

Inconstitucionalidades enlazadas a crímenes hidrológicos

Excma Corte Suprema de Justicia de la Nación

Francisco Javier de AMORRORTU, DNI 4.382.241, por mi propio derecho y mis propias obligaciones, domiciliado en Lisandro de la Torre 9260, Del Viso, Prov. de Buenos Aires, constituyendo domicilio legal en la Avd. Juramento 1805, 2º piso “A”, C.A.B.A., conjuntamente con mi letrado patrocinante Ignacio Sancho ARABEHETY, LE 17490702, CPACF T 40 F 47, IVA Responsable Inscripto, domicilio electrónico N°: 20 17490702 2, a V.E. me presento y con respeto digo:

I. Objeto

- A) . Demandar al ex Ministro de Transporte de la Nación Guillermo J. Dietrich
- B) . Demandar al ex titular de Administración Gral de Puertos Gonzalo Mórtola
- C) . Demandar al jefe de Gobierno porteño, Horacio Rodríguez Larreta
- D) . Demandar a la Procuración General del Tesoro de la Nación
- E) . Demandar al Banco Mundial
- F) . Demandar a la Corporación Andina de Fomento (CAF)
- G) Denunciar a V.E. la violación a los debidos respetos de los art 41 y 43 de CN; art 75, p 15 de CN; art 28º de la CP; art 235, inc c, 240 y 241 del nuevo CC, Art 200 del CPN, Art 420 bis del Código Penal Fed. Rep. de Méjico; art 2577, 2340 inc 4º, 2572, 2579, 2651, 2642 y 2634, 2638, 2644 y 2648 viejo CC; presupuestos mín arts 4º, 6º, 8º, 11 a 13 y 19 a 21, ley 25675 y arts 1º, 2º y 3º, ley 23879/90;
- H) solicitando a V.E. las medidas autosatisfactivas para la inmediata paralización de estas obras de escolleras y de rellenos para acreencias ribereñas y su recomposición al estado anterior a lo obrado.
- I) Demandando por la inconstitucionalidad que carga del ARTÍCULO 1º del DECTO-2018-870-APN-PTE.- *“Llámase a Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la construcción, conservación y explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES, ello en el ámbito delimitado en el plano cuyo croquis, como ANEXO (IF-2018-*

35621195-APN-AGP#MTR) forma parte de la presente medida”, que sin duda, a todos debía alertar del corrimiento de las líneas de ribera y la función de represa de los sistemas ecológicos que generaría ese proyecto, desequilibrando lo que el primer enunciado del par 2º, art 6º de la ley 25675 indica expresamente vigilar.

Así este DECTO-2018-870-APN-PTE, cargando con su silencio imperial en los actos resolutorios y licitatorios que de él se desprenderían, impulsó todas las violaciones a los debidos procesos ambientales por leyes 25675 y 23879, incluida en primer lugar la grosera violación de líneas de ribera art 235 inc C del CC, que el Sr Presidente jamás podría ignorar, que a seguido del previo proceso ambiental le cabía el obligado paso por la legislatura que debía aprobar los nuevos límites ribereños y ésto no cabía resolver con decretos imperiales impulsando las resoluciones que a seguido denunciarnos, probando así la inconstitucionalidad de este atropellador decreto 870/2018 y las resoluciones que prohijó.

J) Demandando por las RESOL-2019-**256**-APN-MTR y K) RESOL-2018-**178**-APN-AGP#MTR, de trámites licitatorios y promoción de los mismos disponiendo concursos sin los previos apreciados de los debidos procesos, que por leyes 25675 y 23879 cabían a los desequilibrios ecológicos en estas áreas ribereñas con dinámicas ya en estado catatónico y los posteriores apreciados de la Legislatura para tratar, tanto la audiencia pública que exige la ley 23879 para estas obras hidráulicas, que conforman verdaderas presas destructoras de los equilibrios de estos sistemas ecológicos con compromisos directos con las críticas capturas de agua de AySA –y de hecho, las imágenes lo prueban con meridiana claridad, ver este video: https://www.youtube.com/watch?v=xoX_oOBjn1c -, como el posterior tratamiento legislativo que habría de considerar la propuesta del corrimiento de los límites del puerto de Buenos Aires. Esto no era a resolver con DNU o como se quiera llamar a este Decreto 870/18 imponiendo su catarata de atropellos.

L) Por ello, solicitamos a V.E. ejercer las funciones jurisdiccionales correctivas y lo que resta de las preventivas, fundando las suspensiones inmediatas respecto de lo que hubiera trascendido de estas resoluciones, para frenar los estragos en los ecosistemas ribereños que padecen estos atropellos de obras criminales.

M) Reiteramos la inconstitucionalidad de las Acords 35/2011, 16/2013 y 8/2015 para justificar la presentación de esta demanda en la Sec. de Juicios Originarios.

II . Objeto extendido

A) . Demandar al ex Ministro de Transporte de la Nación Guillermo Javier Dietrich con domicilio en Hipólito Irigoyen 250, piso 12º, CABA, por las aberraciones obradas, que siguieron a la inconstitucionalidad de la RESOLUCIÓN-2019-256-APN-MTR, BO N° 30312/19 del 06/05 /2019 emitida por el Ministerio de Transporte aprobando el Pliego General de la “Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la Construcción, Conservación y Explotación de la Terminal del Puerto Nuevo de Buenos Aires”, traducidas en daño ecológico generado en estos humedales afectando el equilibrio de las dinámicas de la deriva litoral por las acreencias ya generadas violando la línea de ribera, confirmando los mismos responsables, de que hacía un año y medio habían comenzado estas obras violatorias de las líneas de ribera que le caben al Puerto de Buenos Aires, conformando verdaderas presas destructoras de los equilibrios de estos sistemas ecológicos con compromisos directos con las críticas capturas de agua de AySA –y de hecho, las imágenes lo prueban con meridiana claridad, ver https://www.youtube.com/watch?v=xoX_oOBjn1c



Esta modificación de las líneas de ribera reclama aprobación definitiva por legislatura. Pero ni aún a la legislatura le cabe acordar esta modificación sin el previo y debido proceso ambiental apuntado por las leyes 25675 y 23879.

B) . Demandar al ex titular de la Administración General de Puertos Gonzalo Mórtoles con domicilio en Av. Ingeniero Huergo 431, CABA por las aberraciones obradas, que siguieron a la RESOL-2018-178-APN-AGP#MTR sin cumplir con los requisitos previos de presentación de los EIA, ni ser el encargado de convocar a la audiencia pública en el marco del debido proceso señalado por las leyes 25675 y 23879 para la construcción, conservación y explotación de la Terminal del Puerto Nuevo, ni dar a conocer su Evaluación y Declaratoria de Impacto. traducidas en daño ecológico generado en estos humedales afectando el equilibrio de las dinámicas de la deriva litoral por las acreencias ya generadas violando las líneas de ribera, confirmando los mismos responsables, de que hacía un año y medio habían comenzado estas obras violatorias de las líneas de ribera que le caben al Puerto de Buenos Aires, conformando verdaderas presas destructoras de los equilibrios de estos sistemas ecológicos con compromisos directos con las críticas capturas de agua de AySA; y de hecho, las imágenes lo prueban con meridiana claridad, ver https://www.youtube.com/watch?v=xoX_oOBjn1c

Tampoco había cumplido el previo proceso ambiental apuntado por las leyes 25675 y 23879 para el llamado a licitación realizado por la AGP para la construcción de la escollera de contención sur del nuevo relleno Puerto de Buenos Aires realizado a fines de Enero del 2019, que por ello aparece involucrada en el daño ecológico generado en estos humedales afectando el equilibrio de las dinámicas de la deriva litoral con los 1.000 m de escollera y acreencias costaneras ya obradas, que no aparecen observados, consignados, ni resueltos en la Resolución 178/2018 de la AGP publicada el 18/12/2018 en el B.O. con la firma de Mórtoles.



Por ello, denunciamos a ambos: al Ministro de Transporte Guillermo Javier Dietrich y al Titular de la Administración Gral de Puertos Gonzalo Mórtola por generar estos estragos hidrológicos en la deriva litoral de este gran humedal estuarial de muy baja profundidad, llevando adelante estas violaciones de las líneas de ribera sin el debido previo proceso ambiental y posterior aprobación legislativa.

H) Solicitamos la inmediata paralización de estas obras de escolleras y de rellenos para acreencias estuariales y su recomposición al estado anterior a lo obrado.



Por tratarse de hechos inocultables, confesos y públicos que esta denuncia enmarca en estragos ecológicos violatorios del art 200 del CPN y del art 420 bis del Código Penal Federal de la República de Méjico al cual debemos respetos de carácter supra constitucional, obrados a partir de la inconstitucionalidad de resoluciones que derivaron en indebidos actos licitatorios, violación de los debidos procesos ambientales por leyes 25675 y 23879 y probada violación de líneas de ribera art 235 inc C del CC, agravando los desequilibrios ecológicos en áreas ribereñas con dinámicas ya en estado catatónico y probadas afectaciones a las tomas de agua de las plantas para potabilizar San Martín y Belgrano de AySA -ver este video https://www.youtube.com/watch?v=xOX_oOBjn1c -, solicitamos a V.E. ejercer las funciones jurisdiccionales correctivas y lo que resta de las preventivas, disponiendo la suspensión inmediata de las obras de relleno en estas áreas.

C) . Demandar al Jefe de Gobierno de la C.A.B.A. y a sus subordinados: Franco Moccia, ministro de Desarrollo Urbano y Transporte y Carlos María Frugoni, presidente de AUSA por los vuelcos de los movimientos de suelo del Paseo del Bajo, de un orden aprox. superior a los 150.000 camiones (1,5 millones de m³), en las áreas donde proyectaron la ampliación del nuevo puerto, violentando los mismos respetos del debido proceso que los anteriores. Ya en la causa del Paseo del Bajo señalan que las **irregularidades** en la documentación para el respaldo de la adjudicación era «incompleta y desordenada» . Ver desorden sin resolver generado en el art 8º de la Constitución de la CABA por la Ley 24.093, el Decreto 1029/92 y las Disp. 527/2012 y 97/2016 de la SSPyVNN.

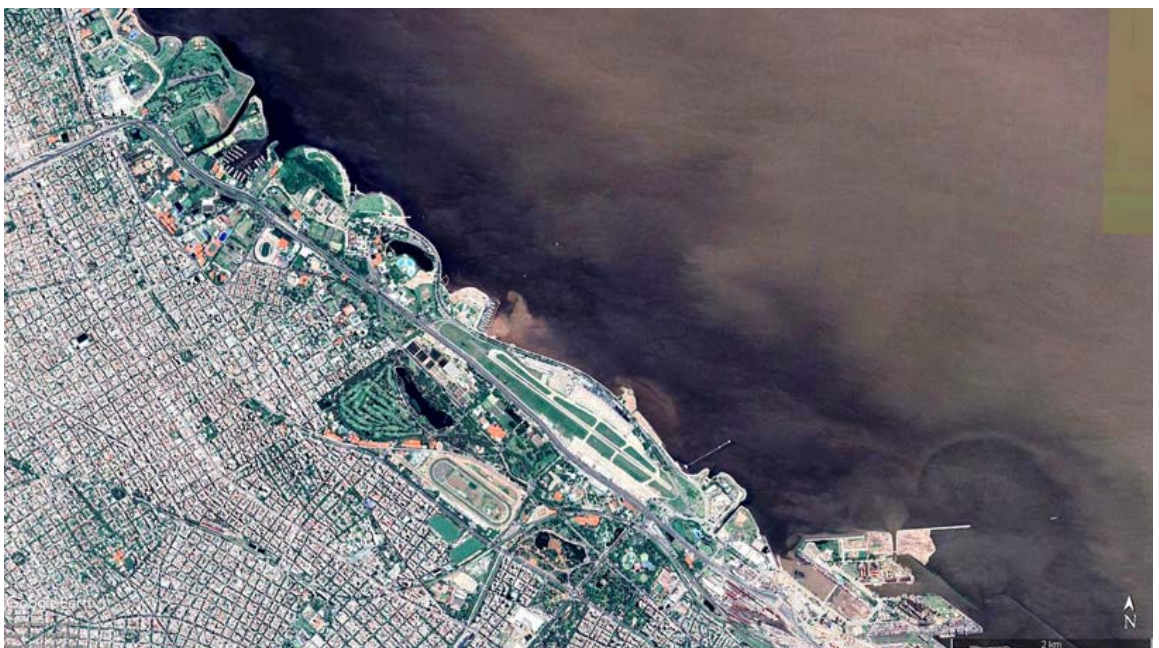


D) . Demandar a la Procuración General del Tesoro de la Nación por avalar los créditos del Banco Mundial para la obra del nuevo Puerto de Buenos Aires sin reparar en las inconstitucionalidades que cargaban el decreto 870/18 y las resoluciones 178/18 y 256/19; y asimismo, avalar el de la CAF por U\$S 340 millones para la obra del Paseo del Bajo, sin reparar en los compromisos que irradiaba esta obra con los vuelcos de sus movimientos de suelo, ni contar con los respaldos de haber cumplido con el debido proceso leyes 25675 y 23879: estudios de impacto ambiental dispuestos por el ejecutivo y audiencia pública ordenada por la

legislatura, evaluaciones, declaratoria de impacto ambiental y corrimiento de la línea de ribera aprobado por Legislatura, a seguido del previo debido proceso.

E) . Demandar al Banco Mundial por haber participado en fraude y colusión contra Madre Natura y sus criaturas, financiando una obra aberrante cuyo decreto 870/18 impulsor y las resoluciones administrativas que le siguieron, lucen palmarias inconstitucionalidades y dieron lugar a obranzas aberrantes para los equilibrios de las dinámicas de los sistemas ecológicos comprometidos en estas áreas ribereñas estuariales, que en las imágenes de esta demanda lucen bien a la vista.

F) . Demandar a la Corporación Andina de Fomento (CAF), por haber participado en fraude y colusión contra Madre Natura, financiando una obra, cuyos vuelcos de los movimientos de suelo en áreas por fuera de las líneas de ribera que caían al Puerto de Buenos Aires de jurisdicción nacional, afectando en términos gravísimos el equilibrio de las dinámicas estuariales en aguas ribereñas comprometidas, en adición a las nacionales, con las vecinas de la C.A.B.A. y de la Provincia de Buenos Aires. que concluyeron en el feroz agravamiento de la irremplazable función servicial de la deriva litoral ya cargada de penurias, que obrando como 1 de 5 ecosistemas enlazados viabilizan las tributaciones urbanas estuariales en estas áreas comprometidas con las capturas de agua a potabilizar de AySA.



Si un par de mesas atrás el fiscal general adjunto ante la Cámara Federal, José Luis Agüero Iturbe reclamaba en la causa del Paseo del Bajo *"investigar para saber si realmente nos enfrentamos a un fenómeno criminal, producto una vez más de la tramoya pública privada"*, aquí planteamos situaciones mucho más graves, bien específicas respecto del 1º de los 4 enunciados del par 2º, art 6º de la ley Gral del Ambiente, dispuestas por resoluciones plagadas de inconstitucionalidades y financiadas merced a esta CAF, entonces presidida por Alfonso Prat Gay.

De hecho, había una cuestión "privada" en juego y era centralizar todas las terminales portuarias en un solo servidor y el pre-elegido tras bambalinas era el "Consul Honorario de Singapur en Argentina": Nicolás Caputo.

Por eso, la prisa de atropellar con estas obranzas enlazadas, que al mismo tiempo le permitirían a la CABA, fruto del desorden sin resolver generado en el art 8º de la Constitución de CABA por la Ley 24.093, el Dec 1029/92 y las Disp. 527/2012 y 97/2016 de la SSPyVNN, adueñarse de no menos de 100 Has de la Administración Gral de Puertos, fruto de los beneficios de las mejoras en los accesos portuarios y de la ampliación del área portuaria tras invadir las líneas de ribera.



Todos salían ganando. Rodríguez Larreta ganaba en tierras para sus sueños de llevar la población de la CABA de 2,9 a 5 millones y el consul de Singapur se llevaba el resto. En este desorden jamás miraron por el desequilibrio de las dinámi-

cas de los sistemas ecológicos, bien involucrados en las ya aberrantes capturas de agua a potabilizar por AySA en las plantas Libertador y Belgrano.

A este scrum de atropellados propio de los rugbiers del Cardenal Newman le sumamos a José Torello, jefe de asesores de la Casa Rosada donde residía el jefe de esta frenética trinidad de amigos de negocios para juntar el cambio, que a mediados de Febrero del 2016 había anunciado la creación de un puerto de aguas profundas en Punta Indio, que luego zozobrara sin lamento alguno, pues pronto aparecería este delirio de la ampliación de un puerto de Buenos Aires que ya hace 100 años tendría que haber mudado a más apropiado destino.

Si V.E. consideran que este actor está novelando, pregunten a Don Antonio Zuidvijk azuidvijk@yahoo.com.ar experto en puertos, que les completará el relato

Recordamos que las obras del Paseo del Bajo habían sido denunciadas el 25 de octubre del 2018 por Fernando Míguez, de la Fundación del Cambio Climático, que en ningún caso apuntó a un crimen hidrológico tipificado por el art 200 del CPN o el 420 bis del CFPM, aunque el Fiscal General Adjunto Luis Agüero Iturbe sospechara de un “*fenómeno criminal*” sin explicitarlo.

III . Del decreto 870-2018

del Ministro de Transporte, publicado en el Boletín Oficial el 28/09/2018: DEC-2018-870-APN-PTE-Licitación Pública Nacional e Internacional.

Visto el exp N° EX-2017-31040143-APN-MEG/AGP... en su respuesta: el miércoles pasado 8/5, (B.O.10/5) se dio a conocer la Res 256/2019 del MTR *aprobandando el Pliego General de la “Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la Construcción, Conservación y Explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO”* que prevé la construcción de 800 metros realizados en la escollera al norte del sexto espigón, convocada por la Administración General de Puertos (AGP), controlante de las terminales del Puerto de Buenos Aires. “*Hasta el momento Puerto Buenos Aires realizó obras de ampliación por US\$ 75 millones y ganó 9 hectáreas para operaciones logísticas en la dársena F y 15 hectáreas al norte del sexto espigón*”. -De hecho, en Abril del 2017 ya habían tapado la salida de la Dársena F- Ver imagen a pág 26.

Menciona este decreto 870/2018 a la Ley 23696 y a su Art. 14: *La COMISION BICAMERAL tiene como misión constituir y ejercer la coordinación entre el Congreso Nacional y el Poder Ejecutivo Nacional, a los efectos del cumplimiento de la presente ley y sus resultados debiendo informar a los respectivos cuerpos legislativos sobre todo el proceso que se lleve adelante conforme a las disposiciones de esta ley.*

Nada de lo apuntado en este art 14 justifica las acreencias obradas violando las líneas de ribera, la ausencia del debido proceso ambiental apuntado por las leyes 25675 y 23879 y la ausencia de la obligada posterior consagración aprobatoria por Legislatura del corrimiento de la línea de ribera.

Olvida mencionar el desorden sin resolver generado en el art 8º de la Constitución de la CABA, por la Ley 24.093, el Decreto 1029/92 y las Disp. 527/2012 y 97/2016 de la SSPyVNN, que allanaron los caminos para estos despistes,

No debemos olvidar al mirar por temas de Natura y ambientales, tanto para la elaboración de los EIA, como para su Evaluación y posterior Declaración de Impacto Ambiental (DIA), el orden de los 4 enunciados apuntados en el par 2º del art 6º de la ley 25675, que señala que 1º tenemos que mirar por el equilibrio de la dinámica de los sistemas ecológicos; en 2º lugar, su capacidad de carga; recién en 3º lugar mirar por los temas generales del ambiente y en 4º lugar por las siempre declamadas sustentabilidades de los recursos naturales, no habiendo visto nunca una evaluación de estudios ambientales que diera negativo. Fácil estimar el lindo futuro que espera a la biosfera y a millones bebedores de los servicios de AySA.

Por eso mismo, esta tarea de denunciar crímenes hidrológicos e hidrogeológicos descomunales es interminable. En estos proyectos y licitaciones no hay una sola línea, ni siquiera una sola letra que hable del 1º de los 4 enunciados: del buey solar que mueve las aguas y debe cargar con la empiojada carreta ambiental.

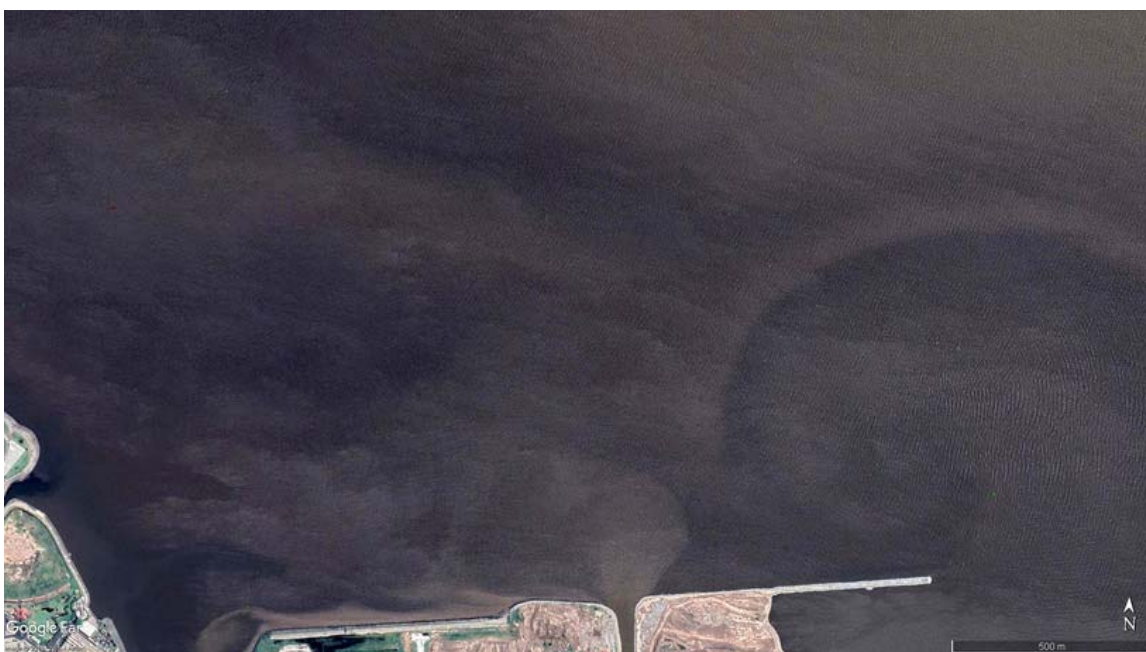
Si hubieron EIAs, nunca trascendieron a Legislatura como era debido, ni a la vista de nadie, pues es palpable que nunca previeron cumplir con el debido proceso ambiental apuntado por las leyes 25675 y 23879 y por ello cabe en adición resaltar la incapacidad palmaria de estos funcionarios para hacerse cargo de las responsabilidades más elementales que les caben como personas de derecho público

IV . Violaciones constitucionales

*Artículo 41 CN.- Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley. Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales. Corresponde a la Nación dictar las normas **que contengan los presupuestos mínimos de protección**, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales.*

ARTICULO 240 CC.- (2) Límites al ejercicio de los derechos individuales sobre los bienes. El ejercicio de los derechos individuales sobre los bienes mencionados en las Secciones anteriores debe ser compatible con los derechos de incidencia colectiva.

Debe conformarse a las normas del derecho administrativo nacional y local dictadas en el interés público y no debe afectar el funcionamiento ni la sustentabilidad de los ecosistemas...



ARTÍCULO 241. CC- (3) Jurisdicción. Cualquiera sea la jurisdicción en que se ejerzan los derechos, debe respetarse la normativa sobre presupuestos mínimos que resulte aplicable

Artículo N° 36 de la Constitución Nacional

Esta Constitución mantendrá su imperio aun cuando se interrumpiere su observancia por actos de fuerza contra el orden institucional y el sistema democrático. Estos actos serán insanablemente nulos.

Sus autores serán pasibles de la sanción prevista en el Artículo 29, inhabilitados a perpetuidad para ocupar cargos públicos y excluidos de los beneficios del indulto y la conmutación de penas.

Tendrán las mismas sanciones quienes, como consecuencia de estos actos, usurparen funciones previstas para las autoridades de esta Constitución o las de las provincias, los que responderán civil y penalmente de sus actos. Las acciones respectivas serán imprescriptibles.

Todos los ciudadanos tienen el derecho de resistencia contra quienes ejecutaren los actos de fuerza enunciados en este Artículo.

Atentará asimismo contra el sistema democrático quien incurriere en grave delito doloso contra el estado que conlleve enriquecimiento, quedando inhabilitado por el tiempo que las leyes determinen para ocupar cargos o empleos públicos.

El Congreso sancionará una ley sobre ética pública para el ejercicio de la función.

Artículo N° 75 de la Constitución Nacional

*Corresponde **al Congreso**:*

*15. Arreglar definitivamente **los límites del territorio de la Nación, fijar los de las provincias**, crear otras nuevas...*

19. Proveer lo conducente al desarrollo humano, al progreso económico con justicia social, a la productividad de la economía nacional, a la generación de empleo, a la formación profesional de los trabajadores, a la defensa del valor de la moneda, a la investigación y desarrollo científico y tecnológico, su difusión y aprovechamiento.

Proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones. Para estas iniciativas, el Senado será Cámara de origen. (al igual que la audiencia pública en el marco de la ley 23879) Sancionar leyes de organización y de base de la educación que consoliden la unidad nacional respetando las particularidades provinciales y locales; que aseguren la responsabilidad indelegable del estado, la participación de la familia y la sociedad, la promoción de los valores democráticos y la igualdad de oportunidades y posibilidades sin discriminación alguna; y que garanticen los principios de gratuidad y equidad de la educación pública estatal y la autonomía y autarquía de las universidades nacionales.

Dictar leyes que protejan la identidad y pluralidad cultural, la libre creación y circulación de las obras del autor; el patrimonio artístico y los espacios culturales y audiovisuales.

Art. N° 8 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Los límites territoriales de la Ciudad de Buenos Aires son los que históricamente y por derecho le corresponden conforme a las leyes y decretos nacionales vigentes a la fecha. Se declara que la Ciudad de Buenos Aires es corribereña del Río de la Plata y del Riachuelo, los cuales constituyen en el área de su jurisdicción bienes de su dominio público. Tiene el derecho a la utilización equitativa y razonable de sus aguas y de los demás recursos naturales del río, su lecho y subsuelo, sujeto a la obligación de no causar perjuicio sensible a los demás corribereños. Sus derechos no pueden ser turbados por el uso que hagan otros corribereños de los ríos y sus recursos. Todo ello, sin perjuicio de las normas de derecho internacional aplicables al Río de la Plata y con los alcances del artículo 129 de la Constitución Nacional.

La Ciudad tiene el dominio inalienable e imprescriptible de sus recursos naturales y acuerda con otras jurisdicciones el aprovechamiento racional de todos los que fueran compartidos.

En su carácter de corribereña del Río de la Plata y del Riachuelo, la Ciudad tiene plena jurisdicción sobre todas las formaciones insulares aledañas a sus costas, con los alcances permitidos por el Tratado del Río de la Plata. Serán consi-

deradas como reservas naturales para preservar la flora y la fauna de sus ecosistemas.

