



Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR



ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LA POSIBLE LOCALIZACIÓN DE UNA TERMINAL FLUVIO-MARÍTIMA EN EL PREDIO CONOCIDO COMO PREDIO MAUÁ

Con respecto a la posible instalación de una terminal fluvio-marítima en el predio del dique Mauá, surgen las siguientes consideraciones:

CONSIDERACIONES DE CONTEXTO

1- Aspectos patrimoniales

La zona afectada reviste una condición de doble patrimonio: la Rambla como pieza urbana y las propias edificaciones del complejo del dique como Patrimonio Histórico Nacional.

En 1986 (14-10-1986) y a propuesta de la CPCN se declara la Rambla como Monumento Histórico nacional: "Declárese Monumento Histórico Cultural, en el Departamento de Montevideo, la zona costera comprendida desde el Oeste, hacia el Este, a partir de la escollera conocida como "Sarandí" inclusive, hasta el arroyo Carrasco, y de Sur a Norte desde el Río de la Plata hasta Rambla Costanera, incluyéndose sus dos aceras y los espacios públicos adyacentes a la misma." En las Consideraciones de dicha declaración se expresa que:

"1) Constituye un área de particular valor paisajístico, histórico y cultural; 2) Que dicha área en su actual disposición es representativa de una época, y expresa una política urbanística que contribuyó de manera decisiva a las actuales características y a la específica conformación de la ciudad; 3) Que dichas características y conformación son, pues la resultante de una coherente y prolongada política nacional y municipal, cuyos resultados constituyen, sin duda, un bien digno de la protección específica..."

En 2010 el portal de la Intendencia de Montevideo anunciaba: La Comisión de Patrimonio y la IMM presentaron a la rambla Naciones Unidas para que sea designada como Patrimonio Histórico Mundial por la Unesco. La extensión comprende el tramo de 22 kilómetros que va desde Barrio Sur a Carrasco. Los principales argumentos se basan en la importancia arquitectónica y en que el lugar es un punto de encuentro que representa los valores de los uruguayos. (<http://www.montevideo.com.uy/Noticias/Rambla-montevideana-como-patrimonio-historico-uc105629#>, consulta 27 de diciembre del 2017)

A estas consideraciones cabe agregar el valor de la Rambla Montevideana como espacio público, lugar de encuentro de los Montevideanos, respaldado por las visuales amplias al Río de la Plata.

2- El frente costero como territorio estratégico

El frente costero está reconocido en las Directrices Departamentales de Montevideo como territorio estratégico: " La Costa Este se incluye en el territorio estratégico Frente Costero en tanto la Rambla y su orla de playas constituye el paseo público por excelencia de todos los montevideanos, que posibilita el encuentro entre diferentes y otorga singularidad a la ciudad. Específicamente la Rambla Sur, balcón al mar de la ciudad, constituye un referente en cuanto a iniciativa pública de construcción de infraestructura urbana y paisajística." (Art 42-3)

El Plan Especial Barrio Sur, aprobado en 2002, señala 3 Áreas de Actuación con proyectos urbanos que se consideran estratégicos para la recuperación del área. Entre éstos se identifica la Compañía del Gas y el Dique Mauá. proponiendo usos que incorporen comercio, cultura, deporte y recreación, generando "un espacio de uso público que se integre a la Rambla Sur". (p49) La recuperación de la plaza Argentina se destaca ya que recuperará un espacio de excepcionales calidades paisajísticas. El Plan además destaca las calidades patrimoniales del barrio y es cuidadoso en su protección y valorización.

3- La oportunidad de un gran proyecto que pueda impactar favorablemente en la ciudad en general y en la zona en particular, acompañando los procesos de transformación en curso.

En el entorno se registran últimamente una serie de transformaciones potentes que reafirman el carácter estratégico del área:

Las nuevas oficinas de la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina que se ubica en el predio del antiguo Mercado Central, que albergará usos culturales y recreativos además de oficinas.

El edificio Anexo de la Torre Ejecutiva de Presidencia

El barrio de las Artes promovido, entre otros, por la Intendencia de Montevideo y el Minturd que, a la luz del proceso de mejora que se manifiesta en la restauración del Teatro Solís, y la Sala Verdi, las actividades culturales que se instalarán en la sede de la CAF, la reactivación del hotel Cervantes, el proyecto del Museo de las Ciencias en el Dique Mauá y teniendo en cuenta la historia del barrio vinculado al tango y candombe, convocan y unifican a más de 50 actores institucionales y comerciales en un proyecto de reactivación barrial en torno al arte y la cultura.

El proceso de sustitución tipológica con el Programa de Vivienda de Interés Social y la existencia de espacios de oportunidad para actuaciones de revitalización urbana como los que fueran ocupados por el CH20 y gasómetro.

La propuesta del Museo del Tiempo en el Dique Mauá.

4- Complejidades e incertidumbres de las transformaciones urbanas

Los procesos territoriales contemporáneos implican un abordaje transversal e interdisciplinario, lo que implica la necesaria incorporación de la opinión de expertos en la multiplicidad de temáticas involucradas: portuaria, urbana, vialidad, cohesión social, ambiente.

5- Nuevo contexto normativo-institucional para la obra pública en el marco de la LOTYDS

Más allá de todas las regulaciones que dan contexto a los procesos de definición y ejecución de obra pública, a partir de 2008 rige un nuevo marco normativo e institucional que establece nuevos procedimientos y obligaciones para los distintos actores institucionales.

Sin duda, casos de reciente aparición en la agenda pública de obra públicas, como las vinculadas a la ley de riego, la ampliación del complejo forestal, la eventual construcción de un nuevo puerto de pasajeros en Montevideo, entre otras, quedan legalmente sujetas al cumplimiento de los procedimientos que se establecen en la LOTyDS.

