

Cuadernos Municipales



Tomo 3

Testimonios

7. El Transporte 1

8. El Transporte 2

9. El Plan Regulador

Club Socialista

Jorge Raúl Lombardo

Advertencia

Para estos fascículos, que son testimonio de un breve tramo de la vida política de Mar del Plata, he seleccionado opiniones propias y ajenas sobre los episodios en los que me he visto involucrado o de aquellos otros de los que fui testigo y seguramente también, en virtud de mi identificación con el socialismo un observador comprometido.

Sé que esta información, reunida a lo largo de algunos años y actualizada ahora, puede constituirse en una herramienta para el trabajo político, eso si logra desenterrar de la memoria colectiva, que probado está es frágil y propensa a echar en el olvido todo aquello que hubiere preferido que no ocurriese, los sucesos de esos tiempos que evocamos.

Pero también sé que la historia que recuerdo y aquella otra que, como los demás, también prefiero olvidar, constituyen partes inseparables y que solo si se las une podrán permitirnos conocer *toda la realidad*.

A los que tienen vocación por la pesquisa histórica, aunque más no fuere que del pasado de la "*patria chica*", como Esteban Echeverría definía al ámbito municipal, les dejo la inquietud de hacer el intento de enriquecer con otras versiones lo que registramos en estas páginas, incorporar las páginas que faltan y aún la de nutrir las del presente con las interpretaciones propias de otras vertientes de pensamiento.

Si me queda tiempo, esta podría ser, quizás, parte de mi próxima tarea.

Desde luego siempre sería sospechado, si lo hiciera, de estar influido por cierto "*modo de sentir, pensar y obrar*", según esa acertada afirmación que, para explicar con precisión y sencillez el socialismo, hiciera Juan B. Justo.

De esa sospecha me sentiría honrado.

Jorge Raúl Lombardo.

"En política se miente, en política se mistifica, se oculta la verdad, y aún se simula el error, cuando se tienen privilegios que defender, o apetitos que puedan satisfacerse merced a la ignorancia y el engaño de otros."

Juan B. Justo.

7. El Transporte I

Notas



Sobre Transporte

Claro está que recuerdo, por virtud de los años – virtud no deseada – los días en que comenzaron a circular, complementándose con el tranvía, los primeros ómnibus.

La Municipalidad tenía entonces concesionarios, que eran verdaderos empresarios, aunque con las características empresariales propias de la época.

Al convocar al pasado para rememorar esos días, me surgen los nombres entonces populares de Cincotta, propietario de la Compañía "Gral. Belgrano"; Pomero, de la "9 de Julio"; y Mazzarini, de "La Marplatense".

Las unidades llevaban guarda y chofer; solo se permitía viajar paradas a dos personas, si estas vestían uniforme policial o de cartero.

Pero solo a dos por vehículo.

Los asalariados fundaron el Sindicato de Empleados de Ómnibus; uno de sus líderes, con el que tuve mayor contacto, en mi condición de cronista gremial, fue José Salaberry.

El agrupamiento gremial buscó refugio en la Casa del Pueblo, sede de la Unión Obrera Local,¹ fuertemente influenciada por los anarquistas y socialistas libertarios.

Cincotta, Pomero y Mazzarini, principal expresión de la patronal del ramo, se oponían al reconocimiento del sindicato, como a sus demandas, que para aceptarlas sin disminuir la rentabilidad de sus negocios, requerían un aumento del boleto, supeditado siempre a la autorización de la comuna, poco propensa a satisfacer peticiones tan impopulares por poco gratas a los usuarios.

¹ La Unión Obrera Local, en la historia del gremialismo de Mar del Plata fue un baluarte moral, firme defensora de la autonomía de los sindicatos finalmente absorbidos, no sin resistencia y pese al sacrificio de muchos de sus dirigentes, por la Confederación General del Trabajo, protegida y convertida en apéndice del gobierno.

Hubo huelga.

Pero además la Constitución del 49 había convertido a las concesiones en permisos precarios, al negar a los municipios, las provincias y la Nación, la facultad de concederlas o renovarlas.

Así los concesionarios comenzaron a desguazar sus empresas.

También se había registrado durante la administración del Dr. Pereda un tibio amague para municipalizar el servicio, que no contó con nuestra conformidad.

Nos oponíamos a facilitar la creación de más empleos a gestiones que no gozaban de nuestra confianza y que se avenían a la municipalización del transporte más impelidos por las circunstancias que por convicción.

Un ensayo así - descontábamos - desprestigiaría la idea, cara a nuestra histórica postura doctrinaria.

En las nuevas condiciones en que debían desenvolverse aquellos empresarios, como ya dijimos, por imperio Constitucional "hasta que la Municipalidad estuviera en condiciones de absorberlos", toda inversión carecía de atractivo y seguridad.

Sin otros posibles compradores, en esas condiciones, que su propio personal, comenzaron a vender unidades.

Unidad por unidad.

Socios eran con frecuencia, en esa compra, el chofer y el guarda, o solo el chofer o dos choferes por vehículo.

Entonces nacieron las sociedades de componentes, con nulo entrenamiento empresario, y compuestas por trabajadores solo hábiles para las tareas que les habían sido habituales mientras permanecieron en relación de dependencia.

Así debieron recurrir a asesores o intermediarios, especialmente cuando se trataba de algún ajuste tarifario dependiente, como ya expresamos, de la voluntad municipal y del humor de los concejales.

Muchas veces esta gestión estuvo oscurecida por la sospecha pública de condescendencia de unos hacia los otros, no por cierto gratuita².

Tanto que en el período 48-50 en el Concejo Deliberante, nos tocó intervenir en una farragosa investigación – que nada probó y terminó en los tribunales de Dolores sin consecuencias tampoco – sobre soborno a varios concejales peronistas, denuncia hecha en una sesión del Concejo Deliberante, por concejales también peronistas.

Los concesionarios habían solicitado un aumento tarifario de cinco centavos.

Después algunos permisionarios evolucionaron, se asociaron, se capitalizaron, compraron nuevas unidades desaparecieron los ómnibus y los guardas y los colectivos ganaron la calle y fueron imponiendo, cada vez con menos disimulo y más fuerza, los recorridos, las tarifas, y las frecuencias convirtiéndose de hecho en propietarios de un servicio que solo podían prestar por *delegación*, ya que ese servicio es natural e indiscutiblemente un servicio municipal.

Los más hábiles, y con recorridos más rentables, fueron comprando las partes a los menos favorecidos; y en algunos casos estos pasaron a engrosar la flota de los más fuertes, a cambio de un alquiler.

Como reflexión, para los que curiosos y pacientes recorran las próximas páginas de este fascículo³ les sugerimos tener en cuenta que *todos* los proyectos de municipalización terminaron inevitablemente paralizados; que *todos* los intentos de organizar el servicio en beneficio de los intereses generales de la ciudad que necesariamente rozaban el interés de los permisionarios no pudieron materializarse; y que los paros de personal, coincidieron casi siempre,

² En "La Capital" (Mar del Plata), el sábado 20 de marzo de 1999 con el título "No hubo coimas sino colaboraciones con los pobres" se recogen declaraciones del Sr. Raúl Sauro, ex presidente del CETUP (central de los transportistas). En ellas dijo que los empresarios "nunca" pagaron coimas: a su criterio, no fueron más que "colaboraciones con los pobres". Haciendo referencia a la relación que han mantenido y mantienen con los políticos dijo que "siempre colaboramos económicamente con todos aunque no se dio gratificación, no se coimeó a nadie". "...nosotros a la plata la dábamos a los comités de todos los partidos".

³ Esta nota fue escrita para el fascículo VII de "Cuadernos Municipales", en el que se reprodujeron diversas iniciativas sobre el tema. La reseña se completó en el fascículo VIII de la misma serie.

directa o indirectamente, con el interés de aquellos. Por lo que es lícito suponer una coincidente concurrencia de intereses, que en no pocas oportunidades recurrió a la violencia para imponer sus reivindicaciones o sus códigos.

Micros concentrados y abandonados frente a la Municipalidad, obstruyendo el tránsito, en protesta contra intendente y concejales; unidades, sacadas fuera de la jurisdicción del distrito o escondidas, para evitar un intento oficial para devolver a la población el servicio paralizado, etc., fueron otras metodologías a las que se echó mano.⁴

Así fue las más de las veces en que se sucedieron estos o similares episodios: bulones arrojados con furia contra las ventanillas y parabrisas de los vehículos, no importa si con riesgo o no para la integridad física de los pasajeros, la siembra generosa de clavos "miguelito", algún disparo con arma de fuego, etc., - todo ello con el claro objetivo de lograr la paralización total del servicio para apurar soluciones oficiales - tuvieron más parecido a una inversión patronal, que a un desesperado y demencial ataque de huelguistas apurados por conseguir el rápido reconocimiento de sus demandas salariales o acceder a mejores condiciones de trabajo.

Lo actual, potencialmente, no parece diferir mucho del pasado.

Los actores son casi los mismos, y los que no lo son se comportan como si lo fueran; los intereses en juego también son idénticos.

Lo distinto es que ahora no se viaja como antes; como cuando comenzaron los Cincotta, los Pomero, los Mazzarini... y que algo se ha quebrado en la relación entre el poder concedente, representante de los usuarios, y los titulares de los permisos.

Además hay que tener en cuenta que no todo es como era en aquella sociedad, que mucho ha cambiado desde entonces y que esto obliga a considerar el servicio en otros términos.

⁴ También en "La Capital" (Mar del Plata), en la edición del 20/03/99 se consigna que el secretario general de la UTA, Daniel Domínguez, dijo: "en cuanto se determine una quita de salarios, no dudaremos en mandar un paro por tiempo indeterminado ni en tirar todos los colectivos frente a la Municipalidad, como método de protesta"

Más generales y más amplios.

Todo, hasta este constante choque entre el interés general y el interés particular, era previsible.

De ahí tantas iniciativas para darle a la Municipalidad el papel protagónico en materia de transporte colectivo de pasajeros, que le corresponde.

Su papel.

Por eso lo que hasta ayer parecía una utopía, hoy no lo es tanto si se tiene en cuenta *lo total* que el transporte debe satisfacer en una comunidad como la nuestra.

Otras ciudades del mundo, grandes y pequeñas, esto lo descubrieron hace mucho tiempo.

Y todavía funciona.

Incluso bien.

Jorge R. Lombardo

El Transporte



Convengamos, primero, con que no será posible gobernar esta ciudad sin una reformulación urgente de la función del municipio.

También en que los cambios a operar no serán pocos y que la cuestión pasa, necesariamente, por una previa definición del viejo pleito entre los que aspiran a que la Municipalidad cobre la jerarquía de un verdadero gobierno local, y aquellos otros que se conforman con su actual condición de simple administradora de obras y servicios.

En términos absolutos nos alineamos con los primeros. Muchas veces hemos repetido que no pueden crearse límites a la función municipal. Quizá fruto de esta convicción, aunque no sólo por eso, es que el proyecto de reforma de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires no nos entusiasma. Y hasta podríamos agregar que a la luz de su propuesta municipal, ya no nos parece tan mala la redacción de 1934.

A partir de una coincidencia sobre la transformación del quehacer municipal para adecuarlo a las expectativas de la gente de este tiempo - y con prescindencia de cual será la Constitución que nos regirá - podrá ser entendida nuestra propuesta para resolver la crisis en que ha entrado el transporte colectivo de pasajeros en nuestra ciudad.

Porque lo que nadie discute es que el servicio está en crisis y las aristas más visibles de la misma se advierten en el deterioro cada vez más creciente de la relación de los usuarios con los prestatarios y de estos y de aquellos con la Municipalidad, en su doble carácter de representante de los vecinos y poder concedente a la vez.

Ya hemos vivido bastante, o por lo menos lo suficiente, para no enamorarnos de fórmulas que pretendan ser útiles a todas las circunstancias conflictivas, de la misma manera que hace tiempo llevamos comprendido que tampoco ninguna de ellas contiene ingredientes que aseguren eficiencia hasta la eternidad.

Es por todo lo expuesto que de la misma forma y con el mismo entusiasmo que promovimos - allá hace veinte años - la "privatización" de la recolección de residuos domiciliarios, hoy formulamos con igual sinceridad - una propuesta que inevitablemente derivará en la "municipalización" del transporte colectivo de pasajeros.

El entrecomillado nos pertenece. Lo usamos para llamar la atención del lector acerca de la imprecisión en que incurrimos al referirnos a una y otra cosa.

Cuando un servicio municipal es prestado por una empresa privada, la naturaleza y la responsabilidad del mismo no pueden transferirse.

Lo que se hizo con la recolección de residuos domiciliarios no fue privatizarlo sino contratar a una empresa privada que desde entonces lo viene prestando por delegación.

Así es como también las empresas prestatarias del servicio de transporte colectivo de pasajeros, lo vienen haciendo - desde hace largos años - por delegación.

El servicio sigue siendo, en uno y otro caso, municipal. Y es a la Municipalidad a la que incumbe que esa prestación se lleve a cabo tanto económica como eficientemente.

El fin último de todo servicio municipal es que éste sea útil a la comunidad más allá de que, quien tiene la responsabilidad de ofrecerlo, se encuentre adscrito, por formación ideológica, a una u otra de aquellas dos concepciones.

Ocurre, sin embargo, que tanto las prestaciones de servicio directas como las que se realizan por delegación, en determinado momento pueden entrar en crisis.

Y aquello que antes era conveniente para el conjunto de la población, abruptamente deja de serlo.

La fórmula dejó de funcionar porque la relación municipio - empresa o empresas ha perdido su equilibrio y en esa situación hay una transferencia de *poder* de uno a otras.

En el servicio de transporte colectivo de pasajeros, la relación municipio - empresas no da más.

La Municipalidad carece de fuerza para lograr que el servicio se preste en las condiciones de economía y de eficiencia que la ciudad reclama y merece.

Así reemplazada, la Municipalidad, debe encontrar fórmulas que le permitan recomponer su autoridad y recuperar para el servicio el rol que le corresponde, en términos de equidad que no dejen de lado al usuario que es la única razón de ser del servicio.

No hay otra variante que la de romper esta relación crítica con las empresas prestatarias, caducar los permisos y reemplazarlas por una empresa municipal.

Mientras la Municipalidad no se atreva a esta ruptura no habrá solución para el caso del transporte.

Serán las empresas las que continuarán imponiendo el precio del boleto como los trayectos y las frecuencias.

En tanto, grandes franjas de población - los más necesitados de ese medio - se verán cada vez en mayor proporción imposibilitadas de acceder al servicio.

Por esto no sólo se requiere la creación de la empresa municipal de transportes, a cuyo montaje se orienta el estudio cuya contratación propondremos, sino también a cambiar la metodología para fijar el costo del boleto en su precio al público usuario, partiendo de un porcentaje máximo de incidencia en el salario mínimo, para que no afecte el ingreso más allá de lo tolerable.

Jorge Raúl Lombardo.

- En "La Capital", bajo el título "Hacia la 'municipalización' del transporte".

Sistema Perimido



Desde el comienzo de la década del 40 - poco más o menos - la población de nuestro partido vive, o mejor dicho sufre, un estado de total indefensión en lo que atañe al transporte automotor de pasajeros. En esas cinco décadas los usuarios se han visto sometidos a los interesados y caprichosos designios de los prestatarios de un servicio que, en todos esos años, fue interrumpido cada vez que los permisionarios así lo decidieron. Nadie ignora que los empresarios ejercieron siempre la plena hegemonía sobre la cosa. Ellos establecieron los recorridos, fijaron las frecuencias y decidieron las tarifas y aún siguen procediendo de la misma forma, a despecho de las tibias intervenciones de los poderes constituidos que hasta la fecha y quizá por aquello de que la costumbre se hace norma, no han hallado los medios para controlar la problemática relación. Los transportistas, inexplicable y lamentablemente, siguen siendo los dueños de un servicio que debiera ser público pero que reviste el carácter de privado, toda vez que son los permisionarios los que definen las situaciones. En oportunidades lo hacen solos, en otras en conocidos concubinatos con la conducción del gremio que agrupa a los trabajadores de su dependencia, y a veces, con la complicidad de funcionarios venales. Cualquier alianza les resulta propicia si al final se quedan con los beneficios, que suelen no ser exigüos según se desprende de los patrimonios personales de quienes, como buenos colectiveros, manejan el asunto.



Decíamos que el transporte colectivo de pasajeros por automotor es un servicio que debiendo ser público, opera como privado y generalmente sometido a los nerviosos estados de ánimo de sus "popes". Por ello sorprende que cuando se habla de "municipalizarlo", se alcen voces condenando la iniciativa, aunque en muchos de los casos se ignore lo que esa iniciativa propone. Claro, hay que tener en cuenta que en estos momentos impera una psicosis colectiva. El

“boom” es la privatización y se quiere privatizar todo, hasta lo que no debe privatizarse, lo cual nos parece bien en tanto y en cuanto se practique con las empresas del Estado que arrojan pérdidas. Pero ese no es el caso del transporte colectivo de pasajeros, que es privado y funciona invariablemente mal. Por eso su municipalización aparece como una solución viable, aunque conviene aclarar lo que debe entenderse como municipalización que no es ni remotamente la estatización del servicio.



El proyecto elevado por el ex intendente (1963-66) y actual concejal socialista Jorge Raúl Lombardo es con ligeras variantes, el mismo que bajo su tutela elaboró una comisión especial honoraria allá por 1986 y 1987 y que tuvo sanción del Concejo Deliberante en las postrimerías de 1987, aunque jamás rigió porque al proponer el Departamento Ejecutivo los nombres para integrar el directorio, el cuerpo de ediles rechazó las designaciones sugeridas entendiendo con buen criterio, que los candidatos no reunían los requisitos básicos para el desempeño de esas funciones. Los curules procedieron bien: no se puede ser rector universitario, domador de serpientes, piloto de pruebas y experto en transportes. En síntesis, la ordenanza pasó al archivo de la corporación deliberativa y ahí yace, esperando que alguien obtenga el consenso para exhumarla.

La ordenanza de referencia propiciaba la constitución de una Sociedad de Estado, capaz de mejorar el servicio conduciéndolo paulatinamente al ideal deseado. La “figura” - la de la Sociedad de Estado - introducida en nuestra legislación por la ley 20.705/74 y adoptada por la Nación y las provincias está dirigida a la prestación de los servicios públicos. Se trata de un ente estatal, regido por el derecho público, que actúa como organismo descentralizado y con la dinámica de una sociedad comercial, superando las posibilidades que en el pasado conferían otras entidades de menor adaptación y ductilidad.

El ente - si se aprueba el remozado proyecto - será el concesionario del servicio y tendrá a su cargo la responsabilidad, entre otras, de determinar las necesidades en materia de concesión de los servicios, actuando por si como concesionarios o ejerciendo control sobre las concesiones otorgadas a terceros; propondrá el precio del boleto al Concejo Deliberante; proyectará los itinerarios y procurará diagramar los circuitos de manera de formar una red complementaria. Intentará, además, procurar un sistema único e integrado y su acceso diario a

través de un único pasaje, que podrá servir para ser usado en los transbordos a cualquier unidad o línea. También el ente determinará las frecuencias.

Inicialmente Lombardo - un hombre preocupado desde siempre por el tema y el único que se atrevió a luchar con los transportistas por el mejoramiento de los servicios (experiencia frustrada después del golpe de Estado de 1966) - procura la convocatoria de técnicos para que aporten sus conocimientos y establezcan los resortes idóneos que permitan allanar el camino hacia una solución reiteradamente postergada. Ante una Municipalidad impotente, la figura de la Sociedad Estado mantiene su vigencia. Mal que les pese a los señores permisionarios del transporte público, habrá que rescatar y desempolvar la ordenanza que aprobó aquella salida. Sesenta años de conducción privada han demostrado el fracaso de un sistema perimido.

- En "La Capital" (Mar del Plata), en la sección La Comuna por Dentro, y bajo el título "Un sistema perimido exige ser reemplazado".

Más sobre lo mismo



Nuestra propuesta para resolver la crisis del transporte colectivo de pasajeros pasa, además por una reformulación del quehacer de la comuna, orientada a que esta asuma también nuevas y mayores responsabilidades.

Tratándose específicamente del transporte ya no es un secreto que la relación Municipalidad - empresas, desde años, se ha venido deteriorando en perjuicio de la autoridad concedente, que ha desnudado muchas veces su impotencia a la hora de hacer respetar sus criterios y resoluciones, cediendo a la presión de los permisionarios, presión que éstos ni siquiera intentan disimular.

Tan conflictiva relación - no en pocas ocasiones, en el curso de las últimas cuatro décadas, sospechada también de dolosa -, deja en medio, y prisionero de las actitudes de uno y otro extremo, al usuario. Es este el condenado a pagar los desbordes de unos y las debilidades de otros.

Y el usuario, si analizamos su composición social, es el que menos tiene aunque constituya, sobre lo que no hay dudas, toda la razón de la existencia del servicio colectivo de pasajeros.

Mientras los permisionarios hacen su negocio, un negocio sin riesgos porque la metodología les garantiza la rentabilidad, el usuario - que como ya lo dijimos debe ser el eje de todo el sistema - resulta marginado al punto de no poder usar el servicio por resultarle su precio prohibitivo.

Por eso nuestra propuesta apunta a que la Municipalidad, a través de una empresa oficial, asuma la responsabilidad de administrar directamente el transporte colectivo de pasajeros.

Trataremos de convencer primero al Concejo Deliberante del que formamos parte, y al Departamento Ejecutivo después para que llame a concurso para la contratación de un grupo técnico para que formule un programa de reestructuración del servicio público de autotransporte de pasajeros y eche las bases para el montaje de una empresa municipal, que pueda entrar a funcionar con la premura que el caso requiere.

¿Por qué el concurso?

Porque la improvisación conspiraría contra el éxito de esta iniciativa.

Y porque el talento es lo más barato que tiene este país.

Ya nos ocuparemos, en otra oportunidad, de la evolución del transporte colectivo de pasajeros en Mar del Plata como de los subsidios que, los usuarios, los que menos tienen, están financiando al pagar el precio del boleto.

Pero ahora queremos insistir que todo esto que proponemos sólo es posible atendiendo a un contexto mayor: el de atreverse a reformular la actividad municipal y a administrar en los términos de austeridad que las circunstancias exigen.

La Municipalidad, se nos ocurre como figura, es una esponja que ha ido engordando con la absorción de todo lo que se le acercó. Ha llegado la hora de exprimirla con fuerza, para que adelgace su burocracia.

Su burocracia administrativa y su burocracia política.

Teniendo en cuenta la capacidad tributaria de la población, corresponde preguntarse cuánto cuesta mantener los servicios elementales, esto es *cuanto cuesta mantener abierta la Municipalidad*.

Y a partir de allí, todavía, qué economías pueden hacerse.

Para después, recién después, inquirir qué servicios pueden incorporarse para satisfacer necesidades genuinas de la población.

También caben aquí planteos de reformas estructurales. Por ejemplo que la Sociedad de Estado Obras Sanitarias de Mar del Plata se convierta en una cooperativa de servicios, formada por la Municipalidad y los usuarios.

No estamos improvisando y anotando ocurrencias al correr de la pluma; cuando el Concejo Deliberante trató la ordenanza de creación de la Sociedad de Estado mencionada, el concejal Julio Benítez habló de nuestra convicción a ese respecto.

También esa adecuación del municipio al ritmo de los tiempos actuales, junto con la asunción por parte de la Municipalidad de nuevas responsabilidades, tendrá que conducirnos a que ésta tome a su cargo la tarificación de los servicios de obras sanitarias, gas y electricidad.

Puede también llevarnos a propiciar la desactivación de algunas áreas municipales. Por ejemplo el levantamiento de los talleres y su reemplazo, con ventajas por cierto, por las escuelas municipales de artesanías y oficios, y a la supresión de algunos organismos, como podría ser la Subsecretaría de Asuntos de la Comunidad, jerarquizando en cambio a las asociaciones de fomento vecinal, canales naturales para una efectiva descentralización y desburocratización de la tarea municipal. La participación de la que tanto se habla no puede confundirse, sino maliciosamente, con la creación de nuevos empleos. Y una de las formas más puras se da, en nuestro medio, a través de las asociaciones de fomento vecinal, mediante la transferencia de responsabilidades, sin recelos ni especulaciones. Participación de la comunidad en la elaboración de planes y proyectos y aún en la

ejecución de los mismos - insistimos -, no tiene que confundirse con una operación de ensanche de la planta permanente del personal municipal.

Y la situación de Mar del Plata es grave. Una ciudad que no es difícil que caiga en la necesidad de habilitar escuelas de cuatro turnos, no puede dejar de pensar con temor en su futuro.

Eso no es todo.

La infraestructura de servicios reclama una pronta atención a través de planes racionales de mantenimiento.

Pavimentos, de asfalto y hormigón, con su vida útil vencida, cañerías de agua corriente y cloacas en las mismas condiciones y ni que decir de las redes que componen la distribución de los equipos generadores de energía eléctrica.

El caso del transporte es de urgente debate.

Pero lo demás tampoco puede ser demorado.

Jorge Raúl Lombardo.

- En "Presencia Socialista", boletín informativo del Partido Socialista Democrático, bajo el título "El caso del Transporte".

La Ordenanza



Artículo 1º. El Departamento Ejecutivo llamará a concurso nacional de antecedentes y oposición para la formulación del Programa de Reestructuración del Servicio Público de Transporte de Pasajeros del Partido de General Pueyrredón, de conformidad con lo establecido en la presente Ordenanza y las disposiciones de aplicación que se dicten por vía reglamentaria.

Artículo 2º. Podrán participar del mencionado concurso los grupos técnico - consultores independientes o vinculados a instituciones universitarias, que demuestren experiencia e idoneidad documentada de participación en tareas del tipo requerido.

Artículo 3º. El grupo consultor que resulte seleccionado deberá presentar informe final de acuerdo a las Bases correspondientes en un plazo máximo de seis (6) meses a contar desde la fecha de adjudicación de las tareas. Dicho informe deberá cubrir, en función de las pautas de orientación que indique esta Ordenanza, los siguientes aspectos, sin perjuicio de otros que se requieran en la reglamentación del concurso referido:

- a) Vinculación con planes - programas reguladores, de infraestructura urbana y equipamiento social.
- b) Obtención, análisis y proyecciones alternativas de información sobre:
 - 1. Flujos origen - destino de pasajeros actuales y futuros.
 - 2. Índices pasajero - vehículo - kilómetro.
 - 3. Costos de prestación.
 - 4. Tecnología disponible.
 - 5. Esquemas tarifarios.
- c) Integración y coordinación con otras formas y modalidades de transporte - tanto de pasajeros como de cargas - incluso aquellas que sirvan áreas suburbanas y rurales.

- d) Diagramas alternativos de recorrido - incluso troncales, de emergencia y temporarios - con proyección de frecuencias de servicios.
- e) Infraestructura de apoyo necesaria para el servicio, incluyendo pavimentación, repavimentación, mantenimiento de red de recorridos, circuitos con afectación especial, entre otros.
- f) Equipamiento y dotación necesarios, con definición de características alternativas para los vehículos de transporte.
- g) Control de calidad de servicio.
- h) Apoyo logístico tecnológico y canales de información estadística.
- i) Efectos de la prestación del servicio sobre aspectos ambientales - ecológicos, de seguridad de vidas, de salud pública y conservación de la energía.
- j) Organización de la Sociedad de Transporte Colectivo de Pasajeros de Mar del Plata Sociedad de Estado, de acuerdo a la Ordenanza N° 6979, lo que incluye entre otras cuestiones, las siguientes:

1. Revisión de su régimen legal y bases estatutarias.
2. Reglamentaciones y técnicas de organización y procedimientos.
3. Plan de desarrollo bienal.
4. Esquema director para la primera década.
5. Esquemas de origen y uso de fondos preventivos, balances y cuadros de resultados, previendo modalidades de capitalización, sistemas de compras de repuestos e insumos, de reparación y amortización de unidades, etc.
6. Alternativas y fuentes de financiamiento para un régimen de subsidio.
7. Plan de control de gestión.
8. Programa de evaluación de la calidad del servicio.

Artículo 4º . Constituyen pautas de orientación para la formulación del programa de Reestructuración del Servicio Público de Pasajeros del Partido de General Pueyrredón, las siguientes:

- a) Las recomendaciones que integran el programa deberán ofrecer típicamente tres (3) alternativas factibles referidas al corto plazo y tres (3) para el mediano - largo plazo.

b) Necesariamente deberá analizar y desarrollar las proposiciones básicas siguientes:

1. Factibilidad de integrar la Sociedad de Estado de Transporte Colectivo de Pasajeros con las unidades necesarias para cubrir progresivamente la totalidad del servicio.
2. Índice pasajero - kilómetro óptimo con servicio prestado por unidades similares a las actuales.
3. Fórmulas de cogestión e incorporación de modalidades de control social para la implementación y evaluación del servicio.
4. Cálculo de gastos de administración estrictos para el funcionamiento del sistema.

Artículo 5°. El Departamento Ejecutivo destinará - previo acuerdo del Honorable Concejo Deliberante - al Jurado del Concurso, dos de cuyos miembros serán concejales elegidos por el Cuerpo Deliberativo.

Artículo 6°. Los gastos que demande el llamado a Concurso, pago de trabajos preliminares, honorarios de jurados y premios, se imputarán al fondo creado por el artículo 34° de la Ordenanza N° 6903.

Artículo 7°. A los efectos del cumplimiento del artículo anterior, se deroga la Ordenanza N° 7494.

Artículo 8°. La Municipalidad se reserva el derecho - durante un plazo máximo de un (1) año a partir de la recepción del informe final - de encomendar al grupo consultor la supervisión técnica de las tareas para la implementación del Programa de Reestructuración.

Artículo 9°. Comuníquese, etc.

Fundamentos

1) Introducción:

El Transporte urbano de pasajeros es uno de los medios indispensables para el desenvolvimiento y mejoramiento de las condiciones de vida de las ciudades al facilitar la movilidad de sus habitantes. También, a contribuir

al traslado de trabajadores y productores entre los centros de actividad laboral y las viviendas, posibilita el funcionamiento del sistema económico urbano.

Básicamente, un servicio público de transporte de pasajeros es constituido, financiado y desarrollado para ser prestado eficientemente, dando respuesta a las características urbanísticas presentes y futuras y a los requerimientos de la vida urbana, en base a una estructura tarifaria compatible con los niveles de ingreso de los usuarios. El servicio debe mantener e incrementar su calidad y asegurar su continuidad en el tiempo sin conflictos ni interrupciones.

Los postulados señalados no se cumplen cabalmente en nuestra ciudad, debiéndose puntualizar sintéticamente algunos aspectos de esta situación que contribuyen a clarificar los criterios que guían nuestro proyecto.

La deficiente prestación del servicio en algunas áreas de la ciudad en cuanto a distancias y frecuencias, el aumento del precio del boleto junto al decrecimiento del poder adquisitivo del salario (la incidencia del boleto sobre el salario es de diez veces más respecto a lo que fuera hace veinticinco años, calculándolo sobre la base de sueldos mínimos y constantes), la diagramación de la infraestructura urbana y el equipamiento comunitario, incidiendo negativamente en la expansión urbanística y en el deterioro del microcentro, sustentándose en el costo social derivado del tiempo exagerado que en forma creciente insume al usuario, la reiteración cíclica de conflictos interempresarios y laborales que perjudican a la población, la aplicación persistente de estructuras tarifarias retrógradas, entre otros factores, determinan la necesidad de asumir esta realidad que ha creado una dificultosa relación entre usuarios, prestatarios y Municipalidad en el seno de esta crisis del actual sistema de transporte urbano de pasajeros.

En tanto el valor del boleto incide en la posibilidad y el derecho a trabajar de cada individuo, así como en el acceso y concurrencia a los establecimientos educacionales por parte de alumnos y docentes o en la atención y control de la salud en los centros asistenciales, o en otros aspectos de la vida comunitaria, convirtiéndose entonces en determinante para el acceso de diversas capas de la población - particularmente las más postergadas - a la cobertura de sus necesidades básicas, y en consideración de los aspectos antes señalados, se hace indispensable promover soluciones de fondo dado que todo correctivo superficial o transitorio llevará irremediablemente al colapso del sistema.

La agudización de la crisis económica que afecta al país profundiza el conflicto existente entre la necesidad social de contar con un servicio de transporte eficiente con un costo accesible y los márgenes que reclama la rentabilidad empresarial. Este conflicto exige acordar un sistema que contemple los intereses de las partes - en muchas ciudades del mundo se acepta que el transporte público de pasajeros no es rentable en tanto servicio social y lo

administran empresas públicas o mixtas con déficit planificado o escaso margen de ganancias - definiendo una solución estable y definitiva para este controvertido tema.

Los nuevos enfoques urbanísticos han jerarquizado el transporte colectivo de pasajeros por su mayor racionalidad respecto del automóvil, particularmente en las áreas urbanas. Entre los fundamentos básicos de esos enfoques se cuentan la economía de costos y el mayor número de usuarios por unidad que ofrece el sistema, con su consiguiente descongestión del tránsito, reducción de ruidos, protección del medio ambiente, conservación de energía, mejoramiento de la calidad de vida de los núcleos urbanos.

Los concejales socialistas hemos presentado anteriormente, ante este Concejo, diversas iniciativas tendientes a mejorar la prestación del servicio, particularmente enfocadas a reducir el precio del boleto para sectores postergados de nuestra comunidad, pero también otras procurando desgravaciones impositivas, modificando el diagrama de frecuencias y servicios o, más aún, proponiendo correcciones en el cálculo de los ítems de la actual metodología que fija el precio del boleto y hasta la realización de auditorías a las empresas permisionarias.

La falta de acuerdo y apoyo de las restantes fuerzas políticas con poder de decisión ha esterilizado todo esfuerzo y clausurado toda posibilidad. Y así hemos llegado a la situación actual cuya gravedad demanda una propuesta audaz y abarcadora.

En lo anterior hemos dejado voluntariamente de lado las propuestas, realizaciones e iniciativas correspondientes a épocas anteriores a 1983.

Veamos, sintéticamente, el marco en el que nos toca actuar.

Faltan los estudios ciertos que precisen las frecuencias aconsejables para cada línea y hasta los datos verificables sobre las frecuencias efectivamente cumplidas. No se tienen estudios ni bases de datos confiables respecto a las demandas de traslado de la población, al no haberse realizado las investigaciones sobre origen - destino y propósitos de viaje de los usuarios.

Los concejales socialistas sostenemos - ante esta situación que reiteramos en calificarla de crisis y que se agrava día a día en la medida que se deteriora la del conjunto del país - nuestra convicción de que es el Estado, en sus diferentes niveles, quien debe comprometerse y asumir la responsabilidad de brindar las soluciones que aseguren el desenvolvimiento de nuestra sociedad.

A fin de concretar una propuesta realista y realizable hemos revisado y actualizado la experiencia municipal en la materia. Particularmente retomamos e insistimos en la reestructuración total del servicio y en la puesta en funcionamiento de la Sociedad de Transporte Colectivo de Pasajeros de Mar del Plata Sociedad de Estado - creada por Ordenanza N° 6979 - la que constituida

como única administración del servicio posibilitará la disminución de los costos privados, permitirá la concreción de nuevas formas de prestación y hará posible la puesta en práctica de nuevas formas de participación y control social.

II) Ejes Fundamentales de Nuestra Propuesta:

A) Formulación de un Programa de Reestructuración:

Se torna impostergable realizar estudios que aborden todos los aspectos esenciales del servicio, como punto de partida y sustento de su reformulación. A título enunciativo proponemos:

1. Adecuación de la Ordenanza de creación de la Sociedad "Transporte Colectivo de Pasajeros de Mar del Plata Sociedad de Estado" en base a los estudios que realicen los grupos consultores a seleccionar mediante concurso nacional de antecedentes y oposición, según se propone y fundamenta.
2. Organización, gestión y planes de desarrollo de dicha sociedad y de un sistema de documentación e información especializado.
3. Esquemas alternativos de diagramación troncal, de recorridos y frecuencias.
4. Cálculos y proyecciones de flujo, según encuestas, muestreos y otras técnicas que demuestren las tendencias de traslado origen - destino de los usuarios.
5. Previsiones en cuanto a infraestructura y equipamiento: características alternativas para las unidades de transporte, sistemas de señalización, mantenimiento y pavimentación de las vías de circulación, elementos para el resguardo y espera de pasajeros, entre otros.
6. Integración del sistema con otras formas de movilidad urbana, como taxímetros, vehículos de transporte de cargas, bicicletas, motocicletas, circuitos y áreas peatonales, etc.
7. Previsión de los efectos de las distintas alternativas de prestación del servicio sobre aspectos ambientales y ecológicos, de conservación de la energía, de salud pública, de protección y seguridad de las vidas humanas, etc.
8. Análisis comparativo de esquemas tarifarios históricos, actuales y proyectados, con sus distintas alternativas.
9. Cálculos de financiamiento del sistema según racionalización de los costos, modalidades posibles de subsidios, regímenes de contrataciones y/o concesiones, y otras formas complementarias.

10. Previsiones sobre el régimen legal e impositivo, con estudios sobre posibles gravámenes u otros.
11. Requerimientos logístico - tecnológicos de apoyo y modalidades de información estadística.
12. Técnicas de seguimiento, verificación y control del servicio.
13. Cálculos alternativos de índices pasajero - kilómetro con sus mínimos y máximos en las diversas épocas del año.
14. Modalidades factibles para el cálculo del precio del boleto, contemplando combinaciones, diferenciados, regímenes de abonos, etc.
15. Análisis de proyecciones a tres y diez años para el funcionamiento del sistema, en correspondencia con las previsiones en materia de crecimiento de la ciudad obrantes en la Municipalidad, contemplando particularmente la evolución demográfica y de la expansión de la infraestructura.

B) Reducción del costo del boleto del transporte público:

Este segundo aspecto de las propuestas que fundamentan el Proyecto de Ordenanza que se acompaña, se convierte sin dudas, en objetivo básico de los estudios técnico económico - urbanístico que se promueven.

Ya se ha explicado en párrafos más arriba, la incidencia negativa que sobre el poder adquisitivo de los usuarios tiene el valor del boleto y la tendencia a acentuarse de la situación.

Como ejemplo ponemos de manifiesto que, en la década del '60 la incidencia del precio del boleto era prácticamente de un 5% en el salario mensual mínimo. Hoy, en épocas hiperinflacionarias, ese porcentaje se ha acercado al 40%. Tomando como dato 1965, se requerían un día y medio en el mes o menos de veinte días en el año para solventar los gastos de transporte. Actualmente los usuarios necesitan destinar una parte del salario correspondiente a más de doce días en el mes o casi seis meses del año para cubrir los mismos gastos.

La distorsión permanente de los precios relativos y su incidencia en los niveles de ingreso se reflejan claramente. Respecto a la problemática del servicio público de transporte de pasajeros, sobre el cual ya hemos precisado la indelegable responsabilidad municipal, excede totalmente los ajustes y correctivos superficiales, y a tal fin, el Proyecto de Ordenanza que se acompaña propone, entre otros aspectos, los siguientes:

a) Determinación de los costos reales del servicio:

Propiciamos un re examen de los costos reales de explotación del servicio. El estudio técnico que pretendemos se orienta a obtener conclusiones transparentes y verificables.

Es obvio explicar que las empresas permisionarias difieren marcadamente del tipo ideal que ha servido de base para las referencias metodológicas y las bases del cálculo utilizadas en nuestra ciudad.

Hemos insistido, más de una vez, en la necesidad de disponer de una auditoria a las empresas permisionarias, sin haber sido escuchados. Propusimos, en diversas oportunidades, la implementación del "abono social", como una manera de aliviar la incidencia del precio del boleto en el salario de la población de menores recursos. Hemos procurado la modificación del diagrama de frecuencias y también correcciones en el cálculo de los ítems de la actual metodología. Estas propuestas no tuvieron otro propósito que el de verificar la exactitud de nuestras discrepancias señaladas en cada oportunidad, procurando correcciones en el costo y, por ende, el precio del boleto que paga la población usuaria.

b) Determinación de un índice pasajero - kilómetro adecuado:

En el análisis de este tema - determinante en la ecuación del cálculo del costo del boleto - cabe admitirse que en la actual realidad municipal y de nuestra ciudad nada, ni nadie, "determina" el índice pasajero - kilómetro.

Este índice determina una "supuesta" realidad que es el resultado de un esquema teórico de relaciones de fuerzas dado que, ni la organización y número de empresas permisionarias, ni sus dimensiones económico - operativas, ni el trazado de sus recorridos (ni el de sus modificaciones y extensiones en particular), ni las supuestas frecuencias del servicio, fueron racionalmente planeadas ni evaluadas.

Dicho de otra manera, se ha ido legitimando, en los hechos y en el derecho, una "realidad" que, aunque tal, es totalmente inadmisibile.

Ella es, también, resultado de pujas interempresariales, de coaliciones cambiantes y frecuentes y del lamentable relegamiento de políticas de desarrollo urbano - social para nuestra ciudad.

En síntesis, el precio del boleto fue y sigue siendo la consecuencia de desaciertos, improvisaciones y ajustes superficiales y descoordinados.

Retomando como base de comparación el ejemplo de hace veinticinco años, el índice pasajero - kilómetro era muy superior al determinado por la "realidad" actual. Es decir que el sistema es hoy, en realidad, menos eficiente que el de aquel entonces.

Puede inducirse que existe un sobredimensionamiento de la oferta - no compatible con la realidad de emergencia que impone la crisis actual - inadecuada diagramación e integración de los servicios y la utilización de unidades que no son las más adecuadas para un mejor rendimiento y prestación del servicio.

Los concejales de la Unidad Socialista procuramos, con el presente proyecto, la determinación de un índice pasajero - kilómetro óptimo que se sostenga y mejore a lo largo del tiempo, sin que necesariamente, según los resultados de los estudios, sea este índice el determinante en el establecimiento del precio del boleto ni en la rentabilidad ni en la retribución de las distintas unidades prestatarias.

Los dos rubros hasta aquí planteados, - los costos reales de la prestación del servicio y la revisión del cálculo del índice pasajero - kilómetro - sumados, posibilitan una reducción importante de los actuales niveles tarifarios.

c) Sociedad de Transporte Colectivo de Pasajeros de Mar del Plata Sociedad de Estado.

La puesta en funcionamiento de la Sociedad de Transporte, creada oportunamente por la Ordenanza N° 6979, contribuirá también a la reducción de los costos en la prestación del servicio.

La implantación de un régimen de servicios administrado directamente por el sector público municipal y en un marco no burocrático (es decir, en forma descentralizada y con la inserción de esquemas apropiados de participación y control social y cogestión empresario - laboral) resultará más eficiente que el actual sistema irracional y de convalidación de prácticas deformantes y onerosas.

Sostenemos que la administración del servicio por la Sociedad de Estado determinará una diagramación troncal, con recorridos que cubran áreas particularizadas y según demandas diversificadas a lo largo del año, con servicios de emergencia, con la posibilidad de boletos combinados, abonos u otros, en todos los casos empleando unidades propias o contratadas y con la posibilidad de recurrir a modelos más adecuados al tipo de servicio que prestan y a la optimización de su rendimiento y economía. Estas posibilidades permitirán incrementar el índice pasajero - kilómetro a efectos del costo del boleto, reducir los costos operativos, racionalizar el servicio y por lo tanto, reducir el valor del boleto para beneficio del usuario y una mayor utilización del servicio.

La estructura de costos actual presenta una serie de insumos cuyos niveles deben ser substancialmente reducidos en base a una adecuada planificación de las compras, que al hacerlas de forma centralizada a través de la Sociedad de Estado o mediante la creación de fondos específicos administrados por los interesados con presencia municipal, asegurará mejores beneficios globales. De la misma manera se garantizará una reducción de los costos en reparaciones y en el mantenimiento de las unidades, superando las deficiencias que empresas pequeñas presentan ante los principios de economía de escala y rentabilidad económico - social.

d) Los subsidios en el actual sistema de transporte:

El régimen tarifario vigente encubre un complejo sistema de subsidios. El boleto denominado "plano" subsidia los recorridos más prolongados: es una consecuencia del concepto, todavía aproximadamente cierto en gran número de casos, según el cual los sectores de menores ingresos realizan traslados más prolongados. Con una intención equitativa análoga se han instrumentado los servicios gratuitos y los abonos vigentes.

Estos recursos o herramientas tienen una severa limitación: los subsidios se originan y repercuten dentro de los límites de la población usuaria del sistema. Dicho con mayor claridad, un grupo de usuarios subsidia a otro grupo de usuarios. Mientras que el servicio de transporte público sea utilizado primordialmente por la población de menor capacidad contributiva las transferencias son internas.

En resumen, los pobres subsidian a los pobres.

Es necesario estudiar y definir recursos que permitan romper los estrechos límites del sistema. Hay que ensanchar las bases de la solidaridad.

e) Determinación del precio del boleto:

Comprometidos con la necesidad de reducir el precio del boleto a fin de llevarlo a valores tolerables para las posibilidades de los usuarios, los concejales socialistas procuramos que los estudios que se encomiendan analicen la posibilidad de un esquema de financiamiento complementario.

Algunas alternativas de financiamiento "externo" ya fueron estudiadas y propuestas por este bloque tales como la reducción o eliminación de impuestos provinciales y nacionales para subsidiar a determinados sectores usuarios o posibilitar determinados traslados (a escuelas, hospitales, etc.). Por razones de ordenamiento y control del gasto público los créditos impositivos debieran reemplazarse por partidas específicas en los respectivos presupuestos de esas jurisdicciones, sea que se considere - como en realidad lo son - el tiempo y el gasto en transporte una extensión de la jornada laboral no imputable a la voluntad del trabajador; sea que estimemos el traslado como un servicio complementario de la atención y el cuidado de la salud o de la educación, de estas precisiones resultan claramente responsabilidades y obligaciones del Estado (a nivel nacional, provincial o municipal) ajenos al sistema del transporte.

Los recursos que se obtengan deben permitir, además del subsidio del boleto, el equipamiento y capitalización de la Sociedad de Estado a constituirse.

f) Elementos extra tarifarios:

Obviamente, el análisis y resolución de los temas vinculados a aspectos financieros, tributarios, tarifarios y monetarios no agota la problemática en la implementación de la propuesta socialista. Es ineludible concretar otros - tanto o más fundamentales - que hacen al mejoramiento de la calidad de vida, a la protección de vidas humanas, al desafío ecológico, a la salud pública, a la conservación de la energía.

Así como la reducción del precio del boleto significará un aumento del poder adquisitivo del salario del trabajador, una mayor utilización de un servicio público como el del transporte implica una reducción en el uso del vehículo particular, lo que significa introducir conceptos de la economía social, así como reducción en los tiempos de traslado (hoy es habitual, en Mar del Plata, que un trabajador invierta hasta una hora en su viaje desde su vivienda al trabajo), reducción del consumo de recursos energéticos no renovables, un mayor resguardo y protección de las vidas humanas, el mejoramiento de la salud y de la calidad de vida, el mejoramiento del medio ambiente.

III) Organización y gestión de la reestructuración del transporte.

Hemos planteado ya las características actuales de la prestación del transporte urbano, la necesidad de realizar los estudios suficientes para su reestructuración y algunas de las ideas que los socialistas ofrecemos al respecto.

Los instrumentos que permitan un cambio profundo del sistema deben prepararse con la responsabilidad que implica la función renovadora que pretendemos asignarles. Las experiencias municipales nos convocan a no dar pasos en falso pero, también, a no dilatar y terminar archivando la consideración de propuestas no tradicionales simplemente por miedo a imaginar y a cambiar. Por el camino rutinario no existe más alternativa que convivir con la crisis y consolidar la irracionalidad.

La reforma estructural del régimen básico de relaciones entre usuarios, Municipalidad y empresas debe centrarse en:

- A. La inserción de la Sociedad de Transporte Colectivo Mar del Plata, Sociedad de Estado, en el marco de la Ordenanza vigente - con las modificaciones que correspondieran según los estudios - asumiendo el rol de instrumento rector del nuevo sistema, implementando y desarrollando:

1. La formulación y aprobación de un plan de desarrollo del sistema, factible de ser verificado de acuerdo a metas parciales y globales derivadas de los resultados del concurso.
 2. La integración del directorio con representantes de usuarios, organizaciones intermedias y sector de trabajo de la misma empresa.
 3. Administración de su capital inicial, expansión del mismo y una proyección de actividades en base a políticas sustentadas en gastos mínimos.
 4. Elaboración de su esquema de organización y gestión operativa.
 5. Programación y desarrollo de sus responsabilidades para su propia evaluación.
 6. Presentación de métodos, equipamiento, información y propuestas organizacionales para el mejoramiento permanente en la prestación del servicio.
- B. Organización de la información resultante, función vital de la planificación y desarrollo de la reestructuración del sistema de transporte público de pasajeros. En las bases elementales de la teoría y práctica de gestión moderna se sostiene que sin información no hay organización, y sin esta no hay forma de responsabilizarse de un servicio público que, como el caso del transporte es comparable con el total del presupuesto municipal.

Consecuentemente es necesario dotar al sistema de transportes de una organización especializada, con una autonomía funcional e integrada por personal de primer nivel para cumplimentar requerimientos de:

1. Documentación y bibliografía.
2. Elaboración y análisis estadísticos.
3. Realización de encuestas.
4. Acceso a bancos de datos y desarrollo del propio.

IV) Conceptos finales:

Estos fundamentos del Proyecto de Ordenanza y de Reestructuración del Sistema de Transporte de Pasajeros de Mar del Plata, tienen, además, el propósito de constituirse en instrumento de esclarecimiento, análisis y discusión.

Sabemos que la problemática que nos ocupa es de vital importancia para nuestra ciudad y de allí, la necesidad de su meditación medulosa.

Entendemos que el sistema de transporte resultante de estas propuestas nos pone, seguramente, a la altura de lo que nuestra ciudad y estos años del fin de siglo requieren.

Esto es posible. Es posible avanzar en el sentido que los tiempos y la voluntad de cambio de los marplatenses reclaman.

No demoremos estos propósitos ineludibles por atarnos a esquemas del pasado o conformismos del presente.

Solicitamos, por lo expuesto, sepan los integrantes de este Honorable Concejo dar sanción favorable al Proyecto de Ordenanza que se adjunta.

- Firmaron el proyecto, que fue presentado el 28 de febrero de 1990 los concejales: Jorge Raúl Lombardo, Daniel Ricardo Medina, Juan Carlos Albert, María del Carmen Viñas, Julio Alfredo Benítez, Juan José Luis Anastasia.
- El bloque contó con la asesoría honoraria del Dr. Jorge Máximo Avilés.
- Su aprobación se hizo en la sesión del Concejo Deliberante correspondiente al 14 de junio de 1990.

Unanimidad en el Concejo



Llamando a Concurso Nacional de Antecedentes y Oposición para la formulación del Programa de Reestructuración del Servicio Público de Transporte de Pasajeros (Expte. 1107 - S - 90).

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Barboza.

Sr. Barboza (PJ): Señor Presidente es para adelantar el voto favorable a este proyecto porque esta bancada estuvo bregando desde hace mucho tiempo por una reestructuración del sistema de transporte pero va a marcar su disidencia en el Art. 3º Inc. j, y en el Art. 4º.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Guerrero.

Sr. Guerrero (Mo.Li.Po.): Señor Presidente, como en esta bancada han surgido inquietudes y para poder acompañar con nuestro voto favorable esta ordenanza que ya la habíamos oportunamente votado en Comisión, vamos a pedir su vuelta a Comisión con pronto despacho para poder tratarla en la próxima sesión.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Álvarez.

Sr. Álvarez (UCD): Para acompañar el pedido que hace el concejal Guerrero, para que este expediente vuelva a Comisión, habida cuenta que este bloque también tiene objeciones serias al articulado del proyecto. Principalmente en el sentido de compartir la idea de que hay que

plantear una reestructuración del transporte y que, para eso, se necesita hacer una consulta y un estudio, pero que no se puede plantear en la misma pregunta parte de lo que esperamos, o deseamos, que sea la respuesta. Creo que la consulta y el estudio tienen que ser neutros y no inducir o por lo menos sugerir o fijar pautas de como debería ser el sistema de transportes. En este sentido la puesta en marcha de aquella Sociedad de Estado que se aprobó hace algunos años es una de las tantas alternativas que se plantean y que por supuesto nosotros no compartimos. Así que creo que debería volver a Comisión para que se pueda, en todo caso, plantear un estudio, repito, neutro, que no fije ninguna posición de antemano.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Fernández Daguerre.

Sr. Fernández Daguerre (UCR): Si, señor Presidente, nosotros vamos a acompañar favorablemente este proyecto porque entendemos que lo que aquí se está pretendiendo es la organización de un estudio integral del transporte y donde es cierto, se

preguntan determinado tipo, con alguna orientación respecto a una eventual Sociedad - Estado, nosotros queremos aclarar que esto de ninguna manera vincula el voto de esta bancada una vez que el estudio esté terminado y con las conclusiones que ese estudio tenga. Lo que si entendemos es que podría dar una alternativa que pudiera traer soluciones a un problema tan trillado como el tema de transporte. Por estos motivos nosotros vamos a acompañar la misma redacción que salió de Comisión.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Medina.

Sr. Medina (U.S.): Señor Presidente, nosotros consideramos a este un proyecto relevante y creemos que va a posibilitar superar varios años donde se extienden en el tiempo los permisos provisorios. Donde hay cierta imprecisión cuando se extienden los recorridos de las líneas en virtud del crecimiento de la ciudad muchas veces sin el suficiente sustento técnico. Y también aspiramos a que este proyecto posibilite enfrentar años de una crisis económica que va distorsionando el valor del precio del boleto y poniéndolo cada vez más lejos del alcance de los usuarios. Por eso también creemos, que será una ordenanza significativa. Pero precisamente por esto, queremos ser breves en los fundamentos, para que no aparezcan nuestras palabras más importantes que el propio contenido del texto en sí. Sintéticamente, nosotros queremos extraer algunos

párrafos que nos parecen salientes del texto y que en definitiva son los que expresan lo que aquí se persigue. Por una parte estaríamos aprobando llamar a concurso nacional de antecedentes y oposición para la reformulación del sistema de transporte desde un programa que contemple integralmente líneas, frecuencias y recorridos. Este concurso se convocaría de acuerdo a las bases que quedan por precisar, a cargo del Ejecutivo. Se elegirá un grupo consultor, gente especializada en el tema, que acredite esa capacidad, y donde estaríamos pidiendo que sea preciso respecto a la vinculación que este programa tenga con programas y planes reguladores que hacen a la infraestructura y el equipamiento urbano. Que otorgue datos precisos sobre los flujos origen - destino, los índices pasajeros - kilómetros, los costos de prestación. Hablamos también o proponemos y esto implica simplemente agilizar la organización de la Sociedad de Transporte Colectivo de Pasajeros que ha sido creada por una ordenanza; que se organice su régimen legal y las bases estatutarias. Y también planteamos que ese grupo consultor, elegido por concurso, ofrezca las alternativas y fuentes de financiamiento para un posible régimen de subsidios. Siendo esto lo saliente creemos que no vale la pena abundar como decíamos antes, con palabras sobre las cualidades y calidades del proyecto. Nosotros solamente queríamos por

una parte dejar en claro el reconocimiento, en particular, a uno de nuestros compañeros que decidió excusarse en el uso de la palabra para fundamentar el proyecto, y lo digo por el compañero Jorge Lombardo que seguramente sin su supervisión no hubiese sido posible llevarlo adelante con la rapidez con que lo hemos elaborado; pero también el reconocimiento expreso y claro a los demás concejales que nos han venido acompañando en las distintas comisiones y que han logrado que este expediente tenga el trámite rápido que ha tenido y que creemos no es otra cosa que valorar algo que es importante para la totalidad de la ciudad y sin distingos partidarios. Consideramos nosotros que cabe este reconocimiento porque han hecho suyo algo que es propio de la ciudad. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Guerrero.

Sr. Guerrero (Mo.Li.Po.): Señor Presidente, en el año '84 el Concejo Deliberante le pidió al DE, que elaborara un proyecto de reestructuración de transporte y para que lo enviara para su aprobación a este Cuerpo. A pocos meses el DE, solicita autorización, cosa que no le correspondía, para hacer un estudio de reestructuración del transporte. Hasta la fecha nada pasó. Hubo, es cierto, y por supuesto no con el voto de esta bancada y de alguna otra, la creación de la Sociedad de Estado. Se votó la creación de la Sociedad Estado que

nunca se llegó a implementar, señor Presidente, porque el día que llegaron aquí los posibles directivos de la Sociedad de Estado traían un plantel de 26 hombres. De los cuales 15 eran caciques y 11 los indios que supuestamente trabajarían. Ahora nos encontramos con esto, señor Presidente, de que queremos revitalizar la Sociedad de Estado. Una nueva dedocracia. No tenemos capacidad para manejar un Departamento de Tránsito y ahora queremos hacer una Sociedad de Estado. Queremos implementar la Sociedad de Estado. Queremos seguir haciendo crecer la burocracia, señor Presidente. Además en otro de los incisos dice que la Sociedad Colectivo de Pasajeros se integrará con las unidades necesarias para cubrir progresivamente la totalidad del servicio. ¿Qué, el Municipio, señor Presidente, va a tener micros? ¿Va a prestar el servicio? ¿O no tenemos las pruebas evidentes del fracaso que fueron los trolebuses? Otra vez seguimos creando burocracia para mantener puestos políticos. No, señor Presidente, no es esto lo que nosotros pretendemos.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Cano.

Sr. Cano (U.C.R.): Señor Presidente, yo me voy a permitir contestar al concejal Guerrero como indio, no como concejal. Y a mí me llama mucho la atención porque acá en este estudio precisamente hubo muchos indios y ningún cacique. Nosotros no tenemos miedo más allá de que hayamos

manifestado públicamente nuestra diferencia de criterio en base a la municipalización del transporte. Lo hemos dicho, lo hemos discutido, acaloradamente con Jorge Raúl Lombardo, con Daniel Medina. Como discutimos muchas otras veces. Pero no nos asusta que se haga un estudio porque aquí no estamos comprometiendo ningún tipo de solución. Estamos encargándole a alguien que sepa más que nosotros, que nos ofrezca alternativas y dentro de esta alternativa una que se puede considerar es esta que pasa por una Sociedad de Estado, que insisto yo no la entiendo como la entiende el bloque que origina este proyecto. Pero por el hecho de que piense así, no me niego a un estudio, porque sería negarme a una instancia que sería superadora de todas las estructuras. De manera que me llama mucho la atención que ahora se pida que vuelva a Comisión este proyecto como si los que estuvimos trabajando en este proyecto no hubiéramos trabajado en el mismo. No lo hubiéramos estudiado. Y esto no es así, señor Presidente. Nosotros entendemos que los estudios no implican compromisos para nosotros, pero si implica abrir la oferta de ideas. Y yo digo, señor Presidente, digo lo que ha dicho un profesor que yo tuve en la Universidad, "cuando doy un peso y me devuelven un peso estoy saldado. Cuando doy una idea y me devuelven otra idea hay dos ideas"; y yo creo que la única forma de sacar adelante las cosas de la mejor manera es que

haya más de una idea y como creo que aquí nadie tiene "la idea" este estudio nos puede facilitar para dar nuevas visiones de un mismo problema reiteral y viejo para Mar del Plata. De manera que esto no implica como parece ser mi compromiso con una Sociedad de Estado que no implica tampoco, señor Presidente, crear burocracia. Yo creo que acá se están utilizando las palabras en forma inoportuna. Acá no hay ni burocracia ni cargos políticos porque si así lo hubiera sido tal vez habría quedado sancionada o mejor dicho habría quedado puesta en funcionamiento porque sancionada está. Yo creo que acá hay que dar fundamentos de por qué no queremos las cosas y abandonar un poco los estribillos y las etiquetas. Acá no se trata de si va a haber o no puestos políticos. Se trata de abrir la mente, abrir las ideas para que podamos entre todos elegir la mejor. Pero para poder elegir la mejor no tiene que quedar ninguna afuera. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Álvarez.

Sr. Álvarez (U.C.D.): Quizás no hemos sido lo suficientemente claros en el planteo, en cuanto a que creo que todos aquí queremos (es por lo menos lo que se dice) abrir totalmente la oferta de ideas para la mejor y la que nos pueda ofrecer gente que sabe mucho más que nosotros para estructurar el sistema de transportes en Mar del Plata. Lo que pasa, señor Presidente, que en el mismo proyecto, en su mismo

articulado con total claridad se está planteando una idea por encima de otra. Quiere decir que esta oferta de ideas no es tan abierta sino que está limitada, acotada por determinadas pautas que quienes no las compartimos, no nos limitamos a aceptar. Queremos si un debate abierto, pero abierto totalmente donde compitan todas las ideas. Y entre ellas, la de la Sociedad Estado. Pero no un informe o un proyecto de estudio, donde se les pida a los consultores que opinen sobre como poner en marcha una Sociedad de Estado, que además de considerarla inconveniente, entendemos que ha demostrado ser inviable, porque no ha podido ser puesta en práctica por distintas razones que son de público conocimiento, a pesar de haber sido aprobada por ordenanza.

Sr. Guerrero (Mo.Li.Po): Señor Presidente, la Sociedad de Estado no se puso en marcha porque cuando el bloque de la U.C.R., quedó sin mayoría, el propio bloque Socialista que había votado en aquel momento por la creación, si mal no recuerdo, de la Sociedad de Estado - creo que fue así no recuerdo precisamente - se negó juntamente con los distintos bloques de la minoría a votar lo que el Intendente había enviado. Por lo tanto la Sociedad de Estado fue sepultada sin haber nacido. Yo diría que fue abortada antes de haber nacido.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Cano.

.....

Sr. Cano (U.C.R.): Para hacer referencia a algunas cosas.

.....

No es cierto que no se haya integrado la Sociedad de Estado porque los bloques de la minoría no hayan estado de acuerdo. No estuvimos de acuerdo el bloque de la U.C.R., con la estructura que se elevaba para integrar la Sociedad de Estado de Transporte y por eso no se trató y quedó en la Comisión. No fue una cuestión de mayorías o minorías sino que fue una cuestión de que entendíamos que no era ese el criterio que se debía llevar adelante para organizar la Sociedad de Estado de Transporte. De manera que no fue porque los bloques de la minoría hayan dicho que no. Todos dijimos que no, señor Presidente.

.....

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Albert.

Sr. Albert (U.S.): Señor Presidente, yo en realidad quería hacer un llamado a los concejales que están opinando en contra de este estudio que hemos planteado. Y yo no sé si eso lo han notado, pero los miembros de la Comisión de Transporte reclamamos casi angustiosamente la realización de un estudio. Puede ser que quienes no estén en la Comisión de Transporte no evalúen la terrible responsabilidad que cae sobre los miembros de la misma Comisión obligados muchas veces a tratar temas candentes y acuciantes sin tener en sus manos los argumentos técnicos que hagan serio y responsable el trabajo que

deben realizar. Trabajo afectado muchas veces por cuestiones políticas que han aquejado al transporte de la ciudad en todos los tiempos y otras más que no vale la pena considerar. Es por eso que en honor y pidiéndole una consideración hacia los concejales que integramos la Comisión de transporte, no trepiden en votar esto que realmente puede ser perfectible que puede no ser perfecto, pero que va a ser lo único que tengamos en nuestras manos por ahora para poder juzgar con cierto criterio racional y técnico las perspectivas que merece el transporte de Mar del Plata. Yo me atrevería a decir que votando esto nos va a quedar una tranquilidad de poder contar en el más breve tiempo con el elemento idóneo, indispensable para continuar con las discusiones que se pueden seguir dando. Sobre la Sociedad de Estado si, sobre la Sociedad de Estado no u otras cosas. Pero es preciso, es indispensable tener los elementos técnicos adecuados para poder juzgar con tranquilidad de conciencia y no con temores como nos ocurre a veces, porque los hombres somos perceptibles de errores. Los hombres cometemos errores, pero si los hombres tenemos atrás nuestro un fundamento técnico racional, necesario para todas estas cosas, nuestra tranquilidad de conciencia puede estar avalada con la responsabilidad técnica que hace falta en las decisiones importantes. No solo para nosotros, sino también

para la ciudad. ¿Y qué cuento es ese de la burocracia? ¿Qué cuento es ese de la burocracia cuando estamos pagando 255 empleados administrativos en las empresas de transportes? ¿Qué Sociedad de Estado puede tener 255 empleados? y lo están pagando los habitantes de la ciudad, mis amigos. ¿Y eso quien lo dice? Nadie. Pero ahí están. Ahí están los 255 sueldos que se cargan a los boletos de transporte de pasajeros de la ciudad que es una parte importante del costo del boleto. Así que, a no asustarse tampoco con esto. Acá la suerte o la verdad no están echadas porque sea privada o estatal. La suerte está echada en lo que corresponde elegir en el momento adecuado. No hay verdades reveladas, hay verdades que hay que tomar en los momentos determinados pero siempre - por supuesto - con el respaldo técnico necesario. En ese sentido voy a pedir a mis amigos concejales que están en la oposición que recapaciten, que vean que esto no le hace mal a nadie; aquí no se va a hacer por este simple estudio, o Sociedad de Estado, o empresa mixta, etc. Aquí vamos a desasnarnos los que no sabemos sobre estas cosas técnicas que debemos saber. Esto es lo que pide este proyecto.

Siendo las 20:45 baja a la banca el concejal Scotti y asume la Presidencia la concejala Viñas.

.....

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el concejal Scotti.

Sr. Scotti (P.J.): Si, señora Presidenta. Quizás para aclarar en algo los motivos de la inquietud que este bloque y aparentemente otros bloques están planteando respecto a este proyecto de ordenanza, a esta idea. Y yo agregaría un calificativo, a esta excelente idea de someter a un estudio por gente que sepa, de como podemos encarar de una vez por todas esa famosa reestructuración del transporte sobre la cual mucho se ha hablado y que todavía no se ha encarado. Y esto no significa echar culpas a nadie sino reconocer una realidad. Y coincido con el concejal Albert cuando dice de la angustia o la impotencia de a veces tener que votar sobre temas de los cuales no existen conocimientos técnicos. Y la responsabilidad que le toca a la Comisión de Transporte en decidir temas tan caros a la comunidad y a veces tan mal utilizados políticamente en muchas oportunidades. Y escuchado el debate, yo creo que todos están de acuerdo. El bloque de la Unión Cívica Radical, el bloque Socialista, el Mo.Li.Po., la U.C.D., el Frejupo. Estamos todos de acuerdo en la idea. Estamos todos de acuerdo en que hay que hacer un estudio, en que hay que dar el estudio a gente que sepa, que este llamado a concurso es quizá una de las herramientas más idóneas para lograr ese conocimiento, ese informe de gente experimentada y conocedora del tema. Pero, dónde

está la traba, dónde está el "quid" de la cuestión, qué nos impide quizá llegar a un acuerdo unánime en sacar esta idea, reitero, brillante; y evitar de alguna manera que salga por mayoría, que haya críticas y que las críticas se vayan un poquito por las ramas, en donde nos vamos diciendo: yo presenté esta cosa, o pasó esto, o pasó aquello y llegamos hasta el agravio personal en una idea que todos coincidimos. Y yo creo que es una cuestión semántica; me parece a mí, porque como dijo el concejal Cano, acá no está decidido que sea una Sociedad de Estado la que tenga que encarar el transporte. Acá no está decidido que se va a municipalizar el transporte, quizá, en contra de la corriente de la actualidad que trata que el Estado tenga menos en sus manos y pase aquello a lo que puede hacer la actividad privada. Porque estaríamos a contramano de los tiempos modernos. Y esa no es la idea. Lo que pasa - creo yo - que es una cuestión de redacción. Por eso me permito la atención de este Honorable Cuerpo a ver si podemos, en base a dos o tres palabras que cambien, lograr un consenso que permita que todos los bloques voten favorablemente esta idea, que reitero, merece ser votada favorablemente por todos los bloques y que quizá no justificaba este debate prolongado. Y las objeciones están en el artículo 3º, inciso "j" y en el artículo 4º, inciso "b.1". Ahí están las objeciones, pero creo que son objeciones por una cuestión de interpretación y que me

corrijan si me equivoco. Daría la impresión, fundamentalmente en el artículo 4º, inciso "b.1", cuando dice: "constituyen pautas de orientación para la formulación del Programa de Reestructuración del Servicio Público de Transporte de Pasajeros del Partido de Gral. Pueyrredón, las siguientes: "a" Las recomendaciones que integren el programa deberán ofrecer típicamente tres alternativas factibles referidas al corto plazo y tres para el mediano - largo plazo". Perfecto. Estamos pidiendo opciones. Estamos pidiendo opciones que después, nosotros, que vamos a tener la responsabilidad de decidir, podamos decidir con mayor fundamento. Es perfecto. El "b" dice: "necesariamente deberá analizar y desarrollar las proposiciones básicas siguientes". Y ahí está. "La Sociedad de Transporte Colectivo de Pasajeros se integrará con las unidades necesarias para cubrir progresivamente la totalidad del servicio". Y yo creo, que si uno pone "conveniencia o no", "factibilidad o no", estamos solucionando el tema. Es decir, nosotros, en dos palabras, corregimos esto. Pues sino da la pauta o da la idea, de que se está obligando o circunscribiendo a quien tenga que hacer el estudio, de que va a tener que hacerlo en base al desarrollo de la idea de que la Sociedad de Estado se integrará con todas las unidades; cuando aquel que estudia, aquel que analiza debe tener la mayor libertad posible y además, entonces si decir: "Es conveniente

municipalizar, no es conveniente municipalizar". Ponerle esa pauta que no sea cerrada, sino que diga: "es conveniente o no es conveniente". Yo creo que modificando eso nosotros estamos solucionando este problema y nos ponemos todos de acuerdo. Me parece que bien vale la pena analizarlo para poder sacar una unanimidad de criterios en este recinto, porque la idea lo vale, la idea lo merece. Es la concreción de algo que venimos conversando y discutiendo y analizando hace mucho tiempo y que no encierra ninguna dificultad en ponernos de acuerdo. Yo le pediría de ser factible al Cuerpo, un breve cuarto intermedio, para ver si podemos analizar esto.

.....
Sra. Presidenta: Hay una moción de cuarto intermedio. Lo ponemos a consideración. Aprobado. Pasamos a cuarto intermedio.

A las 21:00 horas se pasa a cuarto intermedio.

A las 21:15 horas se reinicia la sesión.

Sr. Presidente: (Scotti) Terminado el cuarto intermedio, tiene la palabra el concejal Medina.

Sr. Medina (U.S.): Si, señor Presidente, hemos consensuado una pequeña modificación en el artículo 4º, de tal forma que el inciso "b" en el punto 1, quedaría de esta manera: "factibilidad de integrar la Sociedad de Transporte Colectivo de Pasajeros con las unidades necesarias para cubrir progresivamente la totalidad del servicio". Eso es lo que hemos

acordado recién, con eso creo que zanjamos la diferencia.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Álvarez.

Sr. Álvarez (UCD): Señor Presidente, esta modificación no conforma o no satisface las expectativas que este bloque tenía, porque aún cuando se considere exclusivamente la factibilidad, entendemos que se considera la factibilidad de una cosa, cuando se podía pedir la factibilidad de varias otras cosas, entre otras, un proyecto de llamar a licitación nacional, de llamar a licitación internacional, de si tiene que ser una empresa, varias, etc. Por lo tanto, anuncio que voy a votar favorablemente el proyecto en general, manifestando a través de esto la voluntad y el deseo de que este estudio se realice, pero en el

tratamiento en particular voy a votar negativamente el inciso "j" del artículo 3º, y el inciso "b" del artículo 4º.

Sr. Presidente: Si ningún otro concejal va a hacer uso de la palabra penemos a consideración este proyecto de ordenanza con la modificación propuesta en el artículo 4º Inc., "b".

En general, sírvanse marcar sus votos. Aprobado por unanimidad. En particular, artículo 1º, aprobado. Artículo 2º, aprobado. Artículo 3º, aprobado por mayoría. Artículo 4º, aprobado por mayoría. Artículo 5º, aprobado por unanimidad. Artículo 6º, aprobado por unanimidad. Artículo 7º, aprobado por unanimidad. Artículo 8º, aprobado por unanimidad. Artículo 9º, de forma. Aprobado en general por unanimidad y en particular por mayoría.

Апехо

Emergencia en el Transporte



Ordenanza N° 8823

Artículo 1º . Declárase en estado de emergencia al servicio de transporte público de pasajeros en el Partido de General Pueyrredón importando la entrada en vigencia de las normas, procedimientos y plazos que se exponen en los artículos siguientes.

De los permisos precarios

Artículo 2º . *Cadúcanse todos los permisos precarios existentes para la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros a partir del 30 de junio de 1993.*

Artículo 3º . El Departamento Ejecutivo cursará las comunicaciones pertinentes a partir de la promulgación de la presente a los titulares de las empresas prestatarias.

Artículo 4º . Habilitase un registro de interesados en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad de Mar del Plata a efectos de conocer la oferta probable de prestatarias en emergencia.

De la reestructuración del servicio

Artículo 5º . Dando cumplimiento a la Ordenanza 7815 el Departamento Ejecutivo convocara a un concurso de Consultoras en un plazo de 30 días a efectos de obtener los estudios necesarios para proceder a la reestructuración general del servicio en lo relativo a los recorridos, frecuencias, determinación de costo y precios, marco regulatorio, amparo de los derechos del usuario y la concedente.

Artículo 6º . La Comisión evaluadora de propuestas será integrada por un representante de cada bloque político y se invitará a participar a un vecino perteneciente a cualquiera de las sociedades de fomento reconocidas por la Municipalidad propuesto por las entidades, además de los representantes que nomine el Departamento Ejecutivo.

Llamado a licitación

Artículo 7º. En base a lo establecido en los artículos precedentes la Municipalidad llamará a licitación pública nacional e internacional, para la prestación del nuevo servicio de transporte público de Pasajeros.

Determinación Tarifaria

Artículo 8º. El Departamento Ejecutivo queda autorizado a partir de la sanción de la presente a convenir con las actuales prestatarias del servicio de transporte urbano de Pasajeros:

- a) Mejoras en las frecuencias diurnas y nocturnas incrementando la cantidad de servicios.
- b) Blanqueo de unidades incorporadas entre 1985 y 1992 sin autorización del Honorable Consejo Deliberante e incorporación de nuevas unidades.
- c) Extensión de recorridos a barrios carentes del servicio.
- d) Mejoramiento del Parque Automotor.

En base a lo establecido en los incisos precedentes el Departamento Ejecutivo queda autorizado a realizar adecuaciones tarifarias, informando al Honorable Cuerpo los convenios de mejora de servicio.

Artículo 9º. Suspéndase la Ordenanza N° 5970.

Recepción de reclamos

Artículo 10º. Habilitase en dependencias del Departamento Ejecutivo una oficina de quejas y reclamos cuyos teléfonos se publicarán en los medios de difusión para recepción de quejas por incumplimiento de las prestaciones de las permisionarias. El horario de recepción será de 6 de la mañana a 24 horas.

Artículo 11º. Comuníquese, etc.

Debate en el Concejo

1992

diciembre
17/30*Declarando en estado de emergencia al Servicio de Transporte Público de Pasajeros y estableciendo nuevas normas para su funcionamiento*

Sr. Presidente: Este expediente es el que se ha considerado y pasamos a votar en general: aprobado por mayoría. En particular: artículo 1º, aprobado; artículo 2º, aprobado; artículo 3º, aprobado; artículo 4º, aprobado; artículo 5º... concejal Guiñazú.

Sr. Guiñazú (UCD): De acuerdo a lo planteado por el concejal Gualdi, nuestro bloque va a proponer una modificación al artículo 5º. Quedaría, después de la palabra "y la concedente", se agregaría un párrafo que diría: "y evaluar la factibilidad y conveniencia de la tarifa seccionada, máxima y diferencial", entre las funciones de la consultora. Esta es la propuesta de este bloque.

Sr. Presidente: Concejal Pulti.

Sr. Pulti (UCD): Señor Presidente, el objeto de poner un concurso de consultoras que propongan al Concejo Deliberante, una comisión formada por representante de los bloques, representantes del DE y por representantes del fomentismo, tiene como principio, precisamente que la técnica sea desarrollada por estas consultoras y que todas las recomendaciones en ese sentido

puedan ser evaluadas por la Comisión que se crea al efecto, por lo cual, me parece anticipar una conclusión poner aquí "posibles explotaciones futuras o posibles alternativas tarifarias".

Sr. Presidente: Concejal Peña.

Sr. Peña (PJ): Acompañando la postura que manifiesta Pulti, entendemos que debe mantenerse la redacción original de este artículo así pedimos.

Sr. Presidente: Concejal Chade.

Sr. Chade (UCR): Señor Presidente, para hacer una pregunta ¿Qué alcance o qué sentido tiene la palabra "consultoras"? Porque si no recuerdo mal la ordenanza 7815 incluía la posibilidad de que la Universidad se presentara a realizar este tipo de tareas, y si como consultoras se puede entender, simplemente a una determinada institución dedicada al algún fin consultivo, valga la redundancia en este caso, me parece que estamos limitando los alcances de la 7815.

Sr. Presidente: Concejal Álvarez.

Sr. Álvarez (UCD): Simplemente para expresar que habida cuenta que no existe consenso, nosotros vamos a retirar esta moción, pero vamos a

insistir cuando se forme esta Comisión con los representantes de los distintos bloques políticos, en elevar estas propuestas que hacen, a pesar de tener alguna diferencia con el concejal Fabrizio, a posibles mejoras en el servicio, desde nuestro punto de vista. Así que no habiendo consenso lo retiramos pero en su momento en esa Comisión nuestro representante las va a plantear.

Sr. Presidente: Concejal Pulti.

Sr. Pulti (UCD): El espíritu con el que se ha volcado aquí la palabra consultora es precisamente la de abarcar a todos los que técnica, científica, para ofrecer un estudio de la magnitud y las dimensiones que requiere la ciudad de Mar del Plata. No es privativo de sociedades privadas, si la Universidad Nacional de Mar del Plata está en condiciones de presentar un estudio alternativo de las exigencias y las características del que se pide, nadie lo impide.

Sr. Presidente: Concejal Medina.

Sr. Medina (US): Señor Presidente disculpe en todo caso la intervención en tanto yo voto en contra de este expediente que está en tratamiento pero en la medida que acá se pretende implementar la ordenanza 7815 en la cual nos tocó trabajar, y conociéndola suficientemente, quiero reiterar algunas de las cuestiones que dije en mi intervención anterior. Esa ordenanza es más ambiciosa, y abarca muchos más aspectos que los que aquí el artículo 5º plantea, con lo cual a mí me parece que si hay voluntad en los concejales que por

mayoría quieren que la ordenanza se implemente, debiera plantearse expresamente que se dé cumplimiento estricto a lo que la ordenanza 7815 establece, entre otras cosas habla de las consultoras, deja abierta la posibilidad a grupos universitarios, que era la pregunta inicial, pudieran participar en la medida que estuvieran respaldados por sus casas de estudios y hace una detallada enumeración de todos los requerimientos que esas consultoras debieran responder, que son muchos más que los que acá están planteados. Temo que el artículo 5º tal cual queda expresado, recorte el objetivo de la ordenanza 7815. Yo creo que sería una cuestión de absoluta franqueza entre nosotros, hacer explícito si se quiere el cumplimiento total de la ordenanza o el cumplimiento parcial, como dije en mi intervención anterior, en oportunidad del expediente presentado la vez pasada por el Ejecutivo, se recortaban los alcances de esa ordenanza que creo, porque tuvo el voto unánime del HCD en el año 1990, merecería su aplicación absoluta.

Sr. Presidente: Concejal Fabrizio.

Sr. Fabrizio (US): Señor Presidente para obviar este pequeño disenso, se me ocurre que si la última parte del artículo, donde dice "dando cumplimiento a la ordenanza 7815 del año 1990", lo ponemos como parte inicial del artículo y luego continúa con su actual texto, le estamos dando jerarquía de identidad a la ordenanza.

Sr. Presidente: Concejal Pulti.

Sr. Pulti (UCD): Me parece que está bien, no modifica en esencia lo que se quiere plantear y quedan las cosas suficientemente claras.

Sr. Presidente: Entonces el artículo 5° con la modificación propuesta por el concejal Fabrizio quedaría redactado de la siguiente manera:

Sr. Secretario (lee): "Artículo 5°: Dando cumplimiento a la ordenanza 7815 del año 1990, el DE convocará a un concurso de consultoras en un plazo de treinta días a efectos de obtener... etc."

Sr. Presidente: Bueno, en consideración el artículo 5°, señores concejales, sirvanse emitir sus votos: aprobado; artículo 6°, aprobado; artículo 7°, concejal Conte.

Sr. Conte (UCR): Simplemente para hacer una pregunta a los autores de esa ordenanza. Acá el artículo 7 establece que en base a los artículos anteriores, el DE llamará a licitación pública nacional e internacional para la prestación del nuevo servicio de transporte público de pasajeros. La pregunta que hago es si las consultoras van a trabajar, van a elaborar obviamente sus recomendaciones, esto deberá terminar desde el punto de vista de la licitación, en un pliego de bases y condiciones para llamar a licitación. Como mediante este artículo dice que en base a lo anterior la Municipalidad llamará a licitación pública, quiero saber si este pliego deberá ser previamente aprobado o no, por el HCD.

Sr. Presidente: Concejal Pulti.

Sr. Pulti (UCD): Creo que es bastante claro que no existe la menor posibilidad de llamar a licitación para la prestación de este servicio sin la ocurrencia del HCD. Cuando se refiere a que la Municipalidad llamará la licitación, es precisamente para imponerla dentro del marco de esta ordenanza, que tiene plazos, que tiene tiempos, que tiene períodos concretos que hay que cumplir y teniendo en cuenta los estudios de la consultora que son los que brindan marco técnico y científico apropiado del llamado a licitación.

Sr. Guiñazú (UCD): Si, señor Presidente, en el proyecto que envió el DE del llamado a licitación que me parece que sirve para aclarar la duda del concejal Conte, en el proyecto que el Ejecutivo envió, en el proyecto de ordenanza dice que "autorízase al DE a llamar a licitación pública previa recepción del estudio de las consultoras seleccionadas de conformidad con lo establecido en el artículo 1°, 2°, 3°, bueno, de la ordenanza 7815. Lo que el Ejecutivo manda acá, es el pliego de condiciones generales para el llamado a licitación, lo que va a venir después del estudio es el pliego de condiciones particulares que también tiene que ser aprobado por el Concejo. Hay una parte del pliego que está en el HCD, pero hay que aprobar las dos partes, generales y particulares. Las particulares surgen de las consultoras.

Sr. Presidente: Bien, artículo 7º, aprobado; artículo 8º, concejal Guiñazú.

Sr. Guiñazú (UCD): Sr. Presidente, tal cual lo habíamos adelantado en el cuarto intermedio y durante la exposición de este bloque cuando el Concejo estaba funcionando como Comisión, vamos a incorporar un par de modificaciones en este artículo. En el inciso b) dice "blanqueo de unidades no autorizadas por el HCD". Nosotros proponemos una nueva redacción que diga: "blanqueo de unidades incorporadas entre 1985 y 1991, sin autorización del HCD, e incorporación de nuevas unidades". Y después del inciso d) en el párrafo siguiente dice "en base a lo establecido en los incisos precedentes el DE queda autorizado a realizar adecuaciones tarifarias informándole al HCD los convenios de mejoras", proponemos la siguiente redacción: "En base a lo establecido en los incisos precedentes el DE queda autorizado a fijar la tarifa del transporte público de pasajeros".

Sr. Presidente: Concejal Porrúa.

Sr. Porrúa (UCR): Si, quería pedir una aclaración al concejal Guiñazú en la propuesta que hace. Él habla de blanqueo de las unidades incorporadas entre el 85 y el 91. ¿Las unidades incorporadas en el 92 quedarían afuera de esta propuesta? Nosotros estuvimos viendo legajos, en oportunidad de visitar Transporte y Tránsito y en realidad lo que hay son unidades que no están autorizadas a circular pero que han presentado su

legajo individual y que han sido habilitadas a circular en forma temporaria. La realidad indica que estas unidades que han sido incorporadas para circular en carácter de reemplazo o circular temporariamente en algún plazo, y que hoy aparentemente siguen circulando sin estar autorizadas por este HCD, son unidades habilitadas por la dependencia de Transporte y Tránsito. Creo que acá encontrar la fecha en que han sido habilitadas sería bastante dificultoso, o no hace a la cuestión, porque hay unidades que han sido habilitadas, que no han estado circulando y que por ahí aparecen en circulación en cualquier momento. Sería cuestión no de blanquear, sino de, si le quiere otorgar al DE, cosa que no compartimos la posibilidad de determinar un nuevo parque automotor, creo que habría que plantearlo de esa manera.

Sr. Presidente: Concejal Guiñazú.

Sr. Guiñazú (UCD): Señor Presidente, simplemente se trata de resolver esta cuestión que está ahí pendiente, no tenemos inconveniente en que sea el año 92 y cubrimos cualquier otra alternativa que haya. Nos parece que hay que resolver esta diferencia que hay entre las autoridades y las habilitadas de alguna manera.

Sr. Presidente: Concejal Albert.

Sr. Albert (US): Me parece que son dos cosas diferentes. Una es la normalización de lo que está en estado irregular y otra es el parque automotor necesario para mejorar el servicio, pueden ser más unidades,

pero eso puede surgir de las necesidades inmediatas del ejecutivo o de las consultoras, que nos digan cuantos vehículos se precisan.

Sr. Presidente: Concejal Álvarez.

Sr. Álvarez (UCD): Señor Presidente, yo me voy a referir no a esta que entiendo que ha sido zanjada, sino a la segunda propuesta de modificación que incorpora el concejal Guiñazú. Que creo que en definitiva pasa a ser una cuestión semántica de redacción porque me parece que no modifica el espíritu, por lo que yo interpreto, de lo que aquí se ha querido poner. El texto dice: "en base a lo establecido en los incisos precedentes, el DE queda autorizado a realizar adecuaciones tarifarias informando al HCD los convenios de mejoras de servicios". Nosotros quisiéramos que la expresión "adecuaciones tarifarias" que entendemos puede prestarse a distintas interpretaciones se reemplace por "fijar la tarifa", aún respetando por supuesto que diga en base a los convenios, en base a las mejoras del servicio, pero que establezca claramente cual es la facultad que se le da al Ejecutivo. Con todos estos condicionamientos pero que sea fijar la tarifa.

Sr. Presidente: En consideración el artículo 8º con las modificaciones introducidas por el concejal Guiñazú... concejal Peña.

Sr. Peña (PJ): Nosotros preferimos que sea la redacción originaria, porque hay una ordenanza la 6903 que en todos los casos habla de que el Ejecutivo fijará las tarifas. Como creo

que esta ordenanza es desconocida pero está vigente... habla de fijación de tarifa por parte del Ejecutivo.

Sr. Presidente: Concejal Pagni.

Sr. Pagni (UCR): Le voy a solicitar señor Presidente un poco más de claridad sobre este tema.

Sr. Presidente: Bien, vamos a pedir al Presidente de la Comisión de Transporte que clarifique las diversas propuestas, ya en el artículo 8º teníamos modificación en el inciso b) y en el último párrafo.

Sr. Pagni (UCR): Quizá, señor Presidente, si damos un cuarto intermedio para que el bloque justicialista se ponga de acuerdo con el bloque de la UCD, podamos...

Sr. Guiñazú (UCD): Señor Presidente, nosotros tenemos una propuesta de modificación, se acepta o no, creo que esta es la única mecánica.

Sr. Presidente: Concejal Orsi.

Sr. Orsi (PJ): Señor Presidente, no hay ninguna necesidad de cuarto intermedio, está aceptada la modificación del inciso b), no está aceptada la modificación del último párrafo.

Sr. Presidente: Concejal Fabrizio.

Sr. Fabrizio (US): A la Comisión de Transporte le pido que considere la posibilidad de terminar en el último párrafo, "que sea por esta única vez"... la determinación de la tarifa a cargo del DE. Caso contrario la dejamos para siempre.

Sr. Presidente: Concejal Guiñazú.

Sr. Guiñazú (UCD): Nosotros no tenemos inconvenientes en cambiar la fijación por la determinación de la

tarifa, lo que queremos es que quede claro que determinar la tarifa, es fijar la tarifa. Entonces que la redacción sea "determinación de la tarifa", aceptamos la propuesta.

Sr. Presidente: Concejal Peña.

Sr. Peña (PJ): Acá no se ha entendido la primera parte del artículo en la segunda, se habla de adecuación porque presupone incisos que son parte integrante, que son los a), b), c) y d), en base al cumplimiento de los mismos, entonces no tiene por qué decir, determinación y fijación, dice adecuación tarifaria en base a los cuatro incisos de la primera parte del artículo. No hay nada que cambiar ni modificar.

Sr. Presidente: Concejal Pagni.

Sr. Pagni (UCR): Creo que lo que preguntaba el concejal Fabrizio, si era para este aumento o iba a ser para todos los demás aumentos.

Sr. Presidente: Concejal Peña.