Los espacios que forman parte del contorno ribereño de la Ciudad son públicos y de libre acceso y circulación.

El Puerto de Buenos Aires es del dominio público de la Ciudad, que ejerce el control de sus instalaciones, se encuentren o no concesionadas.

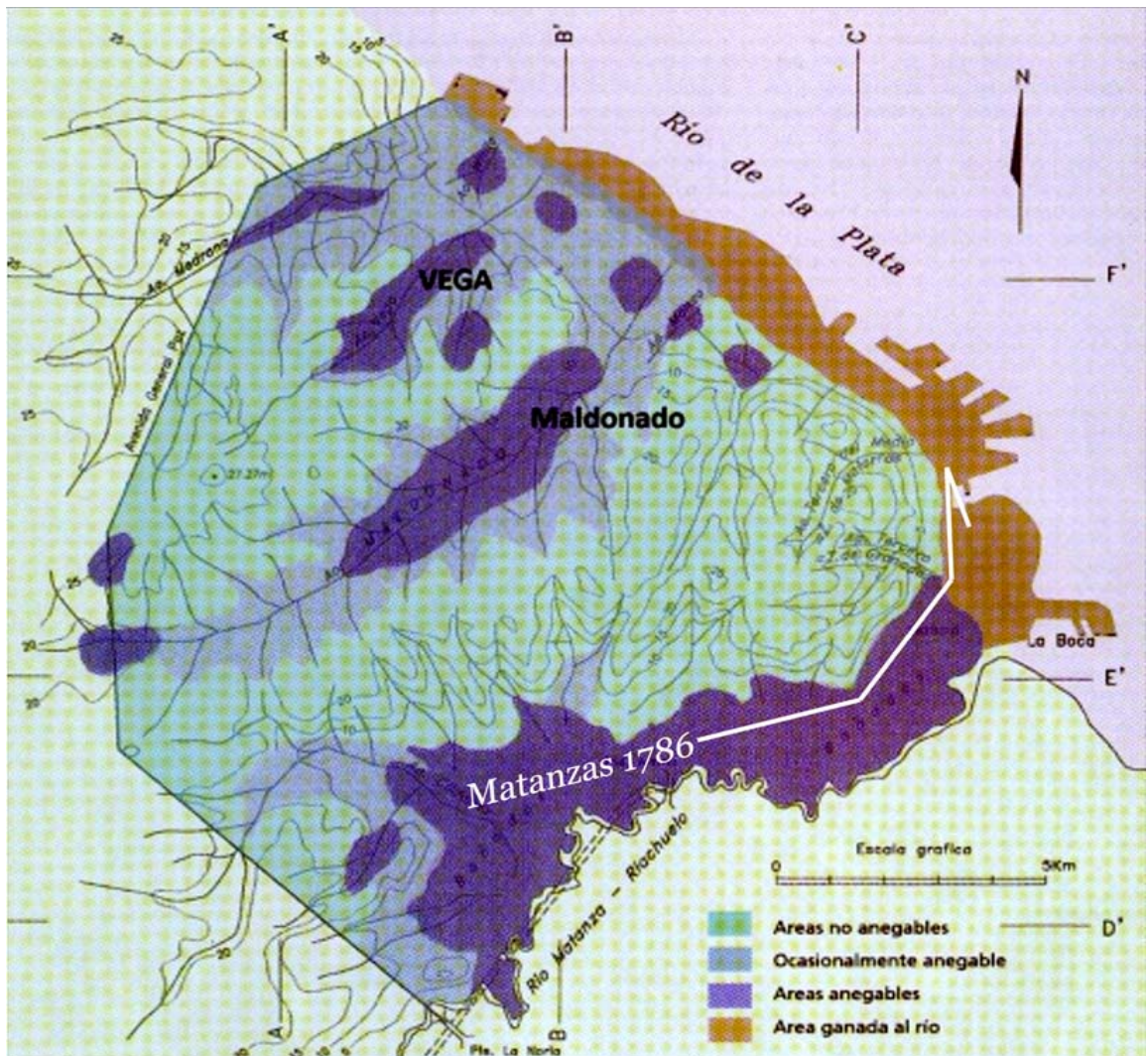
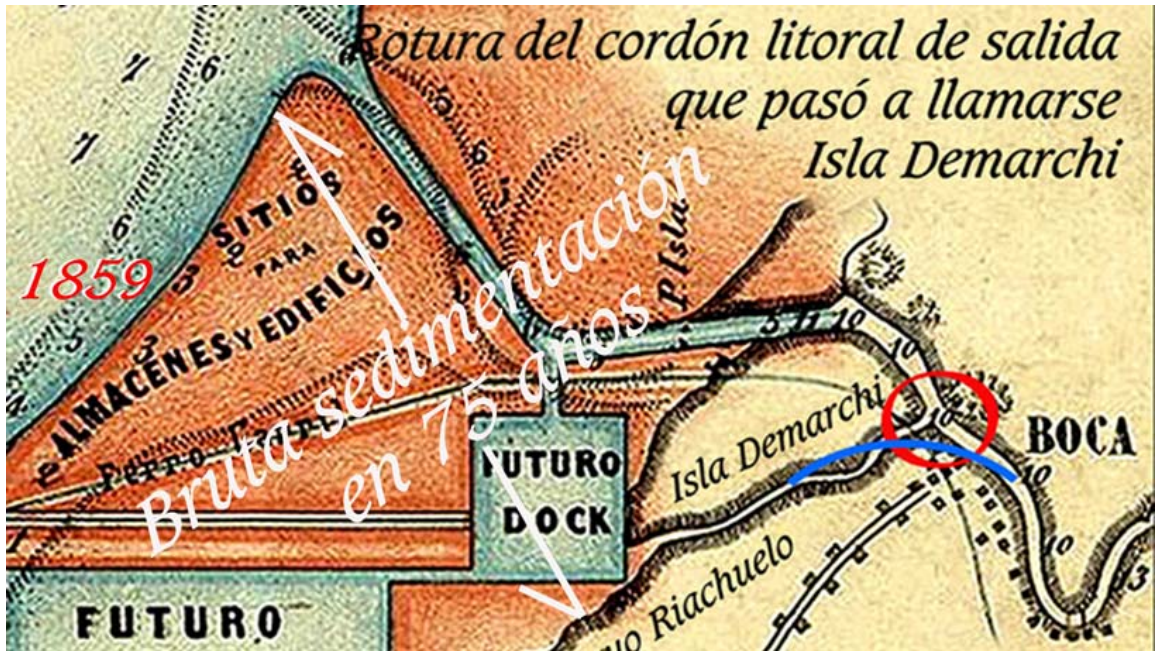
A la luz del art 75, punto 15 de la CN cabe ser considerado este último párrafo.

Por otra parte, si así fuera, no sería la SSPyVNN la encargada de definir estas tareas, sino la Dirección General de Gestión de la Ribera de la CABA, hace un par de años disuelta y hasta entonces, a cargo del matemático Guillermo Parker. Cabe por tanto, que V.E. miren el detalle de estas cuestiones, resueltas por la Disp. 97/2016 de Metz con los velados entreveros pendientes, de la Ley 24.093, el Decreto 1029/92 y la Disp. 527/2012 y 97/2016

V. De la historia del Puerto y las riberas

Los primeros proyectos de puerto datan del tiempo de la Colonia. Ya en 1771 Francisco Rodríguez y Cerdoso planeó una gran dársena rectangular a la altura de la calle Corrientes; en 1777 se proyectó utilizar la restinga de las Catalinas (próxima al actual barrio Catalinas Norte) para construir un muelle que nunca vio la luz. En 1782 y 1784, Mosqueira y Pallares presentaron otros dos proyectos de puerto.

En 1802 se inician las obras del llamado proyecto Cerviño, que preveían la construcción de un muelle de atraque a la altura del bajo de la Merced (actual calle Perón) y un canal costero que unía el muelle con el Riachuelo. El material extraído del dragado del canal se utilizó para levantar los terrenos de la costa adyacente. El muelle nunca se concluyó. En 1805, Giannini presenta un proyecto que consiste en un gran canal paralelo a la costa, en cuyo borde se construirían muelles sobre la playa, obras de defensa y un camino costero sobre un terraplén que impediría las inundaciones. Las Invasiones Inglesas (1806 y 1807) y, posteriormente, la gesta revolucionaria abrió un compás de espera en la realización de las obras.

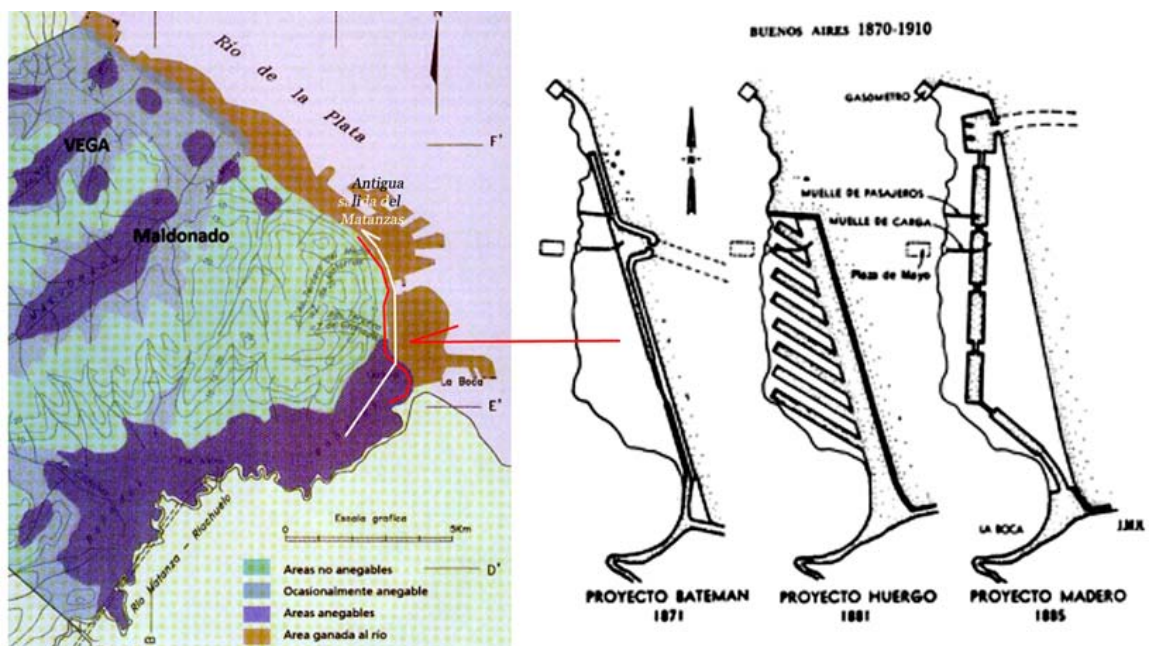


Mapa topográfico simplificado de la Ciudad de Buenos Aires. Se observan los principales cursos fluviales que la recorren y tres clases de susceptibilidad a la inundación, en gama de azules. Los colores más oscuros corresponden a un mayor grado de vulnerabilidad. En ocre, sectores ganados al río por relleno (en cotas superiores a los 4m).

Luego de la declaración de la Independencia en 1816, se impulsaron otros tantos proyectos que tampoco lograron concretarse.

La escisión de Buenos Aires de la Confederación formada por las Provincias Unidas del Río de la Plata (1853-1861) relega temporalmente la primacía del puerto de Buenos Aires que, como estado independiente, brinda soluciones parciales al problema del puerto. Cuando la nación se reunifica, se abre un periodo de competencia entre las ciudades por la supremacía del puerto (en particular, entre Buenos Aires y Rosario). Finalmente, la federalización de Buenos Aires, en el año 1880, cierra el ciclo de controversias, saldando las mismas a favor de la ciudad capital. “Buenos Aires [se impuso] a la Confederación. La centralización triunfó sobre el federalismo escrito y el país se convirtió en un gigantesco embudo a partir de la ciudad, sobre todo cuando el Atlántico pasó a ser el centro de las operaciones económicas entre el Viejo y el Nuevo Mundo y la producción agropecuaria el complemento básico para la industria europea”

En ese marco y luego de que el ingeniero Luis Huergo ganara en 1879 el concurso realizado por la Provincia de Buenos Aires para adjudicar los trabajos de canalización del Riachuelo, se (re)abre en la gran aldea el debate por el proyecto del puerto. El debate por el puerto será ahora el debate por sus destinos y se encarnará en la disputa entre el proyecto Huergo y el proyecto Madero (Figura 2).



Unos diez años después de terminado, debido al aumento del tamaño de los buques, el Puerto Madero había quedado totalmente obsoleto. La construcción de un nuevo puerto no se hizo esperar. Esta vez, siguiendo las ideas de Huergo, se construyó una serie de dársenas abiertas en forma de peine. El Puerto Nuevo es inaugurado en 1919.

En 1958, el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires impulsa nuevamente la idea de abrir la ciudad al río, y propone la reestructuración portuaria y el relleno sobre el Río de la Plata de unas 400 ha dedicadas a usos administrativos, culturales y de esparcimiento. A mediados de la década de 1960, el Congreso de la Nación autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a donar, al Club Atlético Boca Juniors, algunos de los terrenos resultantes del relleno sobre el Río de la Plata para la construcción en la Costanera Sur de la Ciudad Deportiva de La Boca.

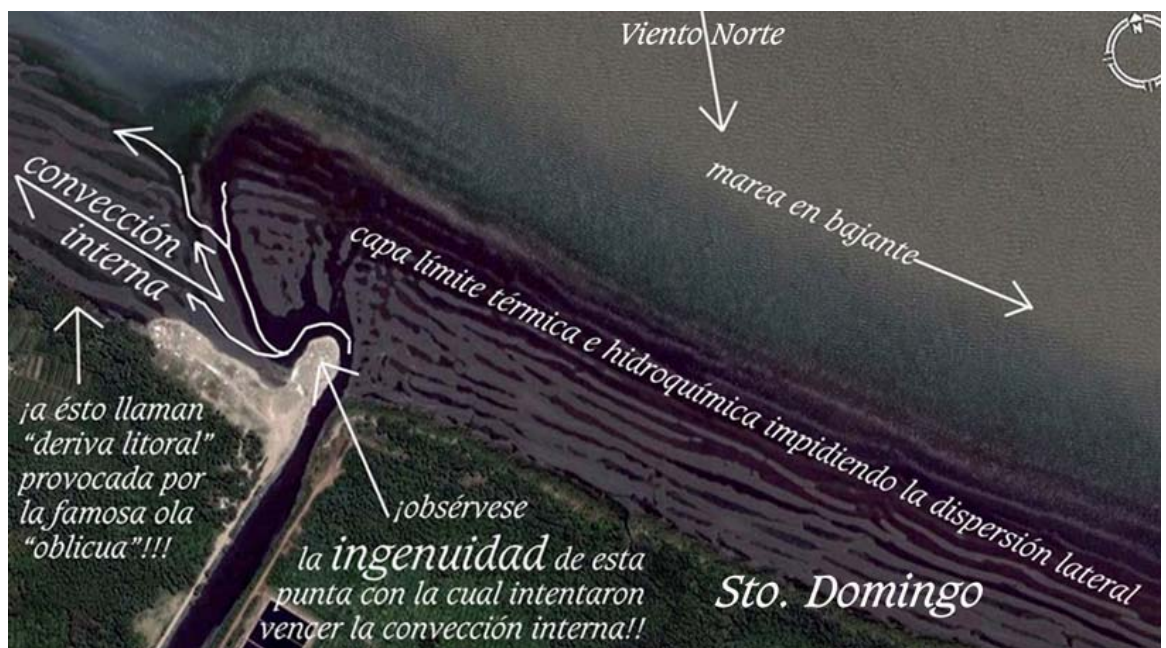
La Costanera Sur, el balneario y la Ciudad Deportiva se constituyeron como espacios públicos populares e intensamente concurridos. Pero con el paso de las décadas “las instalaciones semi abandonadas de Puerto Madero [...] conformaban una barrera que había que atravesar para acceder a la Costanera Sur, a lo que se sumaba la exigüidad de transporte público con llegada al lugar. Con todo y a pesar de las dificultades de acceso, de la contaminación de las aguas, la prohibición de bañarse, la Costanera Sur con el balneario y la ciudad deportiva siguió siendo un espacio público muy popular y concurrido hasta comienzos de 1976, cuando comenzó la dictadura militar”. Entre su inauguración y las postrimerías de la década de 1970, la Costanera Sur fue decayendo. En 1979, la ciudad deportiva había caído en desuso y con ella, la Costanera Sur, ocultada tras los 15.000 m³ de escombros volcados producto de la demolición de la larga serie de manzanas abiertas en el sur de la ciudad para construir la nueva red de autopistas.

A pesar de ello, el proyecto avanzaba sin prisa, pero sin pausa. Paralelamente a las gestiones que daban origen al barrio de Puerto Madero, se modifica la normativa que regulaba el destino y la propiedad de la Ciudad Deportiva de la Boca, permitiéndole al Club Boca Juniors –dueño del predio– enajenar el inmueble a terceros. “La Sociedad Santa María del Plata adquirió las abandonadas tierras de Boca y organizó un Concurso para una urbanización de prestigio [...]. La pro-

puesta planteaba una nueva lógica, similar a la de barrios cerrados y countries que comandaban los procesos de suburbanización de nuevo cuño”. Si bien la iniciativa no se concretó de inmediato, sentaba las bases para “una suerte de urbanización privada emplazada en un sector con norma urbanística y “privatizado”, que se beneficia de la vecindad del conjunto del puerto, el fragmento de ciudad más dinámico”. En el año 2005, IRSA anunciaba el desarrollo del proyecto Santa María del Plata en el antiguo predio de la Ciudad Deportiva.

¿Por qué este derrotero de intervenciones y transformaciones sobre la ribera nos permite pensar que ahora sí su renovación definitiva es posible?

La primera cuestión que nuestro derrotero deja en claro es que por más de tres siglos Buenos Aires debatió y ensayó, permanentemente, distintas formas de resolver sus nexos con el río. Asimismo muestra que los intentos, hasta hace escasos quince años, siempre habían sido fragmentarios, dejando abiertos mojoneros de transformaciones inconclusas, que señala la inmadurez político-institucional como factor inhibitor del desarrollo de proyectos que, como éstos, requieren de la formación de consenso. En el caso de la ribera de Buenos Aires este factor es protagónico y su “no solución” atentó contra el éxito de la lógica del mercado. *Lógica del mercado que cabalgaba en cegueras ecológicas y los entreveros que siguieron a la ley 24.093, al Decreto 1029/92 y a las Disp. 527/2012 y 97/2016*



VI . Enfoques sobre lo apreciado en esta línea de ribera

Planteos del 12/11/2006 en <http://www.alestuariodelplata.com.ar/fondo2b.html>

Al intentar poner en orden estos temas desde una perspectiva política y social, la primera ocurrencia busca de consensuar intereses, sin mayores ocultamientos; que de hecho, o bien imaginamos, o bien ya conocemos.

Así entonces, como en la cordillera, buscamos una línea virtual que enderece la de las más altas cumbres.

En estos enfoques, lo que está primariamente presente es la tierra y sus intereses. Estos enfoques jamás atendieron ni pretendieron avanzar en territorios acuosos; que para ellos, el territorio estuarial es lo que abunda.

Frente a esa minucia de reñir por unos metros de agua, ¡qué importa el territorio acuoso que ni sabemos dónde termina! Este es el enfoque con el que hay que lidiar para comenzar a nutrir nuestras conciencias con más ricos criterios.

La línea de ribera estuarial, hoy, en esencia, debería **apuntar a proteger algo de lo que está en el agua**. No en la tierra. **“Agua que has de beber, déjala correr”**, diría hoy, llevando el refrán a más ricas latitudes; buscando evitar lo que hoy muestran las tomas de captura de aguas estuariales de AySA.

No es el caso de los ríos o arroyos, que por sufrir crecidas, lo que importa aparece reflejado en la tierra, en sus franjas de preservación (ver leyes prov 6253 y 6254).

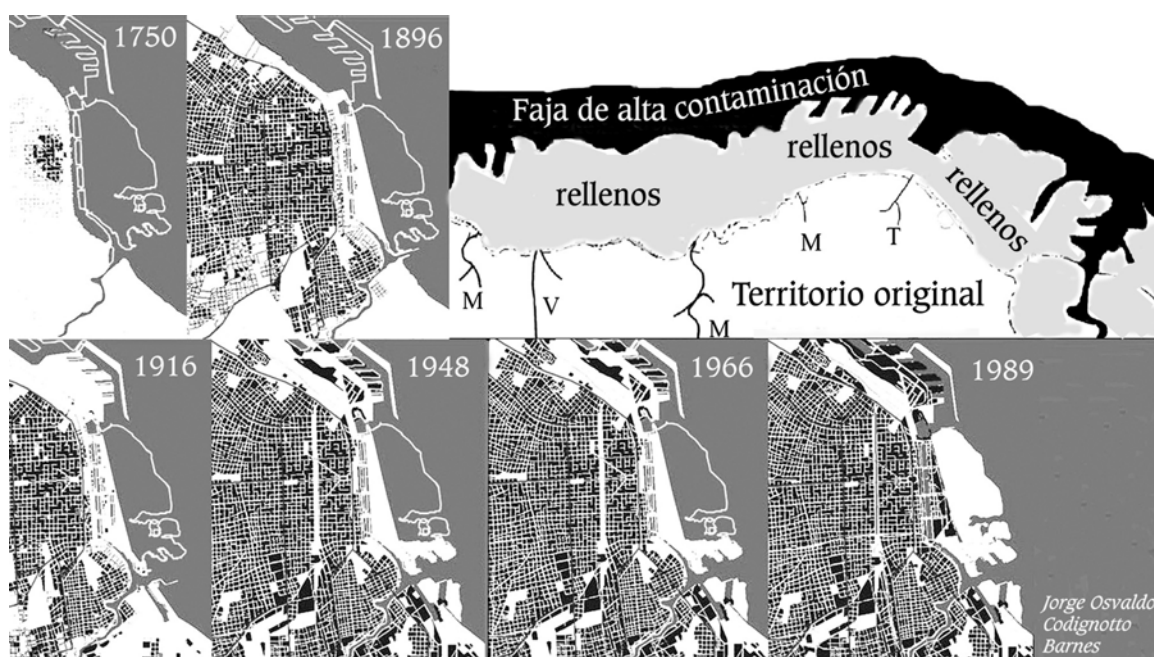
Si bien el estuario sufre crecidas, lo que cuenta para los intereses “comunitarios”, es avanzar sobre el agua. Los rellenos habrán de resolver los riesgos de las crecidas. Lo de “comunitario” ha sido puesto entre comillas para no engañarnos. Lamentablemente, el discurso político mercantil, viene empaquetado así.

El enfoque para este que suscribe, no es comenzar por la línea virtual entre la tierra y el agua,- línea, hoy muy comprometida con las variables que siguen-; sino comenzar por establecer las áreas que caben establecer **para los corredores**

de flujos costaneros, y el ancho estimable de las franjas de hidrotermias que lo separan de la costa.

Enfoques estos, que más adelante retomo con mayores precisiones; pero que, de hecho redundarán en una línea de ribera, siempre más corrida hacia el estuario. Una vez enfocada la cuestión en estos puntos, lo demás comienza a resolverse solo; inclusive, el debido ajuste en conciencias más crecidas.

Reitero: los temas ambientales caben después de mirar por los equilibrios de las dinámicas de los sistemas ecológicos ribereños. Ésto de poner el buey atrás de la carreta es propio de improvisados que jamás reflexionaron sobre las energías presentes en las riberas estuariales y crisis que ya se expresan en ellas. Ver gráfico del Geólogo y Dr. en Física de Dinámica Costera Jorge O. Codignotto Barnes



El 50 años la reina del Plata estará atendiendo su velatorio. La obra de los emisarios de 4,3 millones de m³ diarios de vuelco de efluentes al estuario acabará con ella. Ver causa CSJ 791/2018 por <http://www.hidroensc.com.ar/incorte239.html>

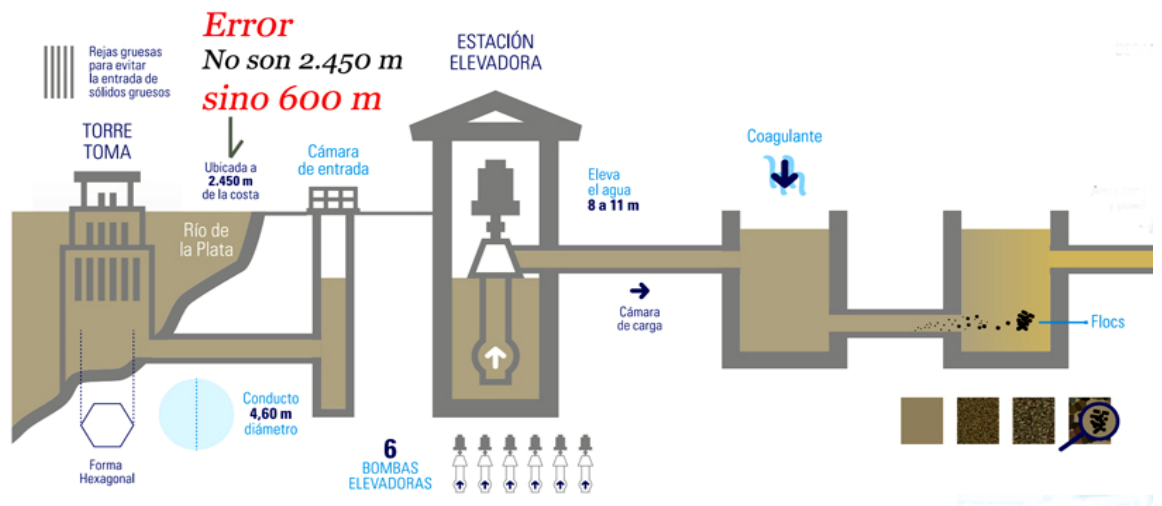
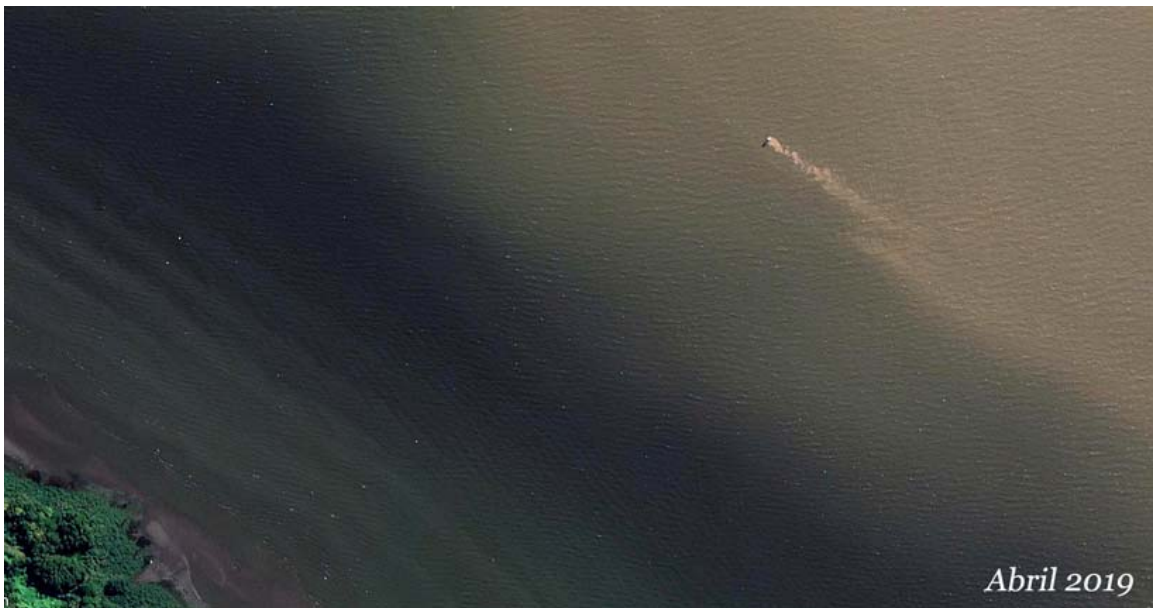
Pero ya en esta causa, Dietrich y Mórtola violaron los debidos procesos que marcan las leyes 25675 y 23879 y se anticiparon a la posterior y debida aprobación por Legislatura de ese corrimiento de la línea de ribera que apura este nuevo pretencioso y no menos obtuso puerto, probando no conocer límites de torpezas.