Vale aclarar que la mayor o menor observancia de tal "legalidad" queda en cierta forma condicionada a las tensiones "político-culturales" que siempre enmarcan los

cambios en procedimientos legales, ya que lo “viejo” presiona por quedar y lo “nuevo” empuja para emerger.

Dado que en este caso sólo existen anuncios de prensa de eventual construcción de nuevo puerto en Montevideo, los procedimientos que se plantean necesarios de cumplir, seguramente aún no han sido desarrollados, por lo cual se está a tiempo para alertar sobre la necesaria legalidad a respetar. Para ello sólo plantearemos dos aspectos señalados en sendos artículos de la LOTyDS.

- Coordinación de las obras públicas en el marco de la planificación territorial. (Artículo 77 de la ley 18.308)

“Las obras públicas proyectadas por todo órgano del Estado o persona pública estatal o no, bajo cualquier modalidad o naturaleza, deberán ajustarse y compatibilizarse con las disposiciones de los instrumentos de ordenamiento territorial.

Dichas obras serán autorizadas, sin perjuicio de otros permisos correspondientes, de acuerdo con la normativa aplicable, por el Gobierno Departamental respectivo.

En el caso que la solicitud fuere denegada por ser incompatible con el instrumento de ordenamiento territorial aplicable, el Comité Nacional de Ordenamiento Territorial podrá decidir sobre la efectiva materialización del proyecto, previa declaración de interés nacional y urgente ejecución. En este caso, el acuerdo del Comité determinará la suspensión parcial de aquellas determinaciones del instrumento que se opongan a la ejecución y generará el deber de iniciar el procedimiento para modificar dicho instrumento a fin de incorporar las previsiones oportunas que determinen la incidencia del proyecto, sin perjuicio de lo establecido al efecto sobre solución de divergencias.

El Poder Ejecutivo se abstendrá de promover la declaración prevista y de ejecutar el proyecto, si el mismo resulta incompatible con las Directrices Nacionales o las Estrategias Regionales vigentes y aplicables”.

De su lectura surge con nitidez que el eventual organismo promotor de la obra, el MTOP, debe tramitar la solicitud de permiso ante la IDM. A su vez que la propuesta programática-proyectual de la obra deberá haber considerado las disposiciones legales vigentes en materia departamental.

Si esto último no se cumpliera o si la IDM no estuviera en disposición de aprobar la obra, queda establecido en este artículo de la ley los pasos a seguir a los efectos de dilucidar este eventual “conflicto” de competencias.

Por tanto, se entiende importante que como academia ayudemos a resolver las tensiones en estos proceso de cambio cultural, a través de explicitar con claridad los procedimientos que se deben cumplir. No en clave o tono de mandato, sino en términos de solicitar la información sobre lo actuado, tanto por el solicitante o proponente de la obra, como por el organismo departamental que la autorice, rechace o condicione. De otro modo conocer públicamente en qué etapa de este proceso nos encontramos.

- Adicionalmente transcribimos algunos efectos legales que se generan a partir de la entrada en vigor del conjunto de instrumentos de ordenamiento territorial que están vigentes y son aplicables en el departamento de Montevideo y nacionales y regionales, si fueren aplicables al caso del nuevo puerto. Artículo 27 , incisos b y d (sólo como ejemplos)

“La entrada en vigor de los instrumentos previstos en la presente ley producirá los siguientes efectos:

b) No podrán otorgarse autorizaciones contrarias a las disposiciones de los instrumentos. Esta determinación alcanza al proceso de Autorización Ambiental Previa que se tramitará sólo para proyectos encuadrados en el instrumento de ordenamiento

territorial aplicable. En los casos de apertura de minas y canteras quedará habilitada de oficio la gestión para la posible revisión del instrumento que se trate.

d) La obligatoriedad del cumplimiento de sus determinaciones de carácter vinculante para todas las personas, públicas y privadas”.

La lectura permite entender con claridad procedimientos y proceder que se vinculan con la eventual obra de puerto.

Sólo a modo de ejemplo, los EIA no podrán tramitarse en contravención a lo dispuesto por los IOT.

También que esta y demás obligaciones que establezcan los IOT, abarcan de modo vinculante a todas las personas, incluido el MTOP

Finalmente, estos ejemplos puestos en conocimiento público conformarían un gran aporte desde la academia. Luego de solicitada y obtenida la información veraz de la marcha de estos proceso poder aportar ya específicamente en los contenidos, urbano-territoriales-ambientales de las propuestas programáticas y proyectuales que se hayan tramitado y aprobado o también exceptuado por las vías previstas.

A MODO DE SINTESIS

Para poder avanzar en una opinión a la luz de lo planteado es imprescindible disponer de la información veraz y pertinente. Por lo tanto habría que disponer de la Información del MTOP quien aparece como el organismo eventualmente promotor, solicitando la información disponible en cuanto a propuesta, proyecto y tramitación ante los organismos competentes en las materias señaladas de Ordenamiento Territorial.

Similar procedimiento con la Intendencia Departamental en cuanto solicitar la información sobre eventuales tramitaciones y resultados realizados sobre transformaciones territoriales en consideración desde las regulaciones del ordenamiento territorial en la mencionada zona costera.

La propuesta /proyecto debe analizarse en función de los proceso existentes, abiertos al entorno urbano y a políticas públicas estratégicas privilegiando el interés común.

Finalmente se considera que **la propuesta debe vincularse a un instrumento de OTyDS de acuerdo al marco jurídico vigente, lo que permitirá su adecuada inserción en la ciudad.**