Sr. Peña (PJ): Señor Presidente, yo creo que esto lo vamos a aclarar aquellos que estamos de acuerdo en impulsar esta propuesta. Yo le agradezco al bloque radical su deseo de aclarar este tema, que no es aclarar, no se aclara, sino simplemente que nos pongamos de acuerdo en una redacción común, aquellos que impulsamos esto.

Sr. Presidente: Concejal Guiñazú.

Sr. Guiñazú (UCD): Presidente, iba a pedir un pequeño cuarto intermedio para ver si nos ponemos de acuerdo.

Sr. Presidente: Concejal Álvarez.

Sr. Álvarez (UCD): Señor Presidente, la propuesta que hace este bloque no

tiene por objeto modificar la esencia entiendo de nada, pero si, aclarar cual es la facultad que se le está dando al Intendente. El concejal Orsi, en la exposición de motivos decía hace un par de horas, que la responsabilidad que él entendía era 50% y 50% de cada Departamento, a partir de ahora se la iba a trasladar el 100% al DE. Como bloque oficialista nosotros tenemos intenciones entonces de que ya que se va a transferir la responsabilidad, que quede claro cual es la responsabilidad, que se va a transferir, y qué significa "adecuar la tarifa" en base a estas cuestiones. Si esto queda aclarado no tenemos inconvenientes. Pedimos que se aclare ese punto nada más.

Sr. Presidente: Concejal Orsi.

Sr. Orsi (PJ): Es muy simple Presidente, la palabra lo dice, le estamos transfiriendo la responsabilidad. Si quiere saber el contenido de esta palabra, tiene un diccionario a mano.

Sr. Presidente: Bien, vamos a votar el inciso b) con las modificaciones introducidas. Sírvanse emitir sus votos: aprobado por mayoría. Concejal Porrúa.

Sr. Porrúa (UCR): Señor Presidente, podría leerse por Secretaria como quedó modificado el inciso b) que se votó recién.

Sr. Secretario (lee): "Blanqueo de unidades incorporadas entre 1985 y 1992".

Sr. Presidente: Concejal Guiñazú.

Sr. Guiñazú (UCD): La propuesta era el blanqueo de unidades incorporadas entre 1985 y 1992, sin autorización

del HCD e incorporación de nuevas unidades.

Sr. Presidente: Bien, faltaría la parte final que dice "en base a lo establecido, etc., etc." Concejal Orsi, con respecto al último párrafo...

Sr. Orsi (PJ): Hemos pedido la ratificación del párrafo tal cual está redactado.

Sr. Presidente: Concejal Pagni.

Sr. Pagni (UCR): Sin querer influir en la votación dado que vamos a votar en contra, es simplemente una propuesta que hace al sentido común de todos nosotros para por lo menos tener idea de lo que se está votando en este Concejo. Una pregunta muy simple ¿Quién aumenta el boleto concejal Orsi?

Sr. Orsi (PJ): Si autoriza lo que dice ahí, el c) y el d), el Intendente estará autorizando.

Sr. Presidente: Concejal Peña.

Sr. Peña (PJ): Acá hay una parte que nosotros dejamos sin efecto que es la ordenanza 5970, pero en materia de tarifas, la 6903 determinaba en uno de sus artículos. "Tarifas. Las tarifas serán autorizadas por el HCD y puestas en vigencia por el DE." Al dejar sin efecto esta situación del artículo que tiene que ver con la ordenanza 5970, le estamos derivando la fijación de la tarifa al señor Intendente, adecuándola a los conceptos que determina la primera parte del artículo 8°. Entonces este artículo no perdió vigencia, solamente suspendemos la 5970. No hay otra interpretación.

Sr. Presidente: Concejal Fabrizio.

Sr. Fabrizio (US): Señor Presidente, me parece que aquí hay algo que no está debidamente claro. El artículo 1°, declara en estado de emergencia el servicio de transporte, cuando termina el estado de emergencia, continúan en vigencia todas las disposiciones municipales. En consecuencia esto tiene un límite.

Sr. Presidente: Concejal Álvarez.

Sr. Álvarez (UCD): A los efectos de dejar concluida esta modificación, nuestro bloque retira la propuesta de modificación al haber sido aclarada la intención y la voluntad del legislador en ese caso a través del Presidente de uno de los bloques autores de la ordenanza. Con las explicaciones del concejal Peña en el sentido de cual es el significado nosotros retiramos la moción y apoyamos el texto tal como está.

Sr. Presidente: Concejal Medina.

Sr. Medina (US): Señor Presidente, voy a intervenir con voluntad constructiva, aún cuando obviamente me opongo a esta ordenanza, creo que hay que hacer algún aporte si uno cree ver alguna dificultad próxima. Cuando en esta serie de incisos se habla del blanqueo de unidades no autorizadas y según entendí, no solamente las no autorizadas por el HCD hasta el año 92 sino también las que puedan incorporarse y que creo que tiene que ver con el inciso b) mejoramiento del parque automotor, todo esto, yo intuyo, supongo, que en una situación de emergencia como la propia ordenanza establece en su artículo 1° "estado de emergencia",

habrán de ir incorporándose unidades en 1993. Puede llegar a ser que convenga, como dice el artículo 8º, con las actuales prestatarias la modificación y renovación del parque automotor en la idea que tienen los transportistas de llevar a cinco años la antigüedad; esto implica una incorporación de costos que en ausencia de la metodología que establecía la ordenanza 5970 no sé quien mágicamente va a poder deducir cual es la incidencia de estos mayores costos en las empresas en una situación donde ocurre que las empresas ricas - o alguien en nombre de ellas o nuevos capitales en el transporte - se están comiendo a las empresas pobres, que son las de los colectivos viejos. En una palabra, señor Presidente, quiero alertar dos cosas. Por una parte, que con estas atribuciones que se la da al Ejecutivo en una situación de estado de emergencia de introducir cambios profundos y permanentes - porque nada lo limita - en el sentido de la modificación de los modelos y la incorporación de nuevos modelos - que implican mayores costos en la prestación del servicio - que va a redundar en una mayor tarifa y que, además de esta primera advertencia, hago otra: van a seguir muriendo empresas pobres, van a seguir desapareciendo vehículos viejos y va a haber una transferencia interna de capitales en el sistema de transporte. Todo esto en estado de emergencia. Por otra parte, señor Presidente, yo doy lectura inversa a lo

que leyó Peña en la ordenanza 6903 porque en el artículo que leyó Peña no se desliga la responsabilidad del Concejo Deliberante. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: La última parte del artículo 8º propone el concejal Orsi que se vote tal cual está, marquen sus votos: aprobado, Artículo 9º, concejal Pagni.

Sr. Pagni (UCR): Como un aporte, Presidente, solicitaría que este artículo quede redactado de la siguiente manera: "Suspéndase durante el período de emergencia la ordenanza 5970."

Sr. Presidente: Concejal Guiñazú.

Sr. Guiñazú (UCD): Entiendo que la misma ordenanza está dando plazos. Al decir que los permisos caducan en junio, estamos diciendo que la emergencia tiene todo este período de duración. Si cuando caduquen los permisos en junio va a estar ya el llamado a licitación, el pliego ya va a tener seguramente una nueva fijación de tarifas. No hace falta aclarar hasta cuando tiene que estar suspendida la metodología, esta se suspende hasta tanto se llame a licitación. Para nosotros está claro.

Sr. Presidente: Concejal Pagni.

Sr. Pagni (UCR): Por más que diga que está claro creo que cuando se suspende algo uno tiene que saber por cuanto tiempo está suspendido. No sería ser sobreabundante establecer "Suspéndase hasta el 30 de junio durante la vigencia de la emergencia la ordenanza 5970".

Sr. Presidente: Concejal Medina.

Sr. Medina (US): Señor Presidente, me parece que estamos olvidando que hay un estudio de costos encargado a la Facultad de Ciencias Económicas que a lo mejor viene en un tiempo breve. ¿Si así ocurriera, es como si nada pasara? Es decir, ¿habríamos encomendado un estudio de costos para su no aplicación o convendría mencionar aquí que si ese estudio llegara en tiempo y forma se incorpora a la fijación de la tarifa?

Sr. Presidente: Concejal Guiñazú.

Sr. Guiñazú (UCD): Señor Presidente, cualquier nueva metodología tiene que aprobarla este Concejo Deliberante. La metodología que traiga

eventualmente la Universidad tendrá que ser analizada y aprobada por el Concejo Deliberante, no entra en vigencia simplemente porque la presente la Universidad. Si cuando viene - si viene - hay que estudiarla y se pone en vigencia seguramente se derogará la suspensión; me parece que no hace falta ponerlo. En oportunidad que aprobemos una nueva metodología - si la aprobamos - va a caer por sí sola la suspensión.

Sr. Presidente: En consideración el artículo 9º como está: aprobado por mayoría. Artículo 10º, aprobado. Aprobado por mayoría en general y en particular.

El Proyecto Municipal Actual



Acta de Compromiso

En la ciudad de Mar del Plata, a los 23 días del mes de diciembre de 1998, en la Municipalidad del Partido de General Pueyrredón, con la presencia del Sr. Intendente Municipal Profesor Blas Aurelio Aprile, los Sres. Concejales miembros de la Comisión de Transporte del Honorable Concejo Deliberante, el Sr. Secretario de Gobierno de la MGP, Dr. Jesús Porrúa en su carácter de Presidente de la Comisión para la Reestructuración del Transporte Público de Pasajeros en el Partido de Gral. Pueyrredón y los Sres. Empresarios del transporte urbano de pasajeros, los Sres. Representantes de la Unión Tranviarios Automotores (UTA), y

Considerando:

Que el Gobierno Municipal en el pleno ejercicio de sus facultades discrecionales ha decidido que el transporte urbano de la ciudad deberá ser reestructurado en todos sus aspectos.

Que el sector empresario ha solicitado la ratificación expresa de su calidad de titulares del derecho subjetivo público, como concesionarios del servicio público de transporte automotor de pasajeros de esta ciudad.

Lo dictaminado Expte. Municipal N° 21913 dig. 1 año 98.

Que los actuales prestadores del servicio han manifestado de distintas maneras su absoluta y decidida voluntad de acompañar a la Municipalidad del Partido de General Pueyrredón en el proceso de reestructuración.

Que en la fecha se remitió por parte de este DE, un Proyecto de Ordenanza al H.C.D., con la propuesta para producir la reestructuración del sistema de transporte público colectivo de pasajeros.

Que la Comisión de Transporte del H.C.D., ha propuesto cambios a la propuesta inicial. Y que a partir de las mismas se han acordado modificaciones que se reflejan en el proyecto de ordenanza regulatoria con sus anexos que se agregan y forman parte de la presente.

Que es intención del Departamento Ejecutivo y del Honorable Concejo Deliberante arribar dentro de los tiempos y formas pertinentes a la concreción de la reestructuración del sistema.

Que en la búsqueda del cometido y atendiendo las razones empresariales argumentadas y fijada la posición del estado, se hace necesario fijar un marco de entendimiento entre las partes avanzando en la idea básica de concebir un cambio estructural en la modalidad de la prestación del servicio, como así también en el vínculo jurídico que relacione a la Municipalidad del Partido de General Pueyrredón con los prestadores.

Que bajo pautas contractuales precisamente establecidas, pueda el estado ejercer el control efectivo en la calidad y eficiencia en la prestación y el prestador asegurarse un marco jurídico y contractual que de seguridad jurídica a su prestación.

Que las pautas referidas "ut supra" serán definidas por ordenanza regulatoria, que se eleva al H.C.D., para su aprobación.

Que se hace necesario definir "la modalidad de la prestación determinando las cuestiones esenciales de la misma a los efectos de poder brindar un servicio público acorde con los principios de igualdad, obligatoriedad, regularidad, continuidad, subsidiariedad y especialidad.

Por todo ello las partes acuerdan:

Primero: Reconocer el derecho de las actuales prestatarias del servicio público de transporte de pasajeros a la regularización de su relación jurídica con la Municipalidad del Partido de General Pueyrredón, bajo las pautas que defina y establezca el poder concedente en virtud de sus facultades discrecionales en la materia.

Segundo: Dichas pautas serán definidas por ordenanza regulatoria, que el DE, remite al H.C.D., para su tratamiento, cuyas disposiciones deberán ser indefectiblemente cumplidas por las prestatarias a los efectos de materializar su derecho.

Tercero: Las actuales prestatarias, a fin de garantizar su estabilidad y permanencia durante todo el período fijado como plazo de duración de la relación dentro del término de un año calendario, contado a partir de la suscripción de la presente; deberán constituir, como condición para la regularización de sus derechos, un *Operador Único* del sistema, con personalidad jurídica propia, de acuerdo con las formas societarias establecidas por la ley 19.550 del 25 de abril de 1972 (t. 1984) incluidas las Uniones Transitorias de Empresas, que deberán satisfacer los requisitos previstos en la Sección II del Capítulo III (Artículos 377 y siguientes de dicho ordenamiento legal), a quien se transferirá todos los derechos de las actuales empresas de transporte a prestar el servicio público.

Cuarto: Una vez regularizada la relación de las prestadoras con la Municipalidad, el permiso para la gestión del Transporte Urbano de Pasajeros que detentará el operador único, tendrá una vigencia de (diez) 10 años, prorrogables por (cinco) 5 años a petición del operador por única vez, a menos que a juicio de la autoridad de aplicación existieran razones fundadas, vinculadas al desempeño de la operadora o a las necesidades estructurales del sistema de transporte que demuestren la conveniencia o inconveniencia de la prórroga.

Quinto: Que el operador único aceptará, como condición de vigencia de su derecho, todas las regulaciones que imponga en la materia el poder concedente, aceptando la discrecionalidad técnica para el mejoramiento en la calidad y eficiencia del servicio.

Sexto: El precio de la tarifa no será modificado durante el primer año de prestación, la variación de la misma en el futuro, será fijada, por el DE, con aprobación del H.C.D., tendiendo al sostenimiento del equilibrio económico financiero del operador, debiendo contribuir a la formación de precios justos y razonables para el transporte automotor, y se fundamentará en un estudio de los costos que garanticen la eficiencia, calidad y seguridad de la prestación, en un todo de acuerdo con lo que la administración determine como política apropiada para el Transporte Urbano de Pasajeros. La metodología para la estimación de tarifa, que se incorpora como anexo V, será tenida en cuenta solo como valor referencial, no vinculante para la conformación de la misma.

Séptimo: El operador único podrá solicitar incremento tarifario cuando se compruebe una alteración substancial en la ecuación económica de la prestación.

Octavo: El valor de la tarifa del boleto único del Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros dentro de los límites del ejido urbano del Partido de General Pueyrredón se fija en *sesenta y cinco centavos* (\$ 0,65), el mismo boleto expendido a bordo se establece a *ochenta centavos* (\$ 0,80).

Para los viajes con un extremo fuera del ejido urbano del Partido, regirá una tarifa única de *ochenta centavos* (\$ 0,80). Determinándose para el mismo boleto expendido abordo un valor de *un peso* (\$ 1. -).

Noveno: El boleto, podrá utilizarse para combinar con otras líneas dentro de un término horario determinado que fijará la autoridad de aplicación, el que podrá ser modificado, por la misma, en cualquier momento por razones de conveniencia.

Décimo: Las actuales prestatarias incorporarán como parque automotor a la prestación del servicio las siguientes unidades por cada una de las empresas: *Empresa Batán S.A., 8; Empresa 12 de Octubre, 33; Empresa El Libertador S.R.L., 38; Empresa Martín Güemes S.A., 61; Empresa 9 de Julio S.R.L., 40; Empresa Peralta Ramos S.A.C.I., 51; Microómnibus La Marplatense S.A.C.I.F., 47; Transportes Ómnibus Gral. Pueyrredón S.R.L., 46; Transportes 25 de Mayo S.R.L., 76.*

Décimo Primero: Las prestatarias comenzarán a operar la red de transición a partir del día 14 de marzo de 1999 a las 0 horas, con las modalidades de red y diagrama operativo que se adjuntan en anexos I y II. Desde el mismo día comenzará a regir el boleto combinado en la red.

Décimo Segundo: La actual red y sistema operativo es un esquema de transición que se irá modificando en forma permanente por el poder concedente, atendiendo a la dinámica de la prestación del servicio y a los nuevos requerimientos de viajes, todo ello en la comprensión de que se emprende un camino cuyo final será la aplicación de una red ideal proyectada para la ciudad que bajo la modalidad de red integrada prestará un más adecuado servicio a los usuarios.

Decimotercero: El operador único aceptará y reconocerá las facultades del poder concedente de regular la operatoria del transporte en la forma más conveniente para la prestación de un mejor servicio.

Decimocuarto: El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones acordadas dentro de los plazos establecidos, será causa suficiente para la ruptura del presente acuerdo y posterior llamado a licitación del sistema de transporte urbano.

Decimoquinto: Garantizar la continuidad de la relación laboral existente entre los actuales prestatarios, con la totalidad de los grupos ocupacionales de la actividad, manteniendo las condiciones laborales existentes en la actualidad.

Decimosexto: El proyecto de ordenanza regulatoria con sus anexos forman parte del presente suscribiéndose por todas las partes intervinientes.

Decimoséptimo: El presente acuerdo se celebra *ad referendum* de la aprobación por parte del H.C.D., del proyecto de la ordenanza regulatoria que se aprueba con despacho por unanimidad de la Comisión de Transporte y Tránsito del H.C.D.

En prueba de conformidad se firman cuatro ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la ciudad de Mar del Plata a los veintitrés días del mes de diciembre de 1998.

La Opinión Legal



/

Ha tomado estado público un proyecto de ordenanza originado en el Departamento Ejecutivo municipal que procura una “modificación” jurídica en el status de los actuales prestadores del servicio público de transporte colectivo de pasajeros.

Como es sabido, en nuestro municipio, ese servicio público funciona sobre la base de permisos otorgados a las empresas prestatarias.

Todo permiso es precario, condicional y revocable y solo confiere un derecho debilitado o interés legítimo: la precariedad del derecho del permisionario se funda en que el permiso solo constituye una tolerancia de la administración en ejercicio de una facultad discrecional, sin que el acto administrativo logre estabilidad, pues esta solamente se logra cuando se trata de actividad reglada. Hay opinión doctrinal y jurisprudencial unánime en reconocer carácter precario al permiso y su posibilidad de revocarlo sin derecho a resarcimiento (CSN, Fallos, t. 165, pp. 413). “El precario según su acepción doctrinal es un acto de simple tolerancia, revocable a voluntad del que ha concedido la cosa sin que pueda dar derecho alguno al poseedor” (CSN, Fallos, t. 143, pp. 90, 96)¹.

El permiso de explotación de un servicio público, es una autorización que se da para ejercer una actividad que si bien beneficia al autorizado, implica un servicio público. Estos permisos, por lo mismo que se dan en interés público solamente pueden ser revocados por las causas que, en general, justifican la revocación de las concesiones².

La naturaleza jurídica del permiso de servicio público es similar a la naturaleza de la concesión en cuanto ambas tienen un doble contenido contractual y reglamentario pero se diferencia de esta en que es eminentemente

¹ Cfr.: José Roberto Dromi, *Instituciones de Derecho Administrativo*, Astrea, Buenos Aires, 1978, reimpresión § 114, p. 278 y jurisprudencia allí citada.

² Cfr.: Rafael Bielsa, *Derecho Administrativo*, t. I, p. 483.

precario mientras que la concesión es más estable³. El permiso otorga derechos de menor intensidad y mayor precariedad que la concesión.

Le ha sido reconocido al Estado, como concedente, con relación al concesionario, la facultad de modificar el régimen del servicio público, a los efectos de adaptarlo a las nuevas exigencias del interés general. "En este sentido, la administración puede imponer al concesionario obligaciones no previstas en el pliego de condiciones para satisfacer necesidades de interés general⁴.

Con mayor razón, dado el carácter precario del permiso, puede ejercitarse dicha facultad con relación a los permisionarios de servicios públicos, con la limitación de no afectar las ventajas financieras de aquellas nacidas del elemento contractual del permiso ni romper el equilibrio financiero de la explotación, a los efectos de adecuar el servicio a las nuevas necesidades y exigencias del interés general y a los mejoramientos técnicos⁵.

//

El otorgamiento de permisos de explotación de servicios públicos era admitido por la legislación vigente cuando comenzó a prestarse el servicio que nos ocupa. Actualmente la Ley Orgánica de las Municipalidades no lo permite, por comprensibles razones técnicas y económicas.

Lo que corresponde en ese caso es actualizar las normas municipales en la materia en forma acorde con la disposición legal, dar por caducos los permisos y convocar a una amplia licitación pública para seleccionar los contratistas a los que se otorgarán los contratos de concesión que fueren necesarios. Pero nunca se podrá transformar los permisos en concesiones, eludiendo el proceso licitatorio que es garantía de ética administrativa en las contrataciones.

///

En la lectura del proyecto y sus fundamentos, puede percibirse, precisamente, el objetivo predominante de transformar los permisos sobre cuya base operan los actuales prestatarios del servicio público de transporte colectivo en un contrato de concesión, obviando la obligatoria licitación (Art. 232 LOM).

³ Cfr.: Manuel María Díez, *Servicios Públicos de los Teléfonos*, Abeledo, Buenos Aires, 1942, Pág. 87.

⁴ Cfr.: Manuel María Díez, *Manual de Derecho Administrativo*, t. 2, Pág. 50.

⁵ Cfr.: Díez, *Manual...*, t. 2., Pág. 50.

El Art. 232 LOM es terminante: la licitación pública es excluyente como procedimiento para seleccionar al concesionario de un servicio público, con la única y exclusiva excepción de las cooperativas.

Como reafirmación de ese precepto, el mismo artículo declara la imposibilidad de otorgar los servicios a los particulares en forma directa, a título de permisos experimentales ni precarios o bajo cualquier otra denominación. Es decir que el artículo 232 prohíbe terminantemente otorgar todo servicio a los particulares fuera de las formalidades legales.

En tanto el proyecto se refiere al vínculo como "permiso" (Art. 3, 7, 10, 11, 12, 14, 17 y 18) y a los prestadores del servicio como "permisionarios" (Art. 1, 17 y 22), el mensaje del Ejecutivo los menciona como "concesión" y "concesionarios". ¿Hay allí una contradicción o un intento de confundir?

El mismo mensaje en un verdadero tour de force sostiene que se trata de "un contrato de concesión de servicio público implícito" (fs. 1106 vta, párr. Tercero). Sabido es que "no cabe admitir que la voluntad (contractual) de la Administración pueda manifestarse tácitamente... La declaración de voluntad tácita surge siempre que sea circunstanciada, o sea, en todos los supuestos en los cuales la voluntad aparece inequívoca, *salvo que la ley requiera una manifestación directa de voluntad* o que medie un acto o manifestación inconciliable con la conclusión a que se llegaría en virtud de esas circunstancias"⁶.

Continúa diciendo el mensaje que ese pretendido contrato de concesión de servicio público implícito, lo es "sin precisión en el plazo de duración" (fs. 1107, párr., segundo). Por asimilación a lo previsto en el Art. 509 del Código Civil, pretende que "la determinación del mismo debe ser fijada por el titular del Departamento Ejecutivo, a través de sus facultades discrecionales"; sin perjuicio de lo cual dicho titular remite al Concejo Deliberante la determinación del plazo. Olvida el redactor del mensaje que la discrecionalidad no es más que una libertad de elección por cual la ley permite al administrador optar entre cierta cantidad de posibilidades, ninguna de las cuales escapa del ámbito legal; ya que la discrecionalidad nunca es violación de la ley, sino ejecución de la misma y no cabe ejercerla cuando las facultades del administrador están regladas, como en el Art. 232 LOM.

A lo dicho conviene agregar que el silencio de la administración "es una conducta inexpresiva, inapta para ser considerada como una manifestación positiva de voluntad. Salvo disposición expresa del orden normativo, el silencio debe ser interpretado en sentido negativo. En esta materia también debemos

⁶ José Roberto Dromi, *La Licitación Pública*, Astrea, Buenos Aires, 1989, 4 reimpresión § 39; el subrayado es nuestro.

recurrir a los principios que consagra el Código Civil (Art... 913, 918, 919, 1145, 1146)...”⁷.

Nada debe tomarse como concedido sino cuando es dado en términos inequívocos o por una implicancia igualmente clara. La afirmativa necesita ser demostrada, el silencio es negación, y la duda es fatal para el derecho del concesionario”⁸.

El proyecto reconoce a los permisionarios un derecho a la regularización de la relación jurídica que los vincula a la Municipalidad, sin explicar el origen de tal derecho. Por otra parte, la única condición para lograr la regularización que el proyecto prevé consiste en asumir o una de las formas societarias de la ley 19.550 (incluso la colectiva) o la Unión Transitoria de Empresas (Art. 377 y ss. Ley 19.550), apta para constituir un operador único del sistema. El resto de las condiciones son propias de los servicios y públicos generalmente figuran en los pliegos de bases y condiciones licitatorios.

Algún funcionario ha querido indicar el objetivo del proyecto de ordenanza como el de evitar “juicios multimillonarios al municipio”; pero sin explicar la causa de tales juicios ni sus posibilidades de andamiento. No creemos que la justicia pueda fallar favorablemente a una tal aventura judicial. Los presumibles demandantes conocen la naturaleza de sus permisos, han tomado conocimiento oportunamente de la caducidad de los mismos y en los largos años de prestación del servicio han tenido oportunidad de ver más que suficientemente recompensadas sus inversiones. No pueden, ahora, invocar derechos que nunca tuvieron ni estos les pueden ser reconocidos por la autoridad municipal de turno.

Dr. Rodolfo A. Rozas.

- La presente opinión legal corresponde al Dr. Rodolfo A. Rozas, y fue formulada a petición de la Comisión de Acción Política del Centro “Teodoro Bronzini” (Mar del Plata) del Partido Socialista Democrático.

⁷ Dromi, La Licitación..., § 38.

⁸ CSN, Fallos, t. 149, p. 218, y en especial p. 224, in re “Compañía Swift de La Plata c/ Nación s/ devolución de sumas pagadas” 21 set. 1929, cit. Por Dromi, La Licitación..., § 38, p. 39.

La Propuesta Avilés



Transporte: que hacer y como hacerlo. Precio del boleto

A) ¿Cómo se lleva el boleto a \$ 0,25?

1. El sistema adopta una forma específica de municipalización. Se elimina la ganancia privada - empresaria. Una sociedad de estado – tipo O.S.S.E.- es única responsable - administradora. Cabe hacer notar que esa sociedad de estado se denomina “de Transporte Colectivo de Pasajeros” – por la Ordenanza Municipal 6979 (1987) año de su creación. Ni la administración de aquel entonces – ni las que la sucedieron inclusive la actual la pusieron en marcha. Aunque está vigente. Repetimos, está vigente. Fue aprobada por la unanimidad del Honorable Concejo Deliberante de Mar del Plata que incluía las representaciones de Unidad Socialista, Unión Cívica Radical, Partido Justicialista y el monobloque constituido por el arquitecto Mantero. (El enriquecedor debate a que dio lugar esta iniciativa – presentada por el presidente de la Comisión de Transporte del H.C.D., Dr. Siccardi - se incluirá en un próximo fascículo, seguramente como así también el texto legislativo aprobado hace ya 11 años).
2. Se eliminan los recorridos inútiles y sus costos superfluos.
3. La Sociedad de Estado de Transporte Colectivo de Pasajeros es única compradora – a mejores precios - del total de los insumos: gasoil, los colectivos, cubiertas etc. Además se beneficia de desgravaciones impositivas. Este solo conjunto de medidas reduce los costos operativos del transporte público en el 12,1%; con esto el precio del boleto baja a \$ 0,47...

Además:

4. Se subsidia el sistema de transporte público en \$ 0,13 por boleto. Cabe consignar que el subsidio al transporte de pasajeros es una práctica muy extendida en el mundo y en particular en los países más

desarrollados en los cuales, además, el propio servicio público de transporte es prestado directamente por las municipalidades. Esto también ocurre en un país de raíz e historia capitalista como los Estados Unidos de Norteamérica y en ciudades tales como París, Los Ángeles, Boston, Montreal, Madrid, Roma, etc.

5. Al fijarse el precio del boleto en \$0,25 sube fuertemente la demanda de los usuarios del transporte público. También la rentabilidad para equilibrar el todo. Vale decir que se incrementa la relación pasajero - kilómetro y con ello la optimización en la utilización del equipamiento de transporte para mejorar substancialmente la rentabilidad del sistema.

B) ¿Por qué el boleto costara siempre \$ 0,25?

6. Porque el subsidio – y no el precio del boleto – es el que se ajusta a los niveles necesarios para mantenerlo precisamente y siempre a \$0,25. Si privilegiamos - como debemos y por razones urbanísticas, ecológicas, económicas y sociales – el transporte público de pasajeros con respecto al privado una fuente de financiamiento del subsidio bien podría ser un gravamen específico al estacionamiento de automotores particulares. Cabe advertir que estos, según registros a la fecha del parque marplatense son 147.700. Con una contribución promedio de \$ 0,30 por unidad / día se obtendrían los fondos necesarios para rebajar el boleto – vía subsidio – en \$0,13 adicionales. Esta propuesta suprime, así, la forma como se gestiona y grava el llamado “estacionamiento medido” actual.

En este nivel de precio no hay déficit posible y el servicio es más eficiente. Aumenta el salario de bolsillo de los trabajadores con doble turno en más de \$40 mensuales, (o sea entre el 13 % y 20 %).

No hay necesidad de licitación ni juicios contra la comuna. Se preservan las fuentes de trabajo. El dinero queda en la ciudad.

También cabe anotar que el sistema de boleto alternativo y en lo suyo las tarjetas magnéticas se harían innecesarias.

El régimen de pases quedaría drásticamente reducido, sino suprimido, dado que el régimen de subsidios beneficia a todos los que utilizan el transporte público y no continuaría siendo – como ahora – una carga contributiva para los propios usuarios. Vale decir que dejaría de existir el actual régimen de “subsidios” extraídos de pobres en supuesto beneficio de otros pobres...

(Adviértase al respecto que el boleto de transporte – previo a la primera iniciativa de reestructuración (1965) - y medido en incidencia sobre el

salario de bolsillo era menos del 16% de lo que es ahora. Para mantener aquella proporción de la gestión socialista de Lombardo el boleto debiera costar hoy \$ 0,12. Algo anduvo mal. Muy mal... aumentó 6,2 veces...)

Cabe indicar que al ser parte del sector público municipal la Sociedad de Estado de Transporte podría incorporar a sus prestaciones - servicios para sus usuarios, trabajo comunitario de contribuyentes en mora por impuestos municipales. Esto les permitirá cancelar - compensar sus deudas impositivas y no significaría ningún incremento de sus costos operativos ni, por supuesto, afectará el precio del *boleto el que se mantendrá siempre a \$ 0,25.* -

Es así que se concreta lo siguiente como mejora substancial en la calidad del servicio prestado directamente por el Ente Público - Sociedad de Estado Municipal:

1. Se incorporan personas a cada colectivo por un total de 16 horas diarias en actividades como:
 - a.- Apoyo en las tareas del propio chofer.
 - b.- Expendio en el propio colectivo de tarjetas magnéticas (si continuase con ese sistema).
 - c.- Ayuda a ancianos, niños, desvalidos y discapacitados para subir, sentarse y descender del colectivo.
 - d.- Operar un teléfono celular para casos de emergencias que afecten a cualquiera de las personas que viajen en el móvil y también asistencia policial de existir indicios de un posible delito en gestación o concreción.

2. En las paradas del colectivo y en las que desciendan niños para continuar hacia sus escuelas entraría otra persona - probablemente una maestra jubilada con menos de \$ 300. - mensuales y que haya incurrido necesariamente en mora con sus obligaciones impositivas y esté dispuesta a cancelarlas con trabajo comunitario - que los esperaría allí para acompañarlos en el trayecto y llevarlos a continuar inmersos en el milagro de la educación.

3. *Conclusión: Así y todo el boleto sigue costando \$ 0,25...*

Nota: La cantidad de horas de trabajo comunitario absorberá solo el 5% del total disponible - por mora en lo que respecta a un año y por solo un impuesto. Quedan 47.500.000 horas para afectar, por ejemplo, a refuerzos en las tareas de educación, en

las prestaciones de salud, en actividades ecológicas, construcción de viviendas, etc.

Vale decir el equivalente en servicios finales a 16 municipalidades como la actual...

Esto puede hacerse dentro de un esquema descentralizado - participativo - comunitario de municipalización.

Esto mismo es absolutamente imposible hacerlo bajo el ejido del sistema de prestatarios organizados en empresas capitalistas sin licitación o... con ella. Es imposible.

Jorge Máximo Avilés.

Páginas Finales

Ojeada Retrospectiva



"A fines de mayo del año 1837 me propuse promover el establecimiento de una asociación de jóvenes que quisieran consagrarse a trabajar por la patria.

La sociedad argentina entonces estaba dividida en dos facciones irreconciliables por sus odios, como por sus tendencias, que se habían largo tiempo despedazado en los campos de batalla: la facción federal vencedora, que se apoyaba en las masas populares y era la expresión genuina de sus instintos semibárbaros, y la facción unitaria, minoría vencida, con buenas tendencias, pero sin bases locales de criterio social, y algo antipática por sus arranques soberbios de exclusivismo y supremacía.

Había, entretanto, crecido, sin mezclarse en esas guerras fratricidas, ni participar de esos odios, en el seno de esa sociedad una generación nueva, que por su edad, su educación y su posición debí aspirar y aspiraba a ocuparse de la cosa pública.

La situación de esa generación nueva en medio de ambas facciones era singular. Los federales la miraban con desconfianza y ojeriza, porque la halaban poco dispuesta a aceptar su librea de vasallaje, la veían hojear libros y vestir frac, traje unitario ridiculizado y proscrito oficialmente por su jefe. Los corifeos del partido unitario, asilados en Montevideo, la miraban con lástima y menosprecio; porque la creían federalizada, u ocupada solamente de frivolidades.

Esa generación nueva, empero, que unitarizaban los federales y federalizaban los unitarios, y era rechazada a un tiempo del gremio de ambas facciones, no podía pertenecerles.

Los unitarios habían dejado el rastro de una tradición progresista estampado en algunas instituciones benéficas, el recuerdo de una época más fecunda en esperanza efímeras que en realidades útiles, eran los vencidos, los proscritos, los liberales, los que querían, en suma, un régimen constitucional para el país. La generación nueva, educada la mayor parte en escuelas fundadas por ellos, acostumbradas a mirarlos con veneración en su infancia, debía tenerles simpatía, o ser menos federal que unitaria. Así era; Rosas lo conocía bien, y procuraba humillarla marcándola con su estigma de sangre. No hay ejemplo que haya patrocinado a joven alguno de valor y esperanzas. Esta simpatía, empero, movimiento espontáneo del corazón, no tenía raíz alguna en la razón y el convencimiento.

La situación moral de esa juventud viril debía ser por lo mismo desesperante. Los federales, satisfechos con el poder, habían llegado al colmo de

sus ambiciones. Los unitarios en el destierro, fraguando intrigas oscuras, se alimentaban de una restauración imposible. La juventud aislada, desconocida en su país, débil, sin vínculo alguno que la uniese y le diese fuerza, se consumía en impotentes votos, y nada pedía para sí ni para la patria. Tal era la situación.

Desconociendo yo la juventud de Buenos Aires por no haber estudiado en sus escuelas, comuniqué el pensamiento de asociación que me preocupaba, a mis jóvenes amigos Juan Bautista Alberdi y Juan María Gutiérrez, quienes lo adoptaron al punto, y se comprometieron a invitar a lo más notable y mejor dispuesto de entre ella.

En efecto, el 23 de junio de 1837, por la noche, se reunieron en un vasto local, casi espontáneamente, de treinta a treinta y cinco jóvenes, manifestando en sus rostros curiosidad inquieta y regocijo entrañable. Después de bosquejar la situación moral de la juventud argentina, representada allí por sus órganos legítimos, manifesté la necesidad que tenía de asociarse para conocerse y ser fuerte, fraternizando en pensamiento y acción. Leí después las palabras simbólicas que encabezan nuestro credo. Una explosión eléctrica de entusiasmo y regocijo saludó aquellas palabras de asociación y fraternidad; parecía que ellas eran la revelación de un pensamiento común, y resumían en un símbolo los deseos y esperanzas de aquella juventud varonil

Inmediatamente se trató de instalar la asociación. Por unánime voto, me cupo el honor de presidirla, y nos separamos dándonos un abrazo de fraternidad.”

.....

“Queríamos que el pueblo no fuese como había sido hasta entonces, un instrumento material de lucro y poderío para los caudillos, un pretexto, un nombre vano invocado por todos los partidos para cohonestar y solapar ambiciones personales, sino lo que debía ser, y lo que quiso que fuese la revolución de Mayo: el principio y fin de todo. Y por pueblo entendemos hoy como entonces, socialmente hablando, la universalidad de los habitantes del país; políticamente hablando, la universalidad de los ciudadanos; porque no todo habitante es ciudadano, y la ciudadanía proviene de la institución democrática.

Antes de la revolución todo estaba reconcentrado en el poder público. El pueblo no pensaba ni obraba sin el permiso o beneplácito de sus mandones; de ahí su hábito de inercia. Después de la revolución el gobierno se estableció bajo el mismo pie colonial; el pueblo soberano no supo hacer uso de su libertad, dejó hacer al poder y nada hizo por sí para su bien. Eso era natural; los gobiernos debieron educarlo, estimularlo a obrar sacudiendo su pereza.

Nosotros queríamos, pues, que el pueblo pensase y obrase por sí, que se acostumbrase poco a poco a vivir colectivamente, a tomar parte en los intereses de su localidad comunes a todos, que palpase allí las ventajas del orden, de la paz y del trabajo común, encaminando a un fin común. Queríamos, así, formarle una patria en pequeño, para que pudiese hacerse idea de la grande abstracción de la patria nacional; por eso invocamos la democracia.”

Esteban Echeverría.

La Renuncia



"Esta es mi renuncia.

Estimo que los componentes del Partido Socialista Democrático, sin inhibición alguna, deben considerarla con criterio político y sentido realista.

Está de más que diga que mi pesar, por el resultado electoral, es tan intenso como el de mis colaboradores inmediatos, como el que sienten los viejos y los jóvenes militantes y como el que embarga también, e indisimuladamente, a nuestros muchos y anónimos simpatizantes.

Del desánimo - otras veces lo hemos hecho - habrá que sacar la fuerza necesaria para una recuperación que nuestro Partido, indiscutiblemente, tiene al alcance de sus manos apenas convoque a su corazón y a su inteligencia para ese esfuerzo.

No voy a analizar, en mi renuncia, las causas que provocaron el deterioro del caudal electoral del socialismo democrático. Los factores diversos y concurrentes que han jugado en la emergencia, están a la vista de los organismos partidarios y ante los ojos de todos los que nos proponamos descubrirlos.

Pero sí debo manifestar que, como intendente municipal, me siento responsable de todos y cada uno de los actos de la administración a mi cargo.

Sostengo, también, que ninguno de ellos esté manchado por una inspiración extraña a los mejores intereses de la ciudad que son los que mi partido me enseñó a defender y los que he defendido siempre, a despecho de todas las adversidades. No oculto mi estado de ánimo ni mi sorpresa ante la derrota electoral. Y me atrevo a considerar que, en los términos que se produjo, ha provocado estupor aún en aquellos que no nos votaron.

El Partido debe hacer un estudio sereno e inteligente de estos resultados, y hacerlo con sentido constructivo pensando en el futuro.

Mi renuncia, hecha en términos de lealtad para con la agrupación política que postuló mi candidatura, no lleva otro propósito que el de estimular la reacción que el Partido necesita para superar el revés sufrido y el de facilitar el cambio de hombres que se impondría, si se juzgara que los rumbos fijados a mi administración pueden ser considerados factores electoralmente negativos y causales inexcusables de este contraste.

No vengo a pedir perdón.

Si tuviera que volver a comenzar, aún después de esta dura experiencia, pondría la misma pasión en hacer todo lo que hice por actualizar la Municipalidad y la ciudad, e intentar elevarla a un plano de ejemplo que nos enorgulleciera a todos los marplatenses.

Puedo exhibirme, y mi Partido también, sin nada que me avergüence. No engañé a nadie.

En el curso de dos campañas electorales, cuando el Partido me postuló candidato a intendente, en casi cien reuniones públicas expliqué qué era lo que me proponía hacer si resultaba electo.

Ya en la intendencia, ajusté mi actuación a ese programa de gobierno, enmarcado en posibilidades ciertas, que había merecido la aprobación de este Partido y de la gran mayoría de la población.

Me resisto a creer que aquel electorado nos haga dado la espalda por haberle demostrado nuestra capacidad de cumplir inflexiblemente nuestros compromisos y habernos desempeñado con honestidad.

Cuando comencé a desarrollar nuestro programa advertí, lo admito, que algunas medidas del intendente, absolutamente convenientes desde el punto de vista administrativo e intachables desde el punto de vista moral, podrían desalentar a algunas voluntades que nos habían dado su voto. No obstante las apliqué con rigor, y estoy convencido de que cumplí con un deber que no debía eludir.

Esas resoluciones, en mi opinión, deben mantener permanencia y convertirse en instituciones merecedoras de la apasionada defensa de todos los que se sientan capaces de sobreponerse a los intereses circunstanciales para servir a los que constituyen el fundamento de la sociedad mejor a que todos debemos aspirar.

No haré la reseña que prometí sobre la labor cumplida en estos diecisiete meses en que estuvo a mi cargo el gobierno municipal que, siguiendo nuestra mejor tradición, lo quise capaz de reformas substanciales y previsoras del futuro de la ciudad. Desisto de la enumeración porque, a esta altura de los acontecimientos, la juzgo ociosa. La conocen los organismos dirigentes del Partido y los afiliados no la ignoran.

Pero antes de concluir quiero desvirtuar dos cargos que se hacen a mi desempeño. Los dos me lastiman como intendente, como afiliado socialista de veinticinco años y como hombre.

Primero: Es absolutamente incierto que el intendente municipal haya estado ausente de las necesidades de los barrios, ni que estas aspiraciones se hubieran desdibujado de su preocupación.

Es exacto que queda mucho por hacer y afirmo que la obra tampoco quedará totalizada en lo que resta a nuestra administración. Tan vasta y compleja es.

Pero también es cierto que un balance de las inversiones de esta administración (plazas, alumbrado, parques infantiles, escuelas y compra y expropiación de tierras para paseos públicos) dice con elocuencia que todo se hizo en los barrios, a los que no hemos llevado promesas sino realizaciones efectivas.

Segundo: Yo no soy un ladrón.

La campaña preelectoral se caracterizó por un ataque constante a la moral del intendente municipal. Casa por casa, negocio por negocio, talleres, fábricas, fueron invadidas por el rumor calumnioso de la falta de honestidad del intendente.

Me ha llegado a preocupar porque lo único que tengo es mi nombre, que lo recibí limpio, limpio lo traje al Partido y lo llevé a la Municipalidad, y pretendo tenerlo limpio también cuando regrese a mi casa.

Basta decir que mi declaración de bienes está en el registro provincial correspondiente, y que la imposibilidad de conciliar las obligaciones protocolares de mi cargo - que no puedo eludirlas sin desmerecer a la ciudad - y mi pobreza, me impuso la necesidad de cambiar de domicilio cuatro veces, en el tiempo que llevo desempeñando la función.

Pues, ni casa, ni estancia, ni nada. Solo la comprensiva solidaridad de gente amiga, que por tiempos determinados, me ha venido facilitando lugares distintos para vivir.

Es posible que ninguno de los que me difame sea tan pobre en bienes materiales como lo soy yo.

Salúdalo.

Jorge Raúl Lombardo¹²

Así asumíamos, el 22 de marzo de 1965, la derrota que el Partido Socialista Democrático había experimentado en los comicios de renovación del Concejo Deliberante, realizadas ocho días antes en nuestra ciudad.

No era para menos.

Descontando la singular influencia que el socialismo había ejercido sobre el electorado marplatense desde 1918, y que derivara en las intendencias, de un año de duración, de la década del 20, en las que se alternaron Teodoro Bronzini, Rufino Inda y Juan A. Fava, y también en 1948 y 1951 en que, sin ganar realizó excelentes elecciones, los mejores resultados los había obtenido a partir de la caída de la dictadura peronista.

¹² La nota está dirigida al secretario general del Centro Socialista Democrático de Mar del Plata, en ese momento el Dr. Rodolfo H. Danza. Se entendía que era el Centro local el que debía decidir si esa renuncia debía seguir el trámite legal en el Concejo Deliberante.

En aquel año, todavía, era la rama deliberativa de la Municipalidad la que elegía, entre sus miembros, al Intendente.

De haberse aceptado la renuncia, el Partido Socialista Democrático continuaba ejerciendo la jefatura municipal, por cuanto - hasta el 1º de Mayo - seguía manteniendo los dos tercios del Concejo Deliberante.

1957. (Elección de convencionales constituyentes): Partido Socialista Democrático: *23.300*; UCR del Pueblo: *22.056*; UCR Intransigente: *15.900*.

1958. (Elección de intendente y concejales): Partido Socialista Democrático: *35.165*; UCR Intransigente: *27.688*; UCR del Pueblo: *17.416*. Asume la intendencia municipal Teodoro Bronzini; Rufino Inda es elegido presidente del Concejo Deliberante.

1960. (Elección de renovación del Concejo Deliberante): Partido Socialista Democrático: *37.326*; UCR del Pueblo: *16.275*; UCR Intransigente: *7.948*.

1962. (Elección de intendente municipal y concejales): Partido Socialista Democrático: *41.895* votos; Unión Popular (cuya fórmula encabezada por Andrés Framini obtuvo la gobernación de la Provincia de Buenos Aires): *26.095*; UCR Intransigente: *15.006*; UCR del Pueblo: *12.234*.

El comicio fue anulado.

La nueva elección se realizó en 1963, y su resultado en Mar del Plata, donde triunfó también su fórmula presidencial, superó las más optimistas de las expectativas, dándole al Socialismo Democrático no solo la intendencia sino también dos tercios de las bancas del Concejo Deliberante: Partido Socialista Democrático: ***49.570*** votos; UCR del Pueblo: ***14.744***; UCR Intransigente: ***8.470***; en blanco: ***17.288***.

En el Partido de General Pueyrredón en esa elección, obtenía mayoría también para sus listas de diputados nacionales, legisladores provinciales, consejeros escolares y su fórmula de candidatos a gobernador y vice y aún para su binomio de candidatos a presidente y vice de la Nación.

Además triunfaba en Balcarce y Gral. Alvarado.

Fue un domingo 7 de julio.

No obstante, a veinte meses de esa jubilosa victoria, y solo diecisiete del inicio de su gestión municipal, el socialismo perdía la elección de renovación del Concejo Deliberante en manos del peronismo, bajando su caudal electoral a poco más de veinte mil votos y resignando con ello la mayoría de la rama deliberativa de la Municipalidad¹³.

¹³ El resultado de la elección municipal al 18 de marzo de 1965 fue el siguiente: Unión Popular, 39.758; Partido Socialista Democrático, 25.890; UCR, del Pueblo 23.874; Socialista Argentino, 4.182; UCRI, 3.226; Unión Conservadora, 3.059; M.J.D., 2.821; Demócrata Cristiano, 2.689; UDPLA, 2.369; Demócrata Progresista, 1.747; etc.

¿Qué había ocurrido en menos de un año y medio para que ese electorado, aficionado al socialismo, le restara su apoyo en semejante proporción?

A esta pregunta debe responderse el lector estudioso de las oscilaciones que se producen en la voluntad de los electores y de los factores que puedan haber incidido en la modificación de su conducta con respecto a los gobernantes de turno¹⁴.

Para ello a través de crónicas de aquel tiempo, boletines municipales y diarios de sesiones, encontrará referencias de qué se hizo en ese lapso y donde seguramente también descubrirá las acciones capaces de irritar a los sectores ciudadanos que crearon el clima que favoreció la derrota.

Los mismos medios informativos le permitirán valorar el amplio y entusiasta auspicio popular que nos hizo posible alcanzar holgadamente, antes, la jefatura del gobierno municipal y la mayoría del Concejo Deliberante.

¹⁴ Qué hubiera ocurrido en la próxima elección de intendentes es algo que seguirá en el misterio, ya que la revolución mantuvo las urnas en el exilio, hasta 1973.

En esa oportunidad, cuando el peronismo triunfa con Cámpora en la elección nacional, en el orden local se impone el Socialismo Democrático que conquistó **54.358** votos, contra **51.048** del Frejuli y **19.394** de la UCR del Pueblo, consagrando intendente a Luis N. Fabrizio.

Desde entonces, en sucesivas elecciones, los triunfos le vienen resultando esquivos a este viejo y glorioso Partido Socialista.

“En Política se miente, en política se mistifica, se oculta la verdad, y aún se simula el error, cuando se tienen privilegios que defender, o apetitos que puedan satisfacerse merced a la ignorancia y el engaño de otros.”

Juan B. Justo.

8. El Transporte II

Sociedad de Estado



Artículo 1º Derecho Aplicable. El transporte público colectivo de pasajeros que se realiza dentro de los límites territoriales del Partido de General Pueyrredón, *es un servicio público, de la Municipalidad*, y su organización y prestación se regirá por la presente Ordenanza, la reglamentación que en su consecuencia se dicte, y supletoriamente por las disposiciones de la Ley Nº 7466 (PBA), Decreto Ley 16378/57, modificaciones de la Ley 7396 (PBA), Decreto Reglamentario Nº 6864/58, las normas del capítulo VII, artículos 230º al 239º inclusive de la Ley Orgánica Municipal, y las complementarias que se dicten en el futuro.

Son aplicables dentro de su competencia específica, el Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires y la Ordenanza de Tránsito del Partido de General Pueyrredón.

Artículo 2º Política, Planificación y Ejercicio del Transporte: La política, planificación y ejercicio del transporte propenderá a organizar dentro del Partido un sistema de transporte público colectivo de pasajeros, integrado por servicios racionalmente coordinados y combinados, para

asegurar su economía, continuidad y eficiencia, en mejor servicio de la vinculación de los distintos sectores de la ciudad, localizaciones suburbanas y polos de desarrollo, compatibilizándolo con el sistema provincial.

Instrumentación: Se instrumentará mediante el otorgamiento de concesiones a empresas privadas que reúnan las condiciones y cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ordenanza y su reglamentación, *o en forma directa a través del organismo competente.*

Artículo 3º Planeamiento: La implantación de servicios de transporte público colectivo de pasajeros, o la modificación de recorridos deberán basarse en estudios técnicos fundados.

Artículo 4º Fiscalización: La aplicación y fiscalización de la presente Ordenanza y su reglamentación será de exclusiva competencia del organismo a cargo de la coordinación, control, planificación y organización del transporte urbano de pasajeros.

– *Omitimos la reproducción de todo el articulado, que el lector interesado puede*

obtener en la biblioteca del H. Concejo Deliberante. El despacho tiene fecha 25 de agosto de 1987 y está firmado por los concejales: Gelemur, Rech, Remaggi, Argueso, Sirochinsky, Guludici, Coppari, Mantero, Siccardi, Pi de la Serra, Porrúa, Garís. Continúa luego la discusión en general.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Siccardi.

Sr. Siccardi (UCR): Señor Presidente, en homenaje al voto positivo que en general nos va a acompañar en esta oportunidad el bloque Socialista, nosotros - sin perjuicio de la fundamentación que vamos a hacer al respecto - anunciamos que una vez resuelto el tema del tratamiento en general vamos a propiciar el regreso a comisión del expediente relativo a la Sociedad de Estado del Transporte para una mejor redacción del articulado. Señor Presidente, estos dos instrumentos que llegan al recinto uno con el voto unánime de los integrantes de las distintas comisiones que tuvieron a su cargo el estudio; (me refiero a la ordenanza general del transporte) el otro por el voto de la mayoría, forma parte de un cuerpo más amplio, que con fecha 27 de noviembre de 1986 el Departamento Ejecutivo remitiera al Concejo Deliberante y sobre los cuales voy a hacer un breve comentario. Entendía el Departamento Ejecutivo que sobre la base de este trípode se encontraba una propuesta para el mejoramiento o refuncionalización del transporte en la ciudad de Mar del Plata. El plan propuesto no significaba que nos halláramos frente a proyectos cerrados; se trataba

simplemente, de una propuesta general que se colocaba en el centro del Concejo Deliberante como órgano político que sintetizaba en su seno las distintas conformaciones del espectro político marplatense a los efectos de que se discutiera la propuesta, se mejorara, se alterara total o parcialmente, o se receptaran otras en su reemplazo. Aquellos instrumentos entrados al Concejo, el 27 de noviembre de 1986, exactamente hace hoy 9 meses eran los siguientes: en primer lugar, la sanción de una ordenanza general del transporte, que al mismo tiempo propiciaba la derogación del decreto 1308 del '71, decreto sancionado bajo la comisionatura de Galloti. En segundo lugar, un pliego de bases y condiciones para un llamado a licitación de todo el sistema de transporte de la ciudad de Mar del Plata y finalmente, la creación de un Ente Municipal que en el léxico vulgar ha entrado ya como la Sociedad de Estado del Transporte y sobre las cuales voy a hacer rápidas consideraciones. La ordenanza general del transporte tiende a definir las normativas que en materia de política de transporte, de planeamiento, de administración y de fiscalización del transporte urbano en Mar del Plata. El texto propuesto persigue, concretamente, llenar un vacío existente en la legislación comunal que se está manejando con un decreto del año '71, el cual es extraordinariamente casuista, ejemplificativo en sus distintos artículos al punto de que hay un capítulo

dentro del decreto 1308 del '71 que nos habla hasta de las condiciones y las medidas que deben tener las unidades del transporte, cosa que no corresponde que esté en un cuerpo municipal sino que forma parte o es materia de la legislación nacional. El decreto 1308/71 es un decreto que reglamenta una ordenanza inexistente y en este sentido la ordenanza General del Transporte que nosotros estamos propugnando - que ha sido limada con aportes de distintos bloques, entre otros del bloque Socialista a través de las variaciones que nos trajo el concejal Albert y que fueron aceptadas por la Comisión de Transporte, también el concejal Guerrero trajo algunas modificaciones en lo que hace al tema de seguros que tiende a llenar este vacío existente. En segundo lugar, tenemos el pliego licitatorio que el Departamento Ejecutivo remitió y que nosotros consideramos - por lo menos la Comisión de Transporte por el voto de la mayoría - que no debe ser aprobado. Entendemos que significaría colocarle a la futura Sociedad de Estado del Transporte una limitación en su accionar futuro y preferimos que sea la propia Sociedad de Estado la que una vez constituida, organizada, puesta en marcha decida cual es el mejor camino para concluir definitivamente en Mar del Plata con los permisos precarios de las empresas prestadoras del servicio. En tercer lugar tenemos el instrumento fundamental de estos temas que estamos trayendo al

recinto, que es la Sociedad de Estado del Transporte. Consideramos, señor Presidente, útil ilustrar al Concejo, como trabajó la Comisión de Transporte en estos nueve meses. Cuando los proyectos ingresaron al Concejo en el mes de diciembre inmediatamente propusimos una técnica de trabajo a la Comisión de Transporte que fue unánimemente aceptada. La primera parte consistió en la elaboración del material complementario que tendiera a ilustrar a los señores concejales sobre el contenido de los instrumentos que se intentaban reemplazar y/o crear y en el caso particular de la ordenanza general del transporte, se elaboró un cuadro comparativo que fue entregado a todos los concejales, para dejar en claro las coincidencias y divergencias que existían entre el texto del decreto 1308 del '71 y la ordenanza general del transporte. De la misma forma se procedió con el pliego comparándolo con un pliego que a nivel nacional contábamos en nuestro poder y en tercer lugar un estudio comparativo entre lo que nosotros considerábamos constituían antecedentes válidos para la comparación - me estoy refiriendo a dos proyectos de ordenanza que no alcanzaron a tener estado legislativo en este Concejo en el período '73 - '76 pero que respondían a una filosofía exactamente igual a la que nosotros estamos propugnando -. *Me refiero, señor Presidente, al proyecto del bloque Socialista creando la*

corporación del transporte que fue considerado en el período constitucional '73 - '76 y a otro proyecto, también elaborado en ese período que tuvo su origen en el FREJULI, propugnando la creación de un ente municipal del transporte organizado a nivel comunal, (Ente Administrativo Comunal del Transporte, que así se llamaba). Al mismo tiempo iniciamos una consulta amplia a la comunidad marplatense con la remisión de todos estos instrumentos a los partidos políticos, a las alianzas electorales conformadas para la elección de 1985, a las sociedades de fomento, a la UTA, a la CETUP, a la Universidad de Mar del Plata a las Facultades de Derecho local, a la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, en fin, a una serie de instituciones que nosotros creíamos debían opinar, para que en el plazo en que le indicábamos para producir su opinión, que eran 90 días, pudieran traer variantes a la propuesta que reitero no era cerrada y que había llegado desde el DE. En el mes de marzo, la Comisión de Transporte - mientras se substancian estas solicitudes de opinión que habían sido giradas a las distintas instituciones que mencioné - recibió en su seno a los integrantes de la Comisión que, habiéndose integrado en el seno del DE y presidida por el ex intendente don Jorge Raúl Lombardo, había redactado estos instrumentos fundamentales que estamos analizando.

En distintas reuniones recibimos a esos integrantes y posteriormente también recibimos a los técnicos de la Dirección de Transporte y Tránsito los cuales nos hicieron llegar su opinión. Es así que vencido largamente el plazo de todos los requerimientos que habíamos realizado el día 8 del corriente, la Comisión de Transporte dispuso el dictamen aprobando la Ordenanza General de Transporte, esto por unanimidad, y la conformación de la Sociedad de Estado, esta por mayoría. ¿Por qué, señor Presidente, la Sociedad de Estado? Los antecedentes discutidos en este Concejo Deliberante, período 1973/76, la experiencia vivida por aquellos que de alguna manera intentaron la mejora del servicio a través de instrumentos que erradicaron definitivamente los permisos precarios y tuvieron en mira la creación de un instrumento idóneo que permitiera a la Municipalidad terminar con los look-out patronales que se producían cuando no había coincidencia respecto de las prestaciones tarifarias de los prestatarios, llevaron a la administración actual a concluir que ese instrumento idóneo debía tener la posibilidad ante un conflicto generalizado de reemplazar a esos permisionarios. Al mismo tiempo considerábamos que este instrumento debía estar, alejado de la Administración Central y que tuviera recursos propios para producir estas políticas que nosotros consideramos fundamentales. El choque de

intereses en la prestación del servicio del transporte, es evidente. Por un lado, tenemos la función social que el transporte tiene para aquella población de más escasos recursos y, por el otro lado, los intereses de los empresarios que enmarcados en un interés particular, lo que pretenden es obtener mayores beneficios y muchas veces entran en conflicto con la Municipalidad, representante del poder público, que al mismo tiempo tiene la responsabilidad de organizar los servicios locales de acuerdo a lo establecido por la Constitución de la Provincia. Paradójicamente, señor Presidente, en toda América Latina, y la Argentina no escapa de este concepto general, el Estado que ha intervenido, a veces injustificadamente, en numerosas actividades, no lo ha hecho en la prestación de los servicios públicos organizados a nivel comunal. En Europa, Canadá, Estados Unidos, los transportes urbanos están organizados y prestados por sociedades comunales y en muchos casos, conviven empresas privadas con empresas estatales. Este último ejemplo, sirve para describir lo que sucede en la ciudad de Rosario, donde efectivamente conviven empresas privadas con empresas estatales. Si pudiéramos en un breve trazo y dentro de la filosofía expuesta sintetizar las motivaciones que tenemos para crear este instrumento, digamos que el mismo forma parte de una política de largo plazo. En consecuencia, el tiempo

dejará establecido las distintas etapas por la cual deberá concurrir la futura Sociedad de Estado en su conformación, en la designación en primer lugar de las personas que lleven adelante su actividad, su vida, que no solo sea el controlador del sistema sino que también aparezca como el organizador de líneas comunales que podrán o no convivir con las empresas particulares. Creemos que de ahora en más se abre un gran abanico de evolución en la creación de este instrumento.

¿Cómo serán señor Presidente, los transportes del futuro? ¿La combustión seguirá basada en los combustibles líquidos? ¿Habrá que subsidiar el transporte? Y si así fuera, ¿ese subsidio deberá ser para la totalidad de los pasajeros o para una parte de ellos o estará circunscripta a llenar los costos necesarios? Todas estas son preguntas que tenemos que comenzar a hacernos, se hace necesario disponer de un elemento ágil, idóneo, que al especializarse en este tema y crear todo lo necesario para prever en la medida de lo posible los problemas futuros. Dentro de 25 años Mar del Plata tendrá 1.000.000 de habitantes. A partir de una ciudad de 1.000.000 de habitantes la experiencia indica, que el subterráneo o metro comienza a ser rentable. ¿Será necesario organizarlo en Mar del Plata? Y si así fuera, ¿no sería necesario empezar a pensar en las posibilidades de construir un semi metro? Recientemente se ha

inaugurado en una zona del Gran Buenos Aires un semi metro. Todos estos temas pueden y deben ser analizados por la futura Sociedad de Estado, porque no solo ella puede llegar a servirnos para organizar líneas comunales que nos sirvan de testigos en el transporte urbano, sino que como lo define el artículo 2º del proyecto de ordenanza, también deberá tener a su cargo la planificación y la elaboración de políticas en materia de transporte urbano, la realización de estudios para tratar a través de esa planificación, y esos estudios prever los problemas futuros.

Señor Presidente, yo desearía concluir esta introducción haciendo algunos comentarios - que si bien van a ser analizados, como dije al principio, con mayor detenimiento en la Comisión de Transportes, a la cual debe girarse exclusivamente este expediente - para aclarar tres temas fundamentales. En primer lugar, la posibilidad de que mediante este instrumento se realicen los servicios por medios propios o arrendados, mediante el régimen de concesiones o subconcesiones o realizando la explotación directa por medio de la Sociedad de Estado. Esto de ninguna forma implica - y esto es bueno aclararlo - un aumento en el precio de este instrumento. El 2% que como recurso se establece para la futura vida de la Sociedad de Estado no implica el aumento del boleto porque el 2% de cada uno de los boletos sería Australes 0,008 y de acuerdo a la

nueva moneda implementada por el decreto 1096 del año '85 todas las cifras inferiores a Australes 0,025 deben ser desechadas. De manera que no implica de ninguna forma un aumento en el precio del boleto. En tercer lugar, tenemos el tema personal. No implica la burocratización y el personal que pueda el día de mañana estar trabajando en esta Sociedad de Estado, se debe regir por la Ley de Contrato de Trabajo y por los convenios colectivos correspondientes. De allí que la ordenanza prevea en la última parte del articulado la transferencia de personal municipal que pueda estar prestando servicio en las áreas correspondientes de Departamento Ejecutivo a la Sociedad de Estado, que no va a ser Municipal, por lo que se va a producir en verdad una disminución del rubro Personal en la Administración Central. Señor presidente, por estas consideraciones pensamos que el Cuerpo debe dar tratamiento positivo en general y que en particular el proyecto regrese a la Comisión de Transportes, para limar algunos aspectos. Nada más.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Mantero.

.....

Sr. Mantero (DC): Con relación a la Sociedad de Estado, y no obstante no participar de la Comisión de Transportes y habiendo así asistido circunstancialmente a algunas de las sesiones donde el tema se consideró

así como a las reuniones que para considerarlo se realizaron en otras comisiones del Concejo Deliberante, nosotros hemos planteado un proyecto cuyo artículo 1º define lo que a nuestro criterio es la alternativa. En rigor, y respecto del diagnóstico creo que coincidimos con la preocupación que inspira el bloque de la mayoría, de la necesidad de crear un Ente para abordar la problemática en el transporte colectivo de pasajeros. Nuestra discrepancia radica y queda definida en lo que es el artículo 1º de nuestro proyecto que propone la creación de la Dirección Municipal de Transporte Colectivo de Pasajeros como Ente descentralizado de acuerdo a las prescripciones de la ordenanza que sometíamos a consideración del Cuerpo y a las previsiones establecidas en la Ley Orgánica de las Municipalidades. Nosotros hemos incluso adoptado el proyecto presentado por el Departamento Ejecutivo una modalidad análoga; ello incluso puede percibirse en algún error en alguno de los artículos que en particular habremos de señalar. Substancialmente asume el objeto del Ente a crear, coincidimos en que el Ente debe elaborar las políticas a aplicarse, debe planificar la implementación de los servicios, debe proponer los itinerarios que garanticen una satisfacción de las necesidades del usuario, debe realizar estudios ya no periódicos sino estudios que permitan una actualización ininterrumpida de los

temas e índices que regulan esta actividad y que, además, debe disponer la posibilidad de la explotación directa del servicio del transporte colectivo de pasajeros. Creemos que aquí la posibilidad de disponer de una línea o de líneas testigos permite conciliar este propósito que hace a reconocer errores del sector privado pero que no excluye la posibilidad de tener una referencia que permita evaluar la eficiencia del servicio. Decíamos que optamos por la Dirección Municipal de Transporte Colectivo consultando los antecedentes que la Municipalidad nos ofrece; en principio la Municipalidad nos ofrece dos Entes descentralizados que periódicamente el Concejo Deliberante reconoce en su eficiencia y en su grado de autonomía que les ha conferido respecto de las restricciones que posee la Administración Central para alcanzar niveles relativamente satisfactorios; nos referimos a la Dirección Municipal de Vialidad y al IMDUR. Entendemos que la singularidad de la transferencia y recepción por parte de la Municipalidad de Obras Sanitarias no permitía - atendiendo a la complejidad del problema - la posibilidad de crear una Dirección Municipal con carácter de Ente descentralizado que hoy proponemos a consideración del Concejo Deliberante como el modo idóneo de atender a una necesaria gradación que existe entre la actual situación y la situación proyectada por el Departamento Ejecutivo de crear una

Sociedad de Estado asumida por el bloque de la mayoría. Entendemos que la Dirección Municipal de Transporte tiene el grado de autonomía y simultáneamente el grado de relación que a nuestro criterio es el adecuado. Y es el adecuado porque como Sociedad de Estado tiene un nivel de independencia respecto del Concejo Deliberante que a nuestro criterio no es el que corresponde a un servicio como el de transporte que tiene íntima relación con otro tipo de problemas. En particular reconocemos que el transporte colectivo de pasajeros no es un problema ajeno a la situación, que a nuestro criterio es lo substancial del tema que es aquel de la solución de la circulación que en el área urbana permita elegir y definir los itinerarios preferenciales de la población y esto es un problema que está integrado por la solución que se le da al problema del transporte colectivo, la solución que se le da al sistema vial y aquella que además permita dar una solución al sistema de tránsito. Es decir, que el transporte colectivo es una modalidad que permite canalizar los flujos, la movilidad que se plantea en un área urbana por la localización de las diferentes actividades pero que requiere una política integral y la política integral se asume cuando hay un sistema compatible de la estructura vial y un sistema compatible de las disposiciones de tránsito en un ámbito urbano. Si la problemática del tránsito y la de

vialidad se canaliza en direcciones municipales, un nivel análogo y compatible con las finalidades hacia concebible la creación de una Dirección Municipal de Transporte Colectivo. Es decir, no es la acción exclusiva en el transporte colectivo aquella que va a dar solución a ese problema amplio y complejo que requiere coordinación y que, no puede tampoco asumirse con autonomías excluyentes porque ese proyecto de Mar del Plata al que bien se refiere el concejal Siccardi, implica hacer una referencia al Mar del Plata futuro. Mar del Plata podrá o no alcanzar el nivel de un millón de habitantes, si es que Mar del Plata se propone alcanzar ese umbral de habitantes, porque una política probable puede disuadir dicho incremento si es que escapa a los umbrales óptimos de una comunidad urbana. Sin embargo, se requiere contemplar que hay una política complementaria de la prestación del servicio del transporte colectivo de pasajeros disuadiendo el uso del transporte individual de personas en Mar del Plata, inducción que por otra parte va a ser consecuencia seguramente de los costos sociales que hoy tiene el transporte individual y que no podrán permitirse las sociedades del futuro. En tal caso es probable que se requiera necesariamente de modalidades diferentes pero si se va a requerir de una planificación concertada de acciones de vialidad, de tránsito y de transporte colectivo. En lo que se refiere a los Entes que

hoy están a consideración por parte del Concejo Deliberante, cuando nosotros decimos que optamos por la Dirección Municipal de Transporte lo hacemos porque entendemos que queda inscripto dentro de las pautas de aquellos organismos que evitan declinar un instrumento vital de políticas futuras por parte del municipio y que permitirá realizar esa tarea que nos proponemos. Por otra parte hay algunas diferencias que hacen a esta supervisión, que a nuestro criterio debe darse, con las características con que actualmente se supervisan la Dirección Municipal de Vialidad y el IMDUR, y que son por cierto análogas a la relativa supervisión de Obras Sanitarias Sociedad de Estado que en última instancia se limita a la consideración de las tarifas. A nosotros no nos preocupa exclusivamente el tema tarifario, en la incidencia beneficiosa o perjudicial que pueda tener para el usuario, sino que nos interesa - reitero - la necesidad de una política integral que a nuestro criterio no debiera declinarse. Hay algunas diferencias, por cierto, en lo que se refiere a la consideración de los planes de acción, de los presupuestos pertinentes y de la canalización de personal. Nosotros creemos que la concepción de la Sociedad de Estado pretende solucionar un problema de eficiencia municipal - con cuyo objetivo coincidimos - y la necesidad de racionalizar y consolidar y de contribuir a la eficiencia a partir de una desagregación de funciones.

Nosotros creemos que esta desagregación tiene el riesgo de multiplicarse en términos de recursos sociales asignados al tema y en el personal que pudiera requerirse para atender al problema. Obviamente se me dirá: *"una gestión racional de la Sociedad de Estado tiene en su capacidad de posibilidad de reivindicar la austeridad en su posible autonomía"*. Nosotros creemos que debiera tenerse el margen de control deseable para el Concejo Deliberante y en ese sentido, además, proponemos en este proyecto la existencia de un consejo asesor que canalice la eventual participación de los usuarios, de los empresarios, de los trabajadores del sector del transporte. En síntesis, y concluyendo, asumimos la problemática, coincidimos en los objetivos, discrepamos en la modalidad queja en la diferencia entre la Sociedad de Estado y la Dirección Municipal concebida como un Ente descentralizado. La muy probable convalidación de la Sociedad de Estado por parte del Concejo en atención a que lo suscribe el bloque de la mayoría, nos permitirá en particular adoptar la decisión, y hacer algunas observaciones a ese documento que de aquí en más, seguramente, regulará la actividad del transporte colectivo de pasajeros en Mar del Plata.

Sr. Presidente: Para una moción de orden, tiene la palabra el concejal Benítez.

Sr. Benítez (US): Señor Presidente, algunas manifestaciones del concejal

Siccardi que no alcancé a escuchar muy bien me ponen en la duda de que podamos tener alguna sorpresa a la hora de votar. Por lo tanto voy a solicitar al Cuerpo un cuarto intermedio para conversar los presidentes de las bancadas.

Sr. Presidente: Bien. Habiendo acuerdo, se pasa a un cuarto intermedio.

- *Siendo las 18:55 horas se pasa a cuarto intermedio.*
- *A las 19:25 se reanuda la sesión.*

Sr. Presidente: En lo que es el alcance 2 del expediente 1532, voy a poner en consideración en general el dictamen de la mayoría. Tiene la palabra el concejal Vacante.

Sr. Vacante (PJ): Sí, señor Presidente.

.....

Respecto del alcance 2 de esta ordenanza, nosotros entendemos que esta no es la oportunidad si bien hace nueve meses que está en el Concejo Deliberante y ha sido motivo de estudio y de un enorme esfuerzo - tengo que reconocerlo - de la bancada oficialista respecto del estudio de este tema, pero también entiendo que a solo nueve días de las elecciones y por un problema de respeto a quienes de alguna manera tienen la aspiración de conducir esta comuna, no sería descabellado pedirle a la bancada oficialista que este tema vuelva a Comisión y se espere el resultado del 6 de septiembre - insisto faltan solo

nueve días para las elecciones y estuvo nueve meses en estudio - como consecuencia de que creo que aquel que tenga en suerte ganar las elecciones del 6 de septiembre y aquel que tenga que asumir la conducción del Ejecutivo en esta ciudad tenga la posibilidad de opinar y de expresarse respecto de esta cuestión de suma importancia para la ciudad de Mar del Plata. *Además de todas las dudas que este bloque tiene respecto de si es mejor una Sociedad de Estado o un Ente descentralizado* dado que lamentablemente ningún bloque político de este Concejo Deliberante tiene el apoyo técnico necesario para profundizar un estudio que ni siquiera el Departamento Ejecutivo pudo realizar durante tres años definiendo una política de transporte en general para saber que es lo que le conviene a nuestra comunidad respecto del transporte de pasajeros en particular. Es por eso que, sin que esto sea una cuestión política, va un poco más allá y este tema ha sido motivo de discusiones serias y de preocupaciones de todos los bloques políticos, creo que muy pocas veces se hizo política con este tema, normalmente se ha tendido a darle la solución de fondo que necesita, le pediría a la bancada oficialista que este tema vuelva a comisión como consecuencia de todo esto que he explicado.

Sr. Presidente: Está en uso de la palabra el concejal Albert.

Sr. Albert (US): Reitero que se me pasó, señor Presidente, este tema del

transporte es de singular relevancia. En realidad, ha preocupado a nuestro bloque e indudablemente a todos los bloques componentes de este cuerpo, el tratar de hallar una solución viable a este tema.

.....

Posteriormente, llegó esta iniciativa, de la que hay que ponderar el trabajo de muchos miembros de la Comisión de Transportes para tratar de hallar un nuevo camino para solucionar ese problema. Posiblemente esta es una de las oportunidades en que uno desearía votar un proyecto pero, lamentablemente, por cuestiones que hacen a no tener los elementos necesarios para evaluar seriamente si este Ente es el que realmente va a dar la solución de los temas del transporte y nuestros, es que - más allá que creyendo que existe una necesidad de obrar en consecuencia - este bloque se va a abstener. Y nos vamos a abstener deseando que de ninguna manera la iniciativa del Departamento Ejecutivo y del bloque de concejales radicales pueda fructificar en algo que realmente de una solución sería al problema del transporte, porque en realidad la ciudad toda lo está deseando. Yo señor Presidente, no me voy a extender más en este tema, porque los concejales que me han precedido en el uso de la palabra han sido lo suficientemente extensos en el debate.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Siccardi.

Sr. Siccardi (UCR): Señor Presidente, realmente creíamos que existía por lo menos del bloque socialista en su integridad, una idea al respecto, que había surgido después del cuarto intermedio. Obviamente ha sido tan veloz el cambio de criterio respecto de lo que primero habíamos conversado antes de la sesión y lo que de alguna forma fue confirmado en el cuarto intermedio (en el sentido que el bloque socialista nos acompañaba con su voto en general) y ahora nos encontramos que hay una abstención.

Sr. Presidente: Tengo dos pedidos de palabras del bloque Socialista: concejal Junco, usted dirá... Bien, voy a respetar el orden de pedido de la palabra. Tiene la palabra el concejal Benítez.

Sr. Benítez (US): Temo señor Presidente que si seguimos hablando así demos motivo para mayores reproches. Yo lamento esta circunstancia de tener que hacer aclaraciones personales cuando el debate se presta para hacer consideraciones de tipo institucional. Yo no sé si es tanto como sentir sobre la espalda la carga de la historia, a mí me parece que es una metáfora demasiado grandilocuente para lo que a veces podemos y para lo que a veces hacemos; pero sí creo que hay que sentir la responsabilidad de las propias palabras. Yo en el momento en que estuvimos en el cuarto intermedio manifesté que si la bancada mayoritaria había entendido que mi compañero Presidente de esta bancada había manifestado su

decisión de votarlo en general, yo a pesar de no estar de acuerdo estaba dispuesto a respetar su palabra, estoy dispuesto y lo voy a honrar y lo voy a votar en general. La confusión proviene posiblemente que el concejal Albert que está más cerca de mi compañero de bancada que mío, no le ha entendido lo que él intentó explicarle. Pero esto parece que es hoy una comedia de equívocos... o una tragedia porque para mí, en lo personal, esto es una tragedia. Yo reitero que voy a honrar el compromiso asumido del que yo no participé pero lo asumo plenamente por tratarse del compañero que hemos elegido como Presidente de esta bancada, y entiendo que no produzco un daño irremediable a nadie que no sea a mí mismo; entonces, es la decisión de quien debe perjudicarse por una decisión de tipo personal, a mí no me cabe duda que si alguien tiene que perjudicarse, ese soy yo. Eso lo tengo absolutamente claro y entiendo la forma retórica en que lo ha pedido el Presidente de la bancada radical, lo acepto porque tiene algún derecho a sacar partido de esta situación, recomendándonos amablemente que honremos la palabra. Yo no necesito de sus recomendaciones, le manifesté, primero, mis serias objeciones al voto que voy a dar, pero no obstante le manifesté que por sobre todas las cosas estimaba fundamentalmente el honrar la palabra que había dado. Y a eso me atengo. Lo único que le voy a pedir a mi compañero de bancada, concejal

Albert, en función de eso, que también rectifique su posición y lo votemos en general. Las contradicciones en las que habré de incurrir en el tratamiento en particular, solamente las voy a cargar yo en mi conciencia, pero advierto que a este voto en general no me ata nada más que en el cumplimiento del compromiso adoptado por mi querido y viejo compañero de esta bancada, el concejal Junco. Nada más.

Sr. Presidente: Tiene la palabra el concejal Junco.

Sr. Junco (US): Sí, señor Presidente, es a fin de quitarle el tinte dramático al tratamiento de este proyecto de ordenanza; yo le voy a pedir a la bancada mayoritaria que acepte el pedido del concejal Vacante en el sentido de que esta ordenanza vuelva a Comisión. No tiene sentido desde el punto de vista reglamentario el votar en general, si no es después sancionada en particular esta ordenanza. En las conversaciones previas a la reunión de este Cuerpo, salió como variante la posibilidad de que se vote en general y luego en particular en otra sesión fijar las posiciones respectivas de los bloques. Pido la reconsideración a la bancada mayoritaria con el fin de que la ordenanza sea girada nuevamente a Comisión y luego hacer un estudio exhaustivo y no votarla así en forma separada porque, en mi opinión, si bien reglamentariamente está contemplada, la ordenanza no tiene sanción definitiva hasta que el Cuerpo no la vote en

general y en particular. Eso es evidente.

Sr. Presidente: Bien en general y en consideración el dictamen de la mayoría en el alcance N° 2 del expediente 1532; sírvanse a marcar sus votos. Aprobada en general. Existiendo moción por parte del

bloque de la Unión Cívica Radical de pasar a Comisión el tratamiento en particular, sírvanse marcar sus votos en tal sentido: aprobada esta moción. En consecuencia queda aprobada en general y pasa a Comisión para su tratamiento en particular.

- La sanción en particular se produjo, por mayoría, en la sesión del Concejo Deliberante correspondiente al 26 de noviembre de 1987. Se promulgó el 10 de diciembre del mismo año.

Апехо

Siempre Igual



Honorable Concejo:

Los que suscriben, por los fundamentos que acompañan, solicitan la sanción favorable del siguiente:

Proyecto de Resolución

Artículo 1º. El DE fiscalizará el cumplimiento estricto de la ordenanza que impone, a las empresas de transporte colectivo de pasajeros, la obligatoriedad de expender, sin excepción de días feriados, el boleto de ida y vuelta, dentro del horario de salida del primer coche hasta las 8 y de 12 a 14.

Artículo 2º. Comuníquese, publíquese, etc.

Jorge R. Lombardo - Jerónimo Pruzsiani

Fundamentos

Las empresas locales de transporte colectivo de pasajeros sin autorización municipal, aunque con su tolerancia, vienen incurriendo en violación de las ordenanzas que les fijan tarifas y obligaciones, redundando todo ello en perjuicio de los usuarios del servicio.

En el tiempo que estaba en vigencia la tarifa especial, establecida por la autoridad comunal, que se conoció como "boleto obrero", este se expendió siempre con resistencia por parte de las empresas, que hasta intentaron una discriminación en cuanto a los trabajadores que podían beneficiarse o no con esa rebaja del pasaje.

Aparte de ello, situación que fue conjurada por la negativa del personal de los servicios públicos a secundar esa intención, el expendio de los denominados boletos obreros estuvieron al alcance de los usuarios solo los días hábiles, con excepción de todo feriado, incluso aquellos laborables. Con el establecimiento del "boleto de ida y vuelta", a cuyo expendio las empresas han quedado obligadas dentro del horario de salida del primer coche hasta las 8 y de 12 a 14, si bien se ha ganado en claridad, por cuanto deja la denominación de prestarse a equívocos, no ha motivado ello un beneficio para los usuarios. Las empresas, con rara unanimidad, siguen excluyéndose por propia determinación de la obligación de expender el "boleto de ida y vuelta" los feriados, sean estos laborables o no, interpretación ajena al texto y al propósito de la ordenanza a la que deben ajustarse.

Ello da lugar a justificadas quejas del público usuario de los servicios de transportes y por tal circunstancia cabe que el DE, por la dependencia que corresponda, fiscalice estrictamente el cumplimiento de la ordenanza que inauguró el "boleto de ida y vuelta", para que el mismo se expendan todos los días sin excepción alguna.

Jorge R. Lombardo.

Los Trolebuses



/

Con fecha 11 de julio del año en curso, el señor Comisionado Municipal requirió opinión de la Comisión Asesora respecto al sistema de explotación de la línea de trolebuses, cuya instalación se había completado al momento de asumir sus funciones la actual autoridad municipal.

La Comisión Asesora estimó prudente, dada la trascendencia del asunto, ir al fondo de la cuestión antes de pronunciarse sobre la consulta, que giraba en torno a si la explotación debía ser oficial, mixta o privada.

La conveniencia o no de poner en funcionamiento la nueva línea, tratándose de un medio de transporte no usado nunca en la ciudad y adquirido mediante un empréstito provincial que compromete en quince millones de pesos el patrimonio comunal, mereció, de esta manera, la preocupación primera de la Comisión.

Para reunir información fehaciente, se solicitó y obtuvo la intervención de personal técnico de la Provincia, con el que conferenciaron los miembros de esta Comisión, sin ver satisfecha en la medida deseada la suma de antecedentes requeridos.

Aparentemente la Municipalidad se encontraba frente a una situación de hecho que, sin embargo, y al término de sus estudios esta Comisión considera necesario salvar para superar el grave problema que, de aceptarla, quedará planteado a la ciudad en un futuro inmediato.

A esta conclusión llega la Comisión después de haber realizado varias reuniones con altos funcionarios técnicos de las Empresa Nacional de Transportes de Buenos Aires, con los que mantuvo prolongadas conversaciones que les permiten fundar opinión contraria a la instalación de este servicio en nuestra ciudad.

La tarea de la Comisión, por todo ello, debió orientarse por encima de la simple sugerencia remitida al sistema más adecuado para la explotación del servicio, aspecto que pasó naturalmente a segundo plano, si se tiene en cuenta la situación que crearía la sola adopción de trolebuses para el transporte urbano de pasajeros.

//

Origen de la Operación

El estudio del abultado expediente por el que se resuelve la compra e instalación de veinte trolebuses revela, a grandes rasgos, la siguiente tramitación:

- a) El 6 de noviembre de 1953, el ex Comisionado Municipal, Dr. José María Carbusiero dicta un decreto - ordenanza autorizando a adquirir un empréstito de quince millones de pesos, acogiéndose a las disposiciones de la ley 4558, para la adquisición de veinte trolebuses y su instalación en Mar del Plata, (no existe en el expediente N° 22471/M/ Ministerio de Gobierno - Trolebuses - Contrato Empréstito) ninguna constancia de estudio técnico que permita pensar que la elección de ese medio de transporte fue hecha sobre una base seria. El proyecto, por el contrario, solo tiene referencias a la adhesión de la Municipalidad al "Segundo Plan Quinquenal", entonces en boga.
- b) La operación se hace con intervención del Ministerio de Gobierno de la Provincia, resolviéndose la compra de las veinte unidades al Ministerio de Transporte de la Nación; y por licitación la compra e instalación de la red. En garantía del pago del empréstito la comuna compromete el producido de los impuestos de réditos y ventas (Cap. V del Cálculo de Recursos) y la fijación de la partida correspondiente en cada presupuesto anual.
- c) Por decreto del 24 de marzo de 1954, de la Provincia, se establece que la Municipalidad debe reintegrar el crédito con un interés anual del tres y medio por ciento y el uno por ciento de amortización acumulativa.
- d) El empréstito es a cien años. El primer servicio debe pagarse con el presupuesto de gastos proyectado para el año próximo. La partida alcanza a 675.000 pesos, de los cuales 150.000 pesos corresponden a la amortización, y 525.000 pesos al interés.

e) Los trabajos de instalación de la línea fueron adjudicados a la Sociedad Argentina de Electrificación S.A. (SADE) y se iniciaron el 27 de diciembre de 1954, durante la comisionatura del señor Eduardo Manuel Teisaire. La empresa terminó su trabajo el 6 de mayo de 1955, conforme al acta de recepción labrada a fs. 515 del Exp. 22477; pero procediéndose a su recepción definitiva, con fecha 24 de noviembre de 1955, fs. 591 del citado expediente.

Como se puede observar la Municipalidad se encuentra ante una situación de hecho: un empréstito de quince millones de pesos, que terminará de amortizarse recién en el año 2.057, una red para trolebuses que demandó una inversión superior a los diez millones de pesos y veinte unidades para ese transporte.

Es en este momento cuando se presenta el problema de la explotación. Pero previo a ello, para esta Comisión Asesora, en virtud de la falta de un estudio previo, es necesario puntualizar si el servicio es conveniente o no. La Comisión Asesora, por unanimidad, se pronuncia por no.

///

Servicio Caro; Tarifas Altas; Transporte Inadecuado

Las experiencias que con los trolebuses se han realizado en la Capital Federal y La Plata, no han sido nada halagüeñas.

Es público que el transporte en ambas ciudades es deficitario, debiendo ser subvencionados por la Nación y la Provincia, respectivamente.

Las pérdidas cuantiosas que experimenta el transporte metropolitano se reconocen principalmente en falta de tarifas de acuerdo con el costo del servicio. Dos tercios del total del déficit se funda en esta circunstancia.

Con respecto a los trolebuses, en la Capital Federal, se puede decir que ellos que funcionan con una tarifa de \$0,70 y \$1,00, mientras que el costo de explotación por coche Km, actualmente es de \$4,00 y la recaudación solo alcanza a \$2,60 por coche Km, lo que traduce una pérdida de \$1,40 por coche Km.

Para cubrir el costo de explotación, sería necesario establecer una tarifa de \$1,50.

Los datos estadísticos de la Empresa Nacional de Transporte de Bs. As., revelan, en los distintos medios de transportes, por coche Km, los siguientes gastos de explotación:

Trolebuses - 5,22 (1956 junio)
Ómnibus - 4,37 (1956 junio)
Micros - 4,00 (1955)

El servicio de micro - ómnibus que no funcionó en 1956, en Bs. As., será reimplantado. Se proyecta poner en funcionamiento 400 y extender esa cifra a 1.000. Es el tipo de unidad que se estima de mayor rendimiento para el transporte colectivo de pasajeros.

En síntesis, las observaciones de la Comisión a la implantación de una línea de trolebuses en nuestra ciudad, pueden concretarse, en términos generales, de la siguiente manera:

- a) Servicio que por su naturaleza es más caro que el ómnibus o micro - ómnibus. Obligar a la fijación de tarifas más altas;
- b) *Calidad de los vehículos adquiridos por la comuna.* Son resultados de una experiencia desafortunada de la industria germana. Previo a ponerlos en circulación exigirán refuerzo de la estructura del techo, modificación del frente y cambio de baterías y parabrisas. Para adecuarlos al servicio así debió proceder la ENTDA;
- c) Exigen la previa formación de un stock de repuestos (todo de importación). Se hace necesaria la gestión de divisas ante el Banco Central;
- d) Tomando como base el funcionamiento de la línea proyectada con una tarifa como la de la ciudad de Bs. As., (\$0,70 y \$1,00), los ingresos representarían solo \$350.000 mensuales, y los gastos, solo estimando los sueldos del personal necesario, llegarían a \$401.605. *El déficit sería mensualmente de \$51.605 sin tomar en cuenta el consumo de energía eléctrica, seguros del personal, vehículos y pasajeros, alquileres, repuestos, uniformes, interés al capital, riesgos contra terceros, amortizaciones e intereses, fondo de reposición, etc.;*

- e) *Rectificación de la línea:* Se hará también necesario rectificar la línea, en especial frente al Casino, a efectos de evitar una prevista congestión del tránsito, organizando el regreso por otra calle;
- f) El servicio de trolebuses se considera inadecuado para transporte de pasajeros en recorridos cortos. Se estima más conveniente para itinerarios largos, preferentemente con paradas cada kilómetro (en la Av. Luro deberán hacerlo cada dos cuadras), lo que influirá aún más en el costo del servicio;
- g) Conservación y duración del material rodante, de acuerdo al trato. Adiestramiento previo del personal y técnicos especializados, lo que ofrece trastornos que serían obviados con un servicio automotor.

IV

La Explotación

Desestimada la instalación del servicio resulta innecesario, a juicio de la Comisión, formular apreciaciones acerca de la forma de explotación.

Sin embargo se cree conveniente adelantar las siguientes observaciones:

Explotación municipal.- Sería contraproducente iniciar una experiencia de explotación municipal del transporte, mediante el empleo de un sistema que es el más caro de todos los adoptados en el país.

El propósito de una municipalización debe ser el ofrecer al público transportes cómodos, higiénicos, rápidos y baratos.

Se excluye para ello todo propósito de lucro, al eliminarse el beneficio que la inversión y el beneficio que deben reeditar en la explotación privada.

Ese objetivo no se alcanzará con la instalación de la línea de trolebuses proyectada, ya que para cubrir el costo de explotación deberán fijarse tarifas mucho más altas que las vigentes en la

Capital Federal y La Plata, donde las mismas tienen un "precio político", origen de cuantiosos déficits que obligan a la subvención estatal.

Explotación mixta.- Por este sistema el problema de las altas tarifas se verá agravado, por el interés que habrá que reconocer al capital que aporten los inversores particulares.

Explotación privada.- Aparte de las restricciones que el decreto de la Intervención Federal de la Provincia de Bs. As., fija a los comisionados en materia de concesiones y las observaciones que pueden deducirse de las hechas a los sistemas de explotación mixta y municipal, la realidad de los trolebuses permite abrigar muy pocas esperanzas de que una empresa solvente y responsable pueda constituirse para tomar a su cargo el servicio.

Los técnicos descartan la practicidad de una concesión precaria, y dada la naturaleza transitoria de la actual autoridad municipal, no es posible aconsejar concesión a largo plazo. Debe tenerse en cuenta que el tipo de la concesión es asimismo muy particular, y que los concesionarios trabajarían con unidades e instalaciones de propiedad municipal.

V

Conclusión

Por lo expuesto en el presente informe, la Comisión Asesora Municipal, por unanimidad, resuelve sugerir al señor Comisionado Municipal, lo siguiente:

- 1º . No poner en funcionamiento la línea de trolebuses.
- 2º . Disponer un estudio legal con vistas a la cancelación del empréstito provincial y la venta de instalaciones y unidades a las ciudades del país donde puedan resultar útiles como material de reposición.

Fdo. Lombardo, Jorge Raúl y Luis N. Fabrizio (PS); Castro, Adalberto y Murgier, Víctor G. Y. (UCR); Dellacasa, Eduardo Dante y Marín, Gabriel (PDP); Gutiérrez Begue, Mariete y Caruso, Antonio J. M. (PDC); y Berengeno, Francisco Manuel y Blanco, Gustavo A. (PD).

Mar del Plata, noviembre 13 de 1956.

- No obstante la opinión de la Comisión Asesora Municipal, ante el hecho consumado con que se encontró el comisionado, con anuencia de la Intervención en la Provincia, realizó nuevas inversiones y puso en marcha una línea de transporte municipal. El resultado en el plazo mediano fue el previsto por la Comisión Asesora. Los vehículos fueron terminando prematuramente su vida útil, la falta de repuestos influyó en el fracaso, como también la utilización de una mano de obra más cara que la usada por las empresas privadas. Luego se acudió a una explotación, ya en base a ómnibus, a cargo del sindicato que agrupaba a los choferes y guardas del transporte público de pasajeros, lo que cayó en la ruina poco después. Antes había quebrado la Compañía de Tranvías, una sociedad anónima que había obtenido la concesión originariamente, por un decreto del gobierno de la Provincia.

La Reestructuración



Consecuente con las ideas expresadas reiteradamente referentes a la situación del transporte urbano de pasajeros, el Intendente elevó a la consideración del Concejo Deliberante un proyecto de Ordenanza que en lo fundamental estatúa:

1. Reducción del número de empresas hasta un mínimo compatible con el principio de no constituir monopolios, al mismo tiempo que se reducen los gastos de dirección. Se imponía como condición indispensable que las empresas que se presentaran a la licitación estuvieran jurídicamente organizadas.
2. Fortalecimiento individual de las empresas otorgándoles dimensiones económicas capaces de soportar toda contingencia.
3. Distribución de los recorridos a lo largo de las vías clasificadas establecidas en el Plan Regulador, enlazando sectores de características distintas y promoviendo el crecimiento normal de la ciudad.
4. Intercalación de los recorridos paralelos de modo de ofrecer al usuario la posibilidad de elegir el mejor servicio provocando la emulación empresaria.
5. Proporcionar recorridos mixtos de alta y baja intensidad, con posibilidad de regularlos escalonando las frecuencias en función de la necesidad y por efecto del sistema de ramificación en las cabeceras.
6. Eliminación de los recorridos superfluos y rectificación de los trazados para vincular entre sí los centros de atracción por el camino más directo.
7. Despejar el centro de la ciudad de concentraciones y espaciar las líneas hasta distancias accesibles sin incomodidades para el usuario.
8. Trazado de recorridos finales adecuando los inmediatos a los hechos existentes respetando estas directivas se buscaba obtener infinidad de soluciones. La adoptada, respeta en general lo existente en volumen y capacidad operativa de las empresas, suponiendo que los grupos más pequeños serán

absorbidos por las empresas mayores o se reunirán entre ellos para constituir una empresa de mayor capacidad.

Con referencia al régimen tarifario, proponía la adopción del sistema de tarifa única e implantar la combinación universal de modo que todo el sistema funcionara como una sola unidad, permitiendo al pasajero de cualquier línea, utilizar otra para completar su viaje. El boleto combinado o el de ida y vuelta soportaba un incremento del 50% sobre la tarifa única. La composición de la tarifa era detallada con minuciosidad en la ordenanza, estableciendo la incidencia de sus respectivos componentes a los efectos de analizar los aumentos de tarifas derivados del aumento de los costos de operación.

A los efectos de establecer las frecuencias, se determinaban cuatro zonas que abarcan círculos cuyo baricentro es la plaza San Martín con radios de 2-4-6 y más de 6 kilómetros respectivamente. Se fijaban asimismo los correspondientes intervalos mínimos de circulación en las diferentes zonas.

La Comisión de Transportes del Concejo Deliberante, luego de innumerables reuniones para tratar los aspectos de la ordenanza que se comenta, remitió a la sala de sesiones su despacho en el cual se introducían modificaciones fundamentales al proyecto elevado por el Intendente Municipal, entre ellas la abolición del sistema de combinación universal. Sancionada con las modificaciones introducidas por el Concejo Deliberante, la ordenanza fue aplicada por el Departamento Ejecutivo llamando a licitación para cubrir las diferentes líneas y concesiones. Al poco tiempo de adjudicadas las concesiones, las empresas comenzaron a formular planteos a la Municipalidad en el sentido de falta de rentabilidad derivada del bajo índice pasajero por kilómetro obtenido. Lo cierto era que las frecuencias adoptadas por las empresas eran excesivas. La movilización de ciertos sectores de la opinión pública, presionaron sobre los diferentes órganos municipales obteniendo luego de realizar sucesivos actos de fuerza, la anulación de la Ordenanza que reestructuraba el transporte, volviendo al antiguo sistema.

No obstante, de inmediato se iniciaron los estudios correspondientes a la luz de la experiencia obtenida a los efectos de proyectar una nueva Ordenanza, situación que encontró a la Municipalidad a la fecha en que la Revolución de 1966, provocó la caducidad de sus autoridades.

En el Concejo: Unanimidad

Sr. Presidente (Danza): En consideración. Tiene la palabra el señor concejal Bronzini.

Sr. Bronzini (PSD): El despacho que la Comisión de Transporte trae al Concejo esta noche consta de dos cuerpos; uno es el proyecto de la Ordenanza General del Transporte Colectivo de Pasajeros, que estamos tratando, y el otro cuerpo es el proyecto de Ordenanza de Reestructuración General del Transporte Colectivo de Pasajeros, que es el que otorga las concesiones y los grupos de líneas que las constituyen, y que será tratado con posterioridad al que tenemos en consideración, quedando en estudio de la Comisión de Transporte, sin despacho aún, otro proyecto.

Debo decir, en primer lugar, que el presente proyecto es el fruto de muchas jornadas largas y fatigosas de trabajo, en la que han intervenido todos los bloques que componen el Concejo y por lo tanto, la Comisión Especial de Transporte. Este despacho lleva la firma de todos los integrantes de la comisión; quiere ello decir que todos están de acuerdo en la idea general, en la idea vertebral de esta ordenanza básica del transporte colectivo de pasajeros, sin perjuicio de las disidencias parciales que los

distintos bloques tienen previstas, al considerarse en particular. No obstante que su lectura facilita el conocimiento público de la misma, la comisión ha deseado que uno de sus miembros expresara algunas palabras para fijar la interpretación auténtica de algunas partes esenciales de la ordenanza, refiriéndose dicha interpretación, por lo tanto, al sentido y a la interpretación que dan a las distintas normas que se van a dictar, los mismos legisladores que las dictan; vale decir, los propios concejales, y se me ha encargado esa tarea.

Esta ordenanza, establece como principio general para la concesión del servicio público de transporte colectivo de pasajeros la licitación pública; prescribe que las concesiones no podrán ser por un plazo mayor de diez años, y que cada concesionaria no podrá explotar más de dos; se establece en el artículo 10º que podrán ser concesionarias de estos servicios las personas de existencia visible, las empresas mixtas en que participe la Municipalidad y las sociedades de derecho en general, con una sola excepción: las sociedades en comandita por acciones, que han sido excluidas, porque la comisión entendió que este tipo de sociedades haría

más difícil el control que se ha querido poner en manos del poder público.

Los artículos 11° y 12° establecen varias normas para facilitar ese contralor; en el caso de que se trate de sociedades anónimas se exige que las acciones deben ser nominativas, no endosables y que para su transferencia se necesita la autorización del poder concedente, y en el caso de sociedades en formación se fija el plazo de seis meses para que se encuadren en las condiciones establecidas por esta ordenanza.

El artículo 23° determina que los vehículos que se afecten al servicio deben ser de propiedad de la concesionaria y hallarse debidamente patentados a su nombre; pero se establece una excepción a este principio general, en razón de las características muy particulares que tiene esta ciudad: se autoriza que para los refuerzos de temporada estival se puedan locar unidades de transporte; se establece que toda incorporación a los servicios, de vehículos por iniciación o ampliación de los mismos, o reemplazo por otra unidad, debe de tratarse de vehículos nuevos.

El artículo 26° dispone que la antigüedad máxima que puede tener cualquier vehículo afectado a la prestación de estos servicios sea de diez años; vale decir, que los vehículos, a medida que van llegando a esa antigüedad deben ser reemplazados. A partir del artículo 32°, el proyecto entra a fijar normas muy importantes relacionadas con la

fijación de las tarifas; desde luego estas son de carácter general, porque esta es una ordenanza básica, una ordenanza general; se establece por el citado artículo que la tarifa se integrará con los costos de explotación más un margen mínimo de utilidad, que estará relacionado con el riesgo que asume la concesionaria a cargo de la prestación del servicio. Se estimó conveniente en la comisión fijar esta norma, a propuesta del concejal Botteri, para dejar inserto en esta ordenanza el concepto que se tiene del servicio público, que es un concepto de tipo social; vale decir, que el margen de utilidad que se puede aceptar en la fijación de tarifas no puede ser sino mínimo.

En el artículo 33° se establecen las normas que deberán seguirse para la determinación tarifaria; como asimismo que cuando se conceda la prestación del servicio por la Municipalidad, los interesados en obtener la concesión deberán expresar formalmente los elementos de juicio que han tenido en cuenta para la fijación de la tarifa en la licitación, y les indica cuales son los dos elementos básicos que se deben tener en cuenta para su fijación y que son: el costo promedio del "kilómetro - recorrido" y el número promedio de "pasajeros - kilómetro".

Además, se dispone que cuando el Departamento Ejecutivo llame a licitación, deberá indicar para calcular el costo del kilómetro recorrido, los rubros que las empresas deberán computar en sus cálculos como

integrantes del costo. El artículo 34° establece que cuando la Municipalidad deba fijar la tarifa del servicio, deberá proceder en la misma forma. El artículo 35° fija una norma de carácter general para permitir la actualización de la tarifa durante el plazo de las concesiones, y establece que cuando los valores consignados en las planillas, que la Municipalidad va a exigir que sean llenadas en la licitación, sufran una alteración en más o en menos y determinen un incremento o disminución del precio del servicio igual o superior al 7% de la tarifa en vigor, la Municipalidad podrá actualizar, a requerimiento de parte o de oficio, dicha tarifa; esa es una norma de carácter general, pero está también lo estatuido por el artículo 37°, que dice que cuando se liciten líneas nuevas, la tarifa no podrá ser alterada en un plazo menor de un año. La Comisión ha creído conveniente fijar esta limitación para la actualización de las tarifas cuando se trate de líneas nuevas, cuyo rendimiento todavía no se conoce, porque se necesita un término prudencial para poder tener los elementos necesarios para saber cual es la tarifa correcta; y establece que al término de ese plazo de un año se procedería al reajuste tarifario en base a la actualización del costo kilómetro - recorrido y al promedio de "pasajero - kilómetro" transportados. Finalmente, debe destacarse el artículo 43° - último de la ordenanza - que es de carácter transitorio y que ha sido previsto para dar un trato

preferencial a los actuales permisionarios y prestatarios del servicio; pues en esta norma del Art. 43° se establece que cuando se tratare de los prestatarios actuales del servicio, se admitirá la presentación de propuestas aunque los vehículos no ofrezcan las condiciones del artículo 25°; vale decir aunque no se traten de vehículos nuevos. Siempre, desde luego, que esas unidades que se presenten se encontraren, al día 1° de Mayo de 1965, prestando servicios en la ciudad de Mar del Plata y fueren propiedad de los actuales permisionarios o de los componentes de las empresas prestatarias.

Sr. Presidente (Danza): Tiene la palabra el señor concejal Napolitano.

Sr. Napolitano (DC): Mar del Plata en estos momentos - entendemos - está en perfectas condiciones para darse una nueva estructuración del sistema de transporte de pasajeros. Para eso sería conveniente establecer, muy brevemente, algunos aspectos fundamentales del porque de esta necesidad y del porque de la conveniencia en este momento de realizar la tarea que, por el proyecto de ordenanza que estamos tratando, se va a cumplir.

Decíamos en alguna oportunidad, que esta ciudad de Mar del Plata, ha traspasado los límites humanos; es decir que todas aquellas posibilidades que se daban al habitante de la ciudad para trasladarse desde su vivienda al trabajo, o hacia su lugar de esparcimiento: hoy, esas distancias,

se han ido extendiendo hasta comprender la real necesidad que existe de un servicio de transporte para cumplir las distancias aludidas. Problemas de distintas índoles como la despoblación del campo, y tantos otros aspectos, es lo que hace que surja este tipo de necesidad. La gran mayoría de las ciudades, casi todas las de nuestro país, se encuentran con que han crecido un tanto al libre arbitrio; también le ocurrió esto a Mar del Plata, pero felizmente ya tiene en vigencia un Plan Regulador, que si lo cumplimos con la eficiencia que la letra dice, tendremos la idea de como será y como estará conformada Mar del Plata durante los diez años siguientes a la aprobación respectiva del Plan Regulador. Esto hace que Mar del Plata, también, por no haberse estructurado en su oportunidad, tenga algunos de esos defectos de las eclosiones de tantas otras ciudades; es decir, no están contemplados los aspectos fundamentales de vivienda, de trabajo y esparcimiento, pero en buena medida o en las de sus posibilidades, el Plan Regulador lo ha dado; atenuando esos defectos y mejorando su situación, para mejor bienestar de sus pobladores.

El tiempo que se utiliza en transporte en el traslado, alarga la propia jornada de trabajo. Es por ello que debe ser eficiente, rápido y directo, en las medidas de sus posibilidades. El sistema vial, que una de las ordenanzas del Plan Regulador posibilita hace que cada vez se vayan

localizando mejor las viviendas, los centros recreativos, educacionales, culturales; todos estos motivos hacen que el proyecto que estamos tratando en estos momentos, tienda a lograr un mejor aprovechamiento de las circunstancias y las posibilidades que prevé el Plan del Sistema Vial y de Equipamiento Urbano.

Por otro lado, esta ordenanza que reestructura todo el sistema del transporte colectivo de pasajeros en Mar del Plata, hará que los lugares densamente poblados sean perfectamente atendidos; y estimule, en la medida posible, nuevos lugares, para que en el futuro las personas que allí deban alojarse, tengan los medios de locomoción indispensables. Exponemos estos lineamientos generales, porque ello tiende a un mejor aprovechamiento, tanto de las energías humanas, como de la economía que se pueda posibilitar mediante el aprovechamiento de una manera integral de todo este sistema de trabajo como son las líneas del transporte colectivo de pasajeros. Esos son los motivos fundamentales que se toman en cuenta para partir de una base cierta y estructurar todo el sistema de transporte.

En el momento de tratarse las otras ordenanzas, a que aludiera el concejal que me precediera en el uso de la palabra, vamos a verter otros aspectos fundamentales como son los conceptos sociales, que se han tenido en cuenta para este tipo de estructuración de línea, recorridos, tipo de boletos, etc., que harán

conjuntamente con un concepto técnico del problema, las ideas fundamentales que se tienen en cuenta para este tipo de estudio. Debemos dejar establecido, a última instancia, que partimos de la base cierta que el transporte de pasajeros no es en si una industria que solo sirve para aumentar capitales, sino por el contrario, es una necesidad pública, y que esa necesidad pública tiene que estar realizada a los efectos de una mejor atención, que tengan razonables márgenes de utilidad y que sirva a un mejor servicio de la población. Ellos son en realidad los motivos fundamentales que consideramos son indispensables tener en cuenta antes del tratamiento o la aprobación de este proyecto mencionado.

Sr. Teisaire (PJ): El bloque justicialista votará favorablemente este despacho por entender la gran importancia que tiene la reestructuración de los transportes colectivos de pasajeros en Mar del Plata, reservándose las modificaciones que hará en particular al tratarse los distintos artículos.

Sr. Botteri (UCRI): **Este** bloque que represento, hace años que esperaba la oportunidad de que el Concejo tratara el problema de la reestructuración integral del servicio de transporte colectivo de pasajeros. Tal vez por eso y también por otras razones, la oposición y la mayoría trabajaron con verdadero ahínco durante un crecido número de reuniones de la Comisión Especial de

Transporte. Lamentablemente en las últimas semanas el trabajo de esta se vio, un tanto interferido, motivado solamente por la urgencia con que el sector de la mayoría ha querido producir este despacho. Todos los miembros de la Comisión de Transportes han trabajado en esto con especial seriedad, sin embargo debo confesar, a pesar que alguna responsabilidad tuve en la redacción final de este despacho, que probablemente esa urgencia pueda resultar nefasta en el futuro, por cuanto no se ha podido en el breve plazo de que dispuso la Comisión, desde que comenzó a redactar definitivamente el proyecto hasta este momento, hacer un análisis verdaderamente profundo de las normas que en este momento se van a sancionar con carácter permanente para regular las relaciones entre la Municipalidad, las empresas concesionarias y los usuarios que utilicen ese servicio.

Es evidente y fue evidente particularmente en la Comisión, que inclusive la incorporación de asesores que en un determinado momento el bloque del Justicialismo solicitó y obtuvo, permitió que se ahondara el análisis de algunos temas con verdadero provecho. Pienso que si esa tarea hubiera podido realizarse durante un número mayor de reuniones, tal vez este proyecto hubiera merecido alguna ampliación o modificación que redundara en definitiva en beneficio del servicio público que la Municipalidad pretende

reglamentar. De todas maneras hemos dispuesto votar en general el proyecto, con muy ligeras modificaciones, casi exclusivamente formales, sin interferir en la política que el Departamento Ejecutivo y el bloque de concejales que aquí lo representa, ha querido desarrollar en esta materia, haciendo si en Comisión una serie de objeciones que en definitiva fueron en su mayor parte aceptadas.

En líneas generales hemos tenido en cuenta para apoyar este proyecto dos beneficios que de alguna manera han sido logrados en la redacción de estos despachos; uno la reestructuración de las líneas de transporte en lo que hace particularmente a su recorrido y a la frecuencia con que debe realizarse el servicio, y en segundo lugar, y eso ha sido materia de especial preocupación para nosotros, lograr en tres o cuatro artículos una precisión en el método y en el tipo de tarifas que el Concejo Deliberante deberá autorizar para que las empresas las apliquen. Creo que es fundamental que definitivamente el Concejo Deliberante pueda encarar el problema de la determinación de tarifas, con prescindencia de la interferencia de la posición política que cada uno de los bloques que lo integran en un momento determinado pueda tener, que son difícilmente prescindibles de la naturaleza política de los hombres que integran este Cuerpo, pero que en la medida en que las normas jurídicas que se aprueben establezcan un

procedimiento más o menos automático o determinado, esa interferencia será cada vez menor y evidentemente la ciudad toda ganará en el logro de una sanción que esté directamente vinculada con la índole del servicio y con la naturaleza jurídica, económica y hasta social, de la tarifa del transporte. Esos dos argumentos y esas dos soluciones que, como digo, en cierto modo están logradas en estas dos ordenanzas, han sido motivo fundamental para la determinación de nuestro voto en favor del proyecto en general.

Sr. Castro (UCR): Nuestro bloque apoya en general la ordenanza en tratamiento, ya que ha sido cara a nuestras aspiraciones desde hace bastante tiempo que se reestructuraran los transportes colectivos de pasajeros. Sería una redundancia, después de haber hablado los concejales preopinantes volver a referirse al tema.

Es indiscutible que las concesiones en el servicio de transporte pueden significar en el futuro un control municipal, y por ende poder hacer un estudio técnico bastante determinado a los efectos de fijar las tarifas futuras criteriosamente. Es indiscutible que el transporte de Mar del Plata se ha desarrollado inorgánicamente, y que en lo sucesivo a través de los estudios técnicos va a posibilitar que tenga recorridos racionales; hasta ahora se ha improvisado y se ha llegado hasta extender líneas de transporte sin un plan orgánico.

Además, es importante puntualizar que las empresas de transportes con una concesión como fija esta ordenanza, de diez años, van a tener una seguridad legal y financiera, que hasta este momento no posibilitaba inversiones de capitales. Por otro lado estos permisos precarios con que se ha manejado el transporte de Mar del Plata, no reflejaban una continuidad institucionalizada para el permisionario. Este proyecto que vamos a votar hoy, también posibilitará que la cedente, la Municipalidad, posea elementos idóneos de control. Este sistema, que vamos a votar por esta

ordenanza de concesión, sin los inconvenientes que he apuntado, significará un mejor servicio para la ciudad de Mar del Plata. Al tratarse, a continuación en particular, fijaremos nuestras discrepancias en algunos aspectos.

– *Aprobado por unanimidad en general. Al considerarse en particular reciben idéntica sanción los Arts. 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, y 8º; al enunciarse el 9º, se sucede la discusión en particular del articulado, considerándose proposiciones diversas, unas aprobadas por unanimidad y otras por mayoría, las que no hacen al fondo de la cuestión. Para una lectura detallada del debate consultar el Diario de Sesiones del HCD.*

*Establécense concesiones y Líneas para el
Transporte Urbano de Pasajeros
(Expte. 1333,1964)*

Sr. Secretario: Expresa el dictamen:

Honorable Concejo:

Vuestra Comisión de Transporte al considerar el proyecto de reestructuración general del transporte colectivo de pasajeros, os aconseja sancionar la siguiente ordenanza:

Ordenanza

.....

A continuación se enuncian los recorridos de cada una de las concesiones que se autorizan a licitar, aprobándose por unanimidad en general y en particular. El despacho único de la Comisión de Transporte llevaba la firma de todos los integrantes a saber: *Junco* (PSD), *Antífora* (PSD), *Cano* (PSD), *Verón* (PJ), *Ansala* (PJ), *Castro* (UCR), *Gómez* (UCR), *Botteri* (UCRI) y *Napolitano* (DC).

Concejo Deliberante

*Autorizando Llamado a Licitación Explotación del
Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros
(Expte. 1333/65)*

Sr. Secretario: Expresa el dictamen:

Honorable Concejo:

Vuestra Comisión de Transporte ha considerado el presente expediente, y teniendo en cuenta que es necesario establecer las bases y condiciones para el llamado a licitación para la explotación del servicio de transporte colectivo de pasajeros, es que somete a consideración del H. Cuerpo, la siguiente *Ordenanza*

.....

Sr. Junco (PSD): No habiéndose designado miembro informante de la comisión para referirse al proyecto de ordenanza obrante en el expediente 1333/65, haré algunas consideraciones sobre el particular. El proyecto de ordenanza en consideración es complementario de las ordenanzas votadas el martes pasado, una de ellas la Ordenanza General del Transporte, la otra la que establece las treinta y ocho líneas que formarán

parte de las siete concesiones. El dictamen en discusión es el que autorizará al Departamento Ejecutivo a llamar a licitación pública para conceder por el término de diez años la explotación de las mencionadas concesiones. El trabajo como se dijo en la sesión anterior, ha sido intenso en la Comisión de Transportes, quizás la elaboración y el estudio de estas ordenanzas ha sido lo que más tiempo ha demandado a este Cuerpo en los últimos años.

Por el proyecto de ordenanza que estamos considerando - repito - se autoriza al Departamento Ejecutivo para llamar a licitación pública para los fines expresados anteriormente, de las líneas números dos, tres, cuatro, cinco seis y siete, que forman parte de la reestructuración del servicio público del transporte colectivo de pasajeros. Se establece en el artículo tercero la obligación de abonar una tasa del uno por ciento de los ingresos brutos provenientes de las ventas de boletos a las empresas concesionarias que resulten

beneficiadas en esta licitación, y siguiendo los lineamientos de la Ordenanza de Transporte, votada la semana pasada, se fija quienes son los posibles candidatos a adjudicarse las licitaciones, es decir que en cierta forma se establece las bases contractuales que van a regir la vinculación entre el municipio y las empresas que han de explotar los recorridos de las treinta y ocho líneas que forman parte de las siete concesiones. Se proponen también en el artículo séptimo que los proponentes deben cotizar, y este ha sido un motivo de extenso estudio por parte de la comisión; tres tipos de boletos, estableciendo un tipo nuevo que es el boleto único.

El boleto de ida y vuelta ya existente, llamado "boleto obrero" que en este caso se fija como vigencia desde las cuatro a las ocho de la mañana durante los meses de verano; y desde las cuatro hasta las ocho y cuarenta y cinco en los restantes meses del año, y el abono escolar. Se suprime así, y ese ha sido el criterio predominante de la comisión, el boleto seccionado, para ir hacia el "boleto único", porque entendemos que también ha sido ese el temperamento del Departamento Ejecutivo, a través de los funcionarios que elaboraron la reestructuración. Por el mismo se crea un principio de equidad, y las personas más alejadas del centro se verán en cierta forma subsidiadas por aquellos que viviendo más en el centro de la ciudad abonen el mismo precio

del boleto para trasladarse a sus lugares habituales.

También la implantación del "boleto único" traerá un mejor control por la Municipalidad, hecho que se establece también en estas ordenanzas con el fin de fijar en forma terminante la cantidad de pasajeros transportados, y saber exactamente los ingresos de las empresas concesionarias del transporte colectivo de pasajeros. El artículo ocho establece la mecánica que deben reunir las licitaciones, para determinar el precio del boleto y en el mismo se fija también que en la licitación se deberá adjuntar una plantilla con los ítems que componen el costo de explotación de las empresas, con el fin de saber cual es el porcentual en cada rubro del costo sobre la totalidad de los costos de explotación de las líneas. En esa forma la Municipalidad podrá saber con exactitud la incidencia de cada componente del costo, el precio total del boleto, y poder reajustar posteriormente el mismo, cuando algún componente sufre alguna alteración, y establecer en esta forma un procedimiento más técnico que ha de ser el que regule la tarifa, ya que estas permitirán establecer con exactitud el precio de explotación de la línea de la totalidad de "pasajeros - kilómetro" transportados.

La Municipalidad también se reserva el derecho de fijar las tarifas cuando el precio resultante de la licitación no se considere adecuado. Se establece como condición que esta tarifa tendrá como vigencia un año. Las

demás son las cláusulas propias de los contratos y han sido transcriptas, en gran parte, de la ordenanza ya votada el martes pasado y que servirán como base de la licitación y como elemento componente del contrato - concesión. En esta forma con este llamado a licitación la Municipalidad podrá adjudicar por medio de concesiones la explotación del transporte colectivo de pasajeros, superando el régimen actual que es el de permisionarios: hecho que tiene su origen en la Constitución Provincial de 1949, que no permitía las concesiones para este tipo de servicios públicos, hecho que ahora puede producirse con la derogación de la Constitución de 1949 y la vigencia de la de 1934.

Es un hecho conocido por los señores concejales y la ciudad en general, que los trazados de las líneas actuales de pasajeros no responden a un verdadero plan orgánico; es más bien el crecimiento así, un poco desordenado de los últimos años, que ante pedidos de sociedades de fomento, el crecimiento de la ciudad, el desarrollo de nuevos barrios han ido tomando cuerpo estos trazados y hoy nos encontramos con una mayor cantidad de kilómetros muertos que encarecen, precisamente, el precio del boleto. Comentábamos hace unos momentos que hay líneas, y concretamente mencionábamos una que cuando se acerca al centro, Hipólito Irigoyen y Belgrano se queda sin pasajeros. Ese es un hecho que debe ser superado, y con los trazados

actuales, hechos en una forma más orgánica, esa anomalía no se presentará. La idea ha sido de transportar más pasajeros con el menor recorrido posible de kilómetros. Por ejemplo, hacia el trayecto de la calle Hipólito Irigoyen y Belgrano, de esta a Entre Ríos, de esta a Rivadavia, de ésta a Hipólito Irigoyen, recorriendo un total de quince cuadras para volver prácticamente al punto de origen, o sea una distancia de una cuadra, que es la que existe entre Hipólito Irigoyen y Belgrano a Hipólito Irigoyen y Rivadavia.

También se va a establecer en la reglamentación de esta ordenanza, recogiendo la experiencia de la Ordenanza General del Transporte de la Provincia de Buenos Aires, que el parque móvil de las empresas no deben exceder al 20% del parque total de la misma, con el fin de evitar gastos por inactividad en el exceso de ese parque móvil, y se permite también en la ordenanza la posibilidad de refuerzos temporarios en las épocas de verano. Los trazados, en la forma que están planificados actualmente, las líneas van a la búsqueda del pasajero. Creemos que esto debe ser superado y esa ha sido la idea de los funcionarios que han hecho los trazados actuales, las líneas deben ser paralelas en lo posible y en trazados rectos. Otro hecho que también se presenta como consecuencia de la falta de un plan orgánico en el trazado de las mismas, es que hay empresas deficitarias con relación a otras empresas; las

llamadas "empresas grandes" y las llamadas "empresas chicas".

En el problema de la fijación de la tarifa por lo general tienden a establecer el precio del boleto aquellas empresas deficitarias, y se benefician naturalmente las que tienen un mayor volumen de pasajeros y un mejor trazado. Es lo que se conoce con la nivelación de la tarifa al alza. Tengo aquí el expediente sobre la actualización de tarifas que nos ofrecen algunos datos ilustrativos sobre el índice de "pasajeros - kilómetros" transportados por algunas empresas marplatenses con el fin de establecer la diferencia fundamental que existe entre algunas llamadas "empresas grandes" y otras llamadas "empresas chicas" que se encuentran explotando un trazado deficitario e inorgánico; empresas que tienen un promedio de 4,13 contra otras que tienen un promedio de 1,35 pasajeros - kilómetros. Vale decir que hay empresas que están trabajando con más del doble de pasajeros transportados por kilómetro y están cobrando la misma tarifa, lo que indica que existe una desproporción que se debe superar, y eso busca la reestructuración del transporte que estamos hoy considerando en esta ordenanza. Los funcionarios que elaboraron este trazado, en especial el Ingeniero Villamil, en el informe que elevó al Departamento Ejecutivo señalaba algunos aspectos de los trastornos actuales de este trazado de las líneas, que me permito leer: "*los trastornos tortuosos, crean*

trastornos económicos y a la vez, trastornos sociales y no sirven a todos los núcleos de la población en formación que conviene desarrollar, y fomentan otras zonas que no conviene estimular. Crea también trastornos urbanísticos; crea una especie de convergencia en algunas zonas y otros tienen un evidente déficit por falta precisamente de ese transporte, lo que nos da como consecuencia que la tarifa de hoy soporta un recargo evidente por el fomento de esas zonas aisladas. En la distribución de las líneas dentro de las concesiones, en los trazados actuales, se buscó en lo posible rebalancear esos trazados, con el fin de que dentro de una concesión se encuentren líneas de explotación de mejor rendimiento, compensadas con otras líneas de explotación deficitaria, y que no ocurra como en la actualidad que hay una distribución inorgánica de las mismas, y algunas empresas, llamadas chicas, tienen a su cargo trazados antieconómicos, mientras otras con las mismas tarifas se benefician con la explotación de recorridos que tienen un mayor volumen de pasajeros para transportar".

También en los trazados actuales proyectados y votados por este Concejo se crean recorridos que van de barrio en barrio, en algunos casos, sin la necesidad de pasar por el centro, como ocurre en la actualidad con casi todas las líneas, hecho que se comprueba con solo observar la calle Hipólito Irigoyen esquina Luro. Y

un ejemplo es el caso de que un vecino que se encuentra en la calle Talcahuano y Mario Bravo, aproximadamente, puede ir con estos trazados, votados, directamente al Puerto, sin necesidad de pasar por el centro. Otro hecho es también el recorrido de la concesión número cinco - línea 51 - que desde la Estación Terminal puede ir al Hospital Regional sin necesidad de pasar por el centro. Otra línea es la que va del Puerto a Parque Camet, y no por la costa, sino tomando las calles Carlos Tejedor, Constitución, Patagones, San Juan, Ituzaingó, Independencia, Belgrano, Santiago del Estero, Matteoti, Magallanes y Puerto. En la actualidad tiene que tomar la línea de la costa. Y ya que menciono Carlos Tejedor, esta calle en la actualidad carece de pavimento; vale decir que el recorrido terminaría en Constitución y Carlos Tejedor.

Los trazados actuales están hechos con vista al crecimiento futuro de la ciudad, y mientras esas calles no sean pavimentadas, la terminación se hará hasta donde el pavimento lo permita, con la condición de ampliar esos recorridos cuando esas calles se pavimenten o sean mejoradas. Se ha buscado también un reagrupamiento de las líneas con el propósito de asegurar el volumen de los transportes que resulte económica la explotación. Vale decir que, el agrupamiento de las siete concesiones, tiene la finalidad de darle un volumen de pasajeros o un giro a la empresa que tome una o dos

concesiones, que haga una dimensión óptima de las mismas y que justifique, precisamente, la constitución de una empresa, para que resulten económicos y compensados los distintos trazados de los grupos de líneas que forman las concesiones.

La Comisión de Transporte, en el estudio de estas tres ordenanzas, escuchó la opinión de los señores transportistas que hicieron llegar sus inquietudes por escrito y verbalmente al seno de la misma; se les contestó a las mismas, se hicieron aquellas modificaciones que se consideraron atendibles. Lo propio ocurrió con las sociedades de fomento que hicieron llegar algunos pedidos, entre otras, el caso de "Stella Maris" que solicitaron un refuerzo para esa zona y se le dio a la línea, más próxima a la misma, un ómnibus cada cuatro, a los efectos de darle a esa zona, por lo menos, un servicio parcial de transporte de pasajeros. También hicieron llegar inquietudes de tipo laboral los obreros del transporte. En general y dentro de lo posible se dio solución a todos los requerimientos atendibles. Tiene el dictamen, en general, el voto favorable de todos los integrantes de la Comisión de Transporte, que forman parte de los distintos grupos políticos de esta Corporación. Nuestro bloque adelanta el voto afirmativo de la sanción de esta ordenanza, y solicito lo propio del Honorable Concejo.

Sr. Presidente (Danza): Tiene la palabra el señor concejal Napolitano.

Sr. Napolitano (DC): Habiendo dado fin la Comisión Especial de Transporte al estudio de los tres cuerpos que componen el total de la reestructuración del transporte colectivos de pasajeros de Mar del Plata, y al considerarse hoy esta tercera ordenanza que completa, con las dos anteriores el estudio citado, nos complace adelantar que también contarán en general con el voto de la Democracia Cristiana, con algunas disidencias parciales.

Sabemos muy bien que el anhelo de la ciudadanía, de las instituciones que la representan y de los propios concejales, se verá satisfecho con la aprobación de esta tercera ordenanza porque era deseo unánime de estructurar todo el sistema anacrónico de transporte que Mar del Plata tenía y tiene hasta el presente. Pero al mismo tiempo se vislumbraba la voluntad de los señores empresarios locales de ir actualizándose y organizándose cada vez mejor; adquiriendo vehículos nuevos, para que el servicio estuviese acorde con las necesidades de una ciudad turística, y de gravitación como es Mar del Plata.

Es de conocimiento general que esta reestructuración será criticada, principalmente por aquellos que hoy poseen medios de transporte frente a sus propios domicilios; pero también estimo que se verá con beneplácito por parte de aquellos que hoy, la reestructuración les permita acortar la distancia hasta sus hogares. Se ha tenido en cuenta, y se partió de

una premisa fundamental que es el hecho de que el vehículo no es el que debe ir en busca del usuario, sino todo lo contrario. Nosotros entendemos que el estudio técnico que se realizó en esta emergencia, sobre este tema del transporte, sin duda, es uno entre mil; que pueden realizarse; todo depende del cariz y de la ubicación del profesional, o de los profesionales que realizan los estudios. Entendemos también, que el profesional que realizó este estudio técnico de la reestructuración, ha tenido en cuenta premisas fundamentales para proyectar y realizar el trabajo presentado al seno de la comisión en su oportunidad.

Considero que la reestructuración de las líneas presenta en sus recorridos un concepto que abarca una zona de gran afluencia, y otra periférica de menor uso. Asimismo, las líneas tienen un trazado paralelo no concéntrico; el ángulo de noventa grados de las líneas entre sí, evidencia que el proyectista tuvo también, como punto de mira, la combinación universal, o sea un sistema de boleto. Esta combinación se hace a fin de facilitar el desplazamiento del usuario rápidamente y con menor incidencia. Esa menor ocupación de vehículos a nuestro entender, posibilita también al empresario un mayor índice de "pasajero - kilómetro". Es previsible además, que muchas personas usen de ahora en adelante, - si resultare de esta aprobación, un sistema de boleto más - la combinación universal,

por cuanto hoy, el trayecto que realizan lo hacen casi siempre - un trayecto - en un vehículo y el resto del mismo, a pié. Con la combinación universal que vamos a proponer, los dos recorridos lo realizarían en vehículos.

Diré algo también de la "tarifa única". Entiendo, como consideraron los demás señores concejales también, que la "tarifa única" favorece a los que menos pueden y menos tienen; es decir a aquellos que debido al crecimiento de la ciudad, y con menores recursos, deben desplazarse a vivir en las periferias de la ciudad, alejándose de tal manera de los centros, tanto de trabajo, educacionales, asistenciales, etc. Para los mismos la "tarifa única" es, a nuestro entender, una necesidad. La misma sin duda agrava muy relativamente a aquellos más pudientes y fundamentalmente a aquellos que viven más en la zona de núcleo central de la ciudad; y han de ser, sin duda, aquellos que subvencionen en cierta medida a otros que se ven en la necesidad que mencionaba, de trasladarse por los distintos motivos, a mayores distancias, no solo para su trabajo, la escuela, etc., sino también a los centros recreativos, asistenciales, culturales, deportivos y demás. Es la manera de acercar más a los grupos sociales. Para aquellos que se hallan en la zona central de la ciudad, el transporte, en muchas oportunidades, se convierte solamente en una

comodidad por los cortos trayectos que deben realizar.

Estas tres ordenanzas - dos se han votado y la restante se va a votar en el día de la fecha -, posibilitan variantes fundamentales con respecto a como se ha venido hasta el presente elaborando, hasta las propias tarifas del transporte, por cuanto da una mayor aproximación de costos y también, por qué no decirlo, si bien ahora en el primer año, o quizá en seis meses, será una aproximación, el índice de "pasajero - kilómetro", sin duda que a partir del año se va a saber a ciencia cierta la cantidad de pasajeros que van a ocupar los vehículos con sus distintos boletos; tendremos a ciencia cierta, por un lado con los rubros fundamentales estudiados sobre el índice de costos de producción, y por el otro lado el índice de "pasajeros - kilómetro" en cada una de las concesiones en sus líneas, la mayor aproximación posible a cuanto debe ser, muy sinceramente, una tarifa de transporte.

Personalmente entiendo que hasta el presente, por muy buena voluntad que hayan tenido los empresarios, y los usuarios, los sucesivos Departamentos Ejecutivos y los señores concejales, nunca se pudo llegar a tener, a ciencia cierta, la realidad de una tarifa de transporte. Pensamos que de esta manera en muy poco tiempo estaremos, por fin, en vías de solucionar un hecho, que en lugar de ser político, tiene que ser

eminentemente técnico como es el estudio del costo de tarifas.

Creo que con estos elementos de juicio establecidos así a grandes rasgos, interpretamos el concepto general del proyecto de ordenanza que hoy se trata. En su oportunidad, si lo consideramos de importancia incursionamos sobre algunos otros temas de esta ordenanza, que pueden ser de eficacia para conocimiento de todos los señores concejales; al mismo tiempo nos va a interesar a los demócratas cristianos conocer e interpretar, como lo hemos venido haciendo en las reuniones de comisión, el pensamiento de cada uno de los bloques aquí representados.

Sr. Botteri (UCRI): Luego de la medulosa exposición del señor concejal Napolitano, no me voy a referir sino al tema que hace a la ordenanza que está en discusión. En primer lugar porque comparto en su casi totalidad las manifestaciones del señor concejal preopinante, que me liberan de la necesidad de exponerlas, y en segundo lugar porque quiero limitarme solamente a fundar mi voto en disidencia parcial con relación al texto de esta ordenanza; me refiero al texto del despacho que ulteriormente ha merecido alguna modificación y está vinculado al "boleto de combinación universal".

Luego de haber escuchado en reiteradas oportunidades al señor Ingeniero Villamil, en la Comisión Especial de Transporte, referirse al trazado de las líneas, este bloque considera que hubiese sido deseable

resolver hoy la adopción definitiva del "boleto de combinación universal". *Coincido en general con lo expresado por el señor concejal Napolitano, como lo dije, y por el señor Junco, con relación a la bondad del trazado de las líneas que hoy se va a autorizar su licitación; creo que el Ingeniero Villamil ha hecho un trabajo ponderable y me satisface reconocerlo en este momento, ya que de la discusión en comisión surgió sin ninguna duda, la lógica tenida en cuenta al hacer este trazado.*

No soy un técnico en materia de transporte ni mucho menos y me ha satisfecho absolutamente la explicación dada por el citado funcionario con relación a la causa y razón de ese trazado que se ha votado al sancionar la ordenanza de reestructuración del transporte. En cambio lamento que no se haya resuelto incorporar ya el régimen de boleto que el mismo técnico consideraba óptimo, y en su lugar se encare una solución que no es ya aquella solución óptima y que posterga la puesta en marcha de un sistema, que este bloque duda pueda incorporarse en el futuro teniendo en cuenta las dificultades, que entonces como hoy, van a pesar sobre el ánimo de los señores concejales para sancionarlas efectivamente. Esa es la razón de nuestro voto en disidencia y anticipamos que en general estamos conformes con el texto de este proyecto que ha elaborado la comisión, luego de una discusión amplia, procurando, mediante esa

misma discusión las explicaciones que precisó el técnico Ingeniero Villamil en la última reunión de comisión, procurando, decía, adecuar esta ordenanza a la realidad técnica que se tuvo en cuenta al realizar el trabajo que supone la reestructuración del transporte, que espero pueda servir para que el Concejo Deliberante adjudique efectivamente las concesiones.

Quiero señalar aquí que desde mi punto de vista esta licitación es simplemente una experiencia; mi bloque duda de la posibilidad cierta de que estas concesiones puedan adjudicarse realmente. Creo que es muy probable que el resultado de esta licitación pueda no resultar tan halagador como personalmente lo desearía. Por esta razón anticipo que mi bloque al votar favorablemente en general este proyecto, simplemente intenta hacer la experiencia de llamar a la licitación para ver cual es su resultado y que pueda servir para la determinación de una política sobre transporte futura que se asiente sobre bases realmente serias.

Sr. Verón (PJ): Después del exhaustivo estudio realizado por la Comisión de Transporte, no vamos a agregar nuevas argumentaciones sobre el proyecto en discusión luego de las palabras vertidas por los señores concejales Junco, Napolitano y Botteri.

Nuestro bloque votará favorablemente el dictamen en general, y quería señalarle al concejal napolitano, referente al "boleto de combinación

universal" que en el artículo 7º hay un agregado donde dice: "La Municipalidad se reservará el derecho de implantar, en la oportunidad que ella decida, el boleto de combinación universal entre líneas de diferentes concesiones, cuyos recorridos resulten complementarios entre sí".

Sr. Napolitano (DC): En el momento de tratarse el artículo 7º quería dejar aclarado el concepto por el cual estimamos que ese tipo de boleto debería estar incluido ya en esta ordenanza y no como agregado en el citado artículo.

Sr. Presidente (Danza): Tiene la palabra el señor concejal Castro.

Sr. Castro (UCR): Es para manifestar la adhesión de nuestro bloque a la aprobación en general del proyecto en discusión; dejando debidamente aclarado que con referencia a las líneas trazadas, deslindamos toda responsabilidad, desde que considera que ello es producto de técnica especial, que estimo el Departamento Ejecutivo habrá tenido muy en cuenta en el estudio del trazado de las líneas. En particular vamos a sostener algunas discrepancias al enunciarse el articulado del proyecto en debate.

Sr. Presidente (Danza): Se va a proceder a votar en general.

– Aprobado por unanimidad en general; idéntica sanción recibe el Art. 1º en particular.

.....
Sr. Presidente (Danza): Tiene la palabra el señor concejal Botteri.

Sr. Botteri (UCRI): Sugiero la incorporación de un nuevo artículo a este texto: un artículo que precise el plazo mínimo de llamado a licitación. En circunstancias normales no hubiera hecho cuestión sobre este asunto, pero teniendo en cuenta la celeridad con que ha querido despacharse todo este problema de la reestructuración del transporte y la celeridad que tengo derecho a presumir en el Departamento Ejecutivo para poner esto en marcha, pienso que tal vez pueda hacerse un llamado a licitación por un plazo demasiado breve. Se me ocurre proponer un artículo que establezca que ese plazo no será inferior a veinte días. Hago llegar a la presidencia el texto propuesto.

Sr. Presidente (Danza): Dice así: "El DE, llamará a licitación durante un lapso no inferior a veinte (20) días, contados desde que se publique el llamado hasta el vencimiento del plazo para la presentación de propuestas". Tiene la palabra el señor concejal López.

Sr. López (PSD): Entiendo que el artículo 142 de la Ley Orgánica de las Municipalidades ya establece un plazo mínimo, que está obligando al Departamento Ejecutivo para hacer el llamado a licitación, e inclusive dice el procedimiento y que debe darse la mayor difusión.

Sr. Botteri (UCRI): Lo que dice la Ley Orgánica es que no puede ser inferior a quince días, y este bloque ha considerado que el plazo mínimo

adecuado no debiera ser inferior a veinte días.

Sr. López (PSD): Del texto del Art. 142 no dice sean como mínimo quince días, sino dice que deben ser quince días. Daré lectura al citado artículo: "Los plazos de publicación en diarios o periódicos locales serán determinados por el Departamento Ejecutivo. Las publicaciones en el boletín oficial y en el periódico local no serán menos de dos, respectivamente, y deben iniciarse con quince días de anticipación al acto de apertura de las propuestas".

Sr. Botteri (UCRI): Si el señor concejal lee con atención advertirá que es el Departamento Ejecutivo el que fija el plazo, lo que dice este artículo es que debe iniciarse con quince días.

Sr. Pruzsiani (PSD): Se lo fija la ley.

Sr. Botteri (UCRI): La ley lo que quiere es que no se haga una licitación entre gallos y media noche; dice quince días antes. Pero nada obsta a que el Departamento Ejecutivo fije un plazo mayor; suponga el señor concejal que se hiciera una licitación para la adjudicación de estas líneas de transporte de carácter internacional, como en alguna oportunidad el señor Pruzsiani sugirió, y en ese caso, evidentemente, quince días no serían suficientes.

Sr. Junco (PSD): La inquietud del Departamento Ejecutivo era dar un plazo de treinta días; por lo tanto no tenemos inconveniente en admitir el agregado propuesto por el concejal Botteri.

Sr. Bronzini (PSD): Comparto el criterio del señor concejal Botteri, pero debo hacer notar que los plazos son mínimos, o sea para asegurar que la licitación se haga con éxito y llenando ciertos recaudos y por lo tanto no se haga en menos de ese plazo. En consecuencia no veo inconveniente en que se aumente el plazo que determina la Ley Orgánica.

– *Asentimiento general.*

– *Aprobado por unanimidad el Art. 23º, con el nuevo texto propuesto.*

– *Art. 24º es de forma.*

Sr. Presidente (Danza): No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

– *Es la hora 23.*

El Alzamiento



"Tres empresas de transporte colectivo de pasajeros, sin autorización desde las primeras horas de hoy, intentaron imponer por la fuerza, el punto de vista de sus intereses respecto a la reestructuración de los servicios, puesto en vigencia, el 4 del corriente.

Ya la semana anterior, apenas puesta en vigor la ordenanza que modificó los recorridos, asociados a dos de esas líneas usando de la intimidación lograron paralizar los servicios de transporte.

La bandera de ese movimiento, que carece de toda sustentación lógica es la falta de rendimiento que produciría a las empresas "El Águila" S. A., en formación (integrada por las ex compañías "25 de Mayo" y "Gral. Pueyrredón"), y "12 de Octubre" los itinerarios que se han adjudicado en licitación pública a la que concurren libremente.

Es importante que el vecindario conozca los pormenores del proceso que culmina con esta actitud de alzamiento de las empresas.

Después de ocho meses de trabajo el Concejo Deliberante dio sanción definitiva a lo que se ha dado en denominar reestructuración del transporte colectivo de pasajeros.

La reestructuración consiste en un cuerpo de tres ordenanzas: por la primera se establece el régimen legal al que se ajustarán las relaciones de las empresas concesionarias y la Municipalidad como representante de los usuarios; por la segunda se determinan las bases a las que se ajustará la licitación pública para la prestación del servicio, y por la tercera se establecen recorridos racionales con los que se procura servir equitativamente a los distintos barrios de la ciudad.

Las ordenanzas, tras largas consultas a sociedades de fomento vecinal y empresas de transportes, fueron sancionadas el 20 de julio del corriente año y promulgadas por el Departamento Ejecutivo el 29 del mismo mes, dentro de los diez días que la ley le acuerda para ello.

El 7 de septiembre del corriente año se licitaron las Concesiones N° 2 y 5. Y el 27 del mismo mes se licitaron las Concesiones N° 3, 4, 6 y 7 con las que se totalizaron las treinta y ocho líneas establecidas por las ordenanzas.

Abiertas las licitaciones, según corresponde, consideró el resultado, a efectos de las adjudicaciones, el Concejo Deliberante.

Las empresas - absolutamente todas - expresaron su conformidad a las nuevas normas a que debían ajustar su cometido, sin observación alguna.

Así se puso en marcha la reestructuración, con evidente buena fe por parte de la Municipalidad, donde se estimó que el cambio iba a producir una transitoria desorientación en los usuarios, pero para lo que se descontaba una contribución eficiente y sin retaceos por parte de los transportistas, con el propósito de ahorrar inconvenientes a la población.

Esto último no se produjo en los términos en que debió producirse. Y en algunos casos - desde el comienzo - componentes de empresas - en especial de las que se estiman afectadas en sus intereses - el descontento y la desorientación fueron deliberadamente provocados desde el interior de los mismos colectivos.

Se trataba de capitalizar la desorientación, que es natural en toda puesta en marcha de un programa como el que nos ocupa, en favor de intereses particulares.

El Departamento Ejecutivo tomó inmediata intervención en el problema.

No solo mediante correcciones en los recorridos, en beneficio de los usuarios, sino también procurando resolver la situación empresaria, en lo que estuviera a su alcance.

Los casos planteados por las empresas "El Águila" S.A., en formación (fusión de las ex compañías "25 de Mayo" y "Gral. Pueyrredón") y "12 de Octubre", fueron el eje de toda la tramitación.

Se les propuso una zona, delimitada en principio por Av. Independencia, Alvarado, Sarmiento, Av. Patricio Peralta Ramos y 3 de Febrero, dentro de la cual, por un término a establecer, las empresas podrían proseguir con los recorridos anteriores de la reestructuración.

Las empresas lo rechazaron.

Se les propuso a las empresas asesoramiento técnico adecuado, para que pudieran organizarse en términos de eficiencia.

Las empresas también lo rechazaron.

Esto es, no hubo acuerdo empresarial para encontrar soluciones al problema por las mismas empresas planteado.

Finalmente hicieron las empresas una solicitud conjunta para que se les permitiera volver a los viejos recorridos, nota que no firma la Empresa de Transportes Peralta Ramos S. A.

Esto ocurría el jueves último, y por la noche de ese mismo día el Departamento Ejecutivo, como corresponde, elevó esa petición y un resumen de todo lo actuado al Concejo Deliberante.

A todo esto cabe tener en cuenta que las empresas concurrieron a la licitación, aceptando todos los términos de la reestructuración.

Y que habiendo procedido así, - repito - esta actitud de ahora no tiene justificativo lógico ni legal alguno.

Ni siquiera se ha dado tiempo a la Comisión de Transportes del Concejo Deliberante a comenzar a considerar el planteo.

Mientras tanto cabe también consignar que el Departamento Ejecutivo tiene la obligación de reprimir el alzamiento de las empresas.

Si aceptara que las empresas impusieran por la fuerza los recorridos que consideran convenientes, la población quedaría en manos de intereses particulares.

El hecho es de suma gravedad.

Hoy sería un movimiento de fuerza por nuevos recorridos, mañana aplicarían también, por propia determinación, el sistema tarifario de su conveniencia y comenzaríamos en Mar del Plata a vivir en la anarquía y la subversión.

Por ello, porque es imprescindible que se mantenga inalterable el principio de autoridad, para evitar males mayores en el presente y en el futuro, es que pido al vecindario que actúa reflexiva y serenamente.

- Se ha procedido a secuestrar los vehículos de las empresas que se han alzado contra las disposiciones vigentes.
- Se ha recabado y obtenido el auxilio de las fuerzas de seguridad.
- Se procederá, en suma, al uso de todos los recursos al alcance de la Municipalidad para conseguir el respeto a las normas vigentes, evitar la alteración del orden y asegurar transporte a la población.

Convecinos:

El que se ha planteado hoy a la ciudad es un conflicto empresario, en defensa de intereses particulares, todo lo respetables que se quiera, pero que tendrá que resolverse en función de los intereses generales de la ciudad y su pueblo.

Tenga la seguridad el vecindario que la intendencia municipal, en salvaguarda del principio de autoridad, procederá con toda la energía necesaria."

- Texto del mensaje del Intendente Municipal, por televisión, a la población ante el alzamiento de las empresas concesionarias del servicio público de transporte de pasajeros.

Los Empresarios



“Las intensas gestiones entre los transportistas de pasajeros y las autoridades de la comuna, prosiguen a ritmo creciente. En los últimos días fueron continuas las reuniones entre los representantes de las empresas y el secretario de Gobierno, señor Julio del Río, junto a quien asistió a las conversaciones el director del Plan Regulador, ingeniero Norberto Villamil.

En el transcurso de las entrevistas celebradas, los transportistas insistieron en sus demandas de introducir modificaciones a los recorridos reglamentados por la respectiva concesión, cosa que no halló eco en las autoridades municipales.

Versiones no confirmadas, y que voceros oficiosos identificaron como procedentes de fuentes allegadas a los empresarios, afirmaban que por el lapso de seis meses se retornaría a los recorridos anteriores, mientras se trata de hallar una solución que contemple por igual los intereses de concesionarios y usuarios.

En horas de la noche, se tuvo conocimiento de que el Departamento Ejecutivo, resolvió elevar a consideración del HCD la documentación presentada por las empresas de las concesiones 3 y 5, las que solicitan modificaciones a los recorridos previstos.

Se especificó que en nota dirigida a la corporación deliberativa, el DE, explica que agotadas las tratativas en cuanto hace a las proposiciones que en varias reuniones realizó el DE, con los empresarios y no compartiendo las empresas los puntos de vista de la comuna, se resolvió elevar al Honorable Concejo Deliberante la documentación mencionada, a efectos de que el Cuerpo proceda a considerar la misma.”

- Información publicada en el diario “El Trabajo” (Mar del Plata), en el título “El Problema del Transporte”.

Debate en el Concejo

Sr. Presidente: Se va a proceder a votar la urgencia e interés público de los asuntos que involucran el decreto de convocatoria y los solicitados por los señores concejales Botteri, Murgier y Napolitano.

- *Resulta afirmativa de 22 votos.*
- *Se registra la ausencia de los señores concejales Gerónimo Pruzsiani y Juan Sáenz Río.*

Sr. Botteri (UCRI): Hago moción concreta de pasar a cuarto intermedio hasta que la Comisión de Transporte produzca despacho en el mensaje y proyecto elevado por el Departamento Ejecutivo, vinculado con la reestructuración del transporte colectivo de pasajeros.

- *Resulta suficientemente apoyada.*
- *Se pasa a cuarto intermedio a la hora 24.*
- *Siendo las 2.45 del día 23 de septiembre, dice el:*

Sr. Presidente: Continúa la sesión. Por secretaría se dará lectura al dictamen producido por la Comisión de Transporte.

- *Ordenanza* -

Revócase Concesiones a Empresas de Transporte Colectivo de Pasajeros

(Exp. 1536/D/1965)

Sr. Secretario: Expresa el dictamen: Honorable Concejo:

Vuestra Comisión de Transporte ha considerado el presente expediente y os aconseja, por el veto de la mayoría, sancionar la siguiente:

Ordenanza

Artículo 1º.- Revócanse por incumplimiento a lo normado en el artículo 21º, del respectivo pliego de bases y condiciones del llamado a licitación para el otorgamiento de concesiones, para la presentación del servicio de transporte urbano de pasajeros las siguientes adjudicaciones: Concesión número dos (2): Empresa General Belgrano; Concesión número tres (3): Empresa 12 de Octubre; Concesión número cuatro (4): Empresa 9 de Julio; Concesión número cinco (5): Empresas General Pueyrredón y 25 de Mayo (en conjunto); Concesión número seis (6): Empresas El Libertador y La Marplatense (en conjunto); Concesión número siete (7): Empresa Peralta Ramos.

Artículo 2º.- Declárase en suspenso, hasta tanto se realicen los estudios pertinentes, la aplicación de las ordenanzas número: 2.567, 1.568, 1.569, 2.630, 2.645, 2.648, y toda otra norma que en su consecuencia se haya dictado.

Artículo 3º.- Durante el plazo de dicha suspensión, la prestación de los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros, se regirán por las disposiciones vigentes al 28 de julio de 1965, especialmente las referidas a la Ord. 1.921 (Seguro de Pasajeros), y las de esta ordenanza.

Artículo 4º.- El Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires - Ley 5.800 -, la Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros de la Provincia de Buenos Aires (Dec. 16378/57), y su reglamentación (Dec. 6854 del 29 de abril de 1958), se aplicarán supletoriamente en todo aquello que no se encuentre especialmente contemplado en las normas de aplicación.

Artículo 5º.- Los servicios públicos de transporte de pasajeros, serán prestados por los permisionarios que lo hacían a la fecha indicada en el artículo tercero de la presente ordenanza.

Artículo 6º.- Autorízase a las empresas permisionarias la percepción de la tarifa establecida en el artículo 3º de la Ordenanza 2630, del 28 de octubre de 1965.

Artículo 7º.- Encomiéndase al DE, sin perjuicio del análisis que realice la Comisión pertinente del H. Cuerpo, el estudio de las ordenanzas a que se

refiere el Art. 2º de la presente, y el proyecto de las eventuales modificaciones que pudieran resultar aconsejables.

El estudio precedente será elevado al H. Concejo dentro del plazo máximo de 120 días.

Artículo 8º.- Dentro del plazo de 180 días, a contar de la promulgación de esta ordenanza, el DE, en el momento en que lo estime conveniente y con posterioridad al estudio a que se refiere el artículo anterior, efectuará un nuevo llamado a licitación para la adjudicación de las concesiones que se establecen.

Artículo 9º.- Comuníquese, etc.

Sala de la Comisión, 22 de diciembre de 1965.

(Fdo.): Larrauri - López - Antífora - Cano - Gómez Ansala - Botteri

Sr. López (PSD): Solicito de la presidencia que por secretaría se dé lectura al mensaje que acompaña el proyecto del Departamento Ejecutivo, que ha sido la base de este despacho.

Sr. Secretario: Expresa el mismo:

Honorable Concejo:

Una falta evidente de idoneidad y de capacidad empresaria - fundamentalmente económico - financiera - de tres adjudicatarias de concesiones de transporte de pasajeros - sobre un total de siete - ha estado dificultando, como es público, desde un comienzo, la puesta en marcha de la reestructuración de esos servicios.

El Departamento Ejecutivo se ha visto en la obligación - reiteradamente - de hacer respetar el principio de autoridad municipal y de asegurar a la población usuaria la prestación del vital servicio de transporte de pasajeros.

Sabe muy bien el Departamento Ejecutivo que no es el uso de la fuerza pública el remedio eficaz para el mal, antes señalado, que aqueja a esas empresas en alzamiento contra la autoridad. Ese mal técnico y económico - financiero, con viejas raíces, nada tiene que ver con la reestructuración en sí misma.

La insistencia, por parte de esas tres adjudicatarias - Compañía "12 de Octubre", "Gral. Belgrano" y "El Águila" (constituida esta por las Compañías "Gral. Pueyrredón" y "25 de Mayo") - de que no pueden resistir económicamente el tiempo necesario para obtener la indispensable evaluación del nuevo sistema de transporte, es un elemento que agita y perturba a las demás empresas y al público usuario.

Por otra parte, al no haber cumplido, pese a las intimaciones, con los recaudos del artículo 21 del Pliego de Bases y Condiciones del respectivo llamado a licitación, las siete empresas adjudicatarias se han hecho pasibles a la caducidad de las concesiones.

Sin empresas concesionarias no es posible al Departamento Ejecutivo mantener en vigencia las ordenanzas de reestructuración.

La racionalización del transporte es un anhelo de antigua data, compartido por todos los sectores que desean para nuestra ciudad un destino próspero; el crecimiento demográfico de Mar del Plata - voluminoso y veloz - agregado a las complejidades de la vida contemporánea, imponen actuar en esa materia dentro del ordenamiento y la mejor previsión. Así lo han entendido, de común acuerdo en los principios generales que abonan esta tesis tanto Vuestra Honorabilidad como este Departamento Ejecutivo. Las dificultades de su puesta en práctica, cabe señalar, no son imputables al sistema que se desea obtener, sino a las causales que se han apuntado y resultan de difícil superación, en un plazo inmediato.

Frente a esta situación no queda al Departamento Ejecutivo otra alternativa que recabar de Vuestra Honorabilidad la revocación de las concesiones adjudicatarias, reexaminar el problema a la luz de la valiosa experiencia adquirida y replantear la solución que por ahora se posterga.

Propone el Departamento Ejecutivo un paréntesis para que sobre nuevas bases y estudios se proceda a las reformas del cuerpo de ordenanzas postergado para que puedan alcanzarse, sin los inconvenientes citados, los objetivos de bienestar general que en este, y todos los órdenes, esta administración persigue.

Por todo ello, el Departamento Ejecutivo somete a consideración de

Vuestra Honorabilidad el proyecto que se acompaña, para el que solicita un pronto despacho, con el cual se abre el camino para superar contingencias que preocupan a toda la población y concretar una aspiración que circunstancias de orden puramente empresarial, en lo más fundamental, obliga a demorar.

Saludo a Vuestra Honorabilidad.

J. R. Lombardo
Julio del Río

Sr. López (PSD): Quería agregar que esos son en síntesis los fundamentos que ha tenido la comisión para pedir la sanción de este despacho que la misma trae. Por el mismo se dan por caducadas las concesiones de las empresas que habían resultados beneficiarias con las mismas, y la comisión ha fijado un plazo cierto para que el Departamento Ejecutivo efectúe un estudio en base a las evaluaciones técnicas pertinentes y lo eleve al Concejo en el término de ciento veinte días. Además, la comisión hace una profesión de fe con respecto a la reestructuración, porque entiende que ha sido una medida suficiente y seriamente estudiada, y por lo tanto debe en su oportunidad ponerse en marcha. Por el momento, nada más.

Sr. Napolitano (DC): El proyecto al que se termina de dar lectura no ha contado con el voto de esta banca, porque desde días pasados que también la comisión tuvo que abocarse, especialmente el fin de semana pasado, al tratamiento de

este conflicto con las empresas de transportes concesionarias, pensamos y veíamos la posibilidad de que este diálogo con ellos continuara a los efectos de ver si existía la salida al problema planteado. Porque entendemos que llevar esto a una nueva posibilidad es una alternativa no segura, quizá el hecho de establecer plazo nos diga que efectivamente esto un día va a volver a ponerse en vigencia. Nos preguntaríamos, ¿quién va a poner el cascabel al gato en esa oportunidad? Y al mismo tiempo que si bien hoy nos vamos a descansar con la seguridad de que se le ha dado un corte a esta situación, pienso que mañana nos encontraremos con un problema igual o mayor. Y eso, por supuesto, no nos satisface.

Al mismo tiempo, todo este conflicto ha ido creando, a nuestro modo de ver, una serie de aspectos fundamentales que es lógico considerarlos. Indudablemente que desde el mismo minuto que se ponen en vigencia este cuerpo de ordenanzas elaboradas en el Concejo Deliberante y puestas en vigor por el Departamento Ejecutivo, se crean conflictos; conflictos un tanto prefabricados, como ser el tipo de objeción de algunos barrios o de un barrio, que verdaderamente no tenían la magnitud en ningún momento que se le quería dar, máxime que para el momento que se presentaran frente a la Comuna, prácticamente el problema ya estaba resuelto; es decir, de buena fe todos aquellos que votaron

estas ordenanzas y que ha sido por unanimidad, lo han hecho en la seguridad de que se estaba dando a la ciudadanía un instrumento acorde con la necesidad de modificar todo un sistema anacrónico del transporte. Al mismo tiempo, nadie podía dejar de desconocer que esto traería reacciones de los usuarios, pues unos se beneficiarían más y otros quizá menos. Pero desde nuestro punto de vista y evaluando todas estas realidades que se han venido viviendo estos días, pensamos que no han sido tantos los problemas suscitados desde el punto de vista del usuario. Esto lo digo en forma personal; sé que hay otros concejales que opinan que es todo lo contrario, que uno de los problemas fundamentales lo tiene el usuario porque estima que los recorridos no lo benefician. Estimamos que los recorridos lo que pueden tener son correcciones parciales. No tanto trayéndolos al centro y corrigiendo una cabecera de los recorridos, sino más bien en toda la extensión. Pero, al mismo tiempo, es indudable que, como el Departamento Ejecutivo lo dice en términos más o menos similares en su mensaje, que una falta de capacidad y de idoneidad en las empresas es lo que motiva toda esta serie de factores que hacen que, momentáneamente, la puesta en marcha de la reestructuración no sea muy conveniente. Ahora bien, ¿podemos nosotros pensar que el hecho de modificar estas ordenanzas y volver al sistema

anterior, momentáneamente traerá aparejadas soluciones? Nosotros no podríamos avalarlo, no podríamos avalarlo porque creemos que de esta forma se le ha dado un tanto una puñalada a un trabajo técnico. Indudablemente que era uno entre mil el trabajo realizado, pero consideramos que puestas estas ordenanzas en vigencia con todos los recaudos legales que debieron haberse tenido en cuenta y no se tuvieron totalmente, habiéndose preparado a la población con la publicidad correspondiente al nuevo sistema, lo que podemos llamar un trabajo de ablandamiento, las cosas hubieran sido totalmente distintas. El Departamento Ejecutivo, en esa oportunidad, volvió a actuar para con las empresas con muy buena fe, pero con un tanto de debilidad. Se deberían haber hecho las cosas de otra manera; ese es nuestro punto de vista. Quizá allí incidan una serie de factores, y hoy estamos pagando las consecuencias.

De cualquier manera, nos parece que este diálogo debiera continuar, porque luego de la conversación que se ha tenido en el seno de la Comisión de Transportes con los distintos empresarios, sabemos que esto podrá satisfacer a algunos, pero insatisface a muchos otros. Razón por la cual pienso que mañana nos despertaremos quizá con un problema un tanto mayúsculo. Comprendo la inquietud de los señores concejales y por eso respeto en toda su integridad el concepto que cada uno de ellos ha

vertido en el seno de la comisión, tan honestamente. Pero el hecho de replantear todo esto para dentro de ciento veinte días y no hacerlo ahora que ya estamos en la calle con la experiencia, es sin duda un albur más, no sabemos si ahora sería lo más conveniente o dentro de ciento veinte días más. Nosotros nos volcamos a pensar que ahora sería mucho más conveniente continuar, porque pienso que, pese a haber encontrado muy cerrado el concepto en ciertos empresarios en cuanto a los objetivos fundamentales que se habían prefijado de volver a lo anterior con la tarifa actual, se podía haber continuado el diálogo, y digo esto por cuanto el Departamento Ejecutivo, luego de mandar al Concejo el mensaje a que se ha dado lectura recientemente y posteriormente a él, continuó el diálogo y aportó otra solución que no anduvo y otras que no anduvieron, quizás otras puedan andar. Esto un poco, debo reconocerlo, lo digo en un plano netamente ideal, pero al mismo tiempo, es indispensable que como todos han votado estas ordenanzas - como dije anteriormente - con muy buena fe, es indudable entonces que con el mismo criterio se debía en alguna medida tratar de sostener esto. Y no voy a creer que un solo día de huelga o un paro que quisieran estar presionando por parte de ciertos empresarios, sería factor suficiente como para demostrar que eso ya estaría terminado y que habría que volver a fojas cero. Digo a fojas

cero en el sentido de que no se va a terminar con el sistema de reestructuración, que toda la población sabe que es indispensable realizar.

Recuerdo que en cada congreso de entidades vecinales se ha insistido permanentemente en la necesidad de modificar el sistema que existía en Mar del Plata hasta ese momento. Desde el año 1958, si mal no recuerdo, en el seno del Concejo Deliberante, todos los bloques también establecían de llegar a este tipo de modificación, al cual no se había llegado. Así que lo que cuando mucho debía hacerse en este aspecto es subsanar los errores que pudieran tener o atenuar aquellos recorridos de líneas que aparentemente fueron poco utilitarias. Por el momento, señor presidente, solamente vamos a establecer y a solicitar que en la medida de lo posible pueda rever esta ordenanza que estamos tratando, y a los efectos de pasar a un cuarto intermedio y continuar insistiendo en la búsqueda de soluciones con los señores empresarios, el Departamento Ejecutivo y la Comisión de Transporte. Por el momento nada más.

Sr. Verón (PJ): La reestructuración del transporte fue promovida por el Departamento Ejecutivo, de acuerdo al proyecto de ordenanza elevado al Honorable Concejo Deliberante en las últimas sesiones del año próximo pasado y reactualizado por el bloque Justicialista en oportunidad de tratarse el aumento de un peso en las tarifas, requerido por los empresarios. Es necesario historiar

todo el proceso, a fin de delimitar responsabilidades, porque la verdad no tiene matices, y venimos simplemente a decir la verdad.

Decíamos en tal sentido que fue el Departamento Ejecutivo quien proyectó la ordenanza de la reestructuración, teniendo entrada la misma en la Comisión de Transporte en las últimas sesiones del año próximo pasado. Cuando el bloque Justicialista carecía en esta Concejo Deliberante de representación alguna. Durante el receso, es el Departamento Ejecutivo quien otorga un aumento de 0.50 centavos en las tarifas, que interpretamos lógico, en razón del mayor costo que deben absorber los mismos por el aumento de combustibles y repuestos. Y es en las primeras sesiones del corriente año cuando tiene entrada un nuevo pedido de aumento tarifario, motivado de acuerdo a los fundamentos argüidos por los representantes empresarios, en razones más o menos idénticas a las ya expuestas. En tal emergencia, el bloque Justicialista exhuma el proyecto de reestructuración elevado por el Departamento Ejecutivo y que dormía la siesta provinciana en la señalada comisión.

No hay otra motivación para hacerlo que estructurar definitivamente la normativa legal, buscando solución al incesante aumento de tarifa y a un mejor servicio de transporte para la población. En aquella oportunidad se esgrimió contra la actitud de nuestro bloque la argumentación de que

pretendíamos dilatar el pedido de aumento formulado por los empresarios, y pese a nuestro voto en contra, se concedió un aumento de un peso, para ser absorbido por la población, y que por resolución posterior, con nuestra oposición y la de algunos otros bloques, fue abonado mediante el subsidio de 15.000.000. En la ocasión señalada, se sostuvo la necesidad de digitar la ordenanza de reestructuración, previo un exhaustivo estudio contable, estudio este que ante el consumo de la partida del subsidio se acelera desmesuradamente, dando origen a las ordenanzas, cuya suspensión se requiere ahora por el Departamento Ejecutivo.

Dejamos expresa constancia de que somos unitariamente responsables de las normativas legales, no así de las derivadas del recorrido fijado, ni de las tarifas resueltas, que fueron aprobadas por nuestro bloque, en total convencimiento de que la capacidad técnica del personal que dispone el Departamento Ejecutivo y de la que permanentemente hace alarde, habría consultado todos los intereses en juego: los de la población en primer término y los de las empresas adjudicatarias en segundo. Nuestra buena fe y el convencimiento de estudios serios nos arrastra, como a los demás bloques, a votar las mencionadas ordenanzas, sin tiempo para instruirse sobre los aspectos técnicos en cuanto a recorridos, y técnicos en cuanto al aspecto tarifario, que en esencia y de acuerdo

al informe de los técnicos del DE eran inseparables. La premura por votar la ordenanza de reestructuración por el sector oficialista, no pudo ser vencida, por la premura que requería la importancia del problema en cuestión.

Aprobadas las tres ordenanzas que componen el libro del transporte, el DE, con la misma premura, injustificada a ojos vista, pone en funcionamiento las mismas el 4 de diciembre, sin haber dado cumplimiento a las exigencias de las mismas ordenanzas en cuanto a la garantía e instrumentación de los contratos, que diera origen al pedido de informes formulado por nuestra bancada. Los hechos de pública notoriedad acaecidos en Mar del Plata como consecuencia de la aplicación de las ordenanzas hacen innecesario referencias en extenso, pero si debemos decir que el estado de subversión, tanto de la población, como de las mismas empresas, tiene un denominador común, que se llama "recorridos y tarifas", estudios ambos del equipo técnico del DE que no podía ser objeto de ninguna clase de modificación, por el pretendido ensamble existente, según nos aconsejaban los responsables. No creemos que reestructurar es anarquizar todo el transporte, sino ponerlo en mejores condiciones para atender las exigencias de una ciudad en crecimiento. Reestructurar es darle sentido de orden y sentido de economía, para evitar la incidencia en los magros presupuestos familiares.

Con ese fin aportamos toda nuestra voluntad en el convencimiento de hallar soluciones de fondo.

El DE, como digo, no tuvo intención seria de reestructurar nada, y el descanso de su proyecto en la Comisión de Transporte, cuyo estudio no fuera requerido por el bloque oficialista, avala nuestra impresión. A su análisis y estudio se opone la urgencia y concesión de un aumento tarifario, y cuando a moción de nuestro bloque se decide el estudio en profundidad, debe ser objetado y modificado en la mayoría de las disposiciones proyectadas. Quedan en pie, la tarifa y el recorrido, únicos aspectos en que la intervención de los bloques fue absolutamente nula y en que debió aceptarse, como lo dijera anteriormente en una expresión de buena fe y en el total convencimiento de que los mismos recogían las inquietudes y necesidades vecinales y el interés no menos contemplable de las empresas adjudicatarias. Si el fracaso de la reestructuración obedece a las causales "recorrido y tarifas", ambos aspectos estudiados por el DE, y su equipo asesor, es dable suponer que el DE debió con toda razón prever que la ordenanza de transporte no podría aplicarse, y que en caso de hacerse, traería aparejado los inconvenientes que ha traído.

Sabemos que existe unanimidad de los bloques en cuanto a apoyar la tarifa, con la vuelta a los recorridos anteriores, pero no podemos dejar de silenciar todo esto, que ningún bien hace a los que tenemos la

responsabilidad de la función pública. Regresar por los pasos andados, admitiendo que los antiguos recorridos eran los técnicamente convenientes, no nos significa ningún esfuerzo, porque no hemos sido, en cuanto a los recorridos nuevos, responsables directos, sino equivocados de buena fe, crédulos de una capacidad técnica que resultó frustrada. La tarifa es subsidiaria de esos recorridos proyectados y no para ser aplicada a los recorridos antiguos. Desconocemos índices de toda naturaleza para avalar la necesidad de votar la tarifa que requiere el Departamento Ejecutivo y en esta instancia, le negamos toda capacidad como para aceptarle de buena fe que nos aconseje.

No dejamos de comprender la grave situación que a la población le está creando este complejo técnico, situación que se ha extendido a las empresas permisionarias, atentando incluso con el futuro económico de las mismas. Los bloques están contestes en mantener la tarifa de \$8.50. Y nuestro bloque, pese a considerar que no se ha contado en la emergencia con ningún antecedente de análisis para determinar sobre la justicia del mismo, y haciendo en consecuencia la reserva del caso, va a votar favorablemente, pero haciendo responsable único y total de esta anomalía, al Departamento Ejecutivo. Solo la tranquilidad de la población, señor presidente, entiéndase bien, solo la tranquilidad de la población, sumida en un marasmo de proporciones que

escapan a toda consideración, hacen que, el bloque Justicialista, con la limitación formulada, decida apoyar el proyecto de ordenanza.

Sr. Botteri (UCRI): He suscrito el despacho de la Comisión de Transporte, con una profunda pena, pena por ver postergada en seis meses la puesta en marcha de este sistema, en el que este bloque había trabajado y colaborado en la redacción de los cuerpos legales, hoy suspendidos, con particular intensidad. Estoy conforme con algunos aspectos del mensaje que acompaña el proyecto elevado por el Departamento Ejecutivo, parcialmente modificado por la Comisión Especial de Transporte. Estoy conforme con todo aquello que significa una crítica a la gestión de las empresas, a quienes oportunamente les fueron adjudicadas estas concesiones; evidentemente algunas de estas han puesto de manifiesto una total ineptitud para prestar los servicios en las condiciones previstas en esta ordenanza; ineptitud que se pone de manifiesto de un modo rotundo cuando alguna de estas empresas, que no solamente afectó las reglas del juego, sino que inclusive afectó antes de la determinación por parte del Concejo Deliberante, la tarifa que posteriormente se puso en vigencia. Hoy reconoce que está en total incapacidad económica para prestar los servicios con esa misma tarifa que fue ofrecida por ellos en el acto de la presentación en la licitación. Eso supone, sin lugar a dudas, que hay un

desconocimiento de la gestión económica, que les inhabilita para actuar como empresarios.

No he de referirme en este momento a los actos de violencia que han generado algunas de estas compañías, que, al mismo tiempo, ponen de manifiesto, también, ineptitud para la prestación de un servicio público, cuya ejecución debe estar un poco por sobre el interés exclusivo de las empresas, que, por otra parte, nadie se ha negado jamás a considerar, en tanto se pongan de manifiesto también los elementos de juicio que indispensablemente necesita conocer este Concejo Deliberante, para adoptar una actitud que pueda remediar el problema creado a estas empresas, con un acto responsable y seriamente estudiado.

Debo manifestar que no creo que hayan sido exclusivamente las empresas, aún cuando tienen un rol principal en este fracaso de la ejecución de estas ordenanzas, no creo - digo - que toda la responsabilidad sea de las empresas. Este bloque ha resuelto sostener este despacho, porque considera que la modalidad realmente insólita con que se pusieron en vigencia estas ordenanzas, se puso en marcha este sistema, ha creado una suerte de incapacidad legal de hecho por parte de las autoridades municipales para obligar a las empresas prestatarias a cumplir los servicios previstos en los recorridos establecidos y con las frecuencias determinadas en la ordenanza, que llamamos de

reestructuración del servicio de transporte. Incapacidad legal que resulta que la exigibilidad de estas obligaciones que contrajeron las empresas, comenzaba sesenta días después de la firma de los contratos de concesión; contratos que aún a la fecha en que la comisión de transporte proyectó esta ordenanza que está en consideración, no habían sido firmados; de tal modo no quedaba otro recurso al Concejo Deliberante que anular las adjudicaciones como único modo de volver a una normalidad, que de otro modo no se hubiera podido lograr sino al cabo de por lo menos sesenta días, que la ciudad no puede soportar en el estado de anarquía en que se encuentra en este momento el servicio de transporte público y colectivo de pasajeros.

Creo que las empresas adjudicatarias de estas concesiones, por lo menos algunas de esas empresas, han hecho una trampa a la Municipalidad, trampa que consistió en aceptar las adjudicaciones sancionadas por el Concejo Deliberante, con el deliberado propósito de no cumplirlas. Pienso que el DE al actuar como actuó, poniendo en marcha ese sistema sin haber previamente adoptado los recaudos mínimos que se podían exigir para que el sistema pudiera marchar en condiciones razonables y con un mínimo de seguridad, creo - digo - que ha sido ingenuo. No creo que precisamente la ingenuidad sea una virtud en los hombres públicos. Pero la circunstancia de que el DE

consideren quiebra el principio de autoridad, que se encuentra incapacitado para utilizar la fuerza, en alguna medida, porque no dispone de ella y en otra porque considera que no es el remedio adecuado, ha llevado a mi bloque a coincidir con el intendente, renunciando a algunas de sus postulaciones estrictamente políticas y en un acto también estrictamente político, ha resuelto sostener este despacho, con el único propósito de poner de manifiesto una vez más en este recinto y en esta ciudad, que este partido que represento no especula con una política menor cuando están en juego los intereses superiores de la ciudad. Debo ratificar, una vez más, mi confianza en la necesidad de reestructuración, coincido en ello con el señor concejal López, y precisamente porque estamos absolutamente convencidos de que el régimen legal sancionado por el Concejo Deliberante, sin perjuicio de las modificaciones que considero que imprescindiblemente deberán hacerse en el futuro, teniendo en cuenta la experiencia recogida y sin perjuicio, también, de la necesidad de estudiar nuevamente los recorridos, las frecuencias y los aspectos técnicos de la reestructuración oportunamente sancionamos por este Concejo Deliberante, considero que el sistema, aún con los defectos aparentes que se pusieron de manifiesto en los muy pocos días en que funcionó con una discreta normalidad, este sistema es bueno y estoy convencido de que esta

ciudad ha de encontrar beneficios en el futuro en que se ponga en marcha nuevamente. Por esta razón es que hemos hecho hincapié en la incorporación de estos dos artículos que disponen la determinación de un plazo cierto para reanudar la experiencia, que ahora queda trunca. Debo manifestar algunas breves palabras más para poner de manifiesto mi discrepancia en el señor concejal Napolitano. Tanto por lo que llevo dicho en el sentido de la incapacidad legal en que se encuentra la Municipalidad en este momento para imponer su autoridad, por el mismo juego de las circunstancias que ha hecho que carezca de los poderes que legalmente las ordenanzas le habían adjudicado. Un poco por eso y otro poco porque en la reunión celebrada hoy las empresas ex adjudicatarias de estas concesiones han puesto de manifiesto un evidente propósito de no aceptar esta reestructuración y una deliberada actitud de puja entre esas mismas empresas, de celos, que no creo de ninguna manera autoricen a continuar realizando gestiones, prolongando una agonía que, considero, esta noche debe tener un punto final. Por esa razón y aún cuando discrepo con la ordenanza, en el sentido de poner en vigencia la tarifa que este Concejo Deliberante aprobó para ser aplicada con el régimen de reestructuración, pues considero que debió volverse a la tarifa anterior, sin perjuicio de que en un plazo breve este mismo Cuerpo estudiara la conveniencia de

determinar o bien esta tarifa seccionada o bien esta misma tarifa uniforme, si las circunstancias de hecho autorizaran a ponerla en funcionamiento, como lo va a hacer esta noche el Concejo; a pesar de esa discrepancia, he considerado que este es un aspecto menor y que ante la significación que pudiera tener la continuación del estado de cosas que han venido soportando esta ciudad en los últimos días, era necesario un renunciamiento político para que este problema se encauce en los términos que necesariamente debe entrar. Yo no sé si esta ordenanza ha de poner punto final a la disputa entre los poderes públicos municipales y las empresas de transportes; tengo algún escepticismo en ese sentido, pero considero que esta es la única actitud lógica que puede adoptar el Concejo Deliberante, y que esta actitud debe mantenerse cualesquiera sean las circunstancias que mañana pudieran producirse en la ciudad.

Sr. Castro (UCR): **Es** indiscutible, señor presidente, que este problema de la reestructuración de transportes tiene dos partes; una de la que significa la ligereza del Departamento Ejecutivo al adjudicar las licitaciones sin antes hacer cumplimentar en todas sus partes la ordenanza respectiva. Ello hubiera significado que las empresas tendrían que haber depositado \$1.000.000 de la fianza que corresponde; hubiera significado que la Municipalidad tendría que haber dado el boleto a las empresas tal cual lo fija la ordenanza y haber

llenado otros recaudos que no han sido tampoco cumplimentados. Tales anomalías posibilitaron a que las empresas tomaran las medidas inconsultas que adoptaron. Es indiscutible que la ciudad esperó este instrumento mucho tiempo, instrumento que nuestro bloque considera lógico y necesario; aquí en Mar del Plata tiene que haber un instrumento legal a fin de que no prosiga este sistema anacrónico de desenvolvimiento de las empresas de transporte colectivo de pasajeros.

Hemos observado a través de todo este episodio que, desde un principio, en la licitación había un "arreglo" entre las empresas para adjudicarse las concesiones, es decir que no jugó la libre oferta y la demanda, como se tiene que jugar en toda licitación. La Comisión de Transporte del Concejo Deliberante, haciendo una vez más ostentación de su bonhomía, hizo un instrumento legal que posibilitaba que las empresas que hasta este momento se habían desenvuelto en la ciudad de Mar del Plata, tuvieran prioridades, que significaba que a esta licitación no se presentaran otras empresas, porque les resultaría muy difícil competir con las mismas, dado las facilidades que se les acordó. Después de ello se les posibilitaba a que todas estas empresas que se habían desenvuelto precariamente tuvieran una concesión de diez años y contaran con un instrumento legal que facilitaría el aumento tarifario automático cuando los costos así lo requirieran. Todo

ese modo de proceder con las empresas que hasta ahora se desenvolvían en esta ciudad fue pagado no con una discusión de altura que significara proceder a la modificación de recorridos, malos o buenos, o de cualquier otra causante que no posibilitara que se desarrollaran económicamente como corresponde, sino que fue con la violencia y con la fuerza organizada.

No volvemos a los antiguos recorridos porque creamos que sean los más eficientes. Sabemos desde ya que, de acuerdo como se ha venido desarrollando el transporte en Mar del Plata, es pésimo y todavía ignoramos si la nueva reestructuración permitirá un servicio eficaz o todo lo contrario, dado a que aún no ha transcurrido el tiempo necesario para hacer una evaluación determinada, a los efectos de juzgar definitivamente el resultado de los mismos. Aceptamos esta ordenanza en vías de la normalidad de la ciudad, y la aceptamos para tener un compás de espera, para no cometer los errores que hemos cometido y que dentro de esos ciento ochenta días que tenemos sepamos hacer las cosas, teniendo en cuenta sobre todo el interés de los usuarios y no el interés de ninguna empresa particular. Por eso, de ahí nuestro voto favorable a esta ordenanza, y esperamos que en ese tiempo que transcurrirá de acá a ciento ochenta días, se haga el nuevo llamado a licitación como corresponde y llenando los recaudos pertinentes, a fin de evitar que se vuelvan a repetir

los episodios vividos en la ciudad en los últimos días.

Sr. Principi (PSD): El Departamento Ejecutivo a través de largo tiempo - años diría - fue recibiendo sucesivas inquietudes y necesidades de los vecinos, de los empresarios, de los usuarios mismos a través de las respectivas juntas vecinales en forma directa, de la necesidad de mejorar los transportes colectivos de pasajeros de la ciudad. A ese fin elevó al Honorable Concejo Deliberante un pedido de ordenanza de reestructuración de los transportes colectivos de pasajeros. Hace más de un año que entró en este Cuerpo esa solicitud y a través de ese lapso todos los bloques que integran esta Corporación se dedicaron a estudiar el respectivo problema. Todos, de una forma u otra, aportaron lo mejor de sí; hubo bloque que se presentaron con asesores técnicos jurídicos legales, para realizar los estudios debidos lo mejor posible.

Esto implicó que estábamos todos de acuerdo en que se estaba haciendo una tarea responsable para mejorar los transportes en Mar del Plata; se llegó, entonces a elaborar lo que todos creímos, y digámoslo con valentía y responsabilidad: todos creímos que era lo más conveniente. Pero parece ser que la figura aquella de Poncio Pilatos ha entrado en este Concejo Deliberante para lavarse las manos de la responsabilidad que todos asumimos, todos tenemos que tener la valentía de reconocerlo con dignidad; coraje civil se necesita para

admitir si hubo error, valentía ciudadana, valentía democrática, No es posible que habiéndose admitido que la reestructuración es conveniente, necesaria e imprescindible, aún lo sostenemos y lo sostienen otros bloques, se vienen a lavar las manos en estos momentos en que la responsabilidad que tenemos que admitir que todo lo que se hizo fue en común, con sentido profundo de responsabilidad; esto entristece, porque el Departamento Ejecutivo actuó con inteligencia y claridad al igual que todos los bloques, y hoy que hay que reconocer que en cierto modo pudimos haber cometido algunos errores, se inicia el juego político, que hasta ahora no se había insinuado siquiera. Es muy triste y lamentable que no sigamos con el mismo punto de vista del juego limpio. La ciudad nos está escuchando, nos está viendo y creo que así no le hacemos ningún favor ni estamos cumpliendo con nuestra obligación; el vuelo tiene que ser alto y limpio, no puede ser rasante, porque abajo está el barro que nos habrá de salpicar a todos. Si tenemos que admitir errores aceptémoslo con dignidad y valentía, pero no hagamos lo de Poncio Pilatos; el Departamento Ejecutivo actuó con mesura responsable, el Concejo Deliberante agotó todas las posibilidades para encontrar la mejor forma de estructurar el transporte necesario y conveniente para Mar del Plata; si algo se debe modificar, modifiquémoslo con altura, inteligencia y dignidad, porque de lo contrario nos

avergonzaremos todos. La reestructuración es una necesidad para Mar del Plata, y si por circunstancias especiales tenemos que retroceder en aras de una serenidad, de una pacificación de los espíritus, para volverla a estudiar, para mejorarla y hacer algo que nos enorgullezca a todos, debemos de hacerlo, pero en un juego limpio y haciéndonos responsables como lo somos y tenemos que seguir siéndolo. *Sr. Teisairé (PJ):* Hemos escuchado varios conceptos, hemos escuchado varios discursos, pero en la emergencia hablaré con profunda pena y desilusión. Es que nunca creí que se podría asistir a un funeral de la autoridad comunal en su doble aspecto de Departamento Ejecutivo y Deliberativo, como al que esta noche estamos asistiendo. El Concejo Deliberante echa las bases de una ordenanza de reestructuración del transporte, que podría tener sus defectos, pero todos ellos eran subsanables; los recorridos - sin ser perfectos quizá -, con algunos cambios alargues, satisfaciendo las justas demandas del vecindario, posiblemente podrían haber cumplido con su cometido y satisfacer las inquietudes de los usuarios, pero en la emergencia parecería que estamos asistiendo al triunfo del más fuerte en la calle, a quienes supieron en su oportunidad imponer, precisamente, imposiciones hechas con violencia, sin que el Departamento Ejecutivo, pagando indudablemente tributo a una improvisación que le resultó a la

postre fatal, al no haber sabido cubrir los recaudos establecidos en las ordenanzas de la reestructuración tuviera la fuerza necesaria para imponer, precisamente, las condiciones. Hoy, el Ejecutivo, sin poder encontrar soluciones atinadas al problema, recaba de este Departamento, que tome las precauciones y medidas que hagan a que el transporte vuelva a sus anteriores recorridos.

Estamos hoy en la misma posición que estuvimos desde la vez primera en que levantamos nuestra voz en este recinto respecto a la reestructuración del transporte colectivo de pasajeros; entendemos que la reestructuración es una necesidad imperiosa para la ciudad y seguimos creyendo en ella. Nos avenimos al mantenimiento de la tarifa solicitada por el Departamento Ejecutivo en uno de los artículos de la ordenanza elevada a consideración de este Honorable Cuerpo de \$8.50 el boleto único, tesis sostenida además por distintos bloques que componen este Concejo, pero lo hacemos, no por una claudicación de nuestra posición anterior, en que sosteníamos que para la elevación de las tarifas era necesaria la reestructuración del transporte, en donde pudieran echarse las bases ciertas de un estudio cierto también sobre el hecho que la numeración será la anterior.

Sr. Presidente: Se va a votar el dictamen.

aplicación de las mismas. Lo hacemos con la seguridad de que estamos propendiendo a la solución de un gran problema de los usuarios, que deben soportar las calamidades de quienes, precisamente en su oportunidad, no supieron imponer estas ordenanzas haciendo cumplir todos los recaudos que estas involucraban, aceptando las justas reclamaciones del vecindario, de una medida que en realidad hoy debemos posponerla por un tiempo para volver de nuevo a considerarla, no podría decirlo con más aplomo, porque aplomo en todos los actos estimo que este Honorable Cuerpo supo y sabrá siempre poner, sino que hemos de volver sobre esta reestructuración, porque entendemos que es la suprema finalidad de superar los problemas que hacen al transporte colectivo de pasajeros en este Partido de General Pueyrredón.

Entiendo que también en tren de buscar soluciones tendríamos que pensar si no es necesario para una mayor seguridad del usuario ateniéndose a lo que antes resultaba, dejar también sin efecto la numeración asignada a las distintas líneas de colectivos, a través de la reestructuración del transporte, y volver a la anterior.

Sr. Botteri (UCRI): Al quedar en suspenso la reestructuración de

- Resulta afirmativa de 21 votos; votaron 22 señores concejales.
- Cuarto intermedio.

Caducidad de Concesiones*Ordenanza*

Artículo 1º. Revócanse por incumplimiento a lo normado en el Art. 21, del respectivo pliego de bases y condiciones del llamado a licitación para el otorgamiento de concesiones, para la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros, las siguientes adjudicaciones:

- Concesión número dos (2): Empresa General Belgrano.
- Concesión número tres (3): Empresa 12 de Octubre.
- Concesión número cuatro (4): Empresa 9 de Julio.
- Concesión número cinco (5): Empresas General Pueyrredón y 25 de Mayo (en conjunto).
- Concesión número seis (6): Empresas El Libertador y La Marplatense (en conjunto).
- Concesión número siete (7): Empresa Peralta Ramos.

Artículo 2º. Declárase en suspenso, hasta tanto se realicen los estudios pertinentes, la aplicación de las ordenanzas números 2567, 2568, 2569, 2630, 2645, 2648 y toda

otra norma que en su consecuencia se haya dictado.

Artículo 3º. Durante el plazo de dicha suspensión, la prestación de los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros, se regirán por las disposiciones

Artículo 4º. Vigentes al 28 de julio de 1965, especialmente las referidas a la Ord. 1921 (Seguro de Pasajeros), y las de esta Ordenanza.

Artículo 5º. El Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires Ley 5.800, la Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros de la Provincia de Buenos Aires (Dec. 16378/57) y su reglamentación (Dec. 6864 del 29 de abril de 1958) se aplicarán supletoriamente en todo aquello que no se encuentre especialmente contemplado en las normas de aplicación.

Artículo 6º. Los servicios públicos de transporte de pasajeros, serán prestados por los permisionarios que lo hacían a la fecha indicada en el artículo 3º de la presente Ordenanza.

Artículo 7°. Autorízase a las empresas permisionarias la percepción de la tarifa establecida en el artículo 3° de la Ordenanza 2630, del 28 de octubre de 1965.

Artículo 8°. Encomiéndase al DE sin perjuicio del análisis que realice la Comisión pertinente del H. Cuerpo, el estudio de las ordenanzas a que se refiere el Art. 2° de la presente y el proyecto de las eventuales modificaciones que pudieran resultar aconsejables.

El estudio precedente será elevado al H. Cuerpo dentro del plazo máximo de 120 días.

Artículo 9°. Dentro del plazo de 180 días, a contar de la promulgación de esta Ordenanza, el DE en el momento en que lo estime conveniente y con posterioridad al estudio a que se refiere el artículo anterior, efectuará un nuevo llamado a licitación para la adjudicación de las concesiones que se establezcan.

Comentario



“Frente al incesante crecimiento poblacional de Mar del Plata y núcleos extraurbanos y al importante ritmo de ese aumento, la Municipalidad ha venido articulando un serio y responsable programa de gobierno para satisfacer las demandas de más obras y servicios públicos. La reestructuración del transporte colectivo de pasajeros - tantas veces reclamada - forma parte de ese programa; aún a sabiendas de la complejidad del asunto, el Departamento Ejecutivo, en beneficio de la población a la que se debe, ha tenido - pudiendo evitarlo - la valentía de acometer la gran empresa de dotar a Mar del Plata de líneas de transportes reestructuradas. Los objetivos perseguidos, esquemáticamente, son: 1) Velocidad, frecuencia y comodidad del transporte para que no haya pérdida innecesaria de tiempo y una fatiga psicofísica agregada a la de la jornada de trabajo; esto se ha obtenido mediante el establecimiento de líneas troncales y recorridos directos; 2) Establecimiento de recorridos para las distintas empresas que no resulten superpuestos para evitar una ruinosa economía que, con el tiempo, produce altas tarifas y pésimos servicios; 3) Enlace de los distintos centros de interés tomando a la ciudad como un conjunto cuyo buen desarrollo debe interesar a toda la comunidad; 4) Condiciones que permitan un volumen suficiente de pasajeros para cada línea, a fin de obtener las más bajas tarifas para el usuario; 5) Formación de empresas de bien conducida economía, para evitar el agrupamiento de trabajadores precariamente integrados en ellas y mal retribuidos. Esta racionalización del transporte ha tenido en cuenta también que las circulaciones de las líneas mal encauzadas tienden a deformar a la ciudad y que debe preocupar, en beneficio de todos, su armónico desarrollo.

El estudio para llegar a la racionalización del transporte ha sido pacientemente elaborado y con toda responsabilidad; ya concluido fue evaluado por uno de los más grandes expertos con que cuenta el país en la materia; verificado el estudio expresó que nunca había tenido en sus manos un estudio técnico tan completo y que correspondiera tanto a las exigencias más modernas del transporte de pasajeros. No hubo, pues, ninguna improvisación por parte del Departamento Ejecutivo. No hubo tampoco apresuramiento porque el proyecto consiguiente fue elevado al Concejo Deliberante hace muchos meses. Hubo desde entonces muchos intercambios de ideas. Finalmente el Concejo Deliberante que representa los intereses de la comunidad tomados desde los distintos ángulos del pensamiento político dio, por unanimidad, su aprobación.

Cada uno de los pasos dados por el Departamento Ejecutivo, en consecuencia, responden a una finalidad franca y a un gobierno sensato: se pretende llevar adelante una obra difícil pero necesaria para la población; el Departamento Ejecutivo no puede detenerse a pensar en los francotiradores profesionales que esperan algún desajuste para sacar provecho y crear climas artificiales. Especular con las dificultades propias e inevitables que existen siempre en los grandes cambios es proceder con una mezquindad mental inconcebible en estos tiempos; espiar por el ojo de la cerradura, distorsionar la verdad o magnificar innecesariamente no resuelve ningún problema. En nuestro país - tan lleno de dificultades, cuyos orígenes no pueden imputarse al Departamento Ejecutivo de esta Municipalidad - no podemos darnos el lujo de sacar partido de problemas derivados de la puesta en marcha de programas técnicamente avalados que tienden a elevar el nivel de vida de la comunidad. Es hora, sí, de poner el hombro a las determinaciones que resuelvan los grandes problemas argentinos, venga de donde venga la preocupación. Ante esta inexcusable necesidad argentina entristece la comprobación de que diarios como "La Capital", en vez de informar y formar conciencia en los lectores - por los cuales hay que tener respeto - se alejan de las críticas constructivas y vuelcan y recogen agresividad buscando desprestigios personales.

La reestructuración del transporte está necesitando también una auténtica pasión por el bienestar del pueblo."

- En "El Trabajo", bajo el título "La Reestructuración del Transporte y la Buena Fe".

Otro Conflicto



“En relación al conflicto planteado por las empresas concesionarias y permisionarias del transporte público de pasajeros, el Intendente Municipal, considera necesario informar a la población:

1. Puede el vecindario tener la absoluta seguridad que el DE., dentro de la esfera de su competencia, usará con rigor todos los recursos que le acuerdan las ordenanzas y por delegación las leyes para que no sean lesionados los intereses generales de los usuarios, y que requerirá, como lo ha hecho, el auxilio de los servicios de seguridad para afirmar el principio de autoridad y evitar desbordes y presiones que alteren el normal desarrollo del proceso de estudio a cargo del Honorable Concejo Deliberante.
2. Respecto al origen del conflicto, estima, para mejor ilustración, puntualizar su actuación a efectos también indispensables de desvirtuar versiones erróneas:
 - a) Con fecha jueves 31 de marzo, los transportistas solicitaron al Departamento Ejecutivo aumento de tarifa; simultáneamente entregaron copia de la petición a cada uno de los bloques políticos que integran el Honorable Concejo Deliberante y también a la Comisión de Transporte de ese cuerpo.
 - b) De acuerdo a la Ley Orgánica de las Municipalidades (art. 53 y 233) es de competencia del Honorable Concejo Deliberante la fijación del sistema tarifario; y en virtud del art. 68 de esa ley, el Concejo Deliberante puede autoconvocarse a sesiones extraordinarias a solicitud de un tercio de sus miembros.
 - c) No obstante lo indicado en el punto “b”, el Intendente Municipal, con fecha 26 de abril, incluyó como primer asunto de la ampliación de convocatoria a sesiones extraordinarias, la petición de los prestatarios de servicios de transporte.

- d) Con fecha 13 de abril, el Departamento Ejecutivo designa a una comisión técnica para que se aboque al estudio de la situación expuesta por los transportistas a fin de cooperar con el Honorable Concejo Deliberante en la evaluación de los antecedentes necesarios para la consideración de la solicitud de la nueva tarifa.
- e) Con fecha 4 de mayo el Departamento Ejecutivo insiste ante el Honorable Concejo Deliberante para el tratamiento de la solicitud de la nueva tarifa incluyendo esta cuestión en una larga lista de asuntos pendientes.
- f) El viernes 6 de mayo, el Honorable Concejo Deliberante solicita al Departamento Ejecutivo más antecedentes y datos ilustrativos sobre el pedido de aumento de tarifa; cuatro días después el Departamento Ejecutivo remita a la Comisión de Transporte de esa corporación dos informes complementarios.
- g) El mismo día, 6 de mayo, se constata que todas las empresas han suspendido la venta de boletos de ida y vuelta y la inspección correspondiente del Departamento Ejecutivo labra las pertinentes actas. (De acuerdo a las disposiciones legales en vigencia, los infractores tienen un plazo de 5 (cinco) días hábiles para efectuar su descargo).
- h) Vencido ese plazo el 17 de mayo, el Departamento Ejecutivo decreta la aplicación del máximo legal de \$ 5.000 de multa a cada empresa. Esta sanción de acuerdo a normas vigentes tiene un plazo de tres días para ser abonada.
- i) El 31 de mayo se inician las ejecuciones de esas multas ante el Juzgado de Paz, Secretaría N° 2 y el 1° de junio se procede a la ejecución de pago y traba de embargo de bienes muebles de las ejecutadas.
- j) Corresponde señalar en materia de multas aplicables a las empresas de transporte de pasajeros, que el Departamento Ejecutivo solicitó al Honorable Concejo Deliberante su actualización (de 5.000 a 50.000) el 31 de mayo del año pasado, pedido que el 16 de junio de ese mismo año repitió, y repitió el 4 de mayo del corriente año. Esa actualización fue

sancionada por el Honorable Concejo Deliberante recién del 26/5/66.

- k) Ínterin: el lunes 23 de mayo, a las 19.00 horas, la Comisión de Transporte del Honorable Concejo Deliberante, pidió al Intendente Municipal, en reunión celebrada en su despacho la designación de un auditor para establecer la real situación económico financiera de las empresas; este pedido fue satisfecho por el Intendente el mismo día.
- l) El 2 de junio rige ya la nueva ordenanza en materia de multas y se labran actas de infracción a todas las empresas por la suspensión, de la venta y renovación de boletos escolares.
- m) La Dirección de Policía Municipal, el día 3 de junio constata la paralización sorpresiva y total del servicio por todas las empresas, y las intima a la reanudación inmediata del mismo. Este mismo día fueron secuestrados 10 vehículos por obstrucción del tránsito de acuerdo a las disposiciones de la Ley Provincial 5.800. En todos estos casos, los propietarios abonaron las multas correspondientes hecho lo cual le fueron devueltos los vehículos.
- n) Al producirse el abandono de los coches en la vía pública el Departamento Ejecutivo dispuso rápidamente la intervención del Destacamento de Policía. Particular Municipal, el cual requirió el auxilio de las distintas secciones de la VI Unidad Regional de la Policía de la Provincia.
- o) Las actividades de las empresas prestatarias del servicio de transporte de personas fueron reiniciadas con el primer servicio del día 4, entre las 4.00 y 5.00 horas."

➤ Comunicado público de la Intendencia Municipal sobre el conflicto con el transporte de pasajeros.

La Respuesta: Municipalización



"Honorable Concejo:

La experiencia que la ciudad de Mar del Plata - por décadas - ha podido recoger de la organización y funcionamiento del transporte colectivo de pasajeros es, a la vez que rica, aleccionante.

No obstante sus innegables atributos de servicio público, (la prestación efectiva estuvo a cargo, - sucesiva, alternada, parcial o completamente -, de empresas privadas) comerciales o de organismos comunales.

No es propósito de este mensaje abrir juicio o fundamentar, en general y a la luz de la doctrina política o del resultado histórico, sobre las bondades e insuficiencias de uno u otro método.

Pero sí cabe afirmar - y hacerlo categóricamente - que ellos están supeditados a condiciones estructurales derivadas básicamente de la eficiencia de la administración pública comunal y le consta a esa Honorabilidad las inquietudes y la acción que este DE, ha desplegado al respecto.

La tesis de la municipalización de los servicios públicos no tiene otro límite - en su validez - que aquello.

Pero, es obvio, debe aludirse exclusivamente a lo que es un servicio público y que - como tal - asuma caracteres irrefutables.

Los excesos o desvirtuaciones de las postulaciones de la municipalización los paga - como los ha pagado - la comunidad contribuyente a través de déficit de explotación y, primordialmente, precariedad y desorganización de los servicios.

Esta administración ha mantenido, proyectado y puesto en práctica sistemas que ensamblan alternadamente en esas dos líneas de principios y lo ha hecho guardando escrupulosamente los recaudos de coherencia en el conjunto. Ha exigido de cada uno de ellos lo mejor que podía dar.

Lo más reciente del proceso de transporte público de pasajeros converge a fundamentar una decisión que implique un replanteamiento de las bases que - históricamente - se han dado para el tratamiento de estos aspectos.

No cabe hacerse sordo a los hechos.

Si no fuesen suficientes las razones expuestas la puesta en juego del principio de autoridad municipal - como ya ha acaecido, como es posible que se desencadene inmediatamente, o como puede preverse para un futuro - más

remoto toda vez que el riesgo existe y es permanente - obligan a articular esquemas de superación del problema en todos sus niveles.

En mérito a ello, hoy, debe posibilitarse por intermedio de un ente comunal el cumplimiento de las siguientes finalidades:

- Prestación de un servicio que - naciendo sin vicios deformantes - permita plasmar todas las superaciones de la planificación empresarial y técnico - financiero y resuelva los casos de estados de necesidad o emergencia.
- Que trabaje a costos estrictos - sin márgenes de lucro - y respetando, en particular, las leyes laborales vigentes.
- Que la dotación de recursos humanos en sus planos directivos y ejecutivos le arroge capacitación y mérito para la prestación de asistencia técnica a las empresas privadas - comerciales con el fin, siempre permanente, de racionalización del servicio público.
- A la vez ser órgano de estudio, investigación y difusión en la problemática del transporte colectivo de pasajeros.

En mérito a los fundamentos expuestos solicito de esa Honorabilidad la sanción favorable del proyecto de ordenanza que adjunto.

Saludo a V. E.

Proyecto de Ordenanza

Artículo 1º . Créase el Ente Municipal de Transporte como organismo descentralizado.

Artículo 2º . Sus funciones, atribuciones y obligaciones son las que expresamente se establecen en esta ordenanza en concordancia con lo prescrito, en particular, por la Ley Orgánica Municipal.

Artículo 3º . El Ente Municipal de Transporte tendrá a su cargo las siguientes funciones:

- a) Prestar servicio público de transporte colectivo de pasajeros.

- b) Ejecutar planes de emergencia en la prestación del servicio público para cumplimentar exigencias mínimas derivadas de la comunidad usuaria y de estados de necesidad o paralización del servicio público encomendado a empresas privadas - comerciales, permisionarias y concesionarias.
- c) Programar y ejecutar asistencia técnica para la racionalización técnico - económico - financiera del servicio público total y la que, en particular, le fuera requerida por la Administración Municipal Central para su aplicación en las empresas privadas - comerciales, permisionarias y concesionarias.
- d) Desarrollar y publicar tareas de estudios, investigación y evaluación de resultados prácticos que hacen a la superación permanente en la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros.

Artículo 4º . El Ente Municipal de Transporte será administrado por un directorio compuesto de siete miembros a saber:

- Un presidente.
- Tres directores habilitados con títulos profesionales universitarios, méritos y antecedentes en los campos que hacen a los aspectos de planificación técnica, económico - financiera y legal del sistema, de servicios público de transportes.
- Tres directores en representación de los usuarios.

Todas estas funciones son ad-honorem - con término de mandato de dos años - y significan incompatibilidad absoluta con el ejercicio de cualquier actividad en empresas privadas - comerciales, concesionarias y permisionarias locales o ajenas al partido de General Pueyrredón.

Artículo 5º . El Directorio del Ente Municipal de Transporte tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Administrar los capitales y recursos - humanos, materiales y financieros - que se asignen al Ente para el cumplimiento de sus funciones.

- b) Establecer las normas de organización y funcionamiento operativo. Dictar las reglamentaciones internas.
- c) Proponer los planes de trabajo anuales o plurianuales y los presupuestos de capital y explotación correspondientes.

Artículo 6°. Los gastos de administración estrictos - en personal y otros gastos - no podrán exceder el 3% del presupuesto total.

El presupuesto de explotación será totalmente financiado y los superávits que se produzcan ingresarán al Fondo de Reserva para capitalización del Ente.

Artículo 7°. Comuníquese, etc.

- Es junio, mientras se gestaba y ejecutaba la revolución militar del 28 de ese mes, que nos desalojó de la Municipalidad, esta era la respuesta que habíamos elaborado, cumpliendo con la tarea que nos encomendara el H. Concejo Deliberante, al suspender el programa de reestructuración del servicio de transporte que tanta resistencia había despertado en los permisionarios. En el viejo libro de copias de mensajes del Departamento Ejecutivo Municipal, que manejaba la Dirección de Administración, quedaron frescas las copias de nuestra propuesta de municipalizar, a través de un ente descentralizado. La Sociedad de Estado resultaría años más tarde más adecuada y por lo tanto mejor para cumplir el mismo propósito. La Municipalización no es una ocurrencia original local y ni siquiera ideológicamente exclusiva del socialismo. Es la solución que encontraron gobiernos de distintos signos, para un servicio que **no debe** ser un negocio. Y porque no puede entenderse como negocio, no puede estar en manos particulares si es que debe prestarse sin los conflictos que origina su entrega al sector privado, que no puede movilizarse sin tener en cuenta beneficios económicos.

Corporación Municipal: Proyecto



- Artículo 1º. Créase la Corporación de Transporte Comunal, la que tendrá a su cargo en forma exclusiva el servicio de transporte automotor colectivo de personas en la ciudad de Mar del Plata.
- Artículo 2º. El ente creado estará compuesto por los propietarios de vehículos afectados al servicio público mencionado en el Artículo 1º y será gobernado por un Directorio, formado por un Presidente, un Secretario y un Tesorero, los cuales desempeñarán respectivamente las funciones de Gerente, Jefe de Servicios y contador, y por dos Vocales. Los tres primeros serán designados por el Departamento Ejecutivo con acuerdo del Honorable Concejo Deliberante y los dos Vocales, que ejercerán la representación de los componentes, serán electos entre los mismos en la forma que establezca la reglamentación.
- Artículo 3º. Los miembros del Directorio durarán dos años en sus funciones, pudiendo ser reelectos. La renovación se producirá el 1º de julio del año que corresponda.
- Artículo 4º. Son atribuciones y obligaciones del Directorio:
- a) Proyectar el presupuesto anual de gastos y recursos, sometiéndole a la consideración del Departamento Ejecutivo, antes del 30/9 de cada año.
 - b) Producir un informe anual sobre el funcionamiento de la Corporación y elevarlo al Departamento Ejecutivo con la documentación necesaria para el Tribunal de Cuentas de la Provincia.
 - c) Proponer al Departamento Ejecutivo el nombramiento del personal requerido para el funcionamiento de la Corporación.

- d) Aplicar las sanciones disciplinarias con sumario previo, hasta 30 días de suspensión, sometiendo las de mayor grado a la consideración del Departamento Ejecutivo, todo de acuerdo con la escala de penalidades que determine la reglamentación, quedando establecido que el cobro irregular del precio del boleto o el empleo de boletos no oficiales, será causa de exclusión.
- e) Formular un plan de cuentas y abrir las necesarias en el Banco autorizado a la orden conjunta de Presidente, Secretario y Tesorero.
- f) Proyectar el reglamento de la corporación, someterlo a la aprobación del Departamento Ejecutivo antes del 30/06/74, y proponer las modificaciones que resulten necesarias en lo futuro.
- g) Abrir un registro de aspirantes a componentes, detallar las condiciones que deben reunir y resolver sobre su admisión o rechazo, de acuerdo a las necesidades del servicio. Los casos de rechazo serán fundados en antecedentes o hechos concretos.
- h) Organizar el servicio de inspección, que deberá comprender:
 - 1º. El estado de los coches en todos sus aspectos;
 - 2º. El establecimiento de los horarios de prestación de servicios y el cumplimiento de las frecuencias;
 - 3º. La ordenación de turnos rotativos y sus relevos;
 - 4º. El cumplimiento de las obligaciones que determine el reglamento y las disposiciones municipales de aplicación al servicio público prestado.
- i) Organizar la impresión, custodia, distribución y contralor de los boletos a emplear.
- j) Favorecer y estimular, en cuanto sea posible sin participación directa, la formación de cooperativas de abastecimiento, reparaciones y adquisiciones colectivas en beneficio de los componentes y como factor de reducción de costos operativos.

Artículo 5º. Podrá ser componente de la Corporación todo propietario de vehículo automotor de transporte colectivo que reúna las condiciones que establezca la reglamentación. El aspirante deberá probar residencia

efectiva en Mar del Plata de dos años de anticipación a la fecha de inscripción. Se acordará preferencia a los actuales trabajadores del transporte. Los propietarios de más de una unidad que se encuentren en servicio al dictarse la presente ordenanza, podrán incorporarlas al sistema corporativo, pero no podrán renovarlas al llegar al límite de antigüedad reglamentario.

Artículo 6º . Al ingresar a la corporación el componente contrae la obligación de participar con el vehículo de su propiedad en la prestación del servicio colectivo de transporte, cubriendo dos turnos diarios de ocho horas cada uno, estando a su exclusivo cargo la presentación del coche en perfecto estado de uso, equipado y tripulado para funcionar, siendo por cuenta del componente los gastos de cualquier orden que se originen por dicho funcionamiento, incluyendo el cumplimiento total de las leyes laborales y de provisión y el seguro contra terceros, considerándose a este efecto que cada componente es un trabajador independiente, contratando individualmente con la Municipalidad a través del ente creado en la presente ordenanza.

Artículo 7º . Todos los componentes cubrirán sucesivamente todos los servicios programados, por rotación diaria, de manera que se asegure la misma posibilidad económica a todos.

Artículo 8º . Cada unidad de trabajo compuesta por el vehículo, el componente y su ayudante, tendrá un día de descanso semanal, rotativo que se prolongará a dos días al llegar al sábado.

Artículo 9º . Además de los vehículos necesarios para cumplir los servicios de acuerdo a los recorridos y frecuencias programados, se incorporarán hasta el 20% de vehículos adicionales para cubrir las ausencias en el servicio.

Artículo 10º . La Municipalidad proveerá los boletos necesarios para la operación con seguro de pasajero al precio que se establece en el artículo siguiente, para la administración de cada servicio individual queda a cargo del componente, sin obligación de rendir cuenta a la Corporación, salvo la entrega diaria de su hoja de ruta a los fines estadísticos y organizativos.

Artículo 11º . Se adoptará el sistema del boleto de precio único para el viaje directo, sin límite de recorrido y de combinación para dos recorridos complementarios. El precio de los boletos será el que resulte de la aplicación del costo por kilómetro establecido por la Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, tomando como base el precio provincial de la segunda sección para el boleto plano y el de la tercera para el boleto de combinación.

Artículo 12º . El componente adquirirá los boletos en la Corporación, abonando por los mismos el 5% del precio fijado para su expendio al público, porcentaje que será distribuido como sigue:

- a) El 3% se destinará a sufragar los gastos propios de la corporación; en caso de que el balance anual arrojará superávit el importe resultante será acreditado a cada componente en proporción a su aporte por este concepto.
- b) El 1% se destinará a un fondo de reserva para renovación del material rodante, acreditando su importe a cada componente en cuenta individual, obligándose la Corporación a depositar dicho fondo en el Banco autorizado bajo el mejor sistema de rédito, sin utilizarlo en forma alguna para cualquier otro destino que no sea el de la devolución a cada componente, con sus intereses, en el momento que lo solicite para los fines e su creación o por su retiro definitivo de la Corporación.
- c) El 1% se destinará a la formación de un fondo de reparaciones y reposiciones corrientes, manejándose en igual forma que el inciso b).

Artículo 13º. La Corporación, a solicitud del componente, podrá hacerse cargo de la administración de un servicio individual con excepción del rubro de personal. En cada caso se especificarán las tareas que el componente encomienda a la Corporación, su forma de contralor y el monto de los aportes correspondientes, abriéndose una cuenta personal cuyos saldos mensuales se transferirán a la creada por el Art. 12º, inciso b). El componente abonará por este servicio el 5 por mil del monto total pagado en su nombre por la Corporación.

Artículo 14º. El Departamento Ejecutivo designará de inmediato a los componentes del Directorio cuyo nombramiento compete, quienes

con el auxilio del personal de la Dirección de Transporte procederán a la apertura del registro de aspirantes a componentes, dando la mayor publicidad a sus actos. Hasta tanto se designen los representantes de los componentes, el Directorio funcionará con los tres miembros designados por el Departamento Ejecutivo.

Artículo 15°. Las funciones encomendadas para la organización y puesta en marcha de la Corporación serán de carácter honorario. Una vez constituido definitivamente el ente autárquico se fijarán las retribuciones de todo el personal ajustándose a los recursos previstos en el Art. 12°, inc. A).

Artículo 16°. Se fija la fecha del 01/06/74 para la iniciación del funcionamiento de *la Corporación de Transporte Comunal (CTC)*, y la implantación de redistribución de recorridos, que se considera complementaria de la presente *Ordenanza de Reestructuración General del Transporte Automotor Colectivo de Personas en la Ciudad de Mar del Plata*. Al iniciarse la prestación de servicios por la Corporación, caducarán todos los permisos vigentes para el transporte colectivo de pasajeros.

Artículo 17°. Derógase toda disposición que se oponga a la presente.

Artículo 18°. De forma.

- El presente proyecto fue presentado al inicio del período ordinario de sesiones del Honorable Concejo Deliberante por el bloque de concejales Socialistas, con la firma del concejal socialista don Francisco D'Angelo. Tanto esta iniciativa como la siguiente, de la misma fecha, presentada por los concejales peronistas, no habían llegado a ser sancionadas cuando se produjo la *revolución de 1976, que interrumpió nuevamente la vida institucional del país*.

Ente Municipal Administrador: Proyecto



Alcances:

Artículo 1º. La presente Ordenanza tiene por objeto coordinar y ordenar un cambio de fondo en la estructura jurídica que hace a la prestación del servicio urbano del transporte de pasajeros en el Partido.

Objetivos

Artículo 2º. Para el cumplimiento de los objetivos básicos, se determinará:

- 2.1. Dimensionar la flota de unidades en servicio, a las reales necesidades de la población.
- 2.2. Asegurar:
 - 2.2.1. El máximo de atención a la población con el mínimo de kilómetros a recorrer por los vehículos.
 - 2.2.2. La mínima tarifa económica que posibilite el desarrollo orgánico de la prestación y remunerere justamente a los prestatarios.
- 2.3. Actuar con elasticidad ante las variaciones de la demanda de transporte y posibilitar refuerzos en períodos "pico".

Medios

Artículo 3º. Para el cumplimiento de los objetivos fijados en el Art. 2º, se utilizarán los siguientes medios:

- 3.1. Los legales, operativamente idóneos.
- 3.2. Las normas para la contratación de servicios de terceros, en base a la presente Ordenanza, sin licitación ni concurso previo.

- 3.3. La formación de cooperativas de compra entre los prestatarios, para el abastecimiento de: unidades, combustibles, repuestos, cubiertas, etc., y se considerará el precio mínimo de plaza para las compras masivas, en los cálculos de costos.

Órgano de Aplicación

Artículo 4°. Créase el *"Ente Municipal Administrador del Transporte"* ("EMAT"), que funcionará como organismo descentralizado en un todo de acuerdo a la Ley Orgánica de Municipalidades, y prescripciones de la presente.

Artículo 5°. El "EMAT." será dirigido por un Directorio integrado por tres (3) miembros. Representarán dos (2) a la Municipalidad y uno (1) a los prestatarios.

Artículo 6°. La duración del mandato del Directorio será igual al del Intendente Municipal durante cuya gestión han sido designados. No podrán ser removidos sin causa justa.

Artículo 7°. De entre sus miembros, el Directorio en su primera reunión, designará a su Presidente. El "quórum" para sesionar será de dos (2) miembros.

Comisión Asesora

Artículo 8°. El Directorio será asistido por una Comisión Asesora Honoraria, integrada por doce (12) miembros designados por el DE y a propuesta de las siguientes entidades: CGT, prestatarios, UTA, entidades vecinales reconocidas y a razón de tres (3) representantes por cada una de ellas.

Las reuniones serán presididas por el Presidente del "EMAT", cuando el mismo las convoque, por lo menos cada seis (6) meses, o cuando alguno de los miembros de la Comisión Asesora Honoraria lo soliciten.

Funciones

Artículo 9º . Corresponde al Directorio:

- 9.1. Asegurar la prestación del servicio urbano de transporte de pasajeros, de manera orgánica y permanente, en base a lo señalado en la presente Ordenanza.
- 9.2. Proponer al HCD, vía DE, los ajustes tarifarios correspondientes.
- 9.3. Efectuar las liquidaciones para los permisionarios, aceptar a estos, y proceder a su despido con causa justificada.
- 9.4. Contratar una Auditoría externa especializada, que deberá una vez al mes, elevar al DE, y al HCD, las conclusiones de los estudios.
- 9.5. Contratar como plantel estable a prestar servicio durante todo el año a un (1) prestatario cada setecientos (700) habitantes, y reforzar este número durante los ciclos temporarios, manteniendo igualmente la proporción.
- 9.6. Imponer multas, hasta un máximo de quinientos pesos (\$500) diarios, por violación de la presente ordenanza, y su reglamentación.
- 9.7. Proveer los boletos, fijar recorridos, regir los turnos, y efectuar liquidaciones, a los distintos prestatarios.
- 9.8. Prestar cooperación y avales, a compras masivas en cooperativas, tendientes a la rebaja del costo de compra contra el compromiso del prestatario de poder descontar de sus liquidaciones las sumas pertinentes, en caso de incumplimiento por parte de este.
- 9.9. Dictar resoluciones tendientes a separar de línea, a todo vehículo que no reúna las condiciones mínimas en base a lo que se disponga en el contrato de adhesión del prestatario.
- 9.10. Proponer la reglamentación de la presente Ordenanza al DE.

Funciones de la Comisión Asesora

Artículo 10º . Son funciones de la Comisión Asesora:

- 10.1. Emitir su opinión en todos los asuntos girados por el Directorio.
- 10.2. Proponer al Directorio cambios de recorrido, mejoramiento de los servicios, frecuencias, etc.
- 10.3. Evaluar anualmente la conducción del Ente ejercida por el Directorio.

Del Tesoro del "EMAT"

Artículo 11° . El patrimonio del Ente se integrará con los siguientes bienes:

- 11.2. Con los fondos que le destine el presupuesto municipal en cada ejercicio.
- 11.3. Las multas que se apliquen por la presente Ordenanza y reglamentación.
- 11.4. El 3% del valor total de venta de boletos de los prestatarios, que se ingresarán como gastos de administración.
- 11.5. Comisión del 1% en toda gestión de compra conjunta o cooperativa que demande la gestión del Ente.

De los Prestatarios

Artículo 12° . Podrá contratar servicio con el "EMAT" todo propietario de vehículos colectivos de transporte de pasajeros, que reúnan las condiciones que se establezcan, ya sea en lo que hace al vehículo como a su titular.

El aspirante a componente, para tener prioridad de incorporación, deberá justificar su participación en las empresas actualmente prestatarias del servicio.

Artículo 13° . El prestatario con el vehículo de su propiedad se debe comprometer a prestar, a solicitud del Directorio, no menos de dos (2) turnos diarios de ocho (8) horas cada uno. Estando a exclusivo cargo del prestatario, la presentación del coche en el estado que determine el Directorio, ya sea en cuanto a equipos o al conductor extra, debiendo el propietario conducir el vehículo en uno de sus turnos cuando menos.

Artículo 14° . El total de gastos que determine la puesta en funcionamiento del vehículo, como así también su funcionamiento, gastos de personal, cargas sociales, y seguros, es a cargo exclusivo del prestatario.

- Artículo 15°. Los prestatarios deberán adquirir en el "EMAT" los boletos que venderán en su recorrido, y asimismo cumplirán con ellos de manera estricta, y de acuerdo a turnos y horarios que fije el Directorio.
- Artículo 16°. Diariamente el prestatario deberá rendir cuenta del total de lo recaudado y de los Kms., recorridos. Mensualmente el Directorio informará el total de lo recaudado en el mes, y los Kms., recorridos. De ello surgirá la retribución por Kms., y que se acreditará en la cuenta de cada prestatario, y dentro de las 38 horas se pondrá a su disposición las sumas así acreditadas, menos los adelantos que pudo haber retirado, que en ningún caso puede superar el 33% de lo retirado en el mes anterior.
- Artículo 17°. El abandono de servicio sin causa justificada, será pasible de la rescisión inmediata del contrato, a más de la multa hasta de \$ 500. - por cada servicio no cumplido.
- Artículo 18°. Al firmar el contrato con la Municipalidad, el permisionario tomará conocimiento del sistema del cálculo de la tarifa y dará su consentimiento para que en base al mismo se fije permanentemente lo a abonar por los usuarios, teniendo como base en los costos de los insumos, el precio menor de compra masiva en todos los rubros, incluidos los vehículos.

De la Reestructuración

- Artículo 19°. La presente Ordenanza entrará en vigencia en tres (3) etapas:
- 19.1. El Directorio será designado antes del 10 de junio de 1974.
 - 19.2. Este elevará al HCD dentro de los sesenta (60) días un diagrama de servicio en base a boleto único, combinando ida y vuelta y régimen especial para escolares y trabajadores. Y se abrirá en ese momento el registro e inscripción de prestatarios, para los servicios.
 - 19.3. A los cuarenta y cinco (45) días de aprobado por el HCD los nuevos recorridos, entrará en vigencia el nuevo régimen en base a la presente Ordenanza, caducando todos los permisos actuales.

Artículo 20°. El Directorio durante los cuarenta y cinco (45) días entre las etapas 19.2 y 19.3 queda autorizado para gastar hasta \$ 500.000. - en publicidad del nuevo ordenamiento del transporte urbano de pasajeros.

Artículo 21°. Todo lo atinente al transporte urbano de pasajeros, desde la puesta en marcha de la presente Ordenanza, es atribución exclusiva del "E.M.A.T." dentro de Ley, por lo tanto se procederá a redistribución total del personal de la actual Dirección de Transporte, en lo que está afectado a este servicio.

Artículo 22°. De forma.

- El Proyecto de Ordenanza precedente creando el Ente Municipal del Transporte (EMAT) fue presentado en la fecha arriba indicada por el concejal Eduardo Benedetti y refrendado por el bloque de concejales del entonces Frente Justicialista de Liberación Nacional. Tampoco llegó a considerarse.

Reestructuración del Sistema: Propuesta



El titular de la Fundación Sudeste, Fernando Gutiérrez, manifestó durante una conferencia de prensa que *"creo que Mar del Plata deba tener una reestructuración total del transporte"*, que llevará a *"rebajar el costo del boleto"*. Para realizarlo, *"se debe tomar una decisión política"*. El ex subsecretario de Pesca de la Nación comentó que *"no decimos que tenemos la verdad, nosotros tenemos un estudio para bajar el costo del boleto discutámoslo"*.

La fundación ha realizado un estudio donde el boleto *único "puede bajar alrededor de un 20%"*, sin descuidar las frecuencias *"ni la rentabilidad empresaria"*, estableciendo el sistema de pago de las empresas *"por kilómetros recorridos"*, que al empresario *"le conviene, porque cuantos más kilómetros hace, más cobra. Por eso es que tendrán interés de cubrir los sectores periféricos de la ciudad"*.

Indicó Gutiérrez que antes de *"ir al sistema de boleto magnético, hay que reestructurar el transporte"*. Por eso sostiene que la creación de un *"sistema prepago de admisión de usuarios en las unidades de transporte urbano de pasajeros no es la solución, sino una de las consecuencias necesarias que la transformación del transporte está reclamando, la que, de operarse en forma aislada a las demás medidas, solo servirá para aumentar el boleto"*.

Planificación Total

La reestructuración del sistema *"es una operación de planificación total"*, donde se debe garantizar *"la reducción de la actual tarifa del transporte; rentabilidad empresaria; reducción de kilómetros y no frecuencias; creación de un ente recaudador - expendedor, e implementación del boleto magnético"*, lo que involucraría cambiar el lugar donde están ubicadas las cabeceras, tema que *"está todavía en estudio"*. Respecto al boleto magnético expresó que no importa cual sea la elegida para funcionar, *"lo que si debe ser rápida, porque si demora como el corte de boleto, la reducción de la tarifa bajaría"*. Con este sistema se quiere cambiar el actual, que se recauda por cantidad de boletos, por la de establecer un valor pasajero/kilómetro, igualitario para todas las empresas.

Tras dar a conocer la actual modalidad de recaudar por la cantidad de boletos vendidos - 140 millones anuales -, que funciona con 480 unidades que recorren 48 millones de kilómetros anuales, a promedio de pasajero kilómetro de

2,80, expresó la propuesta de la fundación. La misma es que el sistema "*pueda ofrecer un servicio óptimo sin descuidar frecuencias, ni rentabilidad empresaria, con 370 unidades con un promedio aproximado de pasajero/kilómetro de 3,80, reduciendo los kilómetros a recorrer anualmente en un 30%, obteniéndose de esta manera una suba del promedio pasajero kilómetro. Por consiguiente una baja importante en el precio del boleto plano*".

Modificación de recorridos

Al hablar del novedoso sistema del pago a las empresas en forma uniforme por kilómetro recorrido, explicó que "*se reordenarían las actuales cabeceras fusionando las diferentes líneas de acuerdo a un estudio de campo previo. Se modificarían los recorridos*", donde brindó un ejemplo del centro de la ciudad por donde hoy confluyen la totalidad de las empresas, "*superponiendo sus recorridos entre sí, ocasionando el consiguiente deterioro del promedio pasajero/kilómetro*". Con esta modalidad, "*se favorecen las personas de los barrios más carentes y de la periferia, pues los recorridos serían más directos*", ya que el transporte cumpliría una mayor función social, para lo que fue creado. "*Es importante sostener la metodología del boleto plano y no el de secciones, pues las personas que viven alejadas generalmente son las de menores recursos y tendrían que pagar más caro el boleto*", agregó Fernando Gutiérrez. Es necesario reestructurar "*la entrega de pases de favor, previo estudio al efecto, se lograría disminuir el costo del boleto en un 7% aproximadamente. Si a ello le restamos el 3% que cobra la comuna de impuesto para el transporte (antes era del 1%, pero esta administración la subió a lo dicho), la baja podría alcanzar al 10%*".

Ente Recaudador - Expendedor

Ejemplificó con Batán, una gran parte de cuyos habitantes trabajan en el Puerto de Mar del Plata, para llegar allí tardan una hora y tienen que pagar casi dos pesos de pasaje. Esta reestructuración incluye servicios directos al Puerto sin tener que pasar por el centro. El material brindado ayer por los integrantes de la Fundación Sudeste - acompañaban a Gutiérrez el Arq. Eduardo Zak, el ingeniero Eduardo Salas y el Dr. Alfonso Basso - será entregado "*al intendente municipal, al Concejo Deliberante, al sector empresario del transporte, al gremio que nuclea a los choferes, como también a todas las fuerzas vivas de la ciudad*".

En razón de ello afirman que "*la Municipalidad de Gral. Pueyrredón deberá dentro de un plazo de 90 días, con sus equipos de técnicos en transporte, realizar una planificación y reestructuración del sistema defendiendo el boleto*

único". Como consecuencia de la reestructuración es que *"se hace necesario implementar el boleto magnético"*.

Otro de los puntos es la creación de un ente recaudador - expendedor del boleto magnético, lo que consideran *"necesario"*, debiendo estar compuesto *por "el departamento ejecutivo, el Concejo Deliberante, las empresas y el sindicato"*. Este ente será el *"encargado de manejar la comercialización del boleto magnético mediante la venta de la tarjeta en todos los lugares que fuere necesario, de recaudar diariamente y de pagar a las empresas dentro de un plazo no mayor de 10 días los importes recaudados por los kilómetros recorridos por cada empresa"*.

- En "La Capital" (Mar del Plata), en la edición de la fecha arriba indicada, con el título "La Fundación Sudeste propone la reestructuración del transporte. Hizo público un novedoso sistema".

Páginas Finales

Dice Della Paolera:

"He leído el recorte sobre "La ciudad - jardín" de Mar del Plata. Es interesante insistir en esa idea a pesar del tiempo transcurrido desde que comenzó a propiciarse (Hegemann, 1930). Hay aspectos parciales marplatenses que, aunque desconectados entre sí, dan una clara idea de lo que puede hacerse. En otras partes (tal como en el barrio Los Troncos) las viviendas y jardines elegantes han dado interés a los barrios a pesar de la base del trazado en damero. Todos los nuevos barrios, por modestos que sean, pueden tener las características y el aspecto agradable de los "barrios - jardín". En efecto, solo desde hace poco tiempo se ha comprendido aquí que los barrios populares no tienen porque ser feos. Y ya existen barrios de viviendas modestas de aspecto sonriente y atrayente. Con la buena orientación y distribución de esos alojamientos (marcos de edificación sobre jardines, efectos de disciplina o de contraste de masas y colores, etc.), se pueden formar conjuntos sumamente interesantes. Poder satisfacer el deseo de realizar obra en este sentido es el desiderátum de esta época. Antes en nuestro país parecía siempre demasiado costoso y se gastaba más dinero en cosas menos necesarias. Constantemente se luchaba contra ese mal criterio.

Siempre sostuve que en lugar de emplear mucho dinero en construir, sin plan previo, en Mar del Plata, era mejor hacer la urbanización extensiva del litoral marítimo de la provincia, de modo de facilitar a mucha gente para disfrutar del mar y del clima marítimo, en lugar de encarecer sensiblemente el suelo de Mar del Plata y hacer de este balneario una cosa prohibitiva para grandes cantidades de familias. Es claro que esto no lo verán así un gran número de marplatenses que obtienen, de los precios altos, grandes beneficios.

Esa urbanización extensiva a lo largo de la costa, hubiera producido una sucesión de pequeños balnearios, perfectamente conectados entre sí, como los que, por evolución natural y en sitios adecuados, se han instalado en las costas propicias de la Côte d'Azur en Francia. Es una organización de sitios estratégicos sobre el mar, a lo largo de una o más rutas que en esa región francesa se llaman las "corniches" (cornisas) instaladas allí a alturas diferentes (1º, 2º, y 3º "corniche"). Esta idea se ve hoy justificada por la congestión de personas y vehículos de Mar del Plata, por la dificultad y carestía del aprovisionamiento, por el enorme consumo "concentrado" de agua potable, etc. La organización "costanera" significa disminución de los recorridos para la diaria

conurrencia al mar, facilidades de aprovisionamiento en centros más reducidos pero más cercanos y convenientemente distribuidos, ubicación fácil y ventajosa de los estacionamientos de vehículos, etc. En mi opinión, este debió ser el criterio básico para iniciar la urbanización de la serie de balnearios de nuestra provincia cuya mayoría crecen hoy (como Mar del Plata), en medio de la improvisación.

En lugar de esa urbanización costanera regional se construyeron el Casino y el Hotel Provincial de Mar del Plata que pudieron hacerse en cualquier otra parte, pero sin impedir que la urbanización costanera se iniciara simultáneamente. Con esta urbanización extensiva todo el "hinterland" inmediato a toda esa lonja costanera urbanizada hubiera resultado beneficioso. Y es de imaginar el interés y el beneficio de todo orden que hubiera obtenido Mar del Plata, si todo lo mucho que se ha construido allí, desde hace 20 años, lo hubiera sido de acuerdo a un Plan Regulador de la edificación y de las actividades funcionales de la ciudad balnearia.

En la memoria administrativa 1931 - 1932 de la Comisión de Propaganda y Fomento de Mar del Plata, pág. 56, figuran proyectos en croquis indicando el arranque en Mar del Plata de la urbanización costanera a que nos referimos. Pero todo esto parecía "muy grande y caro" en esa época y desde entonces se ha empleado muchísimo más dinero en construir aunque haciéndose muy poco por la urbanización marplatense."

Carlos M. Della Paolera.

- Texto de la carta personal del urbanista Carlos M. Della Paolera, que izó en nuestra ciudad, por primera vez en el mundo la enseña del urbanismo, al Sr. Julio del Río, en ese entonces Secretario Administrativo del Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mar del Plata, y después activo miembro del Consejo Municipal de Planificación (1958/66), y Secretario de Gobierno, en la gestión municipal a la que concluyó la revolución militar del 28 de junio de 1966,
- Ingeniero Carlos María Della Paolera, nació en la Capital Federal en 1890. Graduado de ingeniero obtuvo en 1928 su título de urbanista en la Universidad de París. Fue así el primer sudamericano que alcanzó ese título. En la Sorbona le aprobaron la tesis "Evolución de Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días". De regreso a nuestro país se dedicó intensamente a su especialidad como profesor en la Universidad del Litoral y en la Universidad de Bs. As. Fue creador del "Símbolo del Urbanismo", iniciativa lanzada en Mar del Plata en 1934, un 8 de noviembre. En 1949, siendo Director del Instituto Superior de Urbanismo de la Universidad de Bs. As., propuso a sus colegas de todo el mundo que el 8 de noviembre, a partir de 1950, fuera celebrado internacionalmente como Día Mundial del Urbanismo. Su idea fue acogida con adhesiones prácticas. Fue autor de planes reguladores para Bs. As., Rosario y Río Cuarto. Entre 1931 y 1932, el Ingeniero Della Paolera, bajo el auspicio de la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata pronunció tres recordadas conferencias. Evolución de Mar del Plata; La Ciudad Jardín; Mar del Plata, Gran Centro Regional de Turismo.

*Como enseñaba el maestro*¹⁴

"Comenzaré diciendo que la breve leyenda puesta al pie de esta placa pone de manifiesto la personalidad moral del hombre a quien fue consagrada: inició su vida activa como profesor de cirugía, pero prefirió bien pronto dedicarse a defender a los trabajadores e indicarles el camino de su emancipación. Tres lustros después de haber fundado el Partido Socialista, el maestro nos relató en términos emocionantes la profunda crisis de razón y sentimiento que le había conducido al socialismo. " Hubo una época de mi vida en que salía yo todas las mañanas del hospital después de pasar media jornada entre los enfermos, los lisiados, los inválidos, las víctimas variadas de la miseria, de la fatiga, de la explotación y del alcohol. Y cuando se hubo apagado algo en mí el orgullo del artífice que opera en la carne del hombre, cierto día, al retirarme fatigado, empecé a preguntarme si aquella lucha contra la enfermedad y la muerte, que absorbía todo mi tiempo era lo mejor, o más inteligente y humano que yo podía hacer. Desbordaba siempre el hospital de carne dolorida, sucedíanse los pacientes en la fila de los techos y en cada lecho, y no salían de allí sanos o mejorados, sino para caer inmediatamente otra vez entre los engranajes de una organización social, que en la ignorancia y el vicio de las masas justifica el privilegio y la opresión; gradualmente comprendí que había mucho de estéril y de indigno en mi tarea, que aquella atención al cuidado de cuerpos humanos lisiados y doloridos tenía en sí algo de fanático y unilateral. ¿No era más humano ocuparse de evitar en lo posible tanto sufrimiento y tanta degradación? ¿Y cómo conseguirlo sin iluminar la mente del pueblo todo, sin nutrirlo con la verdad científica, sin educarlo para más altas formas de convivencia social?"

Tal la tremenda crisis de razón y sentimiento producida en un hombre superior, quien cansado, hastiado, avergonzado de trabajar para mitigar o remediar el dolor evitable, resolvió entregarse por entero a la acción social buscando por la política la solución del problema que había buscado en vano por el hospital. Era el dolor y la desgracia evitables, el mal determinado por la ignorancia, por la inconsciencia o por la imprevisión, ¡ muchas veces por imprevisión criminal de los gobiernos!

Meditando, a veces, sobre este significativo y emocionante episodio de la vida del maestro, un interrogante pasaba fugaz por mi mente: ¿Si

¹⁴ Fragmento del discurso pronunciado por el Dr. Nicolás Repetto, en Necochea el 8 de enero de 1959, al descubrirse una placa en la intersección de la calle 44 (Juan B. Justo) y la calle 59 (Carlos Pellegrini), que recuerda al doctor Juan B. Justo.

no hubiera mediado en su vida el episodio del hospital, se habría inclinado igualmente hacia el socialismo? Fue una pregunta que me sugirió o me condujo rápidamente a esta conclusión: con o sin el antecedente del hospital, un hombre dotado del alto sentido humanista, de clara inteligencia, de densa cultura general y cuyo lema era " perfeccionemos" , estaría debería estar necesariamente en la corriente del socialismo o muy cerca de ella.

Uno de los rasgos más salientes de la personalidad del maestro fue su aversión, que parecía ingénita, a eso que Ortega y Gasset llamaba "La Parada".

Más bien bajo de estatura, desprovisto de esos dones naturales o artificiales que hacen a ciertas personas verdaderos espectáculos, el maestro habría pasado inadvertido para el pueblo si el eco de su acción no hubiera llegado, en cierto momento de su vida político – social, a todos los confines del país. Lo vimos actuar en el partido vistiendo un traje tan sencillo, que se le habría podido confundir con un simple profesor de Liceo o con un modesto funcionario público. Enseñaba sin esforzarse en aplastarnos bajo el peso de su saber inconmensurable. Solía decir, a igual de inteligencia, el que impone menos su persona es el que impone sus ideas. A los jóvenes les aconsejaba que prefirieran tener maestros a un solo maestro. Cuando fundó el partido, no consideró necesario cambiar de sombrero, siguió usando por mucho tiempo un sombrero duro, que denunciaba su procedencia de una familia burguesa. Cuando dirigía la palabra al público, lo hacía naturalmente, como un hombre que conversa en voz alta; huía de las posturas espectaculares o dramáticas y no abusaba de las inflexiones de la voz. En el apóstrofe, su voz se afilaba hasta la estridencia. Era, más bien el maestro que se esmera en enseñar al pueblo las verdades que necesitaba conocer para iluminar su mente y orientar su acción. Se parecía en esto al eminente socialista belga Emilio Vandervelde, cuya vida de orador cuenta en forma muy interesante el escritor Albérico Deswarte en la revista L'Eglantine de Bruselas. Enseñaba en la escuela de oradores de la Casa del Pueblo de Bruselas y decía, a veces, cosas como esta: "Cuando tengáis una causa justa que defender y estéis seriamente preparados para defenderla, las palabras acudirán espontáneamente a vuestros labios. Si yo debiera improvisarme profesor de elocuencia, limitaría todo mi curso a pronunciar estas sabias palabras del eminente profesor de la Universidad de Lovaina, el canónico Carnaz: "Se necesitan tres condiciones: 1) Tener algo que decir; 2) Decirlo; 3) Detenerse después de haberlo dicho". El día que vosotros observéis estos preceptos, seréis excelentes oradores. Convengo que no es esto cosa fácil. De todas las formas de la esclavitud – dijo un día nuestro viejo amigo y correligionario Liebeneckt – la que persistirá, será la esclavitud de la frase. Aprender a detenernos a tiempo; es un arte saber concluir."

.....
Nicolás Repetto.

HABLAR CORRECTAMENTE

A un sabio chino,
de la remota antigüedad,
le preguntaron sus discípulos un día,
que sería lo primero que haría
si se le concediera el poder arreglar
los asuntos de la nación.

Les contestó:

"Desde luego,
haría que se hablara correctamente."

"Pero, maestro,
- le dijeron -
eso es algo sin importancia.
¿Por qué queréis atribuirle tanta?"

A lo que el maestro, respondió:

" Cuando se habla correctamente,
lo que se dice nunca es lo que se pretende.
Sí lo que se dice no es lo que se pretende,
lo que habría que hacer se queda sin hacer.
Si esto se queda sin hacer,
la moral y el arte se corrompen.
Si se corrompen la moral y el arte,
la Justicia pierde el rumbo.
Y si la Justicia pierde el rumbo,
el pueblo cae en la más absoluta confusión."

(Atribuido a CONFUCIO)

"Hay que considerar al pueblo como un respetable paciente, capaz de conocer la verdad y merecedor de ella. Y no tratarlo como a un enfermo desahuciado, a quien se procura complacer en todos los caprichos ocultándole la verdad."

Teodoro Bronzini.

9. El Plan Regulador

Notas

Perspectivas



Fue el 19 de septiembre del año anterior en la Sala "A", del complejo cultural "Juan Martín de Pueyrredón" que cobija también a nuestra vieja Biblioteca Pública Municipal.

Eran las 19.

Había concurrido cumpliendo con un compromiso contraído varios meses antes, con dirigentes de dos calificadas instituciones, una de ellas, ya en años anteriores me había estimulado a disertar sobre "Mar del Plata, ahora y después", en una de sus habituales tenidas gastronómicas.

Otro tiempo y menos años.

Ahora, alejado tanto del discurso como de la conferencia, desde hacía bastante, me reprochaba la debilidad de no haber dicho que no a esta invitación.

Desde el escenario, donde me acompañaban los presidentes de ambas instituciones y también el de la que se reconoce con el nombre de "Personajes de mi ciudad", pensé varias veces, mientras en busca de oyentes trataba de penetrar con la vista que me queda la penumbra en que se encontraba la sala, que su número confirmaría acabadamente aquello que presumía.

Por cierto, como lo intuía, constituía una multitud bastante escasa la que había sentido curiosidad por concurrir a un acto en el que se iba hablar sobre lo que ambiciosamente alguien tituló "*Mar del Plata y su perspectiva*", y en el que quien iba a desarrollar ese tema era un viejo vecino, con más pasado que futuro, al que algunos conocían y por lo tanto sabían como pensaba desde sus años mozos; otros lo habían oído nombrar, y no tenían interés en lo que pudiera

diagnosticar; y muchos más, simplemente, no lo conocían y tampoco sentían deseos de introducirse en la historia local de la mano de un personaje sin representatividad, influencia, ni porvenir.

De cualquier manera, y no me cabe duda que si hubiera hecho en voz alta estas intimas reflexiones habría introducido una chispa de interés en la insulsa charla que les esperaba, había que salir adelante; siquiera fuera por agradecimiento a los organizadores, que tan generosa como espontáneamente me habían brindado esta oportunidad de exhibirme y salir de un incomprendido como largo anonimato.

Estos buenos amigos que me presentaron con elogio no sospechaban que, además de mis limitaciones oratorias, que no eran recientes, si hay algo que casi me produce espanto son los homenajes, quizá porque a mi edad con frecuencia me asalta el recuerdo de mis años juveniles, cuando en "La Capital" debía redactar alguna nota necrológica.

Que una cosa es desnudar sentimientos y desgranar cumplidos ante alguien desaparecido y otra muy distinta hacerlo de viva voz, cuando el desaparecido aún está presente y además obligado a escucharlos.

Aquí el desaparecido estaba presente.

Con voz cansada por el tiempo, agobiado por estos pensamientos y con el entusiasmo en fuga, intenté participar a mis oyentes de preocupaciones que aún hoy son mías y mucho antes de otros.

Advertencias que venían de lejos pidiéndonos cuidado con el futuro de la ciudad que sin control iba derrochando buenas posibilidades de progreso cierto, que debimos, oportunamente, haber defendido con avaricia.

Y eché – haciendo una pausa - otra mirada penetrando la semioscuridad del salón, para fijar mi vista en las cortinas que cerraban la entrada a la sala, y en las que me veía dibujado – como si se hubiese desdoblado mi imagen – que desde allí, más libre que yo, me interrogaba sobre qué es lo que hacía en ese escenario.

Proceso de disociación, creo que lo llaman.

Sin dejarme impresionar, traté de hacer lo que había prometido, lo mejor posible.

Los que hemos vivido mucho e incursionado además en la vida pública, siempre recordamos algún viejo discurso para salir del paso.

Empecé repitiendo las palabras pronunciadas en la reunión del Rotary Zona Norte, en el restaurante del Club Quilmes, en la noche del 25 de abril de 1971, donde había dicho que: "Las preocupaciones que en estos momentos dominan a una gran parte de la población de la ciudad, son generadas por la incertidumbre que se está apoderando de todos acerca de cual será su futuro si no se produce una apertura hacia la creación de nuevas fuentes de trabajo."

Esto venía a cuento también en el presente, dado que la exclusión social se había constituido y sigue siendo tema prioritario, causa de honda desazón y muy difícil de conjurar, de proseguirse sin variantes con el modelo económico al que en buena parte y no sin razón se le atribuyen las culpas.

También en esa oportunidad habíamos dicho, sin que más de un cuarto de siglo transcurrido le hubiera quitado actualidad, que: "Los planes reguladores no pueden continuar siendo piezas que sirvan para el adorno de las bibliotecas de los intendentes, y que si no se cambia la metodología que hasta ahora ha venido imperando, seguirán teniendo ese solo destino.

Sobre la sola base de ordenanzas restrictivas del dominio – había añadido -, no se conseguirá la organización de la ciudad ni la promoción de sus zonas residenciales, de servicios e industriales, y tampoco la solución de los conflictos del tránsito y el estacionamiento.

El cambio de metodología para la aplicación de los planes reguladores debe operarse por medio de procesos de autofinanciación que podrían convertir en realidad muchos proyectos, y la creación de un banco municipal de desarrollo, planteado cuando se creó el Instituto Municipal de Crédito y Vivienda, podría constituirse en el motor de una política con esa orientación, capaz de adquirir vigor al dotar al municipio de un órgano que, captando el ahorro local, pudiera

proveer los recursos financieros que permitieran aliviar la presión que sobre los vecinos ejercen las obras de infraestructura y permitirle llevar a cabo las grandes obras que la ciudad está reclamando para provocar los cambios de estructuras que la población está requiriendo, previsoramente, para no tener que transitar por una etapa crítica, una de cuyas manifestaciones más desalentadoras puede ser la que representa el éxodo de la población joven, por falta de adecuadas fuentes de trabajo, que ya hemos comenzado a experimentar”.

Señalé después, regresando a la actualidad del acto al que tan irreflexiblemente se me había invitado, que la ciudad era tal vez una de las pocas del país que había tenido quienes oportunamente le advirtieran sobre los riesgos de un crecimiento sin disciplina.

Pareciera ser que los que habitamos esta ciudad – dije ayudado por los apuntes que me servían de muleta - hablamos siempre de lo mismo o que los ciclos se repiten con intervalos pero inevitablemente, de tal forma que convierten en muy útil este vicio de guardar viejos discursos del pasado porque con frecuencia pueden resultar útiles al porvenir.

Pero advierto – dije prematuramente optimista - algo positivo en nuestro comportamiento de estos días, y esto no se daba en 1971.

Ahora no solo estamos preocupados, sino que también estamos saliendo del letargo en que nos encontrábamos. Y temas hasta hace poco ausentes de la mesa familiar o la mesa del café, han comenzado a reaparecer.

En alguna medida estamos comenzando a convertirnos, cada uno de nosotros, en ciudadanos responsables.

Mar del Plata ; Cuidado!

En distintos periodos de su existencia Mar del Plata tuvo a quienes se empeñaron en disciplinar su crecimiento.

Recordé, enseguida:

La Comisión Pro Mar del Plata, entidad constituida por veraneantes, que en noviembre de 1931, convoca a un acto público en el

desaparecido teatro Odeón para que hablara un urbanista alemán, el Dr. Werner Hegemann, considerado una eminencia mundial en la materia.

Hegemann, en su exposición, hace una crítica de la arquitectura de la ciudad, por la mezcla de estilos que la caracterizaba, y la ausencia o el abandono de lo que calificaba como la arquitectura indígena...

Pero consuela, a los veraneantes y vecinos de la época al decirles que, de cualquier manera, "el placer de perder o ganar dinero en los juegos de azar, prohibidos en otros países, hará el éxito de Mar del Plata, aún sin arquitectura aristocrática inglesa."

Agregando también, al juzgar la arquitectura mezclada de Mar del Plata, que no hay que ser demasiado severo o injusto. "Es bueno recordar, continúa diciendo, el proverbio francés que dice: Aún el error arquitectónico adquiere cierta dignidad si se lo repite suficientemente."

"Se podría decir que los errores se han repetido con bastante frecuencia en Mar del Plata como para crear un verdadero ritmo de errores casi armónico."

Y si podemos advertir una cierta ironía en las palabras del experto alemán, esta impresión se refuerza cuando concluye diciendo "Mar del Plata está en el buen camino arquitectónico gozando plena y libremente de ese ritmo de errores repetidos con victoriosa y democrática frecuencia"

La presencia del urbanista Hegemann determinó un llamado de atención para las autoridades edilicias de entonces, a las que la Comisión Pro Mar del Plata les transfiere "la responsabilidad" del futuro de la ciudad, reclamando para ello la adopción de un plan regulador.

Mar del Plata, pues, tenía problemas de formación aún desde el comienzo de su juventud como ciudad; por lo menos Hegemann, y también poco después otro urbanista, argentino, el Ingeniero Carlos M. della Paolera, siempre se mostraron contrarios a la construcción en altura, que a partir de la década del 40 empieza a

configurar la Mar del Plata que conocemos y cuya evolución no deja de ser preocupante.

La Asociación de Propaganda y Fomento

En 1931-1932 el arquitecto Carlos M. della Paolera, al que ya mencionamos, invitado por la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata, que sucedió a la Comisión Pro Mar del Plata en su preocupación por el progreso local, en tres conferencias que pronuncia, participa en buena medida de las observaciones de Hegemann.

En esas disertaciones, memoré, della Paolera hablaba de ordenar nuestras costas, y también de un proyecto de urbanización orgánico que fuera más allá de los límites del partido.

También de la urbanización de la región (Circuito Mar y Sierras) comprendida por Mar del Plata, Miramar, Necochea, Balcarce y Tandil, para todo lo que reclamaba caminos arbolados.

Elogiaba – della Paolera – nuestro clima y no advertía obstáculos para que esta ciudad tuviera turismo todo el año. Para él era fundamental el camino Buenos Aires – Mar del Plata, que se construyó años después; la utilización de nuestro Puerto como terminal de algunas líneas de pasajeros y la ruleta funcionando todo el año, con la condición de que “los recursos deberán quedar en Mar del Plata”, advirtiéndole que si esto no ocurriera (era su visión en 1931-1932) “Mar del Plata no será ciudad de invierno ni de verano”.

Y la Asociación no tarda, en dirigirse al intendente de entonces (Don Antonio Vignolo) en un memorial donde pide para la ciudad, como su antecesora, un Plan Regulador.

Dice don Juan A. Fava que encabeza las firmas, por cierto muy numerosas, que “tanto para intereses de los habitantes de Mar del Plata, como para el de los arquitectos y constructores de obras, ha llegado el momento de establecer un moderno reglamento de urbanización que, contemplando las necesidades de cada barrio y con previsión para el futuro, salvaguarde los intereses generales, facilitando la creación de zonas de viviendas dispuestas y perfectamente orientadas, con comunicaciones fáciles y rápidas con

las playas y en forma tal que el mayor número de ellas disfrute del espectáculo del mar, que debe explotarse al máximo en una ciudad balnearia.

Para fijar la división de zonas de actividad diferente en Mar del Plata y alrededores, es necesario un estudio prolijo de evolución urbana, estudio que está comprendido en los primeros capítulos del programa de un plan de urbanización.

El desarrollo rápido de la afluencia cada vez mayor de veraneantes y turistas a las ciudades balnearias, exige imperiosamente que se tomen a tiempo medidas para organizar dichas ciudades. Por esta razón las legislaciones de países europeos, que obligan a la adopción de un plan de urbanización a las ciudades de más de diez mil habitantes, extienden esa obligación a todas las ciudades balnearias, aunque no cuenten con ese mínimo de población, por ser susceptibles de experimentar todas ellas crecimientos extraordinariamente rápidos. Este desarrollo inusitado se tiene a la vista en Mar del Plata, donde la extensión de las zonas construidas y los capitales empleados en levantar viviendas, echa sombra a la posible rivalidad de cualquier otra ciudad balnearia del mundo.

Ahora bien, señor Intendente, esta Asociación cree estar en la verdad al solicitar que todas esas valiosas piezas sueltas, que constituyen el Mar del Plata actual, sean cuidadosamente organizadas y conectadas con el fin de obtener de todo ese mecanismo un rendimiento máximo.

Hay obras públicas de imprescindible necesidad en Mar del Plata, que deben llevarse a cabo con carácter de urgencia. Tales serían, por ejemplo, la construcción de edificios públicos que estén a la altura del progreso de la ciudad. Estos edificios deberán ser ubicados en forma tal que concurren a la transformación y al embellecimiento de la ciudad."

Aproximadamente quince años después de esta gestión, que tampoco se tradujo en esfuerzos oficiales, la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata contrató a los urbanistas Guido y Carrasco para la formulación de un Plan Regulador Urbano y

Rural que es donado a la Municipalidad durante la intendencia del Dr. Pereda (1948/50).

No llegan a implementarse las ordenanzas correspondientes. Para ese entonces todavía para nuestros partidos políticos, urbanismo, planeamiento y plan regulador, aparecían como expresiones que no entraban en el léxico habitual de nuestras campañas electorales.

Por otra parte en 1950 la Municipalidad estaba nuevamente intervenida.

Esta preocupación por disciplinar el crecimiento de Mar del Plata no cesa, aunque entra en la esfera oficial recién en 1957, durante la comisionatura del Dr. Celso N. G. Aldao.

Se llamó a concurso, se contrataron a los equipos que se lo adjudicaron, y se comenzó con la redacción de las primeras ordenanzas para poner en práctica la difusión de las nuevas normas y la preparación de los profesionales que debían ejecutarlas.

Para entonces, ya la iniciativa privada había abierto la válvula de la propiedad horizontal, un fenómeno económico, que no concurría por cierto a favorecer las ideas de Hegemann y de della Paolera, que siempre nos hablaron de la ciudad jardín.

En cambio a una nueva y distinta realidad debieron empezar a ajustarse las reglamentaciones y los intentos por ordenar el crecimiento de la ciudad y su zona de influencia.

El plan regulador había llegado a nuestra Mar del Plata con un atraso de cuarenta años.

Ahora los intentos por aplicarlo ofrecían las mismas dificultades que tratar de cambiar las ruedas a un tren en plena marcha, como alguna vez lo graficó el Ing. Bonilla.

De lo que no se hizo a tiempo, de lo que a destiempo se comenzó a hacer y después se interrumpió, de las excepciones, que se dispusieron en distintas etapas porque se estimaba que eran trabas para el progreso, surgen no pocos de los problemas que ahora, agravados, debe la ciudad intentar resolver.

A estos se juntan otros, los problemas de los tiempos nuevos que, aunque no son generados por la ciudad, si forman parte de

la Nación a la que pertenecemos, y que no caben dudas que nos tocan la piel.

A uno de ellos, el referido al hambre de todos los días, habrá que considerarlo con preferente dedicación.

Se dice que debemos acostumbrarnos a convivir con la desocupación. Lo comparto, y creo que aunque en proporción distinta y a intervalos menores, hace mucho tiempo que estamos conviviendo con la desocupación y la miseria.

Habría que propender a que las ciudades de este Partido de General Pueyrredón (Mar del Plata y Batán) y su zona rural eliminen toda posibilidad de caer en el hambre y en la enfermedad.

Si de desocupación se habla, los porcentajes son alarmantes (20%, 22%, 19%, para nuestra ciudad), y en el recrudecimiento de enfermedades, estaría en el cuarto lugar – el país – entre las naciones que han visto recobrar fuerza a la tuberculosis, que es una enfermedad fácilmente transmisible y si a ello sumamos que no estamos en materia de educación manteniendo posiciones de privilegio en un mundo de acelerado progreso técnico y científico, y en el que debemos computar entre los factores que producen el desempleo que más del 70 por ciento de los desocupados tienen un bajo nivel educativo, sumamos a la preocupación de nuestros futuros gobernantes no pocos problemas.

Anotamos:

- ✓ Desmesurado crecimiento demográfico, con importación de necesidades, en materia de empleo, salud, educación y vivienda.
- ✓ Aumento del número de desocupados y crecimiento de las enfermedades.
- ✓ Subempleos y bajos salarios.

Todo nos coloca frente a una urgente acción orientada a disipar estos frentes de tormenta, que influyen también en una ciudad que tendrá que ser una de las más seguras del país.

Como lo era.

No parece lo más indicado para una ciudad que reclama visitantes de invierno y verano, que cuando estos lleguen tengan que protegerse tras las rejas.

Pero aún sin estos problemas que anotamos a vuelo de pluma, hace tiempo habíamos advertido que tres cuestiones acuciantes y por ello de urgente atención para el futuro de la ciudad eran:

- 1º. El de su acelerado crecimiento demográfico y edilicio, sobre el que opinamos que hay que ponerle límite, porque amenaza rebasar rápidamente la escala humana adecuada a una ciudad, comprometiendo con ello la calidad de vida de sus habitantes y malogrando sus posibilidades futuras de progreso y bienestar.
- 2º. El de sustituir ese desordenado crecimiento a través de un sistema de ensanche orgánico, severamente controlado y exclusivamente promovido por reproducción urbanística, lo que importará desalentar con toda energía cualquier intento de nuevo asentamiento humano que no concurra a la defensa del interés general de la población.
- 3º. Proyectar un plan de inversiones para el mantenimiento de la infraestructura de servicios existentes en el casco urbano y los barrios (cañerías de aguas corrientes y desagües pluviales y cloacales, de producción y conducción de electricidad y gas, pavimentos) y del equipamiento social (centros sanitarios, escuelas, jardines de infantes, casas del niño, edificios públicos en general) etc., sin perjuicio de

proseguir con un plan racional que permita la extensión de todos esos servicios a los sectores de este Partido que todavía carecen de ellos.

Abundemos todavía más sobre nuestros problemas:

- ✓ El hecho de que Mar del Plata haya llegado a los 600.000 habitantes es un problema. De que se hable de llevar esa población al millón, constituye una aberración.
- ✓ Hay que poner trabas a este crecimiento inusitado, que se lo grafica diciendo que entre dos y tres nuevas familias se radican todos los días en nuestra ciudad.
- ✓ El de la aglomeración edilicia es otro problema. Qué haremos con nuestros grandes edificios en propiedad horizontal a medida que estos vayan terminando su vida útil y los primitivos propietarios se multipliquen en sucesiones sin capacidad para sostener su mantenimiento ni acordar su reconversión.
- ✓ Tendrá que buscarse la manera de reconstruir nuestro microcentro, sobre la base de una manera no de la cualquier manera que surge de la espontánea oferta de capitales especulativos.

¿Para todo ello con qué contamos?

Con esto que no es poco:

- ✓ Ochocientas entidades de bien público que pueden contribuir a esta tarea. Vecinos que trabajan solidariamente sin ninguna remuneración.

- ✓ La ahora posible autonomía municipal, si asumimos la totalidad de la responsabilidad que nos ofrece, que es lo que puede habilitarnos para resolverlos.

¿Y quiénes serán motores o qué tenemos para ello?

Necesariamente debemos encomendarnos a los partidos políticos, que son los que nos proponen programas y candidatos... Por ahora parece que más candidatos que programas.

¿Con qué contarán estos para actuar?

Contarán, si quieren, con un nuevo instrumento que le permitirá a cada ciudad – y cuando hablamos de ciudad hablamos de su gente – ser dueña y responsable de su destino.

Se trata, como ya lo referimos, de la autonomía municipal que permitirá a cada distrito redactar su propia Constitución y hasta su propio régimen de gobierno.

Esto si nos atrevemos.

Y aquí caben muchas preguntas:

¿Seguiremos con el intendente y el Concejo como históricamente se ha venido integrando el gobierno local?

¿Un intendente fuerte y un Concejo débil o a la inversa?

¿O solo Concejo y un gerente, o algún tipo de colegiado?

¿Tendremos nuestra propia policía?

¿Será todo el sistema educativo municipal?

¿Seguiremos con veinticuatro concejales, o tendremos solo diez, o a lo mejor treinta?

Afirmamos: a los partidos políticos corresponden las propuestas y a nosotros decidir.

Yo, violando el secreto del voto, pero contando con la discreción de ustedes, les diré:

Votaré por quien se comprometa a estructurar nuestra ciudad sin que su gente corra el riesgo de sufrir los estragos del hambre, la enfermedad y la corrupción.

Al que lleve la educación a niveles que permitan a nuestra juventud el competir con las poblaciones de las más adelantadas naciones del mundo.

Al que me asegure que nuestras ciudades serán reconvertidas para alcanzar la escala humana que las haga seguras y por cierto habitables y respetuosas de los derechos de todos.

Que me garantice, además, que cuando voto podré reconocer al candidato y sentirme representado por él.

Que los partidos políticos se constituirán sobre la base de ideas y no de intuiciones.

Que la democracia, en su acepción más pura, será respetada y se convertirá en regla de oro para el juego limpio entre propios y extraños.

Respondí, como ahora es de estilo, unas pocas preguntas.

Hubiera deseado más.

Creía tener respuestas.

.....
Agradecí.

Bajé del escenario.

Saludé, como se habrá comprendido esto último no me demandó demasiado tiempo.

Salí a la calle.

La ciudad no había cambiado.

Puse cuidado al cruzar.

En Catamarca y 25 de Mayo no hay semáforo.

Jorge Raúl Lombardo

Primeras Preocupaciones



“Señoras y señores:

Cábeme el honor de presentar a Uds., al destacado urbanista y arquitecto berlinense de la Academia Alemana de Urbanismo, Dr. Werner Hegemann, quién acaba de celebrar conferencias muy interesantes en nuestra Capital y en la ciudad de Rosario de Santa Fe, confirmando la fama de que viene precedido de la vieja Europa, y si a estos méritos se agrega el de sus obras de arquitectura y urbanismo publicadas, estamos frente a una eminencia y por lo tanto seguros que la crítica que haga de Mar del Plata y su balneario, se ha de ajustar a la más estricta verdad científica.

Lo acompaña nuestro urbanista criollo, el ingeniero Carlos M. della Paolera, que hizo sus estudios y se diplomó, con la más alta mención en la Universidad de París. El ingeniero della Paolera es un gran enamorado de Mar del Plata, a quien cantó ya sus alabanzas, y lloró junto con nosotros la destrucción de sus bellezas naturales de la costa del balneario, que hasta el mar respetó, pues los que no eran sus dueños, las destrozaron para embellecer sus bolsillos con la indiferencia de los poderes públicos.

Señores:

La Comisión Pro Mar del Plata, no ha querido perder la oportunidad de que el urbanista de fama, Dr. Hegemann, nos dijera, qué debemos hacer para llevar a Mar del Plata al pináculo de su grandeza, para orgullo de los argentinos y para que los extraños la admiren.

Los habitantes de Mar del Plata, y sus autoridades, llevan sobre su conciencia la inmensa responsabilidad de que Mar del Plata, si no llega a ser lo que aconsejan los Maestros del Urbanismo, en aquellos solos recaerán las culpas, por lo que el plan regulador se impone de inmediato.

Se va a dar principio a la conferencia y pongo en posesión de la cátedra al Dr. Hegemann.”

- Palabras del Capitán de Navío Lorenzo M. Irigaray, Vice Presidente de la Comisión Pro Mar del Plata, presentando al Dr. Werner Hegemann, en el viejo y desaparecido Teatro Odeón, donde pronunció la conferencia sobre “Mar del Plata, el Balneario y el Urbanismo Moderno”.

Memorial al Intendente

1932

“Con el propósito de dar forma práctica a la iniciativa de dotar a Mar del Plata de un plan regulador expuesto en ideas generales por el ingeniero della Paolera, la Asociación dirigió a la Municipalidad la nota que se transcribe a continuación:

“La Asociación de Propaganda y Fomento considera que dado el grado de progreso que ha alcanzado la ciudad balnearia, corresponde dejar establecidas las normas de urbanismo moderno que guíen a los futuros trabajos edilicios consultando a la economía, la higiene y la estética de Mar del Plata.

Es necesario fijar desde ya y reservar los espacios libres con que deberá contar la gran ciudad futura, este punto de vista tiene gran importancia para Mar del Plata, pues los escasos espacios libres públicos actuales y los que exige el Reglamento de Construcciones vigente, para el interior de las propiedades, nos llevarán a construir una ciudad con una densidad de población y de edificación semejante a la que se trata de remediar hoy por todos los medios, en las grandes metrópolis comerciales o industriales, como por ejemplo, Buenos Aires.

A este fin es urgente rectificar de inmediato el camino a seguir. Tanto para intereses de los habitantes de Mar del Plata, como para el de los arquitectos y constructores de obras, ha llegado el momento de establecer un moderno reglamento de urbanización que, contemplando las necesidades de cada barrio y con previsión para el futuro, salvaguarda los intereses generales, facilitando la creación de zona de viviendas dispuestas y perfectamente orientadas, con comunicaciones fáciles y rápidas con las playas y en forma tal que el mayor número de ellas disfrute del espectáculo del mar, que debe explotarse al máximo en una ciudad balnearia.

Para fijar la división de zonas de actividad diferente en Mar del Plata y alrededores, es necesario un estudio prolijo de evolución urbana, estudio que está comprendido en los primeros capítulos del programa de un plan de urbanización.

El desarrollo rápido y la afluencia cada vez mayor de veraneantes y turistas a las ciudades balnearias, exigen imperiosamente que se tomen a tiempo medidas para organizar dichas ciudades. Por esa razón las legislaciones de países europeos, que obligan a la adopción de un plan de urbanización a las

ciudades de más de 10 mil habitantes, extienden esa obligación a todas las ciudades balnearias, aunque no cuenten con ese mínimo de población, por ser susceptibles y experimentar todas ellas crecimientos extraordinariamente rápidos. Este desarrollo inusitado se tiene a la vista en Mar del Plata, donde la extensión de las zonas construidas y los capitales empleados en levantar viviendas, echa sombra a la posible rivalidad de cualquier otra ciudad balnearia del mundo.

Ahora bien, señor Intendente, esta Asociación cree estar en la verdad al solicitar que todas esas valiosas piezas sueltas, que constituyen el Mar del Plata actual, sean cuidadosamente organizadas y conectadas con el fin de obtener de todo ese mecanismo un rendimiento máximo.

Hay obras públicas de imprescindible necesidad en Mar del Plata, que deben llevarse a cabo con carácter de urgencia. Tales serían, por ejemplo, la construcción de edificios públicos que estén a la altura del progreso de la ciudad. Estos edificios deberán ser ubicados en forma tal que concurren a la transformación y al embellecimiento de la ciudad. La Av. Pueyrredón, desde la Plaza Luro hasta la Av. Independencia, debe tratarse de acuerdo a un plan de conjunto que simplifique sus futuros problemas de tráfico, organice sus obras de jardinería, prevea la ubicación de determinados edificios públicos y que contribuya a formar a la avenida un cuadro concordante con el carácter de tan importante arteria.

Otra organización de imperiosa necesidad es, en esta ciudad, la que corresponde a un sistema de campos y parques para juegos atléticos. Los espacios reservados para juegos de la infancia están ya haciendo notar su ausencia, especialmente entre la población permanente de Mar del Plata. Todas las medidas de previsión que se tomen con respecto al establecimiento y realización de un plan de obras edilicias, redundan siempre en importantes economías para el erario público. Un ejemplo notorio lo constituye en esta ciudad las transformaciones sucesivas sufridas por la plaza España como campo de deportes. Esta plaza fue hace pocos años una cancha de fútbol, en la que se construyó la correspondiente tribuna, aproximadamente centrada con respecto al terreno. Hoy día se ha abierto en ella una calle, no del todo necesaria para el barrio, con lo que el espacio libre disponible para recreo se ha reducido y por el mismo hecho de apertura de la calle, la tribuna ha quedado descentrada, no pudiendo tampoco utilizarse, pues la plaza España se dedica hoy para juegos infantiles. Esto es una muestra evidente de la economía que puede hacer la Municipalidad cuando las obras públicas responden a un plan concreto, definitivo y técnicamente establecido.

Conviene también hacer presente que aún pueden hacerse en Mar del Plata, en barrios céntricos y próximos al mar, obras de importancia que estén de acuerdo con la función amplia y benéfica que desempeña la ciudad en su

condición de primer balneario de la República. En el primer balneario argentino no se ha planteado todavía la exigencia de orden cultural y recreativo, consistente en la creación de un cómodo y moderno auditorio, donde se haga música para la población, por lo menos durante la temporada balnearia. Estas obras, factibles aún actualmente, serán de más difícil realización a medida que los años pasen.

Las más elementales funciones urbanas de Mar del Plata, tales como el tráfico y el funcionamiento de las playas, empiezan ya a resentirse de la falta de una organización de conjunto. Con estos ejemplares citados podríamos dar muchos otros que ponen en evidencia la necesidad de encarar desde ya una disciplina edilicia que conforme a la ciudad actual y que haga posible su transformación en la marcha hacia el futuro. Por otra parte, la Asociación de Propaganda y Fomento entiende que la realización de obras de transformación en Mar del Plata contribuiría en el momento actual a combatir la desocupación de su población obrera y que los trabajos que se llevasen a cabo constituirían la mejor propaganda para la atracción de gran número de turistas, que es uno de los principales fines que se propone nuestra Asociación, convencidos de que dicha atracción concreta en forma efectiva el objetivo de propender al progreso de nuestro gran balneario.

Por las razones expuestas, que consideramos por demás justificadas, la Asociación de Propaganda y Fomento y los firmantes de las adjuntas adhesiones, solicitan al señor intendente se sirva someter al Concejo Deliberante nuestro pedido que se inicie a la brevedad posible el estudio del Plan de Urbanización de Mar del Plata.

*Saludamos al señor Intendente con la más alta consideración.
(Fdo.): Juan A. Fava, Presidente; F. R. Casalet, Secretario."*

Siguen las adhesiones: (Fdo.): Manuel González Guerrico, diputado nacional; Rufino Inda, diputado nacional; Miguel Pascarelli, diputado nacional; José P. Fontana, senador provincial."

➤ **Díarios:** *"La Capital", "La Prensa", "La Nación", "La Razón", "La Opinión" y otros.*

Instituciones: *Federación de Instituciones de Fomento, Acción Colectiva, Cámara Comercial e Industrial, Ateneo, Asociación propietarios de Hoteles, Asociación Concesionarios de la Ribera, Sociedad Propietarios de Pequeños Hoteles, Automóvil Club Argentino, Touring Club Argentino, Automóvil Club Mar del Plata, Club Español, Circolo Italiano, Asociación de Fútbol, y otras sociedades culturales y deportivas de la localidad, gerentes de los bancos de la Nación, Provincia y Español.*

Hoteles: *Nogaró, Regina, Famillie, Pinot, Giaccaglia, Solís, Savoy, Scafidí, Ameztoy, Centenario, Colón, Roma, Hurlingham, Majestic, Mar del Plata,*

Odeón, Old Boys, Palace, Playa Chica, Romano, Universal, Carbó, Ostende, Amistad, La Frossia, Londres, Manetti, Virrey, Astral y otros.

Profesionales: *Ingeniