversiones industriales. En tal sentido, las industrias ya existentes realizaron en gran medida ampliaciones, algunas de gran importancia, y otras empresas llegaron aprovechando la disponibilidad de tierras en el sector costero (área conocida como “Cangrejales”). Entre ellas, Profértil y Mega son las de mayor envergadura y producción.

Aun hoy, se percibe un importante déficit de conectividad, aunque existen proyectos de ingeniería muy importantes que podrían activarse en tiempos muy cercanos.

La vinculación de la ciudad con los mercados externos se realiza fundamentalmente a través del puerto local -Puerto de Bahía Blanca, que conjuga los históricos puertos de Ingeniero White y Galván, más otras áreas costeras-. Su calado de 45 pies de profundidad y su localización estratégica en relación a los centros agrícolas de la zona pampeana, lo convierten en el punto de salida natural de la producción de granos, de subproductos y oleaginosas hacia los mercados internacionales. Un factor fundamental que contribuyó a su mejor desempeño fue la creación del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca en el año 1993 (en el presente se cumplieron 25 años de su creación). La nueva organización jurídico-



administrativa de la estación marítima local, permitió que la actividad portuaria se ligara a los intereses de los propios usuarios, así como de la ciudad, ya que su directorio se integra con representantes de distintos sectores de representación local.

2.4.4 Reseña histórica del El Muelle de los Elevadores.

Se comenzó a construir en el año 1906 y finalizó en 1909. Era un muelle de hierro que permitía que el ferrocarril con su carga llegue hasta debajo de dos grandes elevadores con el fin de poder acopiar la carga de cereal que traían desde diferentes lugares de la pampa húmeda, para luego cargar directamente los buques. Entre los elevadores se podían depositar -embolsados o a granel hasta 28.000 toneladas. Por sus dimensiones, podían operar simultáneamente cuatro vapores en primera andanada y ocho en segunda.

Estas obras fueron fabricadas en Weksman (Inglaterra), traídas en barco y ensambladas en el lugar. Su construcción en el Puerto de Ingeniero White se desarrolló bajo la dirección del ingeniero Adalberto J. Pringles, a quien le correspondió también la construcción de otras obras no menos significativas.

El elevador Nro. 1 fue inaugurado el 24 de marzo de 1908, cargando el vapor “Hutton” en ese mismo año; el elevador Nro. 2 fue inaugurado el 10 de enero de 1909, fecha en que comenzó a operar. Ambos fueron construidos en hierro y chapa. La eficacia de los mismos quedó registrada en algunas cargas extraordinarias, las que por mucho tiempo constituyeron verdaderos récords para el abastecimiento de buques.

Ambos elevadores eran del mismo tipo; la construcción se realizó en seco y con sistemas industrializados. De planta rectangular, elevados sobre columnas, presentaban una clara volumetría rematada por techos con pendiente, con diez esbeltas torres cada uno. La materialidad de la chapa hacía que los días soleados el brillo de la luz se reflejara y aumentara su impacto. Las toberas mencionadas le otorgaban un preciado aspecto edilicio.

La nueva infraestructura permitió cambios sustanciales en la operación portuaria; lo que antes era una tarea penosa por el esfuerzo y tiempo que demandaba, lograba modernizarse. Los elevadores podían almacenar hasta 8.000 toneladas de cereal en diez horas. La cifra es elocuente para la época y permitía reducir la espera del trasatlántico para recibir el cargamento en sus bodegas. Ahora, la carga de un buque podía realizarse en un día y con una docena de hombres.

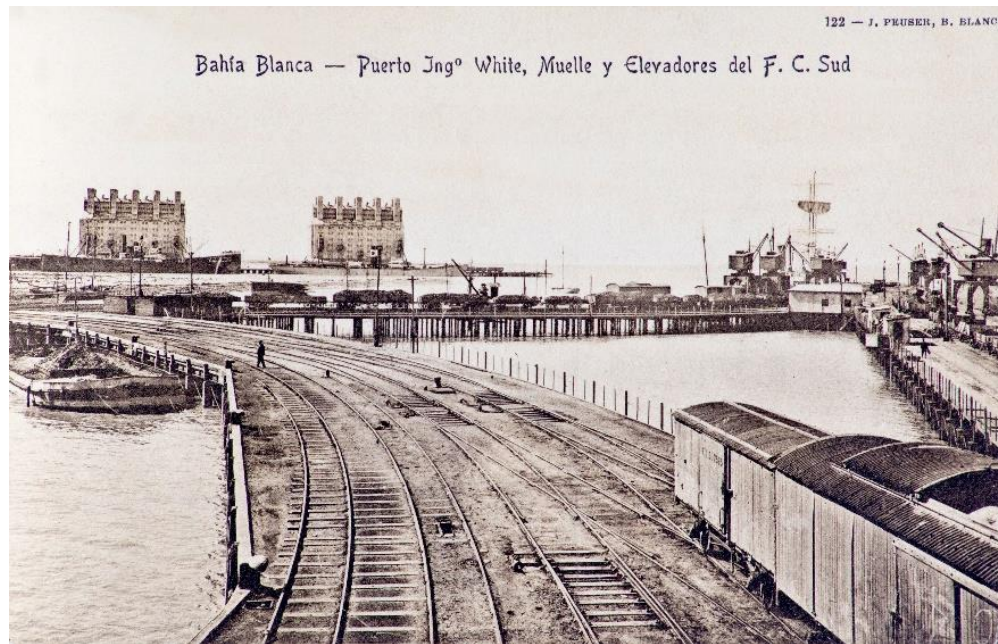
Las crónicas de la época señalan que desde que fueron construidos no fue posible separar de la mente de quien por primera vez visitaba Bahía Blanca, la inconfundible silueta de los elevadores de Ingeniero White. Ellos se levantaban como centinelas avanzados de la civilización y exponentes de la capacidad productiva y comercial de la ciudad y la zona. Incluso se permitían las visitas de los turistas, los cuales eran acompañados por personal calificado dando las explicaciones necesarias para su funcionamiento.

“A la izquierda de las vías, en terrenos ganados al mar, alzan su masa potente los dos elevadores recientemente inaugurados. Forrados enteramente de chapas de zinc, tienen un color plata vieja que, de lejos parece gris blanco, y en el que reflejándose los rayos solares hiriendo la vista a distancia. Cuando se les ve lejanos, parecen sólo grandes edificios; de cerca son moles imponentes, monstruos de mil piernas que infunden respeto, y cuya cabeza se pierde en las nubes. El funcionamiento de los elevadores que es sencillísimo, parece la cosa más complicada del mundo porque todo en ellos es gigantesco; los depósitos, hexagonales, contienen 125 toneladas; los embudos y básculas, 25



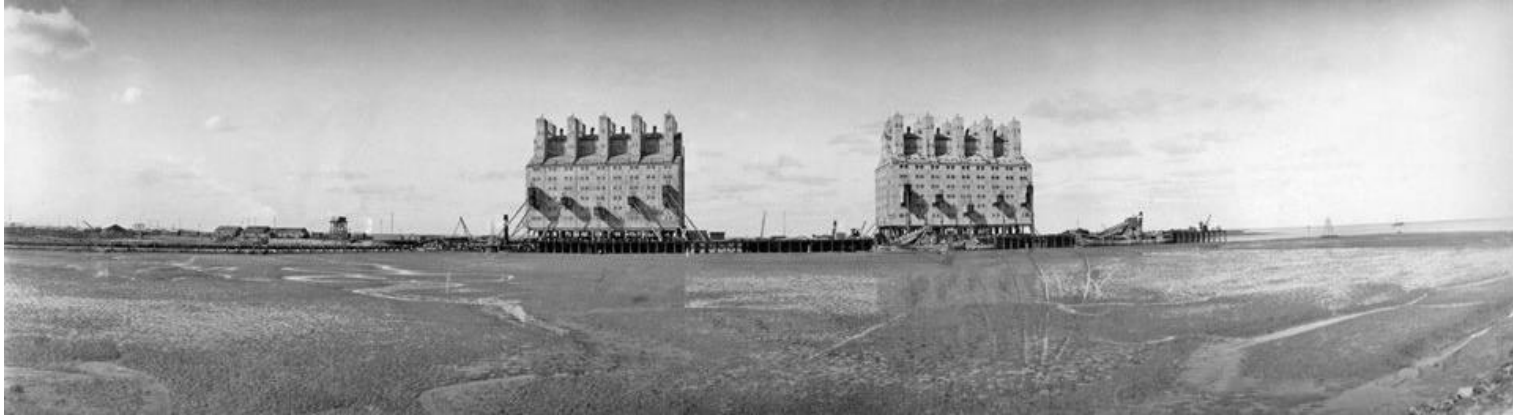
y 35. Todo allí es colosal, y todo se pone en movimiento mediante una manivela que cabe en el puño de un chico de la escuela. Las toneladas de cereal pasan de un piso a otro, de los depósitos a las básculas y a los tubos que las llevan a los buques, y no hay ningún estrépito, ni siquiera ruido; apenas el frotamiento de las correas en los cojinetes o el rumor de los engranajes que giran vertiginosamente.

Sobre el tejado de los elevadores, agarrados al pasamano que corre por toda la cornisa, abarca nuestra vista un campo extensísimo (...) Un rápido ascensor nos hace bajar en un momento los cinco pisos del elevador y volvemos a encontrarnos abajo, entre el bosque de columnas y tubos que son el soporte y la arteria del colosal edificio. El trabajo prosigue, siempre silencioso, y los largos tubos inmóviles, inclinados en ángulo sobre las bodegas del vapor, lanzan continuos chorros de dorado trigo, que nacido en la pampa inmensa, irá a convertirse en pan en remotos países.”¹

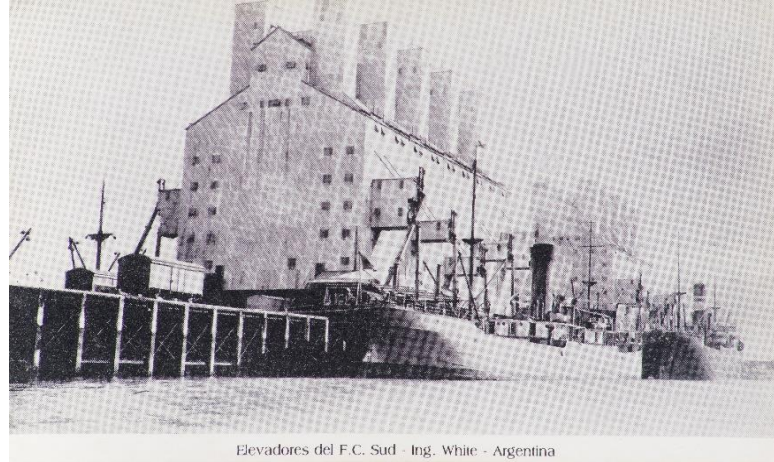


Vista del muelle de los elevadores, desde el muelle en “T”

¹ “Los puertos de Bahía Blanca, Ingeniero White”; en Revista Comercial, 27 de febrero de 1909.

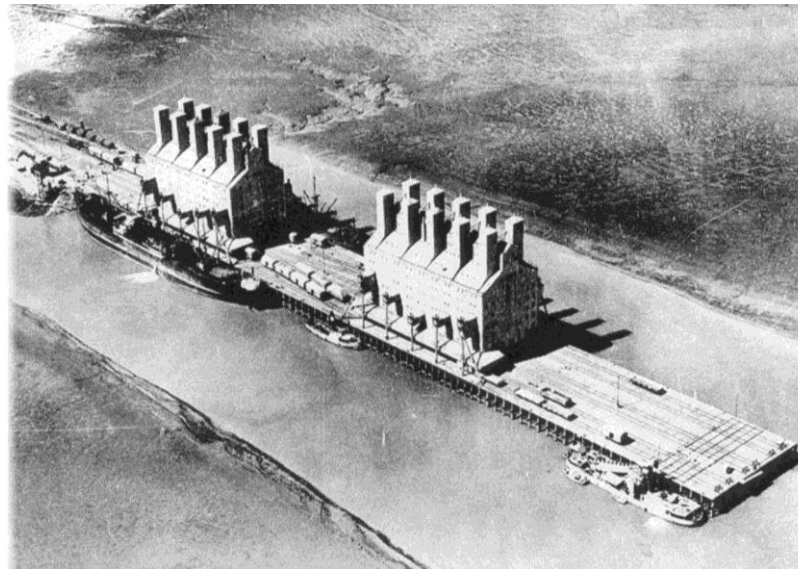


Elevador Nro. 1; se observa al elevador Nro. 2 todavía en construcción.



Elevadores del F.C. Sud - Ing. White - Argentina

Muelle de los elevadores en plena tarea de carga a buques.



2.4.5 El programa de Ingeniero White 2020. Estrategias urbanas para el desarrollo local

La propuesta, comenzada a principios del corriente año, conjuga una serie de componentes de planificación que se enmarcan en estrategias urbanas reconocidas por anteriores planes, sin por ello constituir un plan en sí mismo. Tal determinación se basa en que, durante años se han realizado diversos instrumentos de planificación, pero poco se ha ejecutado. Esta oportunidad no puede quedar en una herramienta más y por ello es necesario articular la planificación con la acción desde el inicio.

El 2020 es una primera meta, pero en realidad tiene que ver con tener una mirada táctica, de corto plazo, que nos permita hacer énfasis en la ejecución. La revisión de proyectos identificados en planes anteriores, como el Plan Estratégico (1999) o el Plan Director -ambos sin continuidad actualmente, nos permite trabajar sobre una visión integral, oportunamente participada, con un breve trabajo de validación a partir de actores locales reconocidos.

El punto de partida es el reconocimiento del atraso que tiene la localidad de Ingeniero White; pérdida de población o estancamiento de su crecimiento, condiciones ambientales inadecuadas, baja calidad de sus espacios públicos, poca actividad de construcción y demolición constante de su patrimonio histórico, poca actividad comercial pese a que es un lugar interesante desde sus recursos turísticos culturales, entre otras. La cuestión central es que dicha situación se vive a la par del constante desarrollo de sus principales industrias y del sector portuario, que mantienen una actitud vigorosa con permanentes anuncios millonarios y buenas perspectivas.

El Programa White 2020 lo promueve el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB) y comienza conformando un grupo de profesionales para planificar intervenciones estratégicas en lo social, ambiental y urbano en diferentes puntos de la localidad, coordinando acciones con las autoridades y profesionales del Municipio de Bahía Blanca, la Delegación de Ingeniero White y un importante número de vecinos representados en diferentes organizaciones.

Más allá de reconocer a la localidad como un todo en sí mismo, hacia adentro de la misma se producen diferentes realidades. La vía (con sus trescientos metros de ancho de sucesivos tendidos férreos) constituye más que un límite físico. Los barrios al sureste de la misma son los que presentan más postergación -Boulevard y Saladero-, mientras que el resto conjuga realidades diferentes entre el White histórico y los barrios construidos en la segunda mitad del siglo pasado.

Brevemente se señalan algunos proyectos que ya se encuentran en estado muy avanzado, con la posibilidad de ser licitados antes de fin de año.

En el White tradicional: el proyecto de avenida Santiago Dasso; unos mil doscientos metros de intervención urbana combinando el acceso a la localidad con un tratamiento de movilidades diferenciadas y espacios verdes que permita articular la escala barrial con la avenida de penetración, concibiéndola también como una propuesta con identidad propia con el fin de que pueda convertirse en un hito de la localidad.

En el White más postergado, hay varias intervenciones previstas para los barrios Saladero y Boulevard, entre las más avanzadas se señalan: en Saladero, el proyecto urbano de calle Reconquista -unos 350 metros desde la ruta a la Escuela 40, la más alejada de la estructura urbana-, con la ejecución de un parque recreativo y deportivo frente a dicha arteria; en Boulevard, un proyecto de parque recreativo-deportivo de considerables proporciones frente a la calle Juan B. Justo, la restauración de la capilla San José Obrero y la puesta en valor de frentes de casas patrimoniales con ejecución de veredas.



En la franja costera, el área más difícil de intervención, se retomó un proyecto estratégico que partía de poner en valor las dos usinas y el muelle de los elevadores, vinculándolo a otros equipamientos culturales y turísticos como el Museo del Puerto y las Cantinitas de White (un proyecto social que rescató las costumbres de las viejas cantinas y construyó un equipamiento edilicio que actualmente se encuentra cerrado).

Las tareas de análisis, proyecto y acciones más importantes han sido: i) la evaluación del estado de situación de la usina ferroviaria (actualmente en el área del Consorcio del Gestión del Puerto) para relevar el poco patrimonio cultural que queda dentro de ella, programar acciones de limpieza y comenzar el año siguiente con el proyecto de restauración, ii) la evaluación de la situación del muelle de los elevadores para gestionar ante las autoridades portuarias un destino público (durante 20 años reclamado y nunca conseguido) y iii) la evaluación de la situación de contaminación de la usina General San Martín y algunas intervenciones menores.

2.4.6 El entorno mediato del área de intervención.

Es el entorno más próximo, el cual al presente compromete un íntimo funcionamiento. Se compone de predios públicos con zonas bien definidas.

La Usina General San Martín es un edificio declarado como Monumento Histórico Nacional, cuyo uso fue cedido al Municipio en el año 2001 para que se desarrollen allí actividades culturales, recreativas y turísticas. Por el uso de materiales de construcción que contienen asbestos, es necesaria una intervención de remediación y confinamiento de importantes sectores del edificio lo cual dificulta su aproximación por etapas. No obstante, desde el traspaso de uso, se llevaron a cabo intervenciones en el entorno que permitieron recuperar los espacios exteriores y otros edificios de menor tamaño en los cuales se fueron albergando nuevos usos.

El Museo Taller Ferro-White tiene su sede en el predio de la Usina, en los edificios que se encuentran frente a la misma y de ellos depende la gestión del espacio. El museo nace como un apéndice del Museo del Puerto, con parte de su equipo original y bajo la dirección de su director. Actualmente, las autoridades y el equipo se han ido renovando, pero siempre dentro del mismo grupo, asegurando así una continuidad de la calidad de tareas que han tenido desde su creación. El Museo-Taller es reconocido a nivel local y nacional por las tareas que desarrollan, las cuales tienen una fuerte articulación con la comunidad y el entorno cultural y natural.

Desde el Programa White 2020 trabajamos una serie de intervenciones que en pocos meses deben licitarse y son importantes de considerar para el concurso. Las identificamos brevemente:

- El acceso a la Usina, desde la bajada del puente y la ruta; son unos 100 metros aproximados con sectores de estacionamiento y parquización.
- La reconstrucción de los baños de la Usina, ahora como baños públicos y de personal.
- La calefacción del Taller “Prende”, lindantes con los baños, una de las pocas partes de la Usina que se encuentra habilitada.
- El cerco de seguridad sobre el puente, en el predio lindante con el área de intervención.

Dentro del predio de la Usina se encuentra también la “casa del espía”, una construcción independiente que originalmente fue la vivienda del gerente de la usina y que ahora es un café cultural.

De cara al mar, la usina tiene un límite muy preciso y materializado con un cerco. Sin embargo, más allá se fueron depositando sedimentos que materializaron en diversa medida un polder lindero con parte del muelle de los elevadores. En otras épocas, estaba vedado el avance con



actividades hacia dicho espacio, pero en la actualidad eso ha cambiado. Tal área es considerada como parte del entorno, no como espacio propio de intervención; pero es posible sugerir el destino de la misma, siempre y cuando no entorpezca las características de la usina como edificio que quede libre de vistas frente al mar.



2.4.7 El entorno inmediato del área de intervención.

El entorno inmediato está dado por un área que potencialmente debería vincularse, aunque en el presente no existen los equipamientos o las conexiones necesarias para ello.

Los grandes desafíos a superar son las infraestructuras de comunicaciones: el sistema de puentes “La Niña” (tres puentes continuos) y las vías del ferrocarril (un complejo de rieles paralelos que en algunos sitios llega a tener hasta 300 metros de ancho, aunque aquí es considerablemente menor). Además de ello hay que contemplar la nueva autopista proyectada que, de construirse, agregaría varios carriles para vehículos pesados por encima de las vías y paralela al puente. De hecho, los puentes actuales quedarán para tránsito liviano y de uso doméstico.

Sobre el sector portuario hay que destacar varias edificaciones y espacios que, en orden de proximidad, pasamos a enumerar.

Usina del Ferrocarril del Sud; es una construcción histórica, quizás uno de los edificios patrimoniales más relevantes de la ciudad en su tipo. Su estado es muy malo, pero está en la agenda su restauración con el fin de darle un uso cultural, educativo y recreativo. Tanto el edificio como el programa guardan cierta relación con la Usina del Arte en la Ciudad de Buenos Aires. Tiene una superficie aproximada de dos mil metros cuadrados.

Museo del Puerto; fue construido por el primer gobierno municipal desde la vuelta a la democracia y es un espacio de referencia para las actividades en Ingeniero White. Tiene una particular actividad que combina la vida del museo con la investigación y una cocina que brinda comidas típicas los fines de semana.

Balcón al mar; es un pequeño sector que rescata lo muy poco que queda del primer muelle. Esta concebido como un sitio de paseo y contemplación, pero también ha sido pensado como un sector de interpretación del paisaje natural y de lo que alguna vez estuvo construido. Es también una muestra de las limitaciones que tiene el vecino bahiense de tener una mirada al agua a pesar de ser concebida como una ciudad puerto.

Plaza del Puerto; es un sitio amplio que permite contemplar la zona de los muelles. Los edificios lindantes fueron, en otros tiempos, galpones para depósitos y cámaras de frío, pero actualmente están vacíos. El Consorcio de Gestión del Puerto está impulsando otro concurso de ideas para ocupar dichos espacios, el cual esta programado que se abra para principios del año que viene.

La plaza se usa como un lugar de paseo y, pese a que tiene un amplio desarrollo de baranda, la vista queda muy encajonada dentro del propio muelle.

Las “cantinitas” son parte de la recuperación de la calle Guillermo Torres y su espacio verde. Fueron construidas a fines de los '90, con un proyecto que rescata la materialidad de las casas de chapa, pero con una estética nueva. Lo más importante fue su proyecto social ya que se rescató a los viejos cantineros y cocineras, quienes transmitieron a jóvenes sus conocimientos y trabajaron juntos durante años. Actualmente están cerradas, pero es intención del Programa y del Municipio darles un uso adecuado.

Intervenciones anteriores y actuales en calle Juan B. Justo. Es la calle que desemboca directamente en el acceso a la Usina GSM. Son sectores que el ferrocarril ha realizado comodatos. En estos momentos el Municipio está finalizando la obra de pavimentación de dicha arteria, por muchos años esperada. Allí se encuentra parte del equipamiento deportivo del Club Huracán (el club del Boulevard) y, seguido de sus instalaciones, está la zona en donde comenzaremos a intervenir.





2.4.8 El área de intervención

El área a intervenir es aquella comprendida por el muelle propiamente dicho y el solar que lo antecede; tiene una clara forma longitudinal que en su remate norte continental se ensancha conformando lo que informalmente denominamos martillo. En conjunto, la longitud del área es de 700 metros lineales aproximadamente; el muelle tiene una dimensión aproximada de 350 metros de longitud por 40 metros de ancho. Sobre el lado urbano del terreno, se produce un ensanche del mismo, conformando un área que puede tener un cierto valor estratégico.

Es importante reflexionar sobre el interés del área, sus bordes y las relaciones que plantean.

El muelle es el atractivo por naturaleza. El bahiense no tiene salida al mar y es un reclamo constante de muchos años. Ya señalamos la intervención del “balcón al mar”, así que es fácil imaginar lo que puede aportar un espacio de más de mil metros cuadrados sobre el agua. Pero el muelle es mucho más que eso; es parte de un edificio patrimonial de singulares características. Fue quizás la imagen de Bahía Blanca más difundida en el mundo; el mismo Walter Gropius habló sobre la modernidad de estos edificios, como en su momento Le Corbusier hizo lo propio sobre otras obras de la arquitectura industrial.

Ciertamente los elevadores no están, pero una parte sustancial de ellos todavía está presente. No son solo fundaciones, es la estructura misma de aquellas obras; en ellas se puede leer y ayudar a interpretar las características de una época en una obra que tiene tanto de la revolución industrial (los elevadores fueron construidos en Inglaterra y vinieron desarmados) como de las particularidades de nuestro ambiente.

Desde este punto de vista, el destino de uso es también la interacción cultural. Ello nos permite reforzar la idea de que no es necesario que todo sea restaurado o reconstruido, sino que solo sea lo necesario para que se pueda preservar en condiciones originales las partes que se entiendan como de interés. Entre la información anexa se encuentra un informe técnico con especificaciones precisas sobre las características de la estructura.

El muelle está rodeado por agua, pero en circunstancias muy diferentes. Digamos en primer lugar que las mareas del canal de acceso al puerto son muy variables y se puede tener de 2 a 5 metros o más de diferencia de nivel entre una marea baja y una marea alta (6 horas de diferencia). El lado sureste del muelle -el que mira hacia la desembocadura del canal- presenta un importante refulado (barro) que no podrá ser retirado, al menos en las proximidades del muelle. El lado que mira hacia el interior del puerto -noroeste- es el que tiene contacto con el agua y en sus últimos cien metros podría albergar un atracadero para alguna embarcación turística de pequeño o mediano porte.

El sector continental del área a intervenir, digamos el suelo, es un terreno de forma irregular preponderantemente longitudinal que se encuentra atravesado por vías y ocupado por chatarra de hierro perteneciente a navíos. Dichos elementos pueden quedarse o irse, pero si es la primera opción deberán ser tratados como piezas seguras y por lo tanto intervenidas. Desde ya, la decisión puede ser parcial. Respecto de las vías, si bien no hay un uso frecuente, en algunas oportunidades han servido para el ingreso de un tren turístico; por lo tanto, es recomendable que se mantengan y que pueda circular un tren sin obstáculos al menos hasta el patio central de la usina.

El lateral del terreno que da al sureste, lindante con la usina General San Martín, presenta un cerco de material con forma irregular. Dicho límite no debe ser considerado y el tratamiento del terreno puede articularse con el lateral de la usina, es decir, se puede usar un ancho variable. A la altura del jardín, y cerca del límite con el área de intervención, existe una construcción de material que no se puede reubicar ni demoler ya que allí existen equipos de energía que deben mantenerse en el lugar. Basta subrayar que la usina sigue teniendo algunos equipos en actividad, al menos por el momento.



Sobre el mismo lateral, pero acercándonos al agua, por delante de la usina y entre esta y el agua, se encuentra un/el pólder, producto del relleno y descarga de material extraído de diferentes dragados. Si bien no es parte del área de intervención, se considera oportuno plantear un destino del mismo, incluso utilizar parcialmente el lugar si fuera necesario. Desde ya debe preservarse el protagonismo de la usina frente al mar, pero se entiende que el sitio puede tener un valor ambiental dentro de la propuesta.

Cambiando de borde, el frente noroeste del predio cuenta con silos y empresas en plena operación productiva y logística. Las actividades pueden generar en ciertas circunstancias algún tipo de incomodidad sonora (ruidos) e incluso por el vuelo y dispersión de ciertos subproductos; conforme avance el proyecto “Ing. White 2020” se incentivarán los controles sobre el mismo, pero siempre serán actividades conflictivas. Así y todo, la intervención puede ser una oportunidad para adecuar la estética tanto de los grandes silos en el terreno como de las cintas arriba del muelle. En todo caso, y así debe entenderse, el espacio no lo constituye (conforma) el borde jurídico de la propiedad, sino que fluye y se extiende hasta el límite de estas importantes estructuras industriales.

Por último, dicho lateral finaliza contra uno de los tramos del sistema de puentes “La Niña”, haciendo un martillo final que ensancha el terreno. El área es compleja y se irá complejizando aún más; a la existencia de las vías y del puente, se sumará la eventual construcción de un tramo de autopista del proyecto del nuevo ingreso al puerto. Si bien esta obra sobrevuela el remate del predio, el borde norte del martillo, sus pilares de fundación llegarán hasta el suelo o terreno motivo de este concurso. La obra contempla una importante cantidad de carriles a una altura significativa, actualmente difícil de precisar por encontrarse en proceso de revisión. Aun así, por otra parte, este puede ser un sitio estratégico, ya que se acerca a la usina ferroviaria y consecuentemente al Museo del Puerto y la calle Guillermo Torres; es un punto neurálgico en la interconexión de algunos de los sitios de mayor interés de la localidad de Ing. White y el puerto. Este concurso no requiere resoluciones de interconexión, sin embargo, se verán con agrado resoluciones que consideren potenciales oportunidades para que ello ocurra.

2.4.9 Estacionamiento para vehículos particulares y visitas al complejo.

En lo referente al estacionamiento vehicular éste se encuentra frente al acceso del complejo de la usina San Martín. Esto indica que para las propuestas motivo del concurso no debe contemplarse estacionamiento. Por otro lado, esta condición obliga a que los visitantes atraviesen peatonalmente el complejo de la usina para ingresar al terreno del muelle de elevadores.

2.5 Objetivo General

Recuperar un sitio histórico de significativo valor patrimonial y aumentar la oferta de espacio público calificado en el área portuaria con servicios orientados a la recreación y el turismo.

El llamado “muelle de los elevadores” fue la imagen más difundida de la ciudad en el mundo. Su desmantelamiento fue parte de la transformación del paisaje portuario, pero no fue total; el muelle es parte muy importante de tales construcciones. En él pueden reconocerse la estructura original e imaginar la silueta de los elevadores. Sus materiales en sí dan cuenta de un pasado que puede todavía ser vivido.

Por las características de sus costos y por la importante actividad logística e industrial, el Puerto de Bahía Blanca está concentrado en un frente de poco desarrollo. Por lo tanto, el acceso por parte de la población es muy limitado. Apenas dos puntos nos permiten ver el agua y no mucho más.



El destino del muelle de los elevadores como lugar de acceso público implica un aporte sustancial de espacio libre destinado a la recreación y al turismo que impactará deliberadamente en la vida de los residentes. Su extensión permitirá recorrer un espacio muy particular, centro de una parte de la historia más importante de la ciudad, en un entorno industrial de pujante actividad y frente a un área protegida que se asoma en el horizonte.

2.6 Objetivos Específicos

- Reafirmar la identidad portuaria mediante la revalorización de espacios patrimoniales de interés.
- Potenciar el atractivo de la Usina general San Martín y las actividades del Museo-Taller Ferro-White, con un espacio público que permita actividades al aire libre
- Dotar de un paseo cultural único, que permita un contacto didáctico con la historia, a la vez que ofrezca la posibilidad de pasear, descansar o simplemente contemplar el paisaje urbano y natural.



CAPÍTULO 3 – CONDICIONES PARTICULARES

3.5 Introducción

El espíritu de cualquier propuesta será la refuncionalización y puesta en valor del muelle de elevadores y la recuperación de un área importantísima tanto para la localidad de ingeniero White y la ciudad de Bahía Blanca, como para la región. Dado el carácter del concurso y considerando que la búsqueda del PROMOTOR se centra en ideas alternativas de intervención es que el grado de precisión en los requerimientos es flexible. No por ello deben obviarse algunos aspectos referidos a los usos, construcción y mantenimiento de las eventuales obras que deben ser abordados y resueltos por las propuestas. Debido a las potenciales actividades a realizarse en el complejo y dado el carácter público del mismo se deberán contemplar condiciones relacionadas a la accesibilidad, seguridad para el peatón, uso diurno y/o nocturno del complejo, posibles accesos de vehículos de servicio, emergencia y mantenimiento, etc. Se proveerán sectores de asamblea y/o encuentro para grupos de diferentes cantidades de individuos, sectores de permanencia con sombra, servicios básicos para los visitantes, etc. Se busca además contar con un centro de interpretación destinado a educar sobre la naturaleza del estuario, y aspectos históricos, sociales, industriales y productivos conformadores del entorno. Es indispensable contemplar aspectos referidos a la responsabilidad ambiental y posible utilización de energías alternativas, buscando el justo impacto al medio. Sirve recordar que el estuario de la Bahía Blanca, a pesar de contar con un polo industrial, es un espacio frágil que debe protegerse en todas sus dimensiones, y que su paisaje representa una condicionante fundamental para cualquier intervención.

Se informa a los PARTICIPANTES que el gerenciamiento del complejo, tanto en su dinámica como en organización, están y estarán a cargo del Museo Ferro-White, de conocida trayectoria nacional. Este museo, la cercanía al Museo del Puerto, la presencia de la Usina Ferroviaria, han gestado vinculaciones en lo funcional y lo físico. El nuevo espacio motivo del presente concurso pasará a ser parte importantísima de las actividades en la localidad.

3.6 Premisas de diseño

Además de albergar actividades humanas se busca que las propuestas sean expresión física de las aspiraciones del promotor (ver Objetivos, 2.2 y 2.3) y la sociedad a la que pertenece el complejo. De allí que la obra cuenta con un carácter simbólico que no ha de soslayarse. El puerto y el estuario son presencia y esencia de la cultura local y ello es lo que motiva el concurso. Se establecen entonces algunos conceptos centrales a tener en cuenta por los PARTICIPANTES:

3.6.1 **Relación con el entorno:** la relación tierra y agua marcadamente condiciona cualquier tipo de propuesta. La amplitud de las mareas (aproximadamente 4,20 m promedio entre alta y baja) y su ciclo completo de ± 12 horas presenta un paisaje poco comparable a la percepción de este mismo fenómeno en la playa. El paisaje observado alterna su aspecto entre la naturaleza del territorio, la variabilidad de las mareas y la actividad portuaria (productiva y logística, regional e internacional).



- 3.6.2 **Relación con las obras pre-existentes:** en todo el sector se observan obras pertenecientes al patrimonio local, provincial y nacional. Todas ellas, incluidas las infraestructuras ferroviarias, las obras destinadas a la logística y a la producción, exponen de forma contundente las aspiraciones de la sociedad de principios de siglo XX, las tecnologías de las diferentes épocas y el deterioro propio al paso de los años. Lo que se observa desde el muelle, el paisaje portuario, productivo y logístico también forma parte del paisaje a contemplar y del cual aprender. La obra preexistente mas importante al concurso es la Usina General San Martin, “el Castillo”, dado que el acceso al predio del concurso es la mismísima antesala a la Usina: “el jardín.”
- 3.6.3 **Relación con la sociedad:** Se busca que las propuestas constituyan un atractivo a los habitantes de la ciudad y la región. En este marco resulta esencial que los trabajos atiendan las necesidades y deseos de las diferentes bandas etarias (niños, adolescentes, jóvenes, adultos y ancianos). Se esperan resoluciones que seduzcan por su calidad espacial y fundamentalmente que devuelvan a la sociedad la posibilidad de re encuentro con el estuario. Por último, se espera que los proyectos contemplen actividades de tipo tradicional y se verá con agrado que se propongan actividades y eventos cuya modalidad sea de actualidad.
- 3.6.4 **Carácter espacial:** se entiende que el dramatismo del paisaje, tanto por sus contrastes como por su variabilidad (juego entre las vistas próximas, cercanas y largas) debe ser abordado por los PARTICIPANTES. El carácter lineal del predio, reforzado en su remate por el muelle mismo, invita a recorridos con diferentes estaciones, puntos de interés, instancias de descanso, etc. que han de observarse en la propuesta.

3.7 Valoración de las propuestas

En otra dimensión, los proyectos también se evaluarán, y finalmente se seleccionarán, en función de algunas **condiciones de preferencia**, a saber:

- 3.7.1 **Viabilidad:** Se verá positivamente toda propuesta que demuestre que su ejecución es viable (técnica y económicamente) además de una preocupación por el fácil, bajo ó nulo mantenimiento de las eventuales obras. Se entiende como viable además que las inversiones se ajusten a la escala del complejo y a las actividades a realizar en él, una ecuación costo-beneficio difícil de registrar técnicamente pero evaluable intuitivamente.
- 3.7.2 **Sustentabilidad:** se verán altamente valoradas la reducción del consumo energético y la reducción de emisiones, el tratamiento primario/correcto de residuos y la utilización y/o reutilización racional de recursos.
- 3.7.3 **Transformación del área:** otra variable de evaluación será la capacidad de la propuesta de producir una transformación que renueve el uso del área e invite al uso continuo por parte de la población.
- 3.7.4 **Flexibilidad:** se entiende esto en términos de las posibles diversas actividades a realizarse en un mismo espacio y la conectividad con otras áreas del complejo de la Usina General San Martin y el frente de relleno (pólder).
- 3.7.5 **Tratamiento de borde:** existen límites jurídicos y bordes espaciales. La condición de dominio de las parcelas afectadas al concurso - usina, muelle, pólder, no se verá modificada. Sin embargo, como complejo turístico recreativo estas pasarán a conformar una **unidad**. En éste marco el tratamiento que se dé al muro que actualmente separa el predio de la Usina y pólder, del solar directamente afectado al concurso, incluida su posible demolición total, será central a la propuesta. Se evaluarán positivamente los proyectos que ofrezcan condiciones de

conexión (espacial, visual, y peatonal) y que simultáneamente asuman que el muro/límite existente ha sido parte de la delimitación de las actividades en el pasado, y que este límite también a resultado en fuertes condicionantes espaciales del área.

- 3.7.6 Permanencia:** se entiende que las propuestas y sus eventuales obras deben ser soluciones con vocación de permanencia y que atiendan a la perdurabilidad de las mismas en el tiempo, tal como la construcción del muelle lo ha sido para generaciones posteriores a su construcción. Sobre este mismo punto y dado el carácter hostil del entorno por su cercanía al mar, los materiales y tecnologías a proponer para los proyectos, se presentan como un ítem de alta importancia.
- 3.7.7 Novedad:** Se ponderarán positivamente los proyectos que expongan en su concepto y materialidad ideas innovadoras para ser usadas en un espacio público. Se entiende además que estas ideas podrían colaborar al carácter **simbólico** de la intervención.

3.8 Requerimientos específicos

El programa específico detalla los requerimientos mínimos e indispensables que servirán para evaluar la **racionalidad de las propuestas**. Lejos de ser prescriptivos, determinantes o excluyentes deben entenderse como marco del carácter buscado para el complejo.

- 3.8.1 Del carácter espacial.** Se busca que la espacialidad propuesta invite a explorar los fenómenos de recorrer, atravesar, andar, estar, contemplar, permanecer. Se esperan circulaciones diversas, sectores o lugares de transición, espacios comprimidos y/o expansivos, contrastes entre lo próximo y lo lejano, y fundamentalmente una alta conectividad con la UGSM y pólder.
- 3.8.2 Del carácter patrimonial.** Se concibe al patrimonio como la relación entre objeto y sujeto, por tanto es que se buscan interacciones a partir de experiencias espaciales y las mejores vistas a la usina, el muelle y la ría.
- 3.8.3 De la materialidad, lo concreto y los materiales apropiados.** El entorno marítimo condiciona altamente la utilización de algunos materiales. De la misma manera que estos influyen sustancialmente en los costos de mantenimiento. Los procesos y métodos constructivos, modos de fabricación, de articulación, de ensamblaje, suelen acompañarse o constituirse de aspectos de localía como la mano de obra apropiada y calificada, la tecnología disponible y conocida, condiciones de transporte y logística, etc. Se entiende que la materialidad del objeto(s), resultante y síntesis del material y tecnología específicos, es aspecto esencial del carácter del espacio que se habita: la materialidad nos sitúa en el mundo de lo tangible y del paso del tiempo.
- 3.8.4 Barandilla sudeste del Muelle.** Allí se observan algunos barcos hundidos y/o encallados. Su retiro es de alto costo y por debajo del relleno que se observa con marea baja aparecerían otras embarcaciones que han quedado enterradas con el paso de los años. Su dragado sería al momento inviable. Sobre este borde se sugiere no intervenir fuera de los límites del muelle mismo y no proponer actividades cuya seguridad o normal desarrollo se vean comprometidas por estas condiciones.
- 3.8.5 El Muelle y las embarcaciones.** El muelle solo podrá utilizarse para embarcaciones de pequeño porte. La actividad de amarre, de abordaje y desembarco se realizará en los últimos 100 a 150 metros del muelle, en su lado noroeste, en el sector que permanentemente cuenta con agua y profundidad suficiente para este tipo de maniobras. Cualquier actividad de este tipo será autorizada, controlada y gestionada con los

permisos correspondientes de las autoridades de competencia y siempre supeditadas a no interferir con las actividades normales del puerto.

- 3.8.6 De la chatarra existente.** En el predio se han acopiado cascos de viejas embarcaciones que hoy solo pueden considerarse chatarra. Algunos de estos cascos son de mediano porte, pero la mayoría, como puede observarse en fotos y videos, son pequeñas lanchas y en muchos casos partes de pequeños barcos. El paso de los años ha provocado un deterioro sustancial en las piezas y es necesario, en particular para el PROMOTOR, definir y resolver su destino. La chatarra, como tal, debe retirarse. Primero porque representa un riesgo para las personas y segundo porque es necesario liberar espacio para mejorar las vistas al mar y el tránsito en el predio. Algunas piezas podrían reutilizarse a criterio de los PARTICIPANTES y según las propuestas, lo que es seguro es que en las condiciones actuales la chatarra no puede permanecer.
- 3.8.7 De las actividades sociales y culturales.** El complejo no se concibe como lugar de paso. Su visita, recorrido y/o uso demanda un traslado de la población visitante hacia él. En este sentido podría asociárselo a un parque temático. Por ello es que los lugares destinados a actividades de carácter específico deben contar con la calidad espacial y funcional necesaria para que estas se desarrollen con normalidad. Por ejemplo, aquí podrían darse ferias, paseos marítimos, encuentros educativos, actividades deportivas, etc. En ocasiones podrá visitarse por cientos de personas, en otras solo por pequeños grupos.
- 3.8.7.1 Lugares de encuentro.** Estos lugares deben ser de fácil detección en el recorrido del complejo. Se sugieren al menos 4 de ellos. Podrán contemplarse diferentes tamaños e incluso combinarse espacialmente. Alguno de estos lugares podría constituirse en un espacio de asamblea para grupos mayoritarios. Se debe considerar que estos cuenten con algún tipo de cubierta (total o parcial) para proteger del sol del verano.
- 3.8.7.2 El arribo del tren.** Un ramal de vías existente permitiría (permite) conectar la estación Sud de la ciudad de Bahía Blanca, con la Usina San Martín. Podría decirse el país con él complejo. Estas vías bordean y atraviesan el complejo motivo del concurso. Por ello se sugiere no proponer el retiro de las vías existentes en el lugar.
- 3.8.7.3 Lugares de estar.** Deben proveerse sectores de estar, agrupados o no, para familias o pequeños grupos, con mesas, alternando sombras y descubiertos, bajo vegetación o arbolado, con provisión de electricidad y/o agua.
- 3.8.7.4 Centro de interpretación:** se busca un espacio en el que el usuario del complejo pueda entender el entorno/medio. Allí se podrá encontrar información específica sobre el muelle (historia, estructura, estado, etc.) y obras del sector. Quizá también alguna información anexa como flora, fauna, condiciones naturales del estuario, historia del puerto, etc. Aunque para otra data se cuenta ya con el Museo Ferro-White y el Museo del Puerto. Su relativa dimensión y su condición de abierto, no necesariamente debe entenderse como un espacio cerrado, no debieran condicionar su fácil detección y distinción del resto de las obras del conjunto. Es decir, se busca que el centro cuente con su propia identidad.
- 3.8.7.5 Espacio de asamblea.** A falta de mejor denominación se busca un lugar que pueda alojar alguna actividad representativa, de tipo performance, o teatral, charla abierta para pequeños grupos, pequeños conciertos, etc. Puede formar parte de las áreas de encuentro pero debe contemplarse la posibilidad que una actividad en curso no se encuentre perturbada por actividades desarrolladas en otros sectores.

- 3.8.8 De las actividades recreativas, deportivas, de esparcimiento y ocio.** Estas actividades se encuentran entre las más apropiadas para el complejo. Específicamente podemos nombrar paseos, visitas organizadas en embarcaciones turísticas, picnics, algunos deportes acuáticos (organización y autorización mediante). También el complejo puede servir de punto de llegada o salida de competencias pedestres, carreras, maratones, paseos en bicicletas o competencias de ciclismo, etc. Podría contar con una pista de salud. Las propuestas deben contemplar dichas actividades como condicionantes. No se considera aconsejable proponer natatorios o piscinas por cuestiones referidas a la seguridad, por el carácter público del complejo y por el mantenimiento que estas demandan.
- 3.8.9 De las áreas de servicio y otros.**
- 3.8.9.1 Baños.** Se proveerán baños para ambos sexos, contemplando la accesibilidad para discapacitados. Estos pueden plantearse agrupados o dispersos, aunque dada la longitud del complejo se verá con agrado contar con al menos dos sectores o baterías de baños. Una medida razonable para su dimensionado (en cantidad y disposición) es un uso simultáneo de 20 personas. Los sanitarios podrán incluir alguna ducha, servicios de agua caliente, etc.
- 3.8.9.2 Puntos de conectividad.** Deben proveerse puntos de conectividad y carga para dispositivos móviles, ya sea dispersos o agrupados, asociados a otras obras o no. Se detalla este ítem de manera específica dado que la utilización de estos puntos suele congregar muchas personas.
- 3.8.9.3 Sala de máquinas y mantenimiento.** Se proveerá de una sala, local o depósito de aproximadamente 30 m² en la que se puedan depositar herramientas y máquinas para el mantenimiento del complejo.
- 3.8.9.4 Mobiliario.** En referencia a este punto puede mencionarse que el complejo debe contar con lugares para sentarse, descansar, contemplar, algunos planos de apoyo o mesas, cicletteros, cestos de residuos, etc. Entre dicho mobiliario puede contemplarse la construcción de caniles, parque para mascotas o similar.

CAPÍTULO 4

DOCUMENTACIÓN ANEXA

- 4.1 Declaración Jurada
- 4.2 Informe técnico histórico estructural del Muelle de Elevadores, Sitios 1 – 2 – 3 – 4, Ing. Horacio Varela
- 4.3 Plano de planta general del sector a intervenir (DWG) sobre imagen JPG. Incluye compaginación (layout) de láminas.
- 4.4 RCP (densecloud) nube de puntos. Desde este archivo pueden tomarse medidas en altura.
- 4.5 Base con nube de puntos y fotogrametría (DWG)
- 4.6 Base con fotogrametría (DWG)
- 4.7 ARCHIVO KMZ (para trabajar sobre google earth).
- 4.8 Video (crudo) del área.
- 4.9 <https://www.youtube.com/watch?v=-DMReqO3OS4>
- 4.10 Otros Links de referencia
 - 4.10.1 <https://ingenierowhite.com/museo-del-puerto>
 - 4.10.2 <https://es-la.facebook.com/museodelpuertodeingenierowhite>
 - 4.10.3 <https://www.facebook.com/museoferrowhite>
 - 4.10.4 <https://www.puertobahiablanca.com>
 - 4.10.5 <https://www.youtube.com/watch?v=SdGarREWasY>
 - 4.10.6 <https://www.youtube.com/watch?v=ZIObaZjKbhl>
 - 4.10.7 <https://www.youtube.com/watch?v=x5prDNzNNA>
 - 4.10.8 <https://www.youtube.com/watch?v=-DMReqO3OS4>