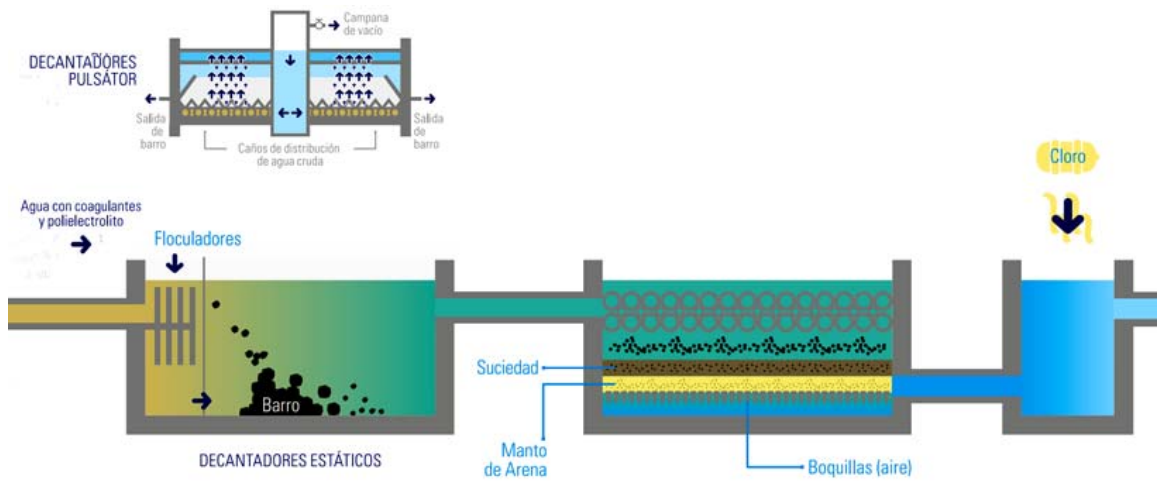
El destino mediterráneo de Buenos Aires jamás ha sido prospectivado por estos funcionarios; ni por la SSPyVN, ni por la AGP, ni por la SSRHN. Ceguera completa reina alrededor de este tema que involucra al área de 120 Km², que media entre el frente deltario y Punta Lara, entre el canal Emilio Mitre y las riberas urbanas y que hoy cuenta con un promedio de profundidad de tan solo 80 cms. A los que el vuelco de 4,3 millones de m³ diarios de efluentes por emisarios al estuario y la barrera termodinámica de *Kweeks que generarán por capa límite térmica e hidroquímica sus deposiciones inmediatas, llevarán en un par de décadas a menos de 40 cms. Algo más que fiebre amarilla nos espera a la vuelta de la esquina.

A ésto sumemos los problemas que ya carga la toma de agua de la planta potabilizadora Gral Belgrano de AySA en Bernal, donde atrás de cada entuerto hay un Banco Mundial, un BID, una CAF o una AFD, que nunca aprecian alertas de violaciones de procedimientos. Ver <http://www.deliolujan.com.ar/bid18.html> y en este video https://www.youtube.com/watch?v=xOX_oOBjn1c la toma de Bernal



Sustentabilidades declamadas por AySA, que ahora pide un crédito de US\$ 750 millones al BID para extraer energía!!! ... de las toneladas de lodos diarios que desbordan en sus tratamientos. Ver Proyecto AR-T1206-PO06 de AySA en el BID. Cien BIDs no alcanzarían para tapar los crímenes del extraordinario nivel de aberraciones enlazadas que genera AySA y nivel de inconciencia de quienes la dirigen.





VANGUARDIA EN SUSTENTABILIDAD

Desde el año 2013, los técnicos e ingenieros de AySA se dieron a la tarea de diseñar alternativas sustentables aplicables a los procesos de potabilización.

Así, comenzaron las pruebas con bastidores para la floculación con perfilaría íntegramente de plástico reciclado (obtenido de las distintas dependencias de AySA a través del Programa de Separación y Reciclado).

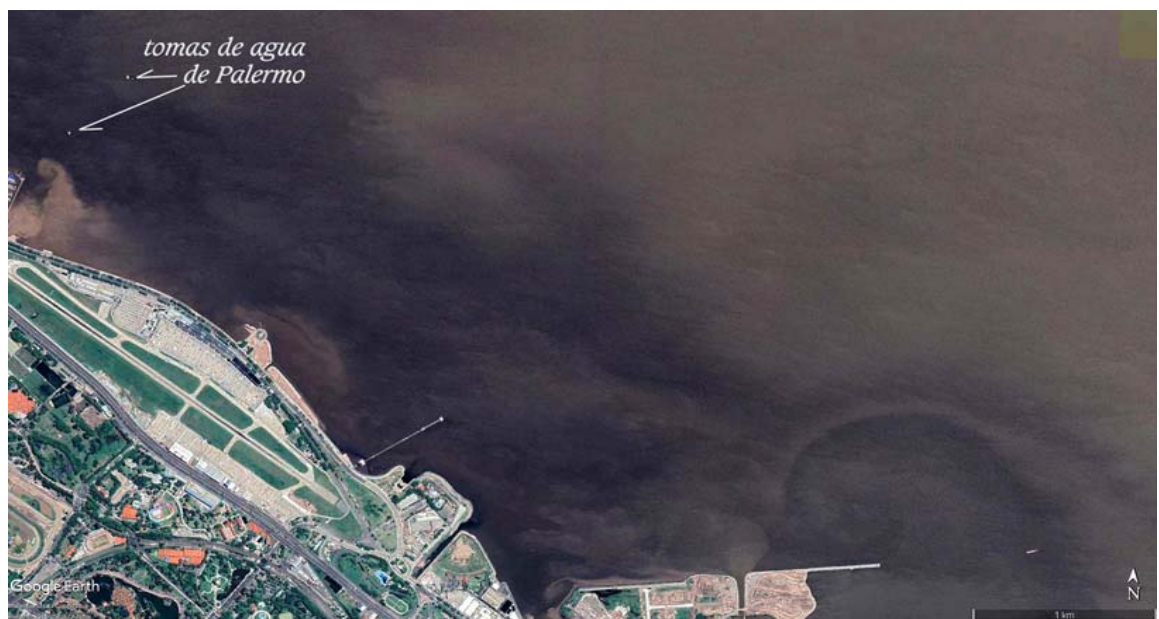
Las primeras pruebas han sido tan exitosas que, en la actualidad, se ha implementado el cambio de 8 de los 14 floculadores con que cuenta la planta, con potencialidad de ser aplicada al resto de las instalaciones de AySA.

Ésta implementación ha permitido reducir el consumo de lapacho (madera usada en los floculadores hasta el momento) v aumentar la vida útil de las piezas. refleían-

La sustentabilidad figura en el 4º lugar en el par 2º, art 6º. Ley 25675

- 1º está el equilibrio de la dinámica de los sistemas ecológicos
- 2º está su capacidad de carga, que aquí se ve violentado por la fuerte remoción de barros
- 3º vienen los temas generales del ambiente
- 4º las siempre declamadas sustentabilidades.

Si en la más moderna planta potabilizadora Brig. Gral Manuel de Rosas el volumen diario decantado es de 22 Toneladas de residuos, 52 toneladas de arena y 95 toneladas de grasas, ¡qué cabe imaginar en estas instalaciones con la torpeza que exhibe la toma de agua. ¿Qué cantidad de sulfato de aluminio o policloruro de aluminio y qué cantidad de coadyuvante para la floculación consumen en esta planta de Bernal? ¿Qué cantidad de cloro? ¿De qué sustentabilidad hablan?

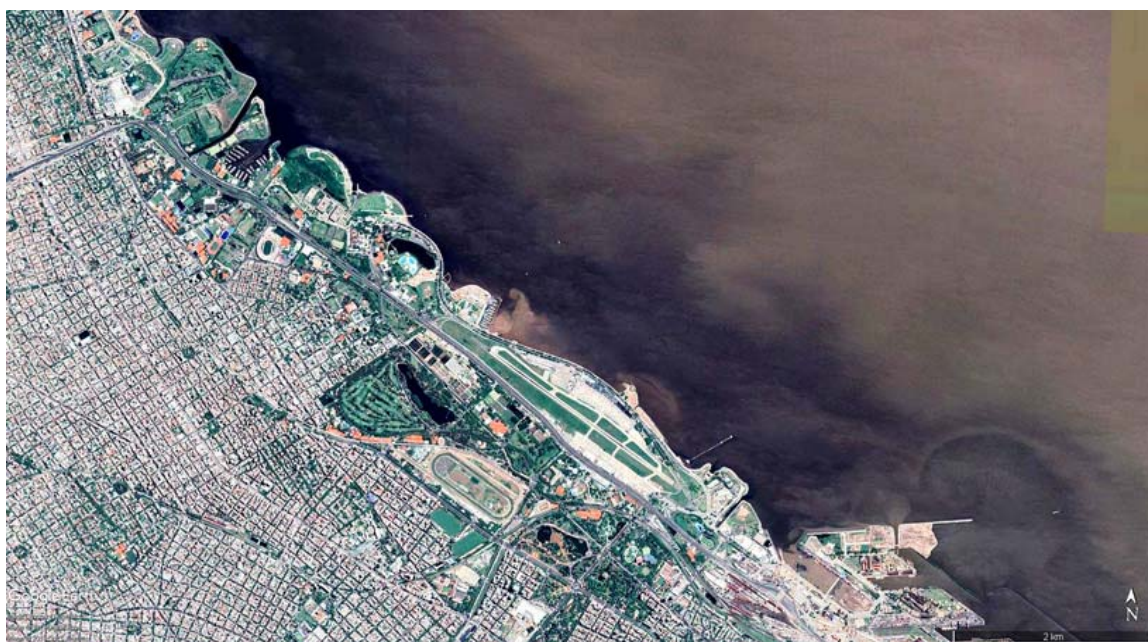


Ya he denunciado antecedentes de José Inglese jefe de consultores de obras en planicie intermareal generadoras de los más aberrantes crímenes hidrogeológicos e hidrológicos. Su sucesora, Malena Galmarini, es esposa de un corresponsable de reiterados crímenes hidrológicos e hidrogeológicos en planicie intermareal.

Hoy importan “agua” de un estuario -que en promedio en los vecinos 120 Km² no supera los 80 centímetros de profundidad-, una cantidad descomunal de barrros por las aberrantes tomas de captura de las plantas de tratamiento Belgrano y San Martín de AySA, que ahora pretenden transformar en energías

Y no solo piden en el proyecto AR-T1206-PO06 créditos para el tratamiento de los lodos infernales -el 21/7/20 vencía el plazo para la presentación de consultores), -sino que también piden créditos para cruzar de ambos lados del canal de acceso los dos emisarios que volcarán 4,3 millones de m³ diarios de efluentes, cuyos destinos aparecen cruzados a las dinámicas del estuario y que por obligada capa límite térmica e hidroquímica precipitarán de inmediato a la salida de estas mal llamadas bocas “difusoras”, envenenando a rabiar las aguas que luego AySA captura para dar de beber a 15 millones de inocentes en la luna. Ver CSJ 791/18.

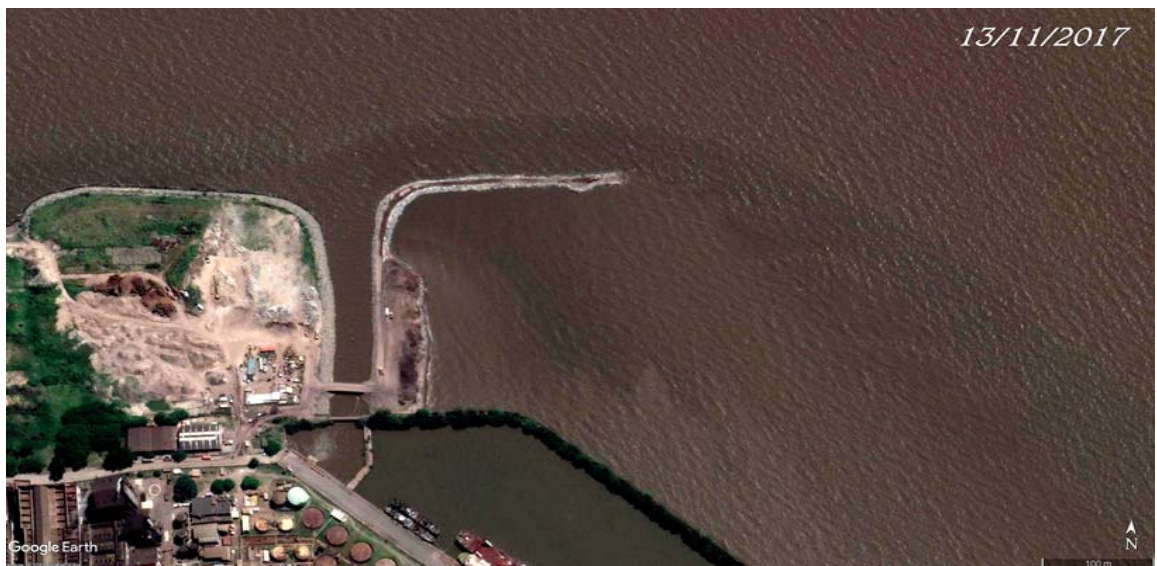
Esto no es a resolver con floculadores y cloro, sino con cuidado de los 5 ecosistemas enlazados comprometidos en las tributaciones estuariales en crisis y capturas de agua a potabilizar infinitamente más criteriosas.



La pandemia de covid 19 al lado de estas políticas de AySA, es un juego de niños. Y ver al BID, al Banco Mundial y a la CAF metidos en estos entuertos es lo que cabe empezar a iluminar con estas denuncias. ¿¡Qué pretenden resolver con ayudas en papel pintado”, sino acelerar y multiplicar las muertes... y los negocios!



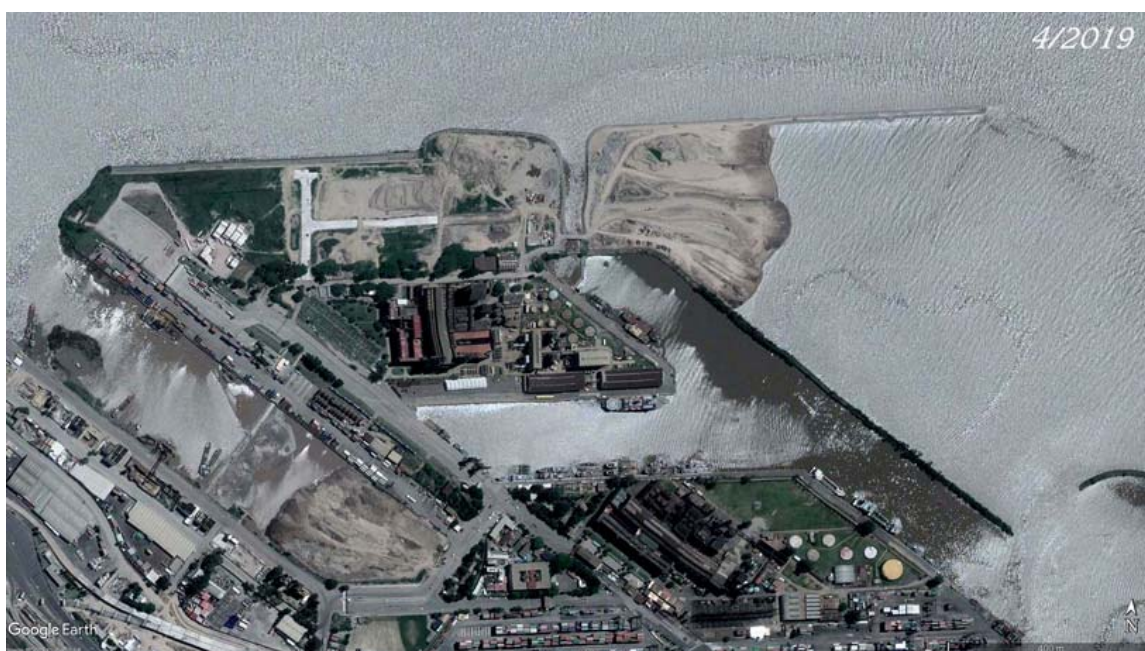
Seguir insistiendo con las bondades de un puerto en este lugar, habla de una ignorancia sin límites. *Ver a pág. 28 los informes de Olaf Merk*



Que antes de seguir insistiendo con este puerto deberían hacerse cargo del paquidérmico desarrollo urbano que han generado los unitarios en el AMBA a partir de CABA, que triplica con largueza a la población limitada por la Gral Paz. Ver <http://www.paisajeprotegido.com.ar/poblacion2.html>

Todo este paquidermo se alimentó del ombligo unitario y por eso no conciben que es llegada la hora de desarrollar otros ombligos en lugares más apropiados.

Como si fuera el scrum de un partido de rugby miran de ver cómo hacer más fuerza para calzar más embarcaciones, de mayor porte, en profundidades que ya son un escándalo y cada día cargan con un costo extraordinario en dragados y vuelcos en lugares inviables a cualquier mirada ecológica y ciegos negocios inmobiliarios sobre refulados bautizados con nombres del santoral católico, aunque sus mentores no sean devotos de la Virgen de los Buenos Aires, pero para acreditar seriedad, Augusto, hermano de H. Rodríguez Larreta trabajaba en ella.



Hace pocos años la AGP contaba con 220 Has. Ahora solo con 90 (negocios inmobiliarios). Pero ya están buscando de recuperarlas robándoselas al estuario.

¡Y a qué hablar de los equilibrios dinámicos de estas áreas miserables del estuario traducidas en poluciones rabiosas y enfermedades calladas! Llamarlos ciegos es una forma de perdonarlos. Ya hace 30 años los Hnos Sommers de la Ekotecum de Kiel, Alemania, nos llamaban “sordos, ciegos e inconmovibles”.

¿Por qué en lugar de rugbiers y ciclistas no eligen funcionarios con competencias que alcancen a los talones ecológicos de nuestros destinos urbanos?

Si hicieran un concurso de gente despistada ¿encontrarían almas más desenfocadas en estos temas que aquí denunciarnos? ¿Tendrán Dietrich y Mórtola un solo

trabajo publicado que refleje la millonésima avá parte de la experiencia de un Antonio Zuidwijk, que ya cercano a los 90 años no cesa de alertarlos de las torpezas que insisten en llevar a cabo. No conozco -salvo este burro-, a nadie que les haya alertado durante todos estos años con una insistencia tan increíble a sus años. Deberían ir a pedirle perdón. Si así tratan a los mayores cargados de experiencia y generosidad, ¡qué cabe esperar de estos desalmados!



En Diciembre del 2018 Zuidwijk se dirigió a Mórtola haciéndole consulta sobre el pliego de licitación de estas obras **y la respuesta fue:** *“La presente consulta no guarda relación con el objeto de la Resolución N° RESOL 2018- 178-APN-AGP#MTR del 13 de diciembre de 2018 y tomó solo el texto de un decreto en cuenta, sin prestar atención a las versiones de algunas otras notas donde la A.G.P. invitó a los interesados a formular preguntas”.*

Es obvio que este rugbier considera que esta es la forma de dar cumplimiento al debido proceso ambiental apuntado por las leyes 25675 y 23879 y acreditarse derechos para violar las líneas de ribera, es ¡¡formular preguntas!!!

Hace 11 años así alertaba: <http://www.alestuariodelplata.com.ar/terminal6.html>

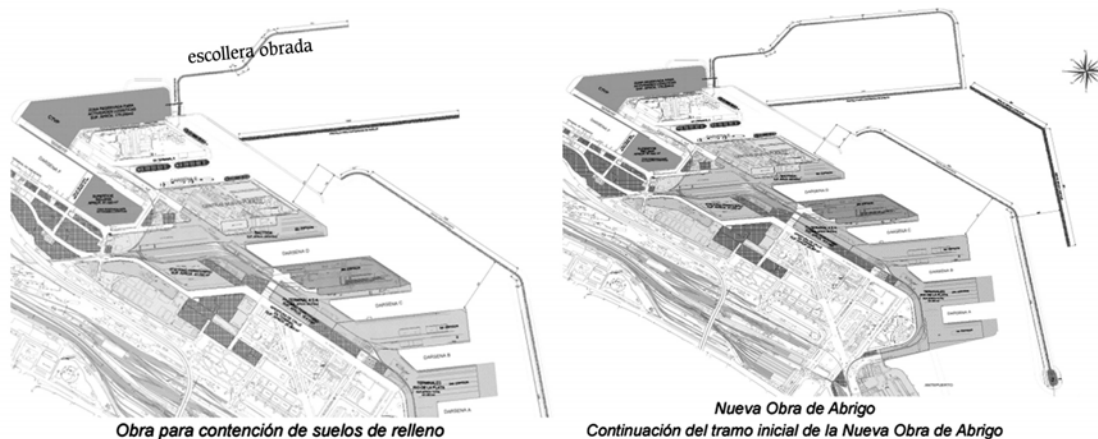
[Y un día Macri habló de los puertos para los próximos 50 años 27/4/16](#)

Ver este resumen crítico <http://www.alestuariodelplata.com.ar/ayuda3.html>

VII . Antecedentes que dispararon esta denuncia

Dicen las noticias publicadas el 9 y 10/5/2019 que “el ministro de Transporte, **Guillermo Dietrich**, aprobó los pliegos de la licitación pública nacional e internacional para continuar con las obras de ampliación del Puerto de Buenos Aires, que demandarán una **inversión de 760 millones de dólares**.

De esta manera, la Administración General de Puertos **¿¡quedó facultada!?** para **convocar a licitación** en los próximos días. La empresa adjudicataria deberá, entre otras condiciones, **continuar las obras de ampliación que ya se están realizando** y que representan una inversión de **760 millones** de dólares en los **primeros diez años**, indicó el Ministerio de Transporte”.



<http://observatorioamba.org/opinion/resena-del-informe-sobre-el-puerto-de-buenos-aires-del-international-transport-forum-itf-ocde>

Informe de Olaf Merk

El Canal de Navegación del Río de la Plata

El documento analiza las cuestiones de navegación, explicando que la propuesta de AGP prevé la profundización de los canales de acceso en el Río de la Plata a 11 metros, el cual no podría superarse por razones geológicas. Pero para el especialista no está adecuadamente prevista la llegada a Buenos Aires de buques de 14000 TEUs en 2020, y luego de 18000 TEUs, como resultado de los efectos en cascada de los pedidos actuales y futuros de mega portacontenedores hasta 2020 y 2025 por parte de las navieras, y que esos nuevos barcos no estarán hechos a la

medida para América del Sur, con lo cual “un límite de profundidad de 11 metros impondría restricciones en la cantidad de carga que estos barcos manejan.

Ya hoy los buques “de hasta 10000 TEUs solo pueden entrar en Buenos Aires si están cargados al 25% de su capacidad, y los buques con una capacidad superior deberán cargarse a menos del 25%”.

Solución de corto plazo

Aunque entiende que la propuesta para el puerto se enmarca como una solución a largo plazo, “lo más probable es que sea solo una solución a corto y posiblemente a medio plazo. El rápido aumento del tamaño de los buques portacontenedores, la consolidación del sector del transporte marítimo de contenedores y la racionalización de las redes portuarias significa que habrá menos barcos pero de mayor tamaño”, y los puertos de contenedores del futuro deben “ser profundos y grandes con una operación muy rápida”, y el puerto de Buenos Aires no cumple con ninguna de esas condiciones, en tanto que “la propuesta de AGP solo solucionará estos desafíos parcialmente”. Olaf Mer cuestiona que:

- la profundización del canal de acceso solo llegará a una profundidad suficiente durante unos pocos años
- no está muy claro cómo se resolverán los cuellos de botella actuales, por ej:
- el tiempo de espera en el canal de acceso
- los altos tiempos de respuesta a los barcos
- los largos tiempos de permanencia de los contenedores
- el costoso transporte hacia el interior
- el plan tiene un precio considerable, que deben cubrir los oferentes de las concesiones
- las concesionarias futuras querrían recuperar sus costos de inversión, lo que significa que la duración de la concesión debería ser relativamente larga, por ejemplo. 20-25 años

Las navieras podrían eliminar a Buenos Aires de algunos itinerarios

El documento previene que el lugar de Buenos Aires dentro del sistema portuario de la costa este de Sudamérica “está bajo presión”. Pronostica que si otros puertos de la región, con acceso al mar profundo y terminales más grandes, se volvieron más atractivos, “las compañías navieras podrían decidir eliminar Buenos Aires de algunos de sus circuitos si tienen alternativas más baratas disponibles, formando redes de hubs y feeders”.

Además, considera que si el gobierno considera que el procedimiento de licitación debe avanzar rápidamente, “es posible que AGP tenga que establecer algunas garantías para los posibles oferentes”. Por ejemplo, los posibles postores para una nueva terminal “podrían querer que les aseguren que no serán excluidos de la licitación o que se verán en desventaja en caso de que haya una futura licitación pública en unos pocos años para un nuevo puerto de contenedores en Argentina”.

El especialista termina proponiendo que “incluso si el procedimiento de licitación pública en Buenos Aires Puerto Nuevo se llevara a cabo rápidamente, todavía es necesario iniciar una discusión estratégica sobre cómo podría desarrollarse el sistema de transporte de contenedores de Argentina en el futuro”.

El Foro Internacional de Transporte

El Foro Internacional de Transporte en la OCDE es una organización intergubernamental con 59 países miembros. Actúa como un think tank para la política de transporte y organiza la Cumbre anual de ministros de transporte. ITF es el único organismo global que cubre todos los modos de transporte. La ITF está integrada administrativamente con la OCDE, pero es políticamente autónoma.

Olaf Merk

Dirige el trabajo sobre puertos y transporte marítimo en el Foro Internacional de Transporte (ITF) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Como tal, dirige estudios relevantes para las políticas sobre el transporte marítimo y el sector de los puertos. Olaf Merk es autor de más de cincuenta publicaciones de la OCDE, entre las que se incluyen “El impacto de las mega embarcaciones” y “La competitividad de las ciudades portuarias mundiales”. El documento completo (en inglés) puede obtenerse en:

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/buenos-aires-in-mega-ship-era.pdf>

Aclaro, que Olaf Merk en ningún momento señala que la profundidad promedio es aquí de 80 centim. y no tiene motivos para ocuparse por las aberraciones que generamos en los equilibrios de las dinámicas de los sistemas ecológicos relativas a los 5 ecosistemas que intervienen en las tributaciones estuariales, que comprometen la calidad de las capturas de agua a potabilizar; de esa “agua que has de beber” y deberíamos verla circular sin las torpezas que muestran las imágenes.

VIII . Antecedentes de despistes, negligencias, concluyentes inconstitucionalidades e ilegalidades múltiples

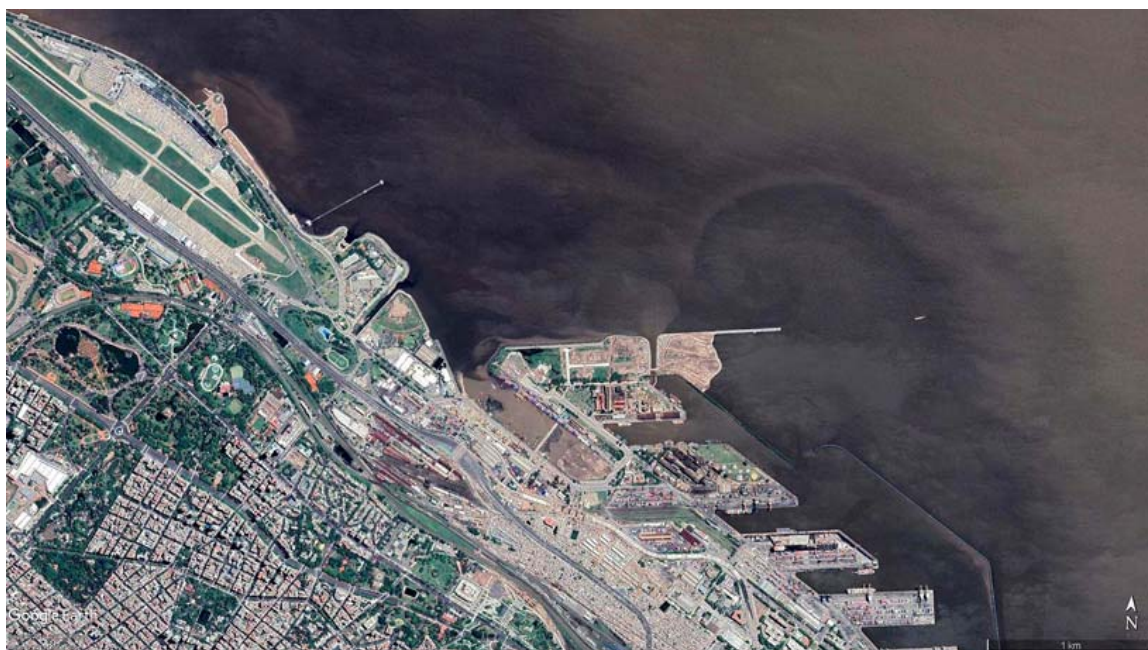
Resaltamos los términos del par 2º, art 6º, ley 25675 fundando un orden específico y no menos elemental en el capítulo que define lo que es un presupuesto mínimo: Mirar 1º el equilibrio de las dinámicas de los sistemas ecológicos, 2º sus capacidades de carga; 3º los temas generales del ambiente y 4º las sustentabilidades de los recursos naturales, –siempre declamadas, siempre bastardeados-.

Este orden es determinante para saber cuál es el lugar del buey en nuestros discursos y reclamos y no repetir hasta el hartazgo el error de ver el buey atrás de la carreta y en adición, muerto.

Negar este orden y sus dinámicas es negar el regalo de ver acreencias territoriales ordenadas y naturales y no bastardas como las que en los últimos 240 años hemos generado en nuestras riberas porteñas.

Si pretendemos ser dueños de las riberas -poco importa si públicas o privadas, bien o mal definidas, alguien debe cargar con las responsabilidades de cada uno de los descalabros que se van sumando alrededor de las acreencias forzadas.

Soberanamente bastardas si las comparamos con las acreencias que siempre hubo bordado el buey que mueve en planicies extremas las aguas.



¿Insistiremos en silenciar estas violaciones? ¿o alguna vez caeremos en la cuenta de que no hay más remedio que poner al buey adelante de nuestra carreta?

De cualquier manera dejo en esta demanda un ramillete de vínculos a estos apreciaciones puntuales que resultarán elementales para abrir los ojos de los legisladores, de las voces emergentes, de los jueces y por último –bien en último lugar-, de los científicos hijos dilectos de Isaac Newton. Ellos serán los últimos y el costo de su patenciación no dudo les resultará abismal.

Trabajos recién presentados en CSJN y en el BID

<http://www.delriolujan.com.ar/bid18.html>

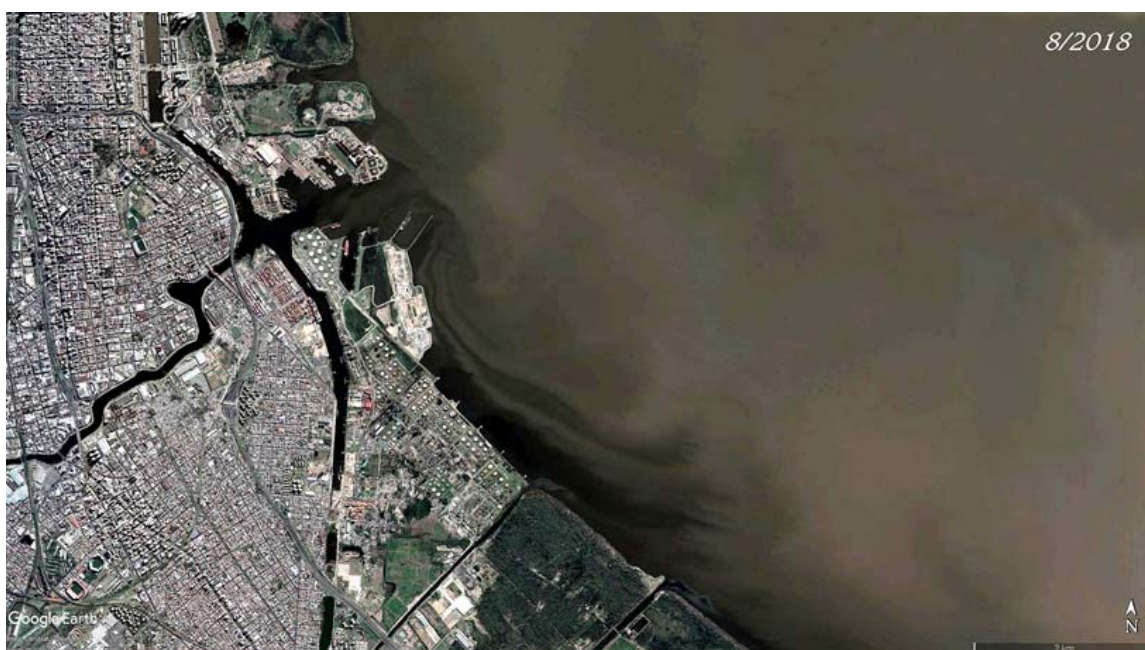
<http://www.delriolujan.com.ar/demandareconquista.pdf>

<http://www.delriolujan.com.ar/reconquista.pdf>

<http://www.hidroensc.com.ar/AlasFundacionesEmbajadaAbiertayporlaBoca.pdf>

180 videos <http://www.paisajeprotegido.com.ar/videos.html>

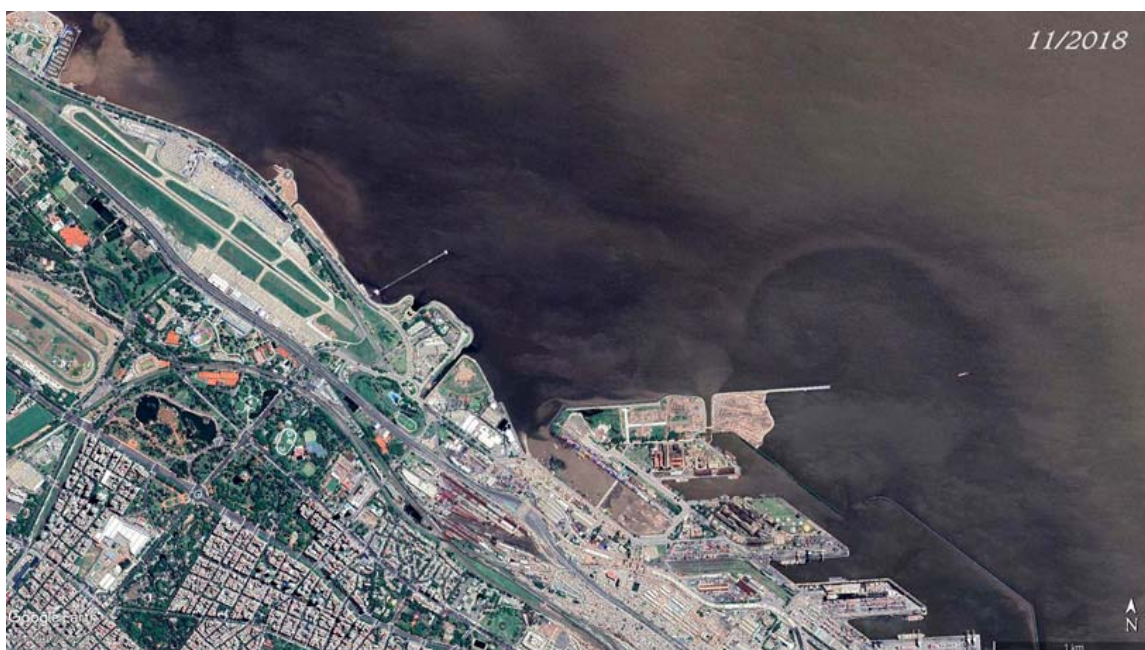
Planicies de tan solo 4 mm de pendiente por kilómetro (de Atucha a Punta Lara) no conforman el reino de “hidráulica”, sino su sepultura. El cambio de paradigma mecánico por termodinámico de sistemas naturales abiertos y enlazados es el que permite comprender los horrores que hemos creado, que bien justifican el siempre haber dejado estas cuestiones de lado.



Si el INA, el CONICET y demás consultores aplicados a estos temas jamás han hablado de ningún sistema que reconozca energía solar y no simplemente gravitacional, lo mínimo que me cabe es regalar esta novedad. Que ya hube expresado en oportunidad de celebrarse en Octubre del año 2010 el Primer Congreso Internacional de Ingeniería organizado por el Colegio Argentino de Ingenieros. Los 2 trabajos sobre fenomenología termodinámica estuarial están publicados en <http://www.alestuariodelplata.com.ar/convec2.html>

El abismo que carga la mecánica de fluidos es comparable a la ignorancia o desprecio que ésta carga respecto de la presencia del sol, cuya masa representa el 99,8 % de todo el sistema solar. Ver este ajustado video de Carl Sagan: <https://www.youtube.com/watch?v=juhFnXCNQMI> que no solo apunta a quiénes somos, sino a abismar escalas macro y micro, lo particular y lo general, principios cartesianos y modelos simples, con las veladas e irremplazables transferencias de energía solar, que nuestra ciencia y sus particiones se dignan ignorar.

Un orbe de 1.400 millones de kilómetros de diámetro que funciona como el más perfecto reactor nuclear de fusión que se pueda concebir y del 23% de su energía que alcanza a la tierra aún hoy despreciamos su don incomparable para asistir las energías convectivas responsables en llanuras del movimiento de los fluidos.



De aquí, los errores en el ordenamiento de los factores comprometidos en los procesos de remediación y los errores de intervención en áreas ajenas al debido orden para mirar. Errores, que la tentadora adición y adicción de créditos internacionales permite a las cegueras pasar desapercibidas.

Hace 48 años la Carta de Ramsar también ignoraba los frutos de estas transferencias entre los humedales y los ríos. Jamás mencionó que sin humedales alejados, los flujos ordinarios de los ríos de llanura no se mueven. Así de sencillo.

Delft acreditó hace más de 30 años, que las costas blandas eran mejor que las duras, pero aún no cayó en la cuenta de sus motivos. La testarudez de la mecánica de fluidos y los horrores que ha generado en el último siglo aplicada a construir sarcófagos, no se compara a nada que haya rozado la conciencia de algún funcionario del BID desde su creación a la fecha.

Si calculamos el robo de energías convectivas oficiadas en los últimos 100 años por obranzas tutankamónicas contra Natura en las riberas de los cursos de llanura y las contabilizamos en simples calorías al costo promedio que parezca conveniente, esa cifra superará 10.000 veces el capital actual del BID. Algo así como 10 a la 14 ava potencia.

Si ésto no le resulta al BID algo más que interesante para investigar, es porque la función del BID no es investigar, sino seguir generando movimientos de dinero sin importar los horrores generados con estos préstamos. La escala de lo que señalo es insignificante frente a la relación de masa, de lo que somos frente a la del sol (no alcanzaría esta página llena de ceros para estimarla); pero aún así, estas aberraciones obradas en los últimos 100 años superan en costo calorías, 10.000 veces lo que representa el capital de esta institución. Lo repito para que no queden dudas de lo expresado.

Por supuesto, este abismo cognitivo tiene un peso paralizador en las almas de todos los que han dedicado sus Vidas a generar sarcófagos. En China, desde hace 3000 años., han venido robando a los ríos tantas energías y sedimentos, que hoy el millón de Km² del mar de la China no recibe nutrientes y están obligados a pescar a 20.000 Kms de distancia.

En Delft practican estos robos desde hace 700 años. Ver estos

<http://www.alestuariodelplata.com.ar/riobelba.html> y

<http://www.alestuariodelplata.com.ar/riorin.html>

Ver por <http://www.alestuariodelplata.com.ar/puertos10.html> los desastres del Puerto de Brujas obrados con la tozuda prepotencia troglodítica de Jan de Nul.

En el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EEUU los multiplican desde hace no menos de 150 años. <http://www.alestuariodelplata.com.ar/pendientes3.html>

<http://www.alestuariodelplata.com.ar/pendientes7.html>

<http://www.alestuariodelplata.com.ar/pendientes8.html>

Si la CAF, el BID o el Banco Mundial tuvieran que financiar los tratamientos psiquiátricos por cargar abismos cognitivos de todo este universo de académicos y profesionales “hidráulicos” en llanuras, se quedarían sin fondos.



La delicadeza y trascendencia de estas miradas está acreditada en tarea judicial que reconoce 47 demandas de hidrología urbana en SCJPBA; 13 en CSJN, con más de 14 millones de caracteres, sin jamás haber pedido algo personal a cambio.

Siento útil mi Vida sembrando conciencia de este cambio de paradigma en cosmovisión hidráulica cuyos catecismos son responsables de todos los fracasos de obranzas en planicies extremas, aquí y en todos los rincones del planeta.

Estos sistemas convectivos guardan en los fondos la memoria de sus tránsitos y no en superficie. Por ello resulta inútil toda la experimentación que hacen y han hecho con boyas derivantes y con los propios informes de sal en superficie del difunto satélite Aquarius. Hoy son dables de reconocimiento por imagen satelital y por depósitos sedimentarios. Mañana lo serán por nano dispositivos.

En este estuario, al igual que en todos los estuarios del planeta, no hay un cm³ de flujo que no se reconozca cargado de energías convectivas. Sin embargo todas las modelaciones van por flujos laminares. Van por lo simple, aunque en planicies extremas el núcleo no aporte al movimiento de los fluidos la millonésima parte de lo que aportan las radiaciones solares.

El 0,023% de esa energía solar alcanza para alimentar en el reino vegetal los procesos de fotosíntesis. 1000 veces más, el 23%, de lo que entrega el sol alimenta el movimiento de los fluidos. Sin embargo, nunca hablamos de ello. El abismo es ...

Caja termodinámica es aquella en un cauce de arroyo, río, estuario, mar u océano que reconoce en un punto cualquiera de un sistema convectivo, una temperatura ligeramente mayor al que le sucede. La palabra "caja" no es la más afortunada para ejemplificar las extraordinarias escalas de los sistemas convectivos, pero resulta afortunada para romper los esquemas de las cajas adiabáticas cerradas con que se ha estructurado la termodinámica.

La incorporación del calor de un tributario en cualquier punto del sistema, prolonga su "entropía", devolviéndole a esta voz su sentido primigenio. Del griego "entropía", cantidad que se mantiene constante en un cuerpo tras sus diferentes transformaciones, como expresión que apunta al movimiento perpetuo en brazos de Natura reinando por doquier e imposible desde modelo aislado considerar viable

Decir que los puentes de hidrógeno aprecian esas diferencias para reconocer advección, es simplificar cuestiones infinitamente más complejas, de las que sabemos tanto como el equivalente a una gota de agua en un océano.

Sean estos testimonios prueba de las infinitas cegueras con que hemos mirado esta cuestión de las líneas de ribera; las torpezas que cargan nuestras legislaciones desde tiempos a qué dudar inmemoriales y las ausencias y negligencias en el respeto básico de los debidos procesos por presupuestos mínimos obligados

Ver mejores imágenes por <http://www.hidroensc.com.ar/puertoamplia.html> y <https://www.youtube.com/watch?v=89jce35fvdI> El primer paso de este ramillete es abrir los ojos al infierno que cargan nuestras riberas y en particular, a los agravamientos que provocan las acreencias obradas en estos últimos meses.

Aquí encontrarán los vínculos a mayores criterios ecológicos, fruto de 23 años de mirar las dinámicas de las aguas en planicies y 15 de hacerlo por termodinámica de sistemas naturales abiertos y enlazados, con 30 millones de caracteres en la web y 19 millones en causas de hidrología e hidrogeología en justicia.

Instituciones con frontispicios como “Ministerio de ambiente y desarrollo sostenible”, “Organismo provincial para el desarrollo sustentable”, “Secretaría de juicios ambientales” de la CSJN, “Fundación ambiente y recursos naturales”, todas prueban mirar por los enunciados 3º y 4º del par 2º, art 6º, de la ley Gral del ambiente, el único artículo en esta ley, que define lo que es un presupuesto mínimo.

Sin embargo. estas instituciones jamás se han alertado de la existencia anterior de 2 enunciados, que guardan obligada prelación funcional: 1º mirar por el equilibrio de las dinámicas de los sistemas ecológicos y 2º, mirar por su capacidad de carga –entendida esta carga como su capacidad de cargar energías y no su capacidad de cargar carretas. Si el curso de agua de llanura perdió sus humedales, sus esteros y bañados aledaños, sus costas blandas y bordes lábiles, inútil es pedirle a los flujos ordinarios de ese curso de agua, que cargue con nuestras miserias. 1º tiene que ver cómo recuperar su aptitud para cargar energías convectivas; las únicas que dinamizan los flujos ordinarios de los cursos de agua de llanuras.

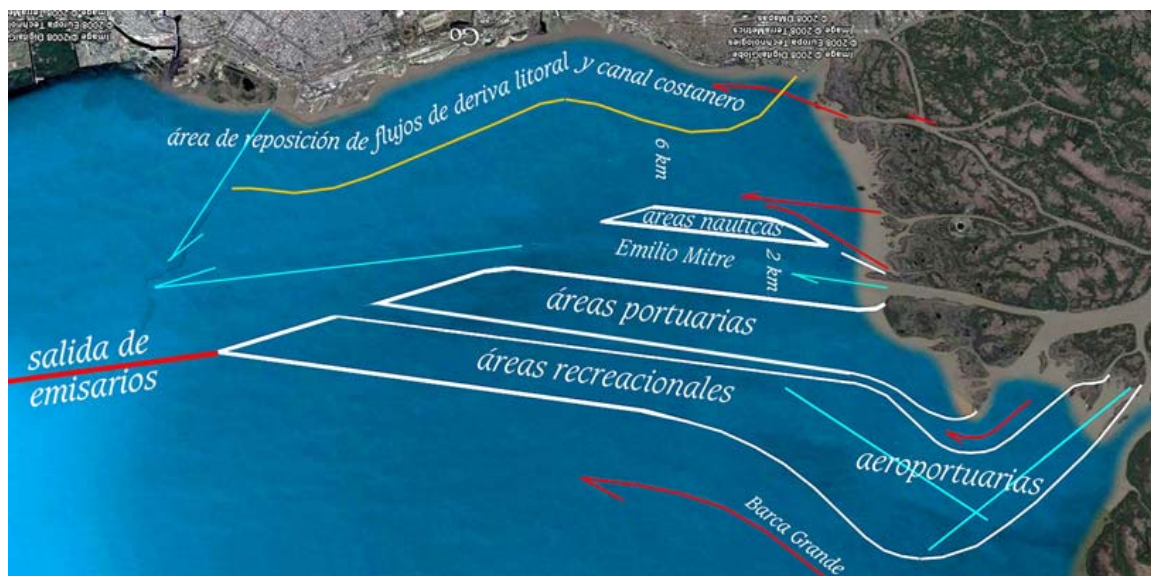
Tener entonces, instituciones tan ilustres que nunca miran y mucho menos respetan este orden, explica por qué arrastramos carretas llena de empleados e intereses de cuello blanco, que jamás se alertaron de que el buey está atrás de la carreta y en adición, muerto.

Inútil lo que gasten en saneamientos, sin jamás alertarse de que los criterios newtonianos y cartesianos son útiles para esquivar modelizaciones e ir directo a modelaciones, pero todas inútiles para entender cómo se cargan las energías de los flujos ordinarios de estos cuerpos de agua de llanuras extremas. De Atucha a Punta Lara pendientes promedio de 4 mm/Km. Dejen a Newton dormir la siesta.

Estiman transportes de sedimentos con flujos “laminares”, que solo arrastrarían. El transporte lo sostienen los flujos convectivos. La Dra Agnes Paterson se alertó un 19/2/2012 de estos temas. Doctorada en física de flujos en París, tiene a su cargo todas las cátedras de hidráulica y equipos de investigación de la UBA. No obstante, tiene que ser muy discreta en estos temas, pues sacar los pies del plato académico equivale a tirar la estantería. Cambios de paradigma de 363 años no se realizan de la noche a la mañana. Sir James Lighthill ya pedía disculpas por estos errores en 1986 y sin embargo, todo sigue en silencio.

Sin identificar los ecosistemas que se ocupan de mediar las tributaciones estuariales –solo mencionan 2 de los 5 intervinientes-, es inútil hacer planes de desarrollos portuarios y mucho menos, de las rutas de navegación. Respetando el orden de los 4 enunciados verán que el puerto no es la 1ª cuestión a mirar, sino los ecosistemas que ya se muestran afectados por sus salientes, sin necesidad de referir a sus dragados, que van a seguido de ésta, por otra nueva causa.

IX . Propuestas de remediaciones

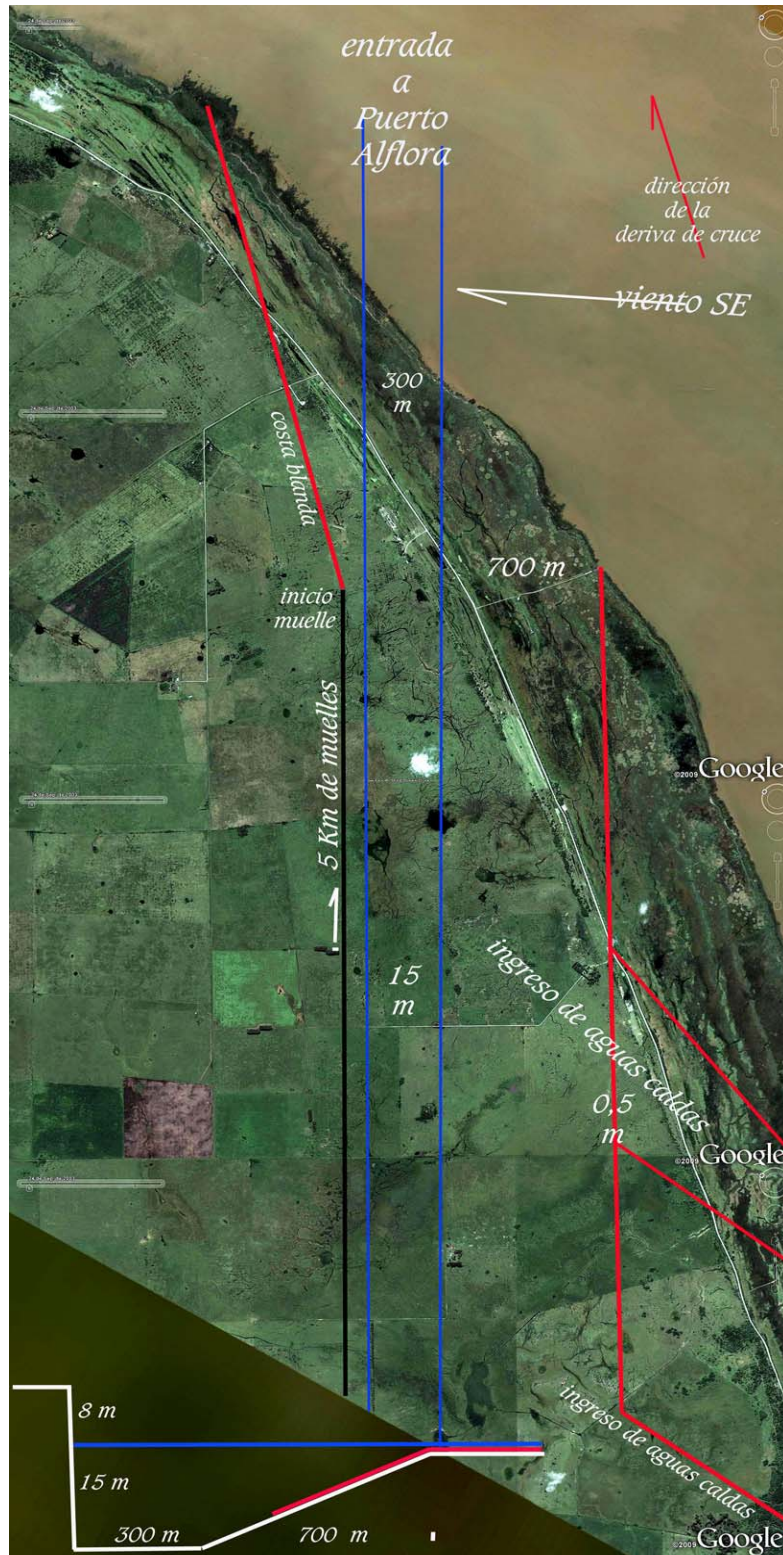


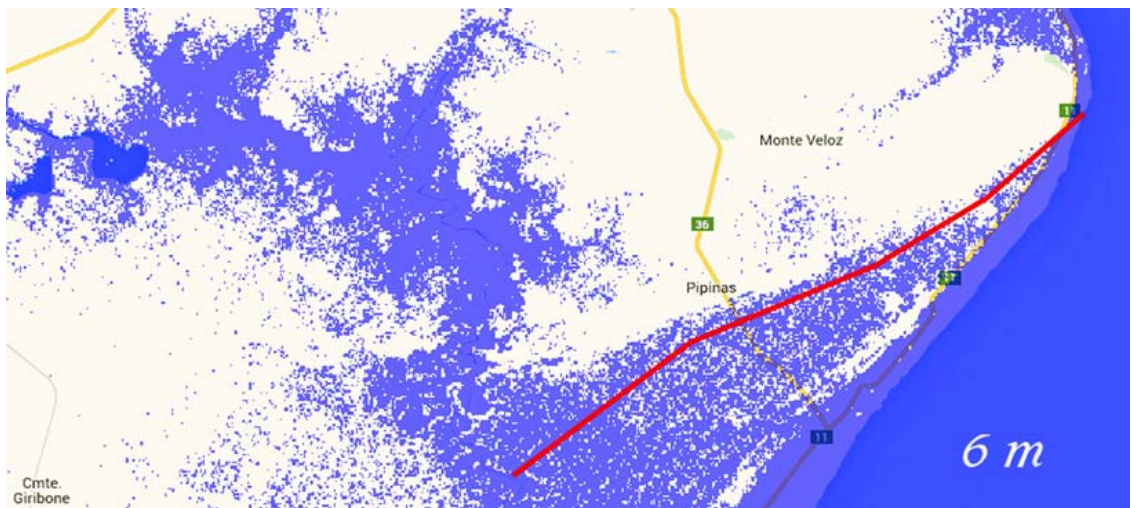
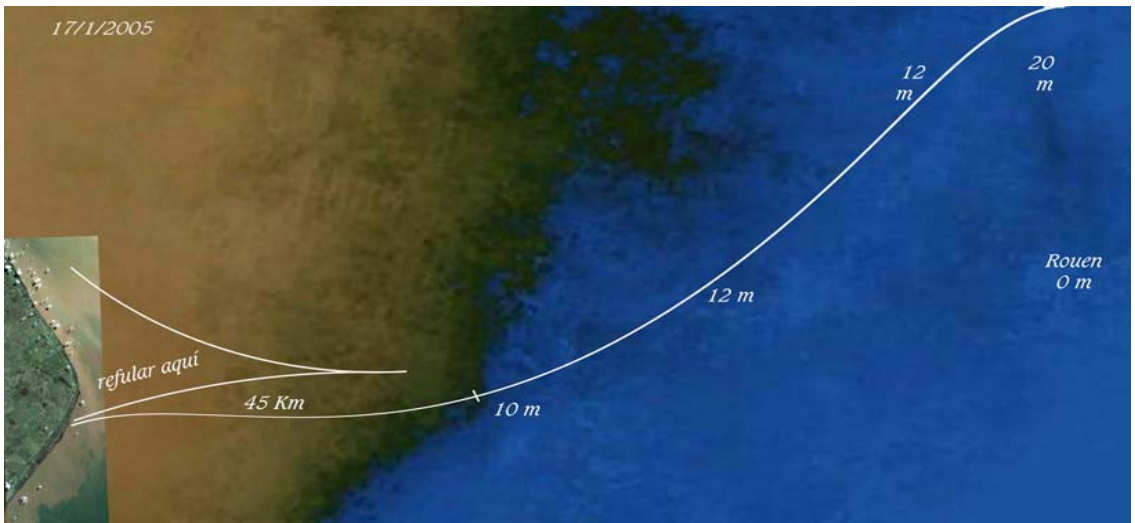
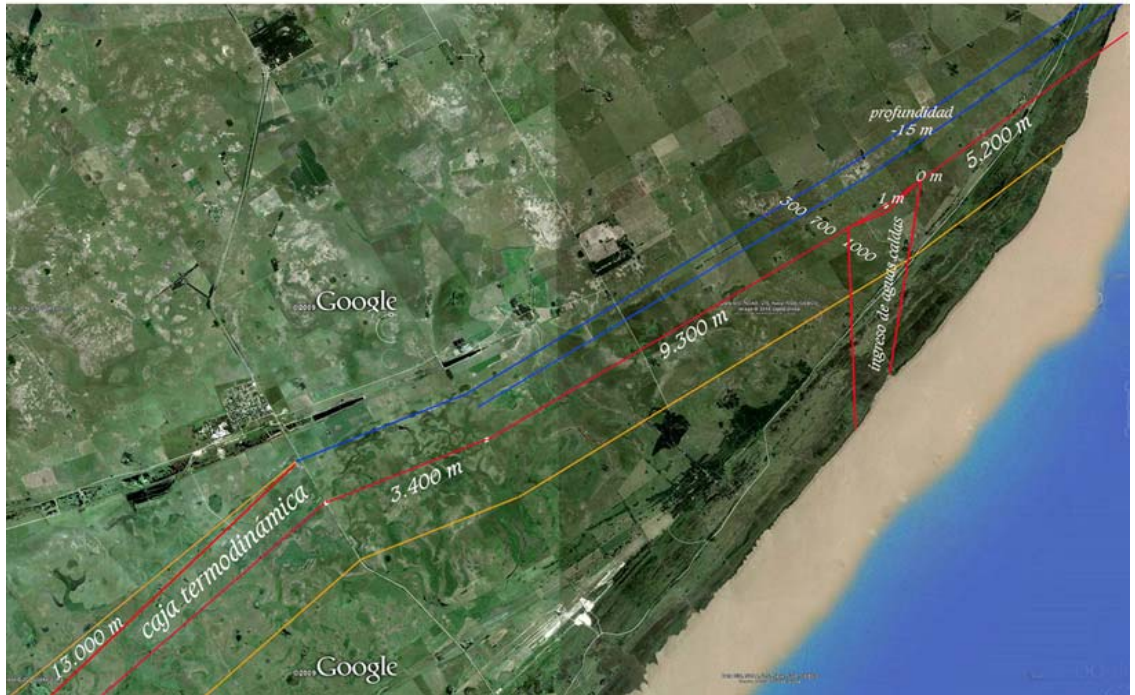
Ver estos temas por <http://www.alestuariodelplata.com.ar/areasnuevaso.html>

Volcar los áridos y piedras de las escolleras obradas, en el interior de la dársena F

Crear puerto de aguas profundas en Pipinas - Punta Piedras. Ver más detalles por

<http://www.alestuariodelplata.com.ar/puertoalflora.html>





X. Decorados de los principios procesales

Ya expresados en la causa D 473/2012 en CSJN

Las bases ya no son abstracciones de mera teoría, pues deben erigirse en pilares operativos de tutela. Y no basta con festejar el reconocimiento de los intereses colectivos sobre bienes difusos, nuevas legitimaciones, procesos más complejos, probanzas de cientificidad antes inimaginada, cultura digital, integridad de alma para acceder al bit cuántico, nuevos paradigmas y mirada hacia la “tutela efectiva”. ¿Cómo lograrlo sin escapar a las bases cartesianas y descubrir el engaño de querer presentar al Sr. Ambiente como actor? exhibiéndose de esta forma con todas las miserias y compromisos de los mortales, para así nunca terminar de descubrir **cómo es su hábitat** (hablo del Hospedero).

Sin dar el paso imprescindible hacia el reconocimiento de que el Hospedero natural –ese que llamamos ecosistema-, no necesita aparecer con acompañantes mortales pues sólo así descubre sus condiciones originales y sus relaciones vitales, resulta inútil ver entrar a escena los principios favor processum, máximo rendimiento, proscripción del abuso de las formas, proporcionalidad, contextualidad, cooperación, clare loqui, oportunidad, y tantos otros

El Principio Esencial que aquí planteamos no refiere a la existencia de un tercero dirimente extra-partes como juez, sino como Hospedero. Si entramos en relación con el Hospedero -con el ecosistema y sus enlaces obligados-, esos que dan sentido al concepto “ecológico”, el principio de Bilateralidad o contradicción confiriendo oportunidad a cada uno de ser oído y controvertir, pasa a ser innecesario, pues quedaremos maravillados. Al decir Hospedero, repito, no digo Ambiente; pues éste representa la suma del Hospedero y sus huéspedes.

Tal miramiento, además de constituir un natural, inalienable, aunque hasta hoy irreconocido derecho del Ecosistema, representa un mandato que en el propio contexto constitucional cabe aclarar (art.18 CN). Pues aunque este Hospedero muestre su Libre acceso e igualdad con todos los huéspedes, tenemos muchos problemas que resolver para comprender y asistir a su mediación servicial, y para

ello primero tenemos que reconocerle su entidad primordial, bien ajena a nuestros aprecio y desprecios.

No hay “Tutela Efectiva” de la que alardear, sin reconocimiento previo de su entidad primordial. No hay escala valorativa que no comience con el respeto y comprensión de su entidad primordial. El día que esto entiendan, verán cómo se ilumina la causa MR, que carga un río Matanzas muerto hace 232 años.

Su estudio, comprensión y protección ya no se limita a disponer vigas maestras o directrices formadoras de un ordenamiento procesal dado, o la integración o labor interpretativa de normas nunca demasiado oscuras al lado de las que la velan. Su acceso comprensivo excede aquellas coordinadas para erigirse en materia de aprecio primordial; de aprecio insustituible; de aprecio a su entidad en la creciente profundización de esa comprensión de sus enlaces, generadores del movimiento perpetuo; ése que hoy ninguno de los cursos urbanos del Oeste exhibe en sus interfaces tributarias.

Este es el único sostén para arbitrar el procedimiento del caso: alcanzar a acariciar esa comprensión, para desde allí brindar la tutela requerida. Que no es mero pasaje por abstracción cartesiana o gravitatoria newtoniana, sino apertura que olvida por completo a los sistemas cerrados, tanto mecánicos como termodinámicos de cajas adiabáticas cerradas.

La preclusión de la facultad de realizar o continuar, debe reconocer este previo correlato; de lo contrario sigue instalada en la burbuja cartesiana.

Si en la categorización de principios procesales básicos aplicables a todo tipo de proceso, el principal fuera el de contradicción que hace efectiva la garantía de la defensa en juicio del art. 18 de la Constitución Nacional y art. 8 inc. 1 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, y art. XVIII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre; aquí ya tenemos para comenzar a resolver y asumir la más trascendente y obligada contradicción: el del enamoramiento, pues se trata del reconocimiento de nuestro Hospedero que desde siempre espera ser descubierto.

Este principio como favor processum indicaría que tenemos deseos de mantener, ya no sólo la Vida del proceso, sino darle viabilidad al acto intentado por quien quiere mantener vivo, cuidando los respetos y aprecio a su primordial Hospedero. Su sustento más remoto y mucho más omnicomprendido, se encuentra en las criaturas más desposeídas que nunca escucharon hablar del derecho romano, ni acuñaron el brocardo jurídico *aequitas in dubio praevalet*.

En caso de duda sobre si el escrito en que se expresan agravios reúne o no los requisitos para tener a este Hospedero por tal, ha de estarse por la apertura de su particular instancia, que implica, no una garantía más, sino la más primordial para el que tiene un derecho que excede lo concebido hasta hoy como legítimo para hacer valer en justicia. La precariedad de sus fundamentos, descubre nuestra precariedad.

En caso de duda acerca de la existencia de su entidad primordial, que el interesado en hacer ese planteo lo desarrolle con la mayor profundidad, pues no es cosa a menospreciar que las prisiones antropofágicas naturales lleguen tan lejos

Cuando la ley General del Ambiente en sus arts. 2º y 6º nos apunta la **especificidad** del equilibrio de la dinámica de los sistemas ecológicos y el mantenimiento de su capacidad de carga; lo hace contrastando con la **generalidad** de “la preservación ambiental y el desarrollo sustentable”. Aquí ya se descubre bien palpable la diferencia ontológica del Hospedero a secas y del Hospedero representado por sus discursivos huéspedes exhibiendo una sucia tarjeta de presentación del primero. Ya cabe breve hermenéutica de este detalle puntual.

Los representantes legales de estas congruencias del derecho ambiental antropofágico natural que no reconoce haberse ya comido a su presa, pierden algo más que el tiempo esperando la efectividad de las resoluciones judiciales.

Con anteojeras cartesianas estos mismos antropófagos naturales dicen: “el tiempo es la sustancia de que estoy hecho. El proceso está hecho por hombres, y el tiempo es su sustancia. Por ello no debemos limitar esfuerzos para que el proceso, en sentido económico, se desarrolle en el menor tiempo posible”

No es el tiempo, sino la medida de nuestra responsabilidad por la que se nos reconoce de qué estamos hechos. En un juicio, poco importa el significado del tiempo personal. El certificado de defunción del Riachuelo lleva 226 años demorado. Demoras similares cargan sin excepción, todos los tributarios urbanos del Oeste. ¿De qué tiempo hablan estos antropófagos naturales? ¿Cómo compatibilizaríamos esos tiempos con los del Hospedero? ¿Cómo compatibilizaríamos su paciencia; su servicialidad? ... si ni siquiera le reconocemos identidad actoral en estos procesos en los que él es la única figura primordial.

El derecho a la tutela judicial efectiva es la posibilidad de reclamar a los órganos judiciales la apertura de un proceso para obtener una resolución motivada y argumentada sobre una petición amparada por la ley. Significa la prevalencia del fondo sobre la forma, el contenido sobre el continente, de forma que prime siempre el principio "pro actione".

Significa la prevalencia del Hospedero sobre el huésped. La prevalencia del movimiento perpetuo que caracteriza al Hospedero, sobre el "pro actione" antropofágico natural que caracteriza al huésped. Humores santos, humores perversos, sin Hospedero van todos al mismo recinto.

El proceso, como herramienta de tutela e instrumento de satisfacción de los derechos, es de por sí una obra buena; el proceso no se concibe sino para bien.

Cuando se trata del iuria novit curia ejercido en función de orden en el proceso, el juez debe respetar la plataforma fáctica suministrada por las partes y no alterar la esencia de lo que éstas pretenden -su causa.

En el respeto a las garantías de los contendientes han confundido a los contendientes, ignorando la primacía de la primordial vitalidad del primero. El tema flujos es bien anterior al de la contaminación o polución.

Respecto de "los contendientes" y aún más; ya hemos expresado: El Principio Esencial que aquí planteamos no refiere a la existencia de un tercero dirimente extra-partes como juez, sino como Hospedero. Su reconocimiento provoca enamoramiento. Integración cuántica. Se ahorran Juez y proceso.

La potestad del iuria novit curia respetando la igualdad de las partes, el derecho de defensa y la congruencia. Límites que, como en el caso de casi todos los principios procesales, no son a priori absolutos, sino que admiten regulaciones y variaciones técnicas en su ejercicio de acuerdo a las razones de oportunidad, eficacia o particular coyuntura del conflicto.

El límite no es más que la razonabilidad, el ejercicio moderado, prudente y sesudamente calibrado de un buen hacer jurisdiccional.

En la medida que no le reconozcan entidad primordial y den voz al equilibrio de las dinámicas de los sistemas ecológicos en orden a las hidrosferas en planicies extremas, no habrá tutela efectiva que valga, ni buen hacer jurisdiccional.

XI . El concepto de bilateralidad de la audiencia

Ni los temas del ambiente, ni los de la sustentabilidad, dan voz propia al primero de los contendientes: el ecosistema y sus vitales enlaces. Sin sus presencias, el juicio deviene diálogo de sordos. Y el ecosistema por cierto, se venga.

Expansión del concepto “ser oído” a sujetos que no son parte principal o el remplazo de éstos por la voz de otros auxiliares.

En los temas ambientales siempre tendrán que estar presentes: el representante del ecosistema y el representante de los humanos perjudicados.

Donde hay un problema ambiental, hay dos voces a escuchar, bien diferenciadas. Y estas voces guardan un obligado orden: 1º el buey; después la carreta.

¿Qué ocurre entonces con la bilateralidad frente a este tipo de situaciones o procesos urgentes en los que se acude al dictado inaudita pars?

Ocurre que todo se frustra.

Una condición del portavoz del ecosistema, es que nada solicitará para sí. Par con el ecosistema, cumple sólo su función de servicio. Por mucho tiempo, estas funciones no tendrán ninguna factibilidad de funcionar en el modo de amparos.

Porque sólo se advertirá su importancia, cuando todo fracase. Y ningún fracaso acepta reconocimientos rápidos.

Las posiciones flexibilizadoras en la doctrina y en el ejercicio de la magistratura provienen de jueces probos, estudiosos, profesores de derecho actualizados y afectos al trabajo.

Concepto de congruencia: El principio de congruencia forma parte del concepto de debido proceso legal. Enmarcar el concepto de debido proceso legal resulta tan difícil como atrapar un enjambre de abejas en pleno vuelo.

“el debido proceso legal se sostiene en principios de bilateralidad y contradicción, ejercicio efectivo del derecho de defensa y garantías suficientes para la independencia e imparcialidad del juez que interviene en el conflicto”.

Ninguna sentencia en donde no esté presente la voz propia del ecosistema y sus enlaces allegados y obligados, acertará solución o remediación o justicia alguna a nadie. Pues a ninguna sentencia cabe ignorar el principio de salutación y enlace de los ecosistemas, meollos de la voz ecología, bien diferenciable de la voz “ciencia”. Esta funciona merced a particiones. La anterior: merced a enlaces.

La correspondencia entre la acción promovida, la sentencia dictada y la guardia pretoriana instalada fracasan estrepitosamente si no escuchan y fallan en función de las necesidades de este actor: ya no el Sr Ambiente, sino el Sr Ecosistema y sus obligados enlaces.

No se trata de argumentar del principio de igualdad procesal y la Justicia de acompañamiento o de protección de la parte más débil, sino del primordial.

No se trata de justicia humana o ambiental, sino de justicia fundada en comprensión y defensa de quien nos hospeda: el ecosistema y sus obligados enlaces. A los que sin duda, primero tenemos que comenzar a comprender, antes de imaginarnos en condiciones de actuar.

Enriquecerse en profundidad en las variadas ecologías de los variados ecosistemas y sus obligados enlaces, es la única forma de hacer valer su entidad primordial antes de pretender desarrollar planteamientos innovadores en la discusión judicial. A eso apunta el proceso de conocimiento solicitado en la causa CSJ 791/2018 ya aprobado por el Procurador General.

Es oportuna esta presentación, pues aunque no sea apreciada su viabilidad, ya encontrará la oportunidad habiendo sido expresada. Oír prejudicial, bien comprensible en una materia que necesita ganarse su crédito particular, sin necesidad de andar compartiendo las miserias humanas que carga la voz “ambiental”.

Congruencia fáctica, bien anterior a cualquier congruencia jurídica. Cuanto más demoren en entender estas diferencias entre ambiente y ecosistema y sus obligados enlaces, con más dolor recordarán el ocultamiento que han hecho de esta cuestión que como tantas, instala el discurso de Descartes.

...lo único que los jueces no pueden valorar, no sólo porque cancelaría el principio de publicidad, sino también porque directamente no lo conocen, o sea, que a su respecto rige un límite real de conocimiento. Se trata directamente de una limitación fáctica, impuesta por la naturaleza de las cosas, y que debe apreciarse en cada caso. De allí que se hable de la Leistung, del rendimiento del máximo de esfuerzo revisable que puedan llevar a cabo en cada caso; de la capacidad de rendimiento.... los recursos deben ser eficaces”, es decir, deben dar resultados o respuestas al fin para el cual fueron concebidos.

La ecología de los ecosistemas debe superar cuatro obstáculos conceptuales antes de que pueda considerarse parte exitosa de la ciencia ecológica:

- debe proporcionar una definición del concepto de “ecosistema” que permita delimitar de forma inequívoca los ecosistemas, clasificar los diferentes tipos de ecosistemas, y seguir los cambios en el estado de un ecosistema;*
- debe identificar los criterios para la determinación de teorías y modelos de ecosistemas, y aplicar estos criterios en la investigación de los ecosistemas;*

- *debe proporcionar una explicación plausible de las causas de la estructura del ecosistema y la organización ;*
- *debe ser eficaz para ayudar a resolver los urgentes problemas ambientales.*

La ecología de ecosistemas falla en los cuatro cargos. Mark Sagoff

No hay acceso directo a ecología de los ecosistemas, sino a través de fenomenología. FJA Ver <http://www.alestuariodelplata.com.ar/convec2.html>

XII . El principio de cooperación procesal.

Es la esencia misma que acompaña al que representa al ecosistema y a sus enlaces obligados. El nunca ganará nada; sólo será servicial.

Este proceso que transita el siglo XXI-, exige y necesita un plus. Se requiere, en suma, de una actitud positiva y enderezada a suministrar los hechos con sinceridad, aportar la prueba sin retaceos, hacer un uso funcional de las vías y herramientas procesales predispuestas y, en fin, comprender que la actividad armónica de todos los involucrados (juez, partes y terceros) es indispensable para asegurar la real y efectiva satisfacción de los derechos.

El caso es que olvidan al primero, cuando no hay un sólo segundo, ni un tercero que sean portavoces del ecosistema y sus enlaces obligados. *Un obrar compartido, un esfuerzo común,* logra manifestarse en los implícitos y explícitos derechos que ostenta la voz ambiente; pero de nada sirve si el Sr Ecosistema y sus enlaces obligados, no están presentes con la entidad que primaria cuenta.

Justifican el principio de colaboración: Carga probatoria dinámica: Valoración de la conducta: Prueba testimonial y documentos en poder de terceros: Tutelas diferenciadas

Procesos de alta complejidad y envergadura- conllevan el inexcusable auspicio del principio de colaboración. En el caso de los Procesos Colectivos cabe una es-

pecial convergencia de asistencia por los involucrados, tanto desde la colaboración para la formación o categorización del colectivo o sus segmentos, como en el suministro de información detallada y aportación de probanzas -cargas dinámicas- para una mejor y efectiva dilucidación del esquema de legitimados y una oportuna y omnicomprensiva solución del conflicto. También es de esperar, de ambas partes, una predisposición contributiva de la autocomposición y solución transaccional del diferendo.

Los conflictos relacionados con el medio ambiente (Ley 25.675), en atención a la trascendencia de los derechos comprometidos, los bienes irrecuperables o insustituibles que suele involucrar la tutela ventilada, como la inmedible ecuación económica que mayormente afecta su desenlace, no pueden transitar por los carriles controversiales ortodoxos (afirmación/negación) requiriéndose una marcada responsabilidad y seriedad en el debate y , por supuesto, sincera colaboración de todos los partícipes.

Principio de saneamiento. No es dable analizar saneamientos sin antes analizar ecosistemas y sus remediaciones. Tras años de amenazar con estudios de carga másica, Picolotti no logró que alguien hiciera un sólo trabajo de campo para dar soporte a las 10 modelaciones matemáticas fabuladas que hicieron.

Creación de tribunales especializados

Reforzamiento del principio de moralidad y la proscripción del abuso procesal, como piedra basal contributiva de un verdadero y comprometido comportamiento ético por parte de los hacedores del proceso.

De la festejada SENTENCIA COLECTIVA AMBIENTAL EN EL CASO RIACHUELO, por NÉSTOR A. CAFFERATTA, conjuez de la SCJPBA y ex Subsecretario de Remediación Ambiental de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación .Septiembre del 2008

Nos encanta ver cómo la Corte hace uso de sus facultades moldeadoras, de amplios y prudentes poderes-deberes, adaptando de manera plástica, ejecutiva, el

curso de los procedimientos, al logro de finalidades de economía procesal, simplicidad, agilidad, y efectividad del ejercicio de la jurisdicción.

Este fallo de la Corte Suprema tiene características excepcionales: porque apunta a lograr con mecanismos robustos, llenos de ingenio y capacidad, la deseada efectividad en la ejecución de la sentencia.

Optimismo que hoy luce como espejo roto. Ningún ingenio o capacidad lucieron en los 6 años que siguieron a este informe;

La Corte con esta decisión, trata de torcer la dirección de los hechos.- Busca la mejora de la calidad de vida de población.- La reparación en especie, restitutio in pristinum o reparación in natura, recuperación, restauración, del ambiente dañado o afectado.- Y la prevención.

*Se ordena por sentencia definitiva Recomponer y Prevenir el Daño Ambiental Colectivo.- Y responde a una realidad o existencia **lastimosa indisputable, tan patética, grosera o evidente, que no ha sido motivo de la más mínima controversia por las partes ni terceros en la causa.***

¡Qué curioso silencio!, bien oportuno para probar que tienen a un MUERTO enfrente al que aún después de 234 años no le han firmado su certificado de defunción. Acaso existiría una prueba más palpable de que el Sr Ecosistema no tuvo entidad representativa en esta causa, siendo que su entidad es la única primordial. Sin comprender, valorar y permitir representación actoral propia, bien lejos de toda voz “ambiente y sustentabilidad”, nada esperen. Ni una sola línea le dedicaron en la ley 26188. Tampoco en el histórico fallo y así les fue. Ver este pdf: <http://www.hidroensc.com.ar/AlasFundacionesEmbajadaAbiertayporlaBoca.pdf>

La altísima contaminación ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo. Con este panorama oscuro, triste y desgarrador: ¿La Magistratura debe permanecer impávida, con los ojos cerrados a una situación trágica y dolorosa, que adquiere niveles de desastre ambiental o estrago? Ya no se puede esperar. No es posible más tiempo para encarar la solución final de esta problemática urgente y

acuciante para un sector geográfico y poblacional, tan significativo de la Argentina. Ha pasado un siglo de postergaciones.

No han pasado un siglo, sino 232 años negándole al Sr Ecosistema Matanzas Riachuelo su certificado de defunción y su entidad primordial para gozar de representatividad actoral, sin cargar con los piojos antropofágicos naturales que cargan las voces “ambiente y sustentabilidad”, esas que el enunciado 3º del par 2º, del art 6º de la Ley 25675 destaca como “generalidades”, en inmediato contraste con el “equilibrio de las dinámicas de los sistemas ecológicos y sus capacidades de carga, que cabe contextualizar como especificidades.

Especificidades que por pura providencia nos acerca el glosario de la ley prov. 11723 cuando al referir de la voz “ecosistema” dice:

Sistema relativamente estable en el tiempo y termodinámicamente abierto en cuanto a la entrada y salida de sustancias y energía. Este sistema tiene una entrada: energía solar ... Y una salida en las hidrosferas: los sedimentos.

Nada de Newton por aquí; nada de termodinámica de cajitas adiabáticas cerradas por allá; nada de 2º ley de termodinámica comiéndose crudos los delicados gradientes térmicos e hidroquímicos.

Vuelvo a insistir: el orden de los factores a considerar en el proceso de remediación, altera soberanamente el producto. Sin reparar en los problemas del Hospedero, es inútil querer resolver los problemas de los huéspedes responsables e irresponsables, concientes e inconcientes que a estos desastres concurren. No es complicar más las cosas. Es empezar a resolverlas.

Empiecen por el certificado de defunción. Pues sólo ese papelito les hará ver la necesidad de mirar a este actor: el Sr Ecosistema y sus enlaces allegados.

XIII . FUNDAMENTA LEGITIMIDAD

Nuestro sistema constitucional se funda entre otros principios en el de la relatividad de los derechos, fundamento de la existencia del Poder de Policía del Estado (art.41, primera parte de la Constitución Nacional) conforme al cual aquéllos deben ejercerse ajustándose a las leyes que los reglamenten; claro está, marcando la diferencia entre la regulación razonable y la restricción arbitraria de los mismos.

Este poder de limitación que los miembros de una sociedad asignan a sus autoridades y que por regla reside en el órgano legislativo reconoce también sus necesarios límites, en los principios de reserva, legalidad, y razonabilidad (arts.19, 28 y 43 de la Constitución Nacional).

Artículo 28.- Los principios, garantías y derechos reconocidos en los anteriores artículos, no podrán ser alterados por las leyes que reglamenten su ejercicio.

Artículo 41.- Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley.

Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales.

Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales.

Artículo 43.- Toda persona puede interponer acción expedita y rápida de amparo, siempre que no exista otro medio judicial más idóneo, contra todo acto u omisión de autoridades públicas o de particulares, que en forma actual o inminente lesione, restrinja, altere o amenace, con arbitrariedad o ilegalidad manifiesta, derechos y garantías reconocidos por esta Constitución, un tratado o una

ley. En el caso, el juez podrá declarar la inconstitucionalidad de la norma en que se funde el acto u omisión lesiva.

Podrán interponer esta acción contra cualquier forma de discriminación y en lo relativo a los derechos que protegen al ambiente, a la competencia, al usuario y al consumidor, así como a los derechos de incidencia colectiva en general, el afectado, el defensor del pueblo y las asociaciones que propendan a esos fines, registradas conforme a la ley, la que determinará los requisitos y formas de su organización.

Toda persona podrá interponer esta acción para tomar conocimiento de los datos a ella referidos y de su finalidad, que consten en registros o bancos de datos públicos, o los privados destinados a proveer informes, y en caso de falsedad o discriminación, para exigir la supresión, rectificación, confidencialidad o actualización de aquellos. No podrá afectarse el secreto de las fuentes de información periodística.

Cuando el derecho lesionado, restringido, alterado o amenazado fuera la libertad física, o en caso de agravamiento ilegítimo en la forma o condiciones de detención, o en el de desaparición forzada de personas, la acción de habeas corpus podrá ser interpuesta por el afectado o por cualquiera en su favor y el juez resolverá de inmediato, aun durante la vigencia del estado de sitio.

Cuando en una causa judicial se denuncie la violación a alguno de estos principios es deber de la judicatura proceder a la revisión de la norma o del acto cuestionado a fin de verificar dicha circunstancia y privarlo de efectos jurídicos, si correspondiere.

Constitución Provincial . Artículo 28.- *Los habitantes de la Provincia tienen el derecho a gozar de un ambiente sano y el deber de conservarlo y protegerlo en su provecho y en el de las generaciones futuras.*

La Provincia ejerce el dominio eminente sobre el ambiente y los recursos naturales de su territorio incluyendo el subsuelo y el espacio aéreo correspondiente, el mar territorial y su lecho, la plataforma continental y los recursos naturales

de la zona económica exclusiva, con el fin de asegurar una gestión ambientalmente adecuada.

En materia ecológica deberá preservar, recuperar y conservar los recursos naturales, renovables y no renovables del territorio de la Provincia; planificar el aprovechamiento racional de los mismos; controlar el impacto ambiental de todas las actividades que perjudiquen al ecosistema; promover acciones que eviten la contaminación del aire, agua y suelo; prohibir el ingreso en el territorio de residuos tóxicos o radiactivos; y garantizar el derecho a solicitar y recibir la adecuada información y a participar en la defensa del ambiente, de los recursos naturales y culturales.

Asimismo, asegurará políticas de conservación y recuperación de la calidad del agua, aire y suelo compatible con la exigencia de mantener su integridad física y su capacidad productiva, y el resguardo de áreas de importancia ecológica, de la flora y fauna.

Toda persona física o jurídica cuya acción u omisión pueda degradar el ambiente está obligada a tomar todas las precauciones para evitarlo.

ART 18°: *Previo a la emisión de la DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, la autoridad ambiental que corresponda, deberá recepcionar y responder en un plazo no mayor de treinta (30) días todas las observaciones fundadas que hayan sido emitidas por personas físicas o jurídicas, públicas o privadas interesadas en dar opinión sobre el impacto ambiental del proyecto. Asimismo cuando la autoridad ambiental provincial o municipal lo crea oportuno, se convocará a audiencia pública a los mismos fines.*

Las expresiones subrayadas en el último párrafo quedaron resueltas por el presupuesto mínimo que nos acerca el art Art 20 de la ley Nac. 25675 - *Las autoridades deberán institucionalizar procedimientos de consultas o **audiencias públicas como instancias obligatorias para la autorización ...***

Imposible imaginar más legitimidad para demandar.

Ahorrando sus desarrollos, va esta lista tocante a esta causa en particular: Art 2º, del TIRP, art 200 CPN, art 420 bis CPFRM, incs d y e, art 5º, ley 25688, art 2º par e, **enunciado 1º del par 2º del art 6º**, 8º, 12º, 19º y 20º ley 25675, arts 3º, 6º, 7º, 8º, 14º, 18º, 23º, 25º, 27º, 34º, 35º, 36º, 39º, 40º, 41º, 42º, 43º y 44º de la ley prov. 11723, art 9º, ley 13569, glosario ley prov. 11723, voz “ecosistema y art 235, inc C del CC.

Libertad y responsabilidad humana

La voz “sujeto” me sobreviene contrastada con “objeto” y por tantas analogías cartesianas e incluso heiddegerianas cuando la traduce como upo-keimenon y le descubre cargas de prepotencia, no me resulta la más feliz para acercarla a contextos donde mejor luce la libertad y responsabilidad humana.

Sin embargo, en cuestiones de filosofía jurídica todavía hoy gozan de aprecio.

La legitimación que se requiere para la defensa ante los tribunales de los derechos públicos subjetivos, tiene carácter indirecto y por representación de intereses sociales; y es derecho subjetivo del ciudadano la apertura de la tutela jurisdiccional que, como derecho subjetivo encuentra fundamento en la propia esencia de la libertad humana.

García de Rentería señala: **es necesario dejar de lado el tema de la legitimación** para entrar en el fondo del asunto que es la violación de un derecho objetivo, dado que si tal violación se produjo, parece increíble sostener que no ha habido violación a un derecho subjetivo.

De esta manera, el carácter reaccional del derecho subjetivo público posibilitará a los particulares fiscalizar la totalidad de la legalidad administrativa y no sólo la pequeña porción que entra en juego en la vida jurídico administrativa a propósito de los derechos públicos subjetivos de carácter tradicional.

El mérito de introducir el concepto de derecho subjetivo público es obviar la cuestión de un interés particular en la defensa del interés público.

Si se exige la subjetivación del derecho público es en razón de que el ciudadano en su calidad de individuo, no debe desentenderse del bien común y de los intereses sociales. Así se entiende que él actúa en nombre de la sociedad.

El derecho subjetivo público es una reacción del poder público que tiene cada ciudadano, **como derecho propio** para salvaguardar la regularidad de la aplicación de la ley. Es la forma de concretar el poder de control que tiene la sociedad y que el esquema clásico de división de poderes ha dejado tradicionalmente, sin realizar.

De esta forma se vencen las complicadas cuestiones de filosofía jurídica dirigidas a distinguir conceptos muchas veces superpuestos, tales como interés simple, pretensión, interés legítimo, derecho subjetivo o acción procesal.

El interés simple no es todo deseo o apetito individual, sino el interés alcanzado o alcanzable en respuesta a los efectos irracionales de una ley o acto administrativo

El interés legítimo es el que surge por el reconocimiento de la propia ley, cuando esta tiene una comunidad de destinatarios a quienes se dirige **y uno de ellos lo invoca**.

El derecho subjetivo es la respuesta a la lesión individual provocada en la universalidad jurídica de la persona humana, por la aplicación de una ley irrazonable, por la aplicación irrazonable de una ley correcta, o por la pretensión a las ventajas que cada ciudadano tiene por la derivación de la ley (concepto de Bachoff).

El derecho subjetivo público **tiene la función de impugnar**, con carácter preventivo, la irregularidad, buscando la reparación de un daño. Los derechos públicos pueden accionarse por incompetencias o por exceso de poder cuando exista perjuicio a los intereses públicos de la sociedad, prescindiendo de los derechos subjetivos afectados; igualmente procede su ejercicio en los casos de comisión de vicios formales o cuando se produzca la desviación del poder. Unívoco, el derecho a la acción pública es un derecho constitucional.

XIV . Planteo del caso federal

Para el hipotético caso de que V.S. no hiciera lugar a la acción que se interpone, hago saber que plantearé el caso federal de conformidad con lo establecido por los Art. 28, 31 de la CP; 41, 43, 75 inc. 22 entre otros, de la C N, en un todo de conformidad con lo previsto por los Art. 14 y 15 de la Ley N° 48.

La impugnación de los datos acopiados, de los modelos aplicados y de las cuestiones estudiadas para dejar en el limbo las cuestiones primordiales; las ausencias de los EIA formulados y presentados por autoridad de competencia; la ausencia de Indicadores Ecológicos Críticos para fundar la ley particular que por art 12, ley 25675 se nos solicita para evitar que estos EIA sean meros cantos de sirena y dejen como aquí lo hacen las cuestiones primordiales en el limbo; la ausencia de audiencia pública convocada por la autoridad de competencia; en este caso la ley 23879/90, que hoy ya ni ellos saben quién es; la ausencia por ende, de las observaciones a evaluar por la autoridad de competencia; la impugnación de las evaluaciones y/o declaratorias de Impacto Ambiental (DIA) que pudieran haber sido convalidadas por otro que no fuera la autoridad competente; el rol del Ministerio de Transporte tallando comunicaciones que resultan disparadores de los llamados a licitación para la construcción de las escolleras y las acreencias costaneras; y a qué no mencionar, el despiste cognitivo que carga la mecánica de fluidos ignorando por completo que estas aguas solo reconocen flujos convectivos, y resulta fabulación pura darse a modelar flujos laminares; que en adición van aplicados a evaluar turbiedades dejando en el olvido las consideraciones sobre precipitaciones sedimentarias en las áreas más críticas del estuario; cuyas observaciones van en línea directa a plantear el devenir esperpéntico de una Buenos Aires velando durante 200 años el cadáver nauseabundo de un humedal transformado en inmenso lodazal, al cual estas obras de ampliación del Puerto de Buenos Aires descubren a la AGP en un limbo legal y ecológico fenomenal.

Todo ello enmarcado en los respetos a los art 41, 43 e incs 15 y 22, art 75 de la CN; art 28° CP; art 240 y 241 del nuevo Código Civil; art 200 CPN, art 420 bis del Código Penal Federal de la República de Méjico; art 200 CPN; a presupuestos mínimos arts 2° inc e, art 4°, enunciado 1° del par 2° del art 6°, arts 8°, 11 a 13 y

19 a 21 de la ley 25675, a los arts 1º, 2º y 3º de la ley 23879/90 al art 5º de la ley 25688 y al glosario de la ley 11723 respecto de la voz “ecosistema”. Solicito a V.S. un pronunciamiento expreso sobre la cuestión planteada.

XV. Planteo del caso ante la Comisión Interamericana

Formulo esta salvedad para el supuesto que no se consideren estas denuncias y solicitudes con la debida seriedad de sus trascendencias medulares, en donde el Ministro de Transporte asume roles violatorios de las responsabilidades que le corresponden, decidiendo operaciones que así lo involucran en estas denuncias

Recordemos el regalo tan preciso del Art 420 bis del Código Penal Federal de la República de Méjico al que estamos ligados por los tratados de la CADH cuando tipifica: *Se impondrá pena de dos a diez años de prisión y por el equivalente de 300 a 3.000 días multa, a quien ilícitamente: I. Dañe, desequie o rellene humedales, manglares, lagunas, esteros o pantanos.*

Recordemos que el estuario del Plata es el segundo mayor humedal de la Argentina, después del Iberá y que la profundidad desde el frente deltario hasta el eje del escalón de la Barra del Indio que va de Punta Piedras a Montevideo está bien por debajo del promedio de los 3 metros y ya hace 50 años los estudios que Halcrow realizara para el proyecto del canal Emilio Mitre descubría estas áreas críticas que señala la denuncia, con sus flujos en estado catatónico.

Todos los jueces de los países firmantes son en primer lugar jueces de la convención, pues esos derechos están por encima de nuestras propias leyes.

La desatención de estos conflictos nos obligan a plantear reclamo ante la COMISION INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS. (Ley 23054)

XVI. GRATUIDAD DE LAS ACTUACIONES

El art. 2 de la Ley 25.675, establece que “La política ambiental nacional deberá cumplir los siguientes objetivos: ... i) Organizar e integrar la información ambiental y asegurar el libre acceso de la población a la misma;...”.-

Que el art. 16 de la mencionada norma establece “...*Todo habitante podrá obtener de las autoridades la información ambiental que administren y que no se encuentre contemplada legalmente como reservada*” y su art. 32 refiere sin dejar lugar a ningún tipo de dudas que “...*El acceso a la jurisdicción por cuestiones ambientales no admitirá restricciones de ningún tipo o especie*”, siquiera las que gravan las actividades de los profesionales del derecho, ya que indirectamente se infringe la mencionada disposición en razón de la obligatoriedad del patrocinio letrado que imponen los códigos rituales.-

A mayor soporte el art. 28 de la Constitución Provincial concluye que”...*En materia ecológica se deberá garantizar el derecho a solicitar y recibir la adecuada información y a participar en la defensa del ambiente, de los recursos naturales y culturales.*”

La Suprema Corte de Justicia de la Prov. de Buenos Aires ha expresado “*La Plata, 2/11/2005. AUTOS Y VISTOS:...* En consecuencia, ha de serles reconocido que esa accesibilidad no esté condicionada por restricciones económicas en todo su derrotero procesal, incluyendo la fase de actuación inherente a esta sede extraordinaria, puesto que la disposición referida no circunscribe su vigencia al mero ingreso ante los estrados judiciales competentes solo en sus instancias ordinarias...”.(Ac. 93.412. Granda Aníbal y Ots. c. Edelap S.A. s. Amparo).

La gratuidad de la justicia y el acceso a los estrados judiciales, sin cortapisas, lo estatuyen también los Tratados internacionales, (San José de Costa Rica).

La CSJ en el caso “Giroldi” JA 1995-III-571 dijo que al otorgarse jerarquía constitucional a la Convención Americana de Derechos Humanos en las condiciones de su vigencia, quiso poner de manifiesto que era tal como la misma regía a nivel supranacional y teniendo en cuenta la aplicación que hacían los Tribunales internacionales competentes. Es por ello que, invocando la ley vigente, se declare sin mas trámite ni sustanciación alguna el beneficio de gratuidad a esta presentación

para la tramitación de este recurso y como tal, eximido de pago de toda suma de dinero. La ley privilegia con gratuidad a la acción independientemente de quien la ejerza: persona física o jurídica

XVII . Aportes al Petitorio

Recordamos estas expresiones del titular de la Secretaría de Juicios Ambientales: *El derecho ambiental no es solamente una especialidad. ES LA LOCOMOTORA QUE EMPUJA A REFORMULAR, SOÑAR, IMPRIMIR OXIGENO, INNOVAR, APLICAR LO MISMO PERO DE FORMA DIIFERENTE, HERRAMIENTAS, RESPUESTAS, PROCEDIMIENTOS, SOLUCIONES QUE NECESITA EL DERECHO EN GENERAL.* “...la vida privada se tiñe de pública”. *El juez no es un mero espectador. La ley general del ambiente 25675 en su artículo 32 dice que podrá disponer TODAS las medidas necesarias para ordenar, conducir o probar los hechos dañosos en el proceso, a fin de proteger efectivamente el interés general. En cualquier estado del proceso el juez...podrá asimismo disponerlas sin petición de partes*”. Citas del 2004 de Morello-Cafferatta (SJO).

Algo menos declamativa, esta causa no solo es ambiental, sino de gravísima mirada pre-ambiental. No habla de contaminación, polución o inundaciones, sino que apunta la mayor gravedad al "des-equilibrio de las dinámicas ordinarias de los sistemas ecológicos que asisten transferencias de sedimentos y energías a los cuerpos de agua de llanura" (enunciado 1º, par 2º, art 6º, ley 25675) .

Materia anterior a cualquier discusión sobre jurisdicción o competencia, a las que caben urgentes procesos de conocimiento, que permitan entender algo más de ecologías de ecosistemas ribereños y estuariales propios de planicies extremas, que la mecánica de fluidos tiene dormida desde hace 363 años en sus catecismos.

Ya es hora de, amén de alertarse de las faltas que pesan en el debido proceso ley 25675 reiteradamente expresadas en mis escritos, transitar el proceso de conocimiento que cabe para superar los abismos cognitivos que agravan el peso de esta causa, al tiempo de dictar en forma previa la suspensión de toda la obra, que sigue agravando el desequilibrio de las dinámicas de los ecosistemas involucra-

dos en estas riberas estuariales. Tan claro es, que ya tienen alguna conciencia de ello, que las imágenes de estas áreas en el Google Earth, han sido remplazadas por otras de años anteriores al inicio de las obras.

Para referir de las aberraciones de la más antigua de las ciencias remito en brevedad a las confesiones de James Lighthill, titular durante 10 años de la cátedra de Matemáticas en Cambridge, que luego heredaría Stephen Hawking.

Publicado bajo el título: "The Recently Recognized Failure of Predictability in Newtonian Dynamics", Proceedings of the Royal Society, Londres, A 407, 1986: 35-50.

Nos introduce este testimonio el premio nobel Ilya Prigogine: "Querría remitirme al testimonio de un especialista de la más antigua de las ciencias físicas, la mecánica racional, Sir James Lighthill, presidente en el momento en que hacía esta declaración de la International Union of Theoretical and Applied Mechanics:

Dice Lighthill: "Aquí debo pararme y hablar en nombre de la gran fraternidad de los que practican la mecánica. Somos muy concientes hoy de que el entusiasmo que alimentaban nuestros predecesores por el éxito maravilloso de la mecánica newtoniana les ha llevado a generalizaciones en el dominio de la predicción, que ahora sabemos que son falsas".

"Queremos colectivamente presentar nuestras excusas por haber inducido a error al público cultivado recogiendo, a propósito del determinismo de los sistemas que satisfacen las leyes newtonianas del movimiento, ideas que se han revelado después de 1960, como incorrectas"

Vuelve a tomar la palabra Prigogine: "Es raro, que los especialistas de una teoría reconozcan que durante tres siglos se han equivocado en cuanto a la inclinación y significación de su teoría! Y ciertamente, la renovación que conoce desde hace algunas décadas la dinámica es un acontecimiento único en la historia de la ciencia"

Para estimular tareas judiciales a miradas específicas, incluso de la Procuración General atendiendo al art 22 punto “c” y al art 32 de la ley orgánica de la Procuración, es importante valorar procesos de conocimiento tales como los propuestos en la causa CSJ 791/2018 a págs 106 a 112 del escrito de esa demanda.

Hoy sugerimos facilitar su consideración para desarrollar este proceso de conocimiento, evitando la reunión física en un espacio cerrado y simplemente enviando semanalmente a este actor, por mail o por teléfono, las preguntas a responder estimando respuestas cuya lectura no consuma más de 1,5 hora y así hasta completar las 50 horas de respuestas. Es obvio, que su reflexión consumirá otros tiempos.

Estas preguntas se deberán circunscribir al 1º de los 4 enunciados del par 2º, art 6º de la ley 25675, pues es el foco donde se asientan todas las demandas de este actor, que no va por cuestiones ambientales, poluciones o inundaciones, sino por estas cuestiones pre-ambientales conformadas por la mirada a los equilibrios de las dinámicas de los sistemas ecológicos, bien anteriores a los temas generales del ambiente y a las siempre declamadas “sustentabilidades” de los recursos naturales, cuya veracidad resulta inviable considerar si antes no se ha mirado por la calidad de los enlaces de energías y materias en estas esferas de Madre Natura.

Las trascendencias de estos cambios de paradigma alcanzan a la legislación, a la doctrina, a la jurisprudencia y a sus propios soportes semiológicos.

La energía a comprometer en este minúsculo proceso de conocimiento es ínfima. Por ello esta solicitud de actuar sin más demoras. Sin dar estos primeros pasos es inútil imaginar traslados de una causa, que ya está probado, nadie quiere mirar.

Para investigar y abordar fenómenos “generales” en la diabólica embolia que afecta al metabolismo judicial, se necesitan transfusiones de conocimientos de ecologías de ecosistemas específicos, que hagan incapie en el orden y estricto foco de los 2 primeros enunciados del par 2º, art 6º, ley 25675, cuya trascendencia pública, institucional y razones de especialización y eficiencia así lo requieren.

XVIII . Acercos 7 Anexos

DECTO-2018-870-APN-PTE, RESOL-2019-256-APN-MTR, RESOL-2018-178-APN-AGP#MTR, Disp.97/2016 SSPyVNN, Ley 24.093/92, Decreto 1029/92 y Disp. 527/2012

XIX . Agradecimientos

A mis Queridas Musas Alflora Montiel Vivero, Estela Livingston y Julieta Luro, a quienes todo el ánimo y expresión de 35 años debo. La original inspiración sobre las aguas desciende desde hace 15 años del Capital de Gracias de la 1ª

XX . Petitorio

Solicitamos a V.E. juzgar la inconstitucionalidad que carga del ART. 1º del DECTO-2018-870-APN-PTE.- *“Llámase a Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la construcción, conservación y explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES, ello en el ámbito delimitado en el plano cuyo croquis, como ANEXO (IF-2018-35621195-APN-AGP#MTR) forma parte de la presente medida”*, que sin duda, a todos debía alertar del corrimiento de líneas de ribera y función de represa de los sistemas ecológicos que generaría el proyecto, desequilibrando lo que el primer enunciado del par 2º, art 6º de la ley 25675 indica expresamente vigilar.

Así este DECTO-2018-870-APN-PTE, cargando con su silencio imperial en los actos resolutorios y licitatorios que de él se desprenderían, impulsó todas las violaciones a los debidos procesos ambientales por leyes 25675 y 23879, incluida en primer lugar la grosera violación de líneas de ribera art 235 inc C del CC, que el Sr Presidente y sus asesores jamás podrían ignorar.

Que a seguido del previo proceso ambiental le cabía el obligado paso por la legislatura que debía aprobar los nuevos límites ribereños y ésto no cabía resolver con decretos imperiales impulsando las resoluciones cuyas inconstitucionalidades a seguido denunciarnos, señalando al firmante de este decreto 870/18, estar velando negocios ***ignorando que sabía**, lo que podía y

do negocios ***ignorando que sabía**, lo que podía y era su obligación saber, cargando transferencias de irresponsabilidad en las resoluciones que prohió. *Esta paradoja del “ignorante que sabe”, reconoce en latín antiguo, un nombre.

J) De igual modo, solicitamos a V.E. juzgar la inconstitucionalidad de las RESOL-2019-**256**-APN-MTR y K) RESOL-2018-**178**-APN-AGP#MTR, de trámites licitatorios y promoción de los mismos disponiendo concursos sin los previos apreciados de los debidos procesos, que por leyes 25675 y 23879 cabían a los desequilibrios ecológicos en estas áreas ribereñas con dinámicas ya en estado catatónico y los posteriores apreciados de la Legislatura para tratar, tanto la audiencia pública que exige la ley 23879 para estas obras hidráulicas, que conforman verdaderas presas destructoras de los equilibrios de estos sistemas ecológicos ribereños, con compromisos directos con las críticas capturas de agua de AySA –y de hecho, las imágenes lo prueban, ver https://www.youtube.com/watch?v=xOX_oOBjn1c , como el posterior tratamiento legislativo que considerara la propuesta del corrimiento de los límites del puerto de Buenos Aires.

Aquí han violado ambas etapas del debido proceso y por eso denunciamos y hacemos responsables de estas violaciones y del daño generado en la dinámica litoral con los aprox. 1.500.000 m³ de rellenos rellenos ya aplicados tras generar 1.000 m de escollera y acreencias costaneras, a funcionarios e instituciones.

Por las obranzas aberrantes que siguieron a estas violaciones denunciamos a V.E.

A) al ex Ministro de Transporte Guillermo Javier Dietrich,

B) al ex Titular de la Administración General de Puertos Gonzalo Mórtoła;

C) al actual Jefe de la C.A.B.A. Horacio Rodríguez Larreta por el indebido vuelco en áreas por fuera de los límites de la línea de ribera de aprox. 1.500.000 m³ de los suelos extraídos de la obra del Paseo del Bajo,

D) al Procurador General del Tesoro de la Nación por otorgar los avales a los créditos del Banco Mundial y de la CAF, sin haber transitado estos proyectos el debido proceso,

E) al Banco Mundial por haber aprobado el crédito para la obra del nuevo Puerto sin haber transitado estos proyectos el debido proceso,

F) a la Corporación Andina de Fomento, presidida en ese entonces por Alfonso Prat Gay, por haber otorgado el crédito para las obras del Paseo del Bajo sin haber transitado estos proyectos el debido proceso.

Estas obras de escolleras y rellenos, no solo violaron las líneas de ribera que le cabían al Puerto de Buenos Aires, sino que afectaron el equilibrio de las dinámicas de los ecosistemas involucrados en los ecosistemas que participan su asistencia en las tributaciones estuariales; en particular, el ecosistema de la deriva litoral, que debiendo conservarse en los 150 a 180 m de ancho propios de las dinámicas holocénicas, se muestra disociada y arremolinada alterando cualquier noción de equilibrio natural, mostrando su función como torpe represa de flujos. Hace 11 años así alertaba: <http://www.alestuariodelplata.com.ar/terminal6.html>

Por ello solicitamos a V.E. dispongan la inmediata paralización de estas obras de escolleras y de rellenos para acreencias estuariales y su recomposición al estado anterior a lo obrado, volcando los rellenos indebidos en la inmediata dársena F.

Respecto de los viejos enredos, siempre empolvados, que le permitieron a la CABA mantener el desorden generado en el art 8º de la Constitución de CABA por la Ley 24.093, el Dec 1029/92 y las Disp. 527/2012 y 97/2016 de la SSPyVNN, **sentirse dueña** de no menos de 100 Has de la Administración Gral de Puertos, sin que el Congreso de la Nación haya dispuesto estos cambios de límites, nos obliga a recordar que la función que le cabe a la SSPyVNN es constatar que se respeten, pero no ser ella la que dispone los corrimientos. Nunca fue esa su función; sino del Congreso. ¡A qué sorprenderse un día -los grandes adquirentes de estos predios-, que los temas dominiales de estas áreas se descubran en el aire!

El dejar sentado estos antecedentes de desórdenes, que desde luego aprovechan los portadores de cuello blanco, solo apunta a enriquecer contextos, sin desviarme de las cuestiones precisas que tienen que ver con el 1º de los 4 enunciados

Solicitamos se aprecien incorporados como pruebas documentales los hipertextos precisados en el escrito y se habilite en el sistema el ingreso digital de esta denuncia a la Secretaría de Juicios Originarios, contemplando las inconstitucionalidades solicitadas y ya reiteradas de las Acordadas 35/2011, 16/2013 y 8/2015

Por tratarse de hechos inocultables, confesos y públicos, que esta denuncia enmarca en inconstitucionalidades y probada violación de líneas de ribera agravando desequilibrios ecológicos, solicitamos a V.E. aprecie proceder con las medidas autosatisfactivas que caben a estos maltratos a Natura, que se traducen a toda la región cargada de extremos compromisos urbanos, en particular, las tomas de agua.

Apreciamos los trastornos de esta pandemia, al movilizarnos al uso de documentación digital debidamente encriptada, que permite en el siglo XXI acabar con montañas de papeles en los juzgados, facilitando calidad de aprecios y traslados.

Recordando a Juan Bautista Alberdi: *Las sociedades que esperan su felicidad de la mano de sus gobiernos, esperan una cosa que es contraria a la naturaleza.*

Saludamos a V.E. con nuestra mayor consideración

Francisco Javier de Amorrortu

*Ignacio Sancho Arabeheyt
CPACF T 40 F 47*

Indice

I . Objeto	1	II . Objeto extendido	3
III . Decreto 870/2018	8	IV . Violaciones constitucionales	11
V . De la historia del puerto y las riberas	14		
VI . Enfoques sobre lo apreciado en esta línea de ribera	19		
VII . Antecedentes que dispararon esta denuncia	27		
VIII . Antecedentes de inconstitucionalidades e ilegalidades múltiples	31		
IX . Propuestas de remediaciones	37		
X . Decorados de los principios procesales	41		
XI . El concepto de bilateralidad de la audiencia	45		
XII . El principio de cooperación procesal	48		
XIII . Fundamenta legitimidad	51	XIV . Planteo del caso federal	57
XV . Planteo del caso ante la Comisión Interamericana	58		
XVI , Gratuidad de las actuaciones	58		
XVII . Aportes al Petitorio	60		
XVIII . Acervo 7 anexos	63	XIX . Agradecimientos	63
XX . Petitorio	63		
Anexo I . Decreto 870/2018	68		
Anexo II . Resolución 256/ 2019 de APN-MTR	73		
Anexo III . Resolución 178/2018 de APN-AGP#MTR	77		
Anexo IV . Disposición 97/2016 de la SS PyVNN	81		
Anexo IV . Ley 24.093/ 1992 de Actividades pòrtuarias	85		
Anexo V . Decreto 1.029/1992 Avatares de la AGP	92		
Anexo VII . Disposición 527/2012 Habilitaciones	94		

ANEXO I

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Decreto 870/2018

DECTO-2018-870-APN-PTE - Licitación Pública Nacional e Internacional.

Ciudad de Buenos Aires, 27/09/2018

VISTO el Expediente N° EX-2017-31040143-APN-MEG#AGP, las Leyes Nros. 17.520, 23.696 y 24.093, los Decretos Nros.1023 del 13 de agosto de 2001, 1456 del 4 de septiembre de 1987, 817 del 26 de mayo de 1992 y 1019 del 17 de mayo de 1993, y

CONSIDERANDO:

Que por el Decreto N° 1019 del 17 de mayo de 1993 se facultó al entonces MINISTRO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS a aprobar los Pliegos pertinentes y efectuar el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Terminales Portuarias en PUERTO NUEVO, Ciudad de BUENOS AIRES, estableciéndose asimismo, que en principio, la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, continuaría como ente responsable del Puerto BUENOS AIRES.

Que como consecuencia de ello, y habiéndose procedido oportunamente a efectuar los pertinentes llamados a licitación, se suscribieron en fechas 1° de septiembre de 1994, 6 de junio de 1994, 27 de octubre de 1994 y 13 de abril de 2016, los respectivos contratos de concesión correspondientes a las Terminales 1 y 2, 3, 4 y 5, respectivamente.

Que en cuanto al término de cada uno de dichos contratos de concesión, corresponde destacar que los de las Terminales 1, 2 y 3 tienen un plazo de VEINTICINCO (25) años, mientras que los de las Terminales 4 y 5 tienen una vigencia de VEINTICUATRO (24) y CUATRO (4) años respectivamente, debiéndose advertir que dicho término comenzaría a operar a partir de la entrega de tenencia de las mismas.

Que las Actas de Tenencia de las Terminales 1 y 2, y 3, se suscribieron el 1° y el 14 de noviembre de 1994, respectivamente, mientras que el 9 de febrero de 1995 y el 16 de mayo de 2016, se han rubricado las Actas de Tenencia de las Terminales 4 y 5, por lo que en atención a lo expuesto precedentemente, los vencimientos de los contratos en cuestión ocurrirán el 1° de noviembre de 2019, el 14 de noviembre de 2019, el 9 de febrero de 2019 y el 15 de mayo de 2020 para las Terminales Portuarias Nros. 1 y 2, 3, 4 y 5, respectivamente.

Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 4° de la Ley N° 17.520, y 4° y 24 del Decreto N° 1023 del 13 de agosto de 2001, las concesiones de obra pública deben otorgarse por licitación pública o concurso público.

Que en virtud de lo expuesto, a fin de mantener la continuidad y desarrollo de la normal operatoria de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES ante la inminente conclusión de los plazos contractuales -los que comenzarían a operar a partir del próximo 9 de febrero de 2019 conforme fue expuesto precedentemente-, resulta necesario llamar a una nueva Licitación Pública Nacional e Internacional para concretar una nueva concesión de dicha Terminal Portuaria, adoptando las medidas tendientes a modernizar la Jurisdicción Portuaria Nacional en materia de infraestructura, con el objeto de atender las nuevas exigencias que se plantean cotidianamente en el comercio internacional en relación con la carga y los navíos y, de esta manera, no perder competitividad frente al resto de los puertos de la región, facilitando así la materialización de la inversión en infraestructura, su mantenimiento y la administración portuaria.

Que asimismo corresponde facultar al MINISTERIO DE TRANSPORTE a aprobar los pliegos licitatorios pertinentes y a que, oportunamente, resuelva la adjudicación de la referida Licitación y, posteriormente, suscriba el pertinente contrato de concesión.

Que además, y en la medida que se lleve a cabo el procedimiento licitatorio indicado precedentemente, ante la disparidad en los vencimientos de los actuales contratos de concesión que se encuentran vigentes en el ámbito del Puerto BUENOS AIRES, resulta oportuno adoptar las medidas necesarias para unificar dichos vencimientos, ello a fin de poder concesionar las terminales de esa jurisdicción como una sola unidad de carga a un único operador portuario.

Que, en ese sentido, resulta conveniente prorrogar los plazos de vigencia de los contratos de concesión de las Terminales 1, 2, 3 y 4 hasta el 15 de mayo de 2020, por razones de oportunidad, mérito y conveniencia a fin de unificar los plazos de vencimiento referidos, y así dar continuidad al servicio de operación de dichas terminales hasta tanto se adjudique el mismo a un nuevo operador.

Que la medida que se propicia tiene su fundamento en el ejercicio de la potestad modificatoria propia de los Contratos Públicos, cuyo ejercicio se justifica cuando está ordenada a la consecución del interés público tenido en miras al momento de contratar.

Que, en efecto, todo contrato administrativo tiene una finalidad específica y propia que no es otra que la de satisfacer y lograr la concreción del interés público, y a dicho interés se ordena el ejercicio de las potestades propias de la Administración Pública en la ejecución contractual, tales como la potestad de dirección y control, el ius variandi y las potestades rescisorias y sancionatorias.

Que los contratos administrativos persiguen “satisfacer de la mejor manera posible el interés público; se trata ante todo de construir la obra que demanda el interés general (...) Si para conseguir estos fines (...) es necesario adaptar a las nuevas necesidades los términos de lo pactado, esta adaptación es obligada” (GARCIA DE ENTERRÍA, Eduardo y RAMÓN FERNANDEZ, Tomás “Curso de Derecho Administrativo I”, Thomson Civitas – La Ley, Segunda Edición, página 741).

Que en particular, conforme resulta de los informes técnicos obrantes en el Expediente citado en el Visto, la satisfacción del interés público obliga a articular la potestad modificatoria de cara a mantener intangible dicho interés, comprometido al origen de la contratación, el que se traduce en el fortalecimiento del servicio que brindan las Terminales Portuarias de Puerto NUEVO – BUENOS AIRES.

Que, respecto a la potestad modificatoria que detenta la Administración en relación a los contratos administrativos, la doctrina ha dicho que la misma puede traducirse en un aumento o en una disminución de la prestación o en una prestación diferente. Puede incidir sobre la duración de aquéllos y sobre las condiciones de ejecución.

Que por otra parte, a los efectos de otorgarle mayor celeridad al procedimiento licitatorio, resulta oportuno y conveniente encomendar al MINISTERIO DE TRANSPORTE que, a través de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, dicte las medidas necesarias y lleve a cabo todos los demás trámites atinentes al procedimiento selectivo de ofertas.

Que, asimismo, por el Decreto N° 2071 del 12 de noviembre de 1992 se adjudicó la concesión de la explotación del elevador terminal ubicado en el Puerto BUENOS AIRES bajo el régimen de Servicio Público y por el término de TREINTA (30) años, al consorcio integrado por la BOLSA DE CEREALES DE BUENOS AIRES, el CENTRO DE ACOPIADORES DE CEREALES, el CENTRO DE CORREDORES Y COMISIONISTAS DE CEREALES DE BUENOS AIRES, la CONFEDERACIÓN INTERCOOPERATIVA AGROPECUARIA COOPERATIVA LIMITADA, CONFEDERACIONES RURALES ARGENTINAS, la SOCIEDAD RURAL ARGENTINA, la SOCIEDAD ANÓNIMA GENARO GARCIA, LA PLATA CEREAL CO. S.A.C.I.A.F. e l., el MERCADO A TERMINO DE BUENOS AIRES y TAGSA, TRANSPORTADORA Y ALMACENADORA A GRANEL S.A.C. y F.

Que, en el marco de dicha adjudicación, el consorcio mencionado constituyó la persona jurídica denominada TERMINAL BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA, que actualmente continúa como concesionaria del elevador de granos, cuyo vencimiento contractual operará el 27 de noviembre de 2022.

Que, contemporáneamente, el servicio de elevación de granos carece de funcionalidad, lo que torna menester adoptar medidas concretas que permitan al ESTADO NACIONAL, a través de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E., disponer de los terrenos en cuestión a fin de proyectar como una sola uni-

dad operativa el Puerto BUENOS AIRES - principalmente, sus muelles y plazuelas de estiba.

Que, en tal sentido, y en la medida en que se sustancie el pertinente procedimiento licitatorio para la concesión de obra pública del Puerto BUENOS AIRES, resulta oportuno y conveniente delegar las facultades atinentes a su eventual rescisión por mutuo acuerdo en el MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades atribuidas por el artículo 99, inciso 1 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL, el artículo 13 de la Ley de Ministerios (texto ordenado por Decreto N° 438/92), los artículos 11 y 67 de la Ley N° 23.696 y el artículo 1° de la Ley N° 17.520, con sus respectivas normas modificatorias y complementarias.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- Llámase a Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la construcción, conservación y explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES, ello en el ámbito delimitado en el plano cuyo croquis, como ANEXO (IF-2018-35621195-APN-AGP#MTR) forma parte de la presente medida.

ARTÍCULO 2°.- Facúltase al MINISTERIO DE TRANSPORTE a aprobar los pliegos licitatorios que regirán el procedimiento establecido en el artículo 1°.

ARTÍCULO 3°.- Encomiéndase al MINISTERIO DE TRANSPORTE que, a través de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, dicte todas las medidas que resulten necesarias para llevar adelante el procedimiento selectivo de ofertas referido.

ARTÍCULO 4°.- Facúltase al MINISTERIO DE TRANSPORTE en los términos de los artículos 11 y 67 de la Ley N° 23.696 y 13 de la Ley de Ministerios (texto ordenado por Decreto N° 438 del 12 de marzo de 1992) y sus modificatorias, para que de conformidad a lo establecido en el artículo 1° de la Ley N° 17.520, resuelva la adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES y, posteriormente suscriba el pertinente contrato de concesión.

ARTÍCULO 5°.- Facúltase al MINISTERIO DE TRANSPORTE a prorrogar los contratos de concesión otorgados oportunamente al amparo de la Licitación Pú-

blica Nacional e Internacional N° 6/93 para la Concesión de las Terminales de Puerto NUEVO – BUENOS AIRES, como así también, a través de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 24/15 para la Concesión de la Terminal N° 5 del Puerto Buenos Aires, todo ello en la medida en que se lleve a cabo el procedimiento selectivo de ofertas ordenado en el artículo 1° del presente.

ARTÍCULO 6°.- Delégase en el MINISTERIO DE TRANSPORTE la facultad de rescindir por mutuo acuerdo el Contrato de Concesión adjudicado mediante Decreto N° 2071 del 12 de noviembre de 1992 al consorcio integrado oportunamente por la BOLSA DE CEREALES DE BUENOS AIRES, el CENTRO DE ACOPIADORES DE CEREALES, el CENTRO DE CORREDORES Y COMISIONISTAS DE CEREALES DE BUENOS AIRES, la CONFEDERACIÓN INTERCOOPERATIVA AGROPECUARIA COOPERATIVA LIMITADA, CONFEDERACIONES RURALES ARGENTINAS, la SOCIEDAD RURAL ARGENTINA, la SOCIEDAD ANÓNIMA GENARO GARCIA, LA PLATA CEREAL CO. S.A.C.I.A.F. e l., el MERCADO A TERMINO DE BUENOS AIRES y TAGSA, TRANSPORTADORA Y ALMACENADORA A GRANEL S.A.C. y F., actualmente TERMINAL BUENOS AIRES S.A., ello supeditado a que se lleve a cabo el procedimiento selectivo de ofertas ordenado en el artículo 1° del presente.

ARTÍCULO 7°.- Comuníquese a la Comisión Bicameral creada por el artículo 14 de la Ley N° 23.696.

ARTÍCULO 8°.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. MACRI - Marcos Peña - Guillermo Javier Dietrich

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Decreto se publican en la edición web del BORA -www.boletinoficial.gob.ar- e. 28/09/2018 N° 72473/18 v. 28/09/2018

Anexo II

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución 256/2019

RESOL-2019-256-APN-MTR

Ciudad de Buenos Aires, 03/05/2019

VISTO los Expedientes N° EX-2017-31040143-APN-MEG#AGP, N° EX-2018-41056472-APN-MEG#AGP y N° EX-2019-4680293-APN-MEG#AGP, las Leyes N° 17.520, N° 22.520 y N° 23.696, y los Decretos N° 1456 del 4 de marzo de 1987, N° 13 del 10 de diciembre de 2015 y N° 870 del 27 de septiembre de 2018, y la Resolución N° 178 del 13 de diciembre de 2018, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto N° 870/18, se llamó a “Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la Construcción, Conservación y Explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES” y se facultó al MINISTERIO DE TRANSPORTE a aprobar los pliegos licitatorios que regirán el citado procedimiento, a resolver su adjudicación y, posteriormente, a suscribir el Contrato de Concesión.

Que, a su vez, esa norma le encomendó al MINISTERIO DE TRANSPORTE que, a través de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, dicte todos los actos pertinentes para llevar adelante dicho trámite.

Que, en ese marco, la entonces la GERENCIA DE INGENIERÍA de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS, mediante el Informe N° IF-2019-04691167-APN-GI#AGP, y la Nota N° NO-2019-05256811-APN-GI#AGP informó que el “Proyecto de Modernización del Puerto BUENOS AIRES” tiene como finalidad adaptar su infraestructura al crecimiento del tamaño de buques y a las características del tráfico de contenedores, modificando la configuración centenaria de dársenas y avanzando con la construcción de muelles corridos, entendiendo por tales aquellos capaces de atender de forma eficiente más de un sitio de atraque en simultáneo de buques New Panamax.

Que, de igual modo, tomando en consideración el desarrollo urbano de las zonas aledañas al puerto, la Dependencia mencionada precedentemente expresó que ese Proyecto consolidará un movimiento hacia el norte de la actividad portuaria de carga, liberando espacio para la atención exclusiva de pasajeros y actividades conexas en el sur del Puerto BUENOS AIRES (Espigón 1, en un comienzo), utilizando el resto de los espigones al inicio de la concesión (zona que se llamará “Terminal Interior”), para luego avanzar con el relleno al norte del Sexto Espigón hacia el este, conformándose, en consecuencia, una nueva terminal de contenedores, denominada “Terminal Exterior”.

Que, acerca del Proyecto de Pliego General y de Pliego Único de Condiciones Técnicas en el que se sustanciará el llamado de la presente Licitación Pública, se expidieron la GERENCIA COMERCIAL y la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDI-

COS, ambas de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, mediante el Informe de Firma Conjunta N° IF-2019-05750429-APN-GC#AGP y el Dictamen N° IF-2019-06476911-APN-GAJU #AGP, las cuales no tuvieron observaciones que formular.

Que la GERENCIA GENERAL de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, en su Providencia N° PV-2019-06829363-APN-GG#AGP, informó que el Pliego General y el Pliego Único de Condiciones Técnicas fueron contrastados con posibles interesados y grandes empresas del sector durante un sondeo de mercado realizado en el mes de noviembre de 2018, en la ciudad de Madrid, REINO DE ESPAÑA.

Que, asimismo, indicó que con la Resolución N° 178 de fecha 13 de diciembre de 2018 de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, se generó una convocatoria a toda la comunidad para efectuar consultas y sugerencias a los anteproyectos de Pliegos, con el propósito de mejorar el contenido de dicha documentación.

Que, por otro lado, señaló que también se llevó a cabo una instancia previa al llamado a Licitación Pública, en los términos del artículo 8 del Decreto Delegado N° 1023 de fecha 13 de agosto de 2001, a fin de que los interesados formulen observaciones a los Proyectos de Pliegos.

Que, en base al conocimiento técnico y la especialidad respecto a la temática en trato, resulta conveniente que la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO determine la fecha, hora y lugar de las presentaciones y de la apertura de las ofertas, y emita las circulares aclaratorias correspondientes.

Que, conforme lo indicado por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO mediante su Nota N° NO-2019-40878547-APN-GG#AGP, y en aras de garantizar el principio de concurrencia que debe regir en todo procedimiento selectivo de ofertas, y teniendo en cuenta la complejidad y gran envergadura de esta Licitación Pública, la misma deberá ser publicada por el plazo de DIEZ (10) días en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, con una antelación no inferior a CUARENTA (40) días corridos a la fecha de presentación de las ofertas y en, al menos, TRES (3) periódicos nacionales y otros TRES (3) medios extranjeros, así como en las páginas web del MINISTERIO DE TRANSPORTE, de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (“DEVELOPMENT BUSINESS”).

Que, asimismo, tendrá que solicitarse al MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO que ponga en conocimiento del procedimiento licitatorio a las embajadas con sede en la REPÚBLICA ARGENTINA.

Que, por otra parte, y en virtud de los antecedentes administrativos y profesionales del personal propuesto por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO en el Informe N° IF-2019-40015506-APN-GG#AGP, y la Nota N° NO-2019-40878547-APN-GG#AGP es menester designar como miembros titulares de la COMISIÓN EVALUADORA DE OFERTAS que actuará

en la Licitación Pública en trato al Cdor. D. Flavio GALÁNIS (D.N.I. N° 25.188.542), al Dr. D. Cristian Luis RIGUEIRO (D.N.I. N° 26.879.121) y al Lic. D. Sebastián Alberto GARCÍA (D.N.I. N° 27.603.810); y al Arq. D. Ariel Romeo CHERUBINI (D.N.I. N° 22.128.276), al Dr. D. Matías PERI BRUSA (D.N.I. N° 23.967.038) y al Cdor. D. Ulises GALÁNIS (D.N.I. N° 24.229.495), en calidad de primer, segundo y tercer miembro suplente, respectivamente.

Que la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO tomó la intervención de su competencia.

Que la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE dependiente de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE tomó la intervención de su competencia.

Que la DIRECCIÓN DE DICTÁMENES dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE tomó la intervención que le compete.

Que la presente Resolución se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por las Leyes N° 17.520, N° 22.520 (T.O. Decreto N° 438/92), N° 23.696, y los Decretos N° 13 de fecha 10 de diciembre de 2015 y N° 870 de fecha 27 de septiembre de 2018.

Por ello,

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Apruébase el Pliego General de la “Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la Construcción, Conservación y Explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO - BUENOS AIRES” y sus Anexos (Anexo I – Garantía de Cumplimiento de Obligaciones; Anexo II – Cuadro para Indicadores Contables; Anexo III – Formularios Tipo; Anexo IV – Oferta; Anexo V – Modelo de Fianza Bancaria; Anexo VI – Informes Periódicos; Anexo VII – Intercambio de Información Electrónica [Port Community System/Otros Sistemas]; Anexo VIII – Consideraciones Socio Ambientales; Anexo IX – Prevención de Riesgos Laborales; Anexo X – Régimen Punitivo; Anexo XI – Niveles de Servicio y Productividad; Anexo XII – Estructura Tarifaria; Anexo XIII – Tarifas Máximas; Anexo XIV – Seguros; y Anexo XV – Planilla Personal de las Actuales Concesiones y Zona de Apoyo Portuario [ZAP]); y el Pliego Único de Condiciones Técnicas y sus Anexos, todos ellos contenidos en el Anexo (PLIEG-2019-40905191-APN-MTR) que forma parte integrante de la presente Resolución.

ARTÍCULO 2°.- Encomiéndase a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO la determinación de la fecha, hora y lugar de las presentaciones y de la apertura de las ofertas, y la emisión de las circulares aclaratorias correspondientes.

ARTÍCULO 3°.- Establécese que el llamado de la “Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la Construcción, Conservación y Explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES” será publicado por el plazo de DIEZ (10) días en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, con una antelación no inferior a CUARENTA (40) días corridos a la fecha de presentación de las ofertas y en al menos TRES (3) periódicos nacionales y otros TRES (3) medios extranjeros, así como en las páginas web del MINISTERIO DE TRANSPORTE, de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (“DEVELOPMENT BUSINESS”).

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese al MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO el dictado de la presente Resolución, a fin de su difusión a las diversas embajadas con sede en la REPÚBLICA ARGENTINA.

ARTÍCULO 5°.- Designanse como miembros titulares de la COMISIÓN EVALUADORA DE OFERTAS al Cdor. D. Flavio GALÁNIS (D.N.I. N° 25.188.542), al Dr. D. Cristian Luis RIGUEIRO (D.N.I. N° 26.879.121) y al Lic. D. Sebastián Alberto GARCÍA (D.N.I. N° 27.603.810); y al Arq. D. Ariel Romeo CHERUBINI (D.N.I. N° 22.128.276), al Dr. D. Matías PERI BRUSA (D.N.I. N° 23.967.038) y al Cdor. D. Ulises GALÁNIS (D.N.I. N° 24.229.495), en calidad de primer, segundo y tercer miembro suplente, respectivamente.

ARTÍCULO 6°.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. Guillermo Javier Dietrich

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA -www.boletinoficial.gob.ar-

e. 06/05/2019 N° 30312/19 v. 06/05/2019

Fecha de publicación 06/05/2019

Anexo III

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS

Resolución 178/2018

RESOL-2018-178-APN-AGP#MTR

Ciudad de Buenos Aires, 13/12/2018

VISTO el Expediente Electrónico Nro. EX-2018-63832619-APN-MEG#AGP, la Leyes Nros. 17.520, 23.696 y 24.093, y los Decretos Nros. 1456 del 4 de septiembre de 1987, 817 del 26 de mayo de 1992, 1023 del 13 de agosto de 2001 y 870 del 27 de septiembre de 2018, y

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 1º de la Ley N° 17.520 establece que el PODER EJECUTIVO NACIONAL podrá otorgar concesiones de obra pública por un término fijo, a sociedades privadas o mixtas o a entes públicos para la construcción, conservación o explotación de obras públicas mediante el cobro de tarifas o peaje conforme a los procedimientos que fija esta ley y que, asimismo, la concesión se hará por decreto del Poder Ejecutivo.

Que asimismo, la Ley N° 23.696 modificó la Ley N° 17.520 y, particularmente, por su artículo 11, faculta al PODER EJECUTIVO NACIONAL a proceder, entre otras cuestiones, a la concesión total o parcial de servicios, prestaciones a obras cuya gestión actual se encuentre a su cargo, entre otras.

Que por su parte, el Artículo 67 de la Ley N° 23.696 faculta al PODER EJECUTIVO NACIONAL a delegar en el ministro competente el ejercicio de las competencias que por dicha ley tiene asignadas.

Que por el Decreto N° 13 del 10 de diciembre de 2015, se modificó la Ley de Ministerios N° 22.520 a fin de adecuar la organización ministerial de gobierno a los objetivos propuestos para cada área de gestión, jerarquizando y reorganizando funciones con el propósito de racionalizar y tornar más eficiente la gestión pública, creándose nuevos organismos y disponiéndose transferencias de competencias.

Que como consecuencia de ello, mediante el citado Decreto se creó el MINISTERIO DE TRANSPORTE, otorgándole -entre otras-, la competencia específica de entender en la determinación de los objetivos y políticas del transporte.

Que en virtud de lo expuesto, por el Decreto N° 870 del 27 de septiembre de 2018, el PODER EJECUTIVO NACIONAL ordenó el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para la “Concesión de la Obra Pública para la construcción, conservación y explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES”, facultándose en consecuencia al MINISTERIO DE TRANSPORTE a aprobar los pliegos licitatorios sobre los que regirá dicho procedimiento selectivo de ofertas.

Que sobre tales premisas, a través del Artículo 3° del citado Decreto el PODER EJECUTIVO NACIONAL encomendó a la Cartera Ministerial indicada en el considerando precedente que, a través de esta ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO se dicten todas las medidas que resulten necesarias para llevar adelante el procedimiento selectivo de ofertas mencionado.

Que a tales fines, en función de las competencias asignadas a través del Decreto N° 1456 del 4 de septiembre de 1987 y en su carácter de Autoridad Portuaria Local, esta ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO ha avanzado en la elaboración de un proyecto de modernización portuaria para PUERTO NUEVO – PUERTO BUENOS AIRES, ello con la finalidad de adaptar su infraestructura al crecimiento del tamaño de buques y a las características del tráfico de contenedores, tornándose entonces necesario modificar la configuración centenaria de dársenas y avanzar con la construcción de muelles corridos, entendiendo por tal aquellos capaces de atender de forma eficiente más de un sitio de atraque en simultáneo de buques New Panamax.

Que ante la dimensión del mentado proyecto, éste fue dividido en distintas Etapas en función de la capacidad necesaria para atender la demanda prevista.

Que, en consecuencia, esta ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO se encuentra confeccionando los anteproyectos de Pliegos de Condiciones Particulares y de Especificaciones Técnicas de la concesión en trato, los que servirían de base para la confección de los instrumentos licitatorios a utilizarse en el procedimiento de selección del contratista que en su oportunidad se convoque, todo ello con la finalidad de cumplimentar eficientemente con la manda impartida por la Máxima Autoridad Administrativa del PODER EJECUTIVO NACIONAL a través del mencionado Artículo 3° del Decreto N° 870/2018.

Que en función de lo expuesto, del Acto Administrativo emitido por el PODER EJECUTIVO NAICONAL se desprende que el MINISTERIO DE TRANSPORTE es quien ejercerá sobre el contrato el carácter de Concedente, siendo entonces aplicable al caso el Decreto N° 1023 de fecha 13 de agosto de 2001, por lo que en consecuencia, esta ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO está proyectando los pliegos licitatorios en trato al amparo de dicho plexo normativo.

Que en tal sentido, las Dependencias Técnicas de esta Sociedad del Estado consideran oportuno abrir a la participación ciudadana la confección de los pliegos licitatorios, entendiendo necesario a tales efectos convocar a toda la comunidad portuaria e interesados para que efectúen las observaciones y/o sugerencias a los anteproyectos de pliegos licitatorios, ello por cuanto así, se podría mejorar el proyecto de Concesión Portuaria en atención al interés público que dicha actividad representa, posibilitándose de esta forma su concreción y coadyuvando a la transparencia en la contrataciones administrativas que lleve a cabo el propio ESTADO NACIONAL.

Que sobre la base de lo expuesto, cabe destacar que el Artículo 8° del Decreto N° 1023 autoriza a llevar a cabo una instancia previa al llamado a licitación, para que los interesados formulen observaciones a los proyectos de pliegos.

Que se considera necesario utilizar este procedimiento atento al alto impacto que implicará la concesión proyectada y la complejidad que representa su planificación y ejecución; máxime considerando el impacto de dicha actividad representa para la economía nacional.

Que por ello, se considera oportuno generar una instancia preliminar de convocatoria a efectuar observaciones y/o sugerencias a los anteproyectos de Pliegos de Condiciones Particulares y de Especificaciones Técnicas para la construcción de la Concesión de la Obra Pública para la construcción, conservación y explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES.

Que este procedimiento resulta un instrumento valioso que coadyuva a la transparencia en las contrataciones, facilitando la participación de los sectores interesados y la ciudadanía en general en la elaboración de los pliegos.

Que las observaciones y/o sugerencias que se realicen tendrán carácter de colaboración con la Administración Pública Nacional y no generarán derecho alguno en favor de los interesados.

Que la GERENCIA DE ASUNTOS JURIDICOS ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por la Ley 23.696, el Decreto N° 1456/87, el Artículo 8° del Decreto N° 1023/2001, el Decreto N° 528/2016 y el Artículo 3° del Decreto N° 870/2018.

Por ello, el INTERVENTOR EN LA ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Convócase a formular observaciones y/o sugerencias sobre los anteproyectos de Pliegos de Condiciones Particulares y de Especificaciones Técnicas para la “Concesión de la Obra Pública para la construcción, conservación y explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES”, que serán oportunamente publicados en los términos que se establecen en los artículos siguientes.

ARTÍCULO 2º.- Publíquese por el término de CINCO (5) días hábiles, a partir del 17 de diciembre del año en curso, en el Boletín Oficial y en los sitios de internet de esta ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO www.argentina.gob.ar/puertobuenosaires y del Banco Mundial <http://dgmarket.com/>

ARTÍCULO 3º.- Establécese que los interesados podrán efectuar observaciones y/o sugerencias hasta DIEZ (10) días hábiles contados a partir del primer día de publicación conforme lo establecido en el Artículo 2º de la presente resolución, por correo electrónico a la dirección de email planmodernizacion@puertbuenosaires.gob.ar o mediante presentación formal dirigida a esta ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, en la Mesa de General de Entradas, Salidas y Archivo sita en la Avenida Ingeniero Luis Augusto Huergo 431, Planta Baja, de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, acompañando en soporte digital toda documentación que considere pertinente.

ARTÍCULO 4º.- Establécese que la presente convocatoria constituye una instancia de intercambio preliminar con los potenciales interesados y la ciudadanía, que no forma parte del procedimiento de selección del contratista que en su caso se convoque y que toda observación y/o sugerencia presentada por los interesados tendrá carácter de colaboración con la Administración Pública Nacional, la cual será analizada por el MINISTERIO DE TRANSPORTE a través de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, quien tendrá la potestad de receptorlas total o parcialmente o descartarlas sin expresar justificación o causa, y sin que ninguno de los supuestos genere derecho alguno en favor de los interesados, ni ventaja o beneficio alguno en el futuro procedimiento licitatorio.

ARTÍCULO 5º.- Autorízase a la GERENCIA GENERAL a convocar reuniones informativas si lo considerase necesario, a través de la publicación en el sitio de internet www.argentina.gob.ar/puertobuenosaires las que deberán ser difundidas por los medios previstos en los Artículos 2º y 7º de la presente resolución. En dichas convocatorias, se especificará la fecha, hora y lugar del encuentro. Frente a la eventualidad de que las reuniones informativas se lleven a cabo, a las mismas podrán asistir y participar todos los interesados que se acrediten completando el formulario que se cree a dicho fin, el cual deberá enviarse vía correo electrónico a la dirección de email planmodernizacion@puertobuenosaires.gob.ar, con un día de antelación al fijado para la reunión.

ARTÍCULO 6º.- Establécese que no se podrán contestar consultas que fueran recepcionadas con posterioridad al plazo establecido en el Artículo 3º de la presente resolución.

ARTÍCULO 7.- Regístrese, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial durante CINCO (5) y a tales efectos dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL. Oportunamente remítase a la guarda temporal. Gonzalo Mórtola

e. 17/12/2018 N° 95863/18 v. 21/12/2018

Fecha de publicación 19/12/2018

Anexo IV

La Disposición N° 97/2016 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, publicada el 31 de agosto, establece la aprobación de los límites terrestres y acuáticos y la jurisdicción portuaria de Puerto Nuevo del Puerto de Buenos Aires.

La disposición es la siguiente:

CONSIDERANDO:

Que por la citada Disposición, se aprobaron los límites terrestres y acuáticos y las respectivas jurisdicciones portuarias del PUERTO NUEVO Y PUERTO SUR del Puerto de BUENOS AIRES, conforme el marco normativo previsto en el Artículo 12, inciso c), párrafo segundo, del Anexo 1 del Decreto N° 769 del 19 de abril de 1993.

Que la implementación de nuevos modos de producción conlleva la necesidad de redefinir las áreas afectadas a la actividad portuaria, así como el respectivo rediseño de la espacialidad pública, integrando a la trama y al tejido urbano una serie de espacios e instalaciones que integran el patrimonio construido local.

Que la posibilidad de habilitación de suelo urbano a partir de la reconversión de usos portuarios ubicados en proximidad a centros urbanos consolidados, configura una oportunidad determinante para mejorar las relaciones funcionales y ambientales no solo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sino en todo el ámbito de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Que en el caso particular de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, fruto de su inserción en el escenario global, se ha experimentado un incremento paulatino de las actividades económicas y de los intercambios de bienes y servicios que debe ser acompañada con el crecimiento de las infraestructuras y equipamientos complementarios que permitan satisfacer adecuadamente las demandas generadas por estas nuevas dinámicas urbanas.

Que asimismo, la Administración General de Puertos S.E. manifiesta la necesidad de continuar con el uso, goce y explotación de la operación de la parrilla ferroviaria “Empalme Norte”, ubicada frente a la Dársena Norte de Puerto Nuevo, en virtud que la misma es utilizada para recibir, clasificar, armar, desarmar y despachar las formaciones de trenes de carga que arriban o parten del puerto, así como aquellas que corresponden al tráfico pasante.

Que por lo expuesto precedentemente, deviene pertinente que la Administración General de Puertos S.E. conserve el uso, goce y explotación de la operación de la parrilla ferroviaria en cuestión.

Que resulta necesario que la autoridad gubernamental local pueda incluir dentro de su jurisdicción y ámbito de competencia la superficie de uso portuario involucrada, de modo de poder definir las condiciones inherentes a la organización de las actividades y usos a emplazarse allí, así como las condiciones generales de la morfología urbana.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención que le compete.

Que el suscripto está facultado para el dictado de la presente medida conforme lo establece el Artículo 12, inciso c), párrafo segundo y el Artículo 22 del Anexo I del Decreto N° 769/93 que aprobó la reglamentación de la Ley N° 24.093.

Por ello,

EL SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES

DISPONE:

ARTÍCULO 1° — Apruébase los límites terrestres y acuáticos y la jurisdicción portuaria de PUERTO NUEVO del Puerto de BUENOS AIRES, que resultan de la delimitación y deslinde que se acompaña en el croquis que, como ANEXO, se integra a la presente disposición.

ARTÍCULO 2° — La Administración General de Puertos S.E. conservará el uso, goce y explotación de la operación de la parrilla ferroviaria “Empalme Norte”, ubicada frente a la Dársena Norte de Puerto Nuevo.

ARTÍCULO 3° — La jurisdicción portuaria aprobada en el Artículo 1° de la presente disposición, incluye también el límite acuático del denominado Canal de Acceso desde el KILOMETRO DOCE (km. 12) al KILOMETRO SIETE COMATRES (Km. 7,3) compartido con la Provincia de BUENOS AIRES, el Canal Norte y el Canal Sur, este último también compartido con la citada provincia y el canal de acceso a la Dársena F.

ARTÍCULO 4° — Las jurisdicciones aprobadas en el Artículo 1° de la presente disposición, podrán ser ampliadas abarcando zonas o instalaciones adyacentes a los límites fijados, que se incorporen en el futuro a la actividad portuaria, según lo dispuesto por la Ley N° 24.093 y su reglamentación aprobada por el Decreto N° 769/93.

ARTÍCULO 5° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — JORGE GERARDO METZ, Subsecretario, Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

ANEXO

PUERTO NUEVO

JURISDICCIÓN PORTUARIA

Delimitación y deslinde de las áreas portuarias.

Plano de la Administración General de Puertos (S.E.)

Desde el (punto 1) ubicado en el encuentro del Río de la Plata con el extremo NO del muelle NE de la Dársena F, continuando con una línea recta imaginaria hasta su encuentro con la línea de edificación NE de la Avda. Rafael Obligado, lindera con el muelle SO de la Dársena F, en coincidencia con el quiebre del mencionado muelle (punto 2). Desde este último punto continuando en dirección O por la línea de edificación N de la Avda. Costanera Rafael Obligado hasta su intersección con la Avda. Pte. Ramón Castillo (punto 3).

A partir de este último punto, en dirección SE por la línea de edificación NE de la Avda. Pte. Ramón Castillo hasta su intersección con la Calle 12 (punto 4) y cruzando la Calle 12, continúa por la vereda N de la Avda. Pte. Ramón Castillo en co-

incidencia con la línea de edificación materializada por una verja portuaria de mampostería y hierro existente (punto 5).

Desde este último punto continuando por la línea de edificación N y NE de la Avda. Pte. Ramón Castillo hasta su encuentro con la línea de edificación SE de la Avda. Comodoro Py (punto 6).

Luego una línea quebrada unida por tramos curvos -paralela a la traza de la calle Corbeta Uruguay- materializada por la verja existente antes mencionada, hasta su intersección con la línea de edificación SE de la Avda. Comodoro Py (punto 7), lindando con terrenos de la Armada Argentina.

De este punto siguiendo la línea del gálibo externo de las vías férreas de ingreso a puerto dejando ese tramo dentro de la zona portuaria, hasta el cordón O de la plazoleta ubicada al E de la Avda. Antártida Argentina (punto 8). Continuando en dirección Sur se atraviesa la Avda. Ingro. Quartino hasta su intersección con la línea de edificación E de la Avda. Antártida Argentina (punto 9).

A partir de este último punto, continuando en forma recta por la misma línea de edificación hasta su intersección con la margen NE de la Dársena Norte (punto 10).

Luego, desde ese punto y perpendicular al muelle, hasta su intersección con la prolongación de la línea de edificación NE del tramo S de la Avda. Antártida Argentina (punto 11).

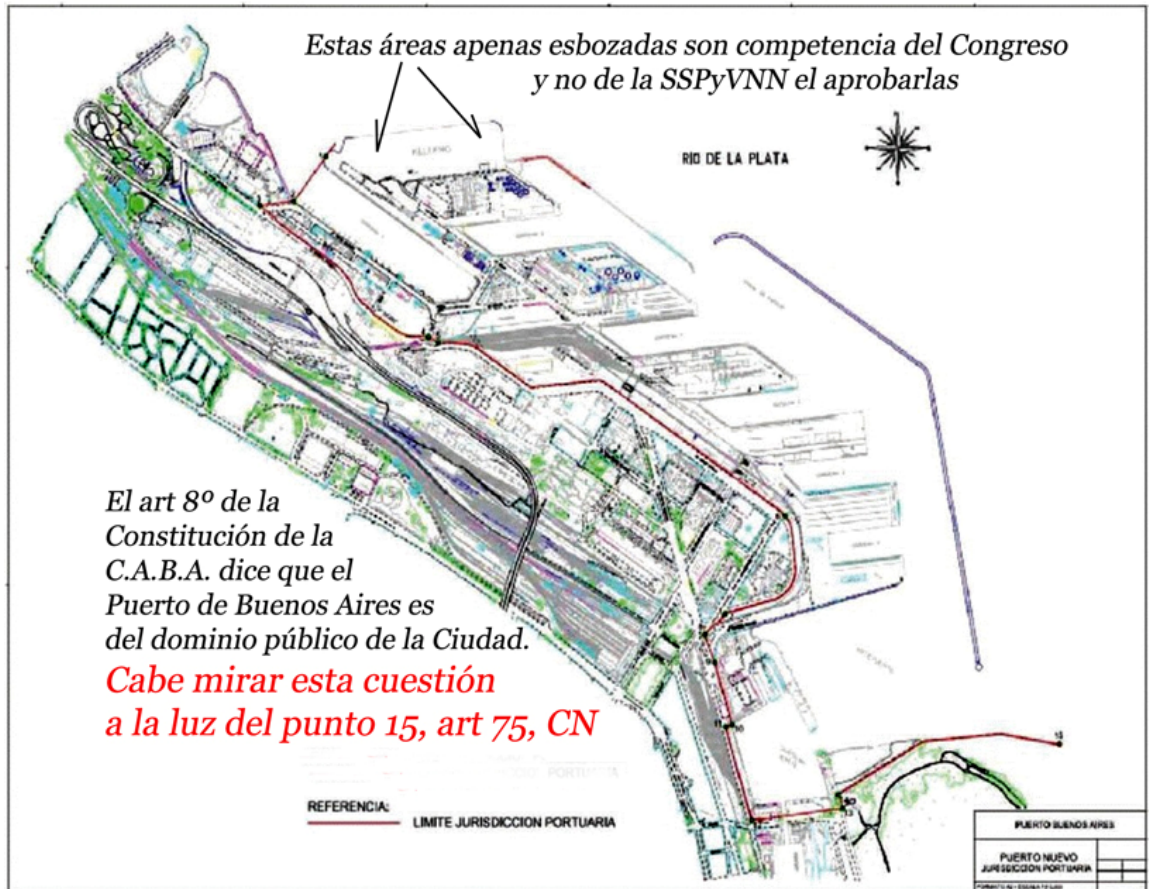
De este punto y en dirección hacia el SSE sigue la línea de edificación de la Avda. Antártida Argentina hasta su intersección con la línea imaginaria del eje de la Avda. Córdoba (punto 12).

Continúa con la prolongación de la línea imaginaria del eje de la Avda. Córdoba hasta su encuentro con el muro de gravedad que conformaba el antiguo coronamiento de la Costanera Sur y que limita terrenos de la Corporación Antiguo Puerto Madero (punto 13).

Límite del mismo muro en dirección N hasta su encuentro con el costado SE del antiguo malecón de defensa del Antepuerto Norte (punto 14), lindando con la Reserva Ecológica.

Continúa por una línea quebrada en dirección NE, E Y ESE del malecón, hasta su finalización en la intersección E del Río de la Plata (punto 15) lindando con la Reserva Ecológica y el Río de la Plata.

Asimismo, quedarán dentro de la jurisdicción portuaria, los terrenos de relleno ubicados al N del 6° Espigón identificados como "RELLENO" y las ampliaciones que a futuro se originen como continuidad del mismo.



*Anexo V***ACTIVIDADES PORTUARIAS****LEY 24.093**

Ambito de aplicación. Habilitación,. Administración y operatoria portuaria. Jurisdicción y control. Autoridad de aplicación. Reglamentación. Consideraciones finales

Sanción: junio 3 1992

Promulgada parcialmente: junio 24 de 1992

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

TITULO I

AMBITO DE APLICACION

Artículo 1° — Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

Artículo 2° — Denomínase puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.

Artículo 3° — Quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley, los puertos o sectores de éstos, destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

TITULO II

DE LA HABILITACION

CAPITULO I

DE LOS PUERTOS EXISTENTES O A CREARSE

ARTICULO 4° — Requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

ARTICULO 5° — La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4° debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, según lo establecido en esta ley, comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo de diez días hábiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo.

ARTICULO 6º — A los efectos de la habilitación, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Ubicación del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;
- c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
- d) Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según su uso y según su destino; categorizaciones que serán definidas por el titular del puerto;
- e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
- f) incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
- g) Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
- h) Normas de higiene y seguridad laboral;
- i) Control aduanero y de migraciones;
- j) Policía de la navegación y seguridad portuaria.

ARTICULO 7º — Los puertos se clasificarán en:

- 1) Según la titularidad del inmueble:

Nacionales

Provinciales

Municipales

De los particulares

- 2) Según su uso:

Uso público

Uso privado

Son considerados puertos de uso público: aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.

Son considerados puertos de uso privado Aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos. Dicha actividad se desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuarios.

- 3) Según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso:

Comerciales

Industriales

Recreativos en general

Se consideran puertos comerciales, aquellos cuyos destinos es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.

Son considerados puertos industriales, aquellos en los que se opere exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.

Son considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos o turísticos locales.

ARTICULO 8° — El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación. No se considerará cambio de destino la modificación de las instalaciones que resulte de los avances tecnológicos en el proceso industrial, de las exigencias del mercado y de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

CAPITULO II

DE LOS PUERTOS EN FUNCIONAMIENTO

ARTICULO 9° — Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso Nacional, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

CAPITULO III

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTICULO 10. — La habilitación de todos los puertos mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentación y que dieron lugar a la habilitación respectiva.

TITULO III

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA PORTUARIA

CAPITULO I

DE LA TRANSFERENCIA DEL DOMINIO, ADMINISTRACIÓN O EXPLOTACIÓN PORTUARIA NACIONAL A LOS ESTADOS PROVINCIALES Y/O A LA MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y/O A LA ACTIVIDAD PRIVADA

ARTICULO 11. — A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad

y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y la administración portuaria.

En caso que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de esos puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos.

CAPITULO II

DE LA ADMINISTRACIÓN Y OPERATORIA ESTATAL

ARTICULO 12. — **En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista** en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el que hacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo temario se encuentre emplazado el puerto y él o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.

ARTICULO 13. — La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a éstos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley.

ARTICULO 14. — La administración de los puertos nacionales, podrá celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar, o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, para la prestación de servicios portuarios, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación, conforme la legislación vigente.

ARTICULO 15. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria, la administración comitente podrá celebrar acuerdo de anticresis.

ARTICULO 16. — Los plazos de cualquiera de los contratos mencionados en los artículos anteriores, deberán permitir la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes.

CAPITULO III

DE LA ADMINISTRACIÓN Y OPERATORIA DE LOS PUERTOS PARTICULARES.

ARTICULO 17. — Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad.

ARTICULO 18. — Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares estarán exentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

ARTICULO 19. — La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.

CAPITULO IV

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTICULO 20. — El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practicaje.

TITULO IV

DE LA JURISDICCIÓN Y CONTROL

ARTICULO 21. — Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otras la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. Las autoridades de aplicación deben coordinar tales controles ejercidos en razón de las responsabilidades inherentes a los organismos nacionales al solo efecto de que no interfieran con las operaciones portuarias.

TITULO V

DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN

ARTICULO 22. — La autoridad de aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa: a) Asesorar al Poder Ejecutivo nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5° y 9° de la presente ley;

- b) Controlar dentro del ámbito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden competencia nacional;
 - c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. Podrá suspender dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
 - d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado nacional;
 - e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;
 - f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;
 - g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
 - h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;
 - i) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación competa a una autoridad nacional;
 - j) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;
 - k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23, inciso a) de la presente ley;
 - l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;
- II) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional.

TITULO VI

DE LA REGLAMENTACIÓN

ARTICULO 23. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un período de ciento ochenta días a partir de su promulgación:

Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente.

b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación.

c) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación y/o administración de los puertos.

d) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control en los puertos conforme al artículo 19 de la ley.

e) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental, controles sanitarios.

TITULO VII

CONSIDERACIONES FINALES

ARTICULO 24. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el decreto 10.059/43 ratificado por ley 13.895 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente. Derógase el anexo I de la ley 23.696 en cuanto dice: Administración General de Puertos descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias.

ARTICULO 25. — Comuníquese, al Poder Ejecutivo.—ALBERTO R. PIERRI.—EDUARDO MENEM.—Esther h. Pereyra de Perez pardo.—Edgardo Piuzzi.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES A LOS TRES DIAS DEL MES DE JUNIO DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS.

Anexo VI

Decreto 1029/92

Bs. As., 24/6/92

VISTO el proyecto de Ley registrado bajo el N° 24.093 y;

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 23.696 declaraba sujeta a privatización a la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS disponiendo su descentralización y provincialización y a su vez la concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias principales o accesorias.

Que en uso de las atribuciones que confiere el Artículo 61 de la mencionada norma legal el PODER EJECUTIVO NACIONAL dispuso la liquidación de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, la que se efectivizará una vez que los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción sean transformados, transferidos o privatizados, según lo estatuye el Decreto N° 817 del 28 de mayo de 1992.

Que en el proyecto de ley que se observa se dispone la transferencia del Puerto de Buenos Aires a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Que ello sea dispuesto en una norma legal y sin posibilidad de elección para el PODER EJECUTIVO NACIONAL es inconveniente dado que es necesario, dentro de las prescripciones de la Ley N° 23.696, que la autoridad de aplicación conserve su poder de decisión a efectos de disponer la transferencia o privatización del Puerto de Buenos Aires de la manera más propicia según los fines perseguidos en esa ley.

Que asimismo, es de destacar que la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES es un ente descentralizado que actúa dentro de la esfera del Gobierno Federal, y por lo tanto resulta conveniente que la privatización del puerto mencionado sea ejecutada por la máxima autoridad de éste, que no es otro que el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que conforme lo que surge de los considerados anteriores es inconvenientes la derogación del Anexo I de la Ley N° 23.696 en lo que se refiere a los puertos de la Nación, toda vez que permite al PODER EJECUTIVO NACIONAL, la determinación de descentralización o provincialización de los mismos y su concesión total o parcial.

Que en tal sentido es necesario afirmar que suprimiendo la parte del Anexo detallada se estaría privando a la autoridad de aplicación de utilizar los procedimientos de la Ley N° 23.696 que tienen como característica principal privilegiar la transparencia y la igualdad entre los posibles concesionarios.

Que lo dicho no constituye un mero aspecto formal dado que en la legislación nacional no existe norma que reglamente los procedimientos previos a la concesión, llegando a sostener calificada doctrina e inclusive la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION que en tales contratos debe estarse a la libre elección, de no utilizarse los sistemas previstos en la Ley N° 23.696.

Que el presente se dicta en uso de las atribuciones que confiere el artículo 72 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1º - Obsérvase la parte del artículo 11 del proyecto de ley registrado bajo el N° 24.093 que menciona a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Art. 2º - Obsérvase la parte del artículo 24 del proyecto de ley registrado bajo el N° 24.093 que dispone la derogación del Anexo I de la Ley N° 23.696 en cuanto dice: "ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias".

Art. 3º - Con las salvedades establecidas en los artículos precedentes, cúmplase, promúlgase y téngase por ley de la Nación el proyecto de ley registrado bajo el N° 24.093.

Art. 4º - Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. - MENEM - Guido Di Tella

Anexo VII

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables

PUERTOS

Disposición 527/2012

Requisitos de Habilitación en los términos de la Ley N° 24.093. Déjase sin efecto Disposición N° 17/1998.

Bs. As., 28/12/2012

VISTO el Expediente N° So2:0022680/2012 del Registro del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, y

CONSIDERANDO:

Que por lo establecido en el Artículo 5°, párrafo 1°, última parte, del Decreto N° 769 de fecha 19 de abril de 1993, reglamentario de la Ley N° 24.093 de Actividades Portuarias, la Autoridad Portuaria Nacional debe determinar los requisitos para que los puertos alcanzados en la norma mencionada, sean habilitados por el PODER EJECUTIVO NACIONAL en el marco de la Ley N° 24.093.

Que previamente a la sanción de la precitada ley, los puertos referidos en el párrafo anterior, se hallaban en funcionamiento, administrados y explotados por la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Que para proceder a su habilitación, se deben tener presentes las pautas enunciadas por el Artículo 6° de la citada ley, teniendo en cuenta las características de los puertos que serán sujetos de la norma reglamentaria a emitir.

Que el Decreto N° 769/93 estableció en forma expresa que para tales puertos se deben establecer requisitos mínimos para su habilitación.

Que teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde la sanción de la Ley N° 24.093 y la cantidad de puertos públicos que no han alcanzado la habilitación, es necesario establecer los requisitos mínimos pero suficientes para ello.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que las facultades para el dictado de la presente surgen del Artículo 5°, párrafo primero, última parte; del Artículo 22° del Decreto N° 769/93; del Artículo 22°, incisos a) y b) de la Ley N° 24.093 y del Decreto N° 875 de fecha 6 de junio de 2012.

Por ello,

EL SUBSECRETARIO DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES

DISPONE:

Artículo 1° - Los puertos en que el ESTADO NACIONAL o PROVINCIAL, sean titulares de dominio y/o se encuentren administrándolos o explotándolos como consecuencia de la transferencia de la Nación a las Provincias, y que previamente a la sanción de la Ley N° 24.093 y el Decreto N° 769/93, se encontraban en funcionamiento, deseen obtener la habilitación del PODER EJECUTIVO NACIONAL en los términos de la Ley N° 24.093, deberán cumplir con los requisitos que se detallan en el ANEXO I que forma parte integrante de la presente Disposición.

Art. 2° - A fin de cumplir con el plazo establecido en el Decreto N° 769/93 reglamentario de la Ley N° 24.093 de Actividades Portuarias, la presentación de la solicitud de habilitación ante la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES, deberá efectuarse acompañando la documentación completa, de acuerdo con los requisitos que se detallan y según corresponda, en el ANEXO I de la presente.

Art. 3° - Déjase sin efecto la Disposición N° 17 de fecha 3 de febrero de 1998 del Registro de la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE.

Art. 4° - La presente Disposición entrará en vigencia a partir de la publicación en el Boletín Oficial.

Art. 5° - Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. - Horacio L. Tettamanti.

ANEXO I

a) Acreditar la personalidad jurídica del solicitante y la personería jurídica del presentante.

b) Manifiestar si el solicitante es titular del dominio del inmueble o inmuebles afectados al puerto y/o si se encuentra explotándolo y/o administrándolo, por sí o por terceros. Deberá asimismo, acompañar los instrumentos de los que resulte la transferencia de la Administración y Explotación y/o Dominio del puerto, no siendo necesario en ningún caso que se haya perfeccionado la transmisión de dominio.

c) Individualizar a todas las terminales que eventualmente operen en el ámbito del puerto, indicando la relación jurídica que tiene con el solicitante, detallando su actividad y acompañando plano de las instalaciones que utilizan.

- d) Asimismo, deberá indicar si la solicitud de la habilitación incluye o no a esas terminales.
- e) Manifiestar, fundadamente, el encuadre que corresponde al puerto dentro de la clasificación establecida por el Artículo 7° de la Ley N° 24.093.
- f) Declarar si la actividad involucra el comercio interprovincial y/o internacional.
- g) Consignar la ubicación y delimitar el área que abarca, acompañando planos y memoria descriptiva, certificada por un profesional competente con matrícula vigente a satisfacción de la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES.
- h) Identificar las instalaciones portuarias, incluyendo a las obras de margen, y señalar los accesos al área portuaria, acuáticos, terrestres (ferroviarios y viales), acompañando planos y memoria descriptiva.
- i) Presentar la Declaración Ambiental dictada por la Disposición Conjunta Nros. 02 y N° 04 de fecha 20 de enero de 1997, del Registro de la ex-SUBSECRETARIA DE DESARROLLO SUSTENTABLE de la ex-SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y DESARROLLO SUSTENTABLE dependiente de la PRESIDENCIA DE LA NACION y del Registro de esta SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES, dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE respectivamente.
- j) La Autoridad Portuaria Nacional requerirá de los Organismos Nacionales, con competencia en los puertos, si cumple los requisitos exigidos en los incisos e), h), i), j) del Artículo 6° de la Ley N° 24.093 en sus respectivas competencias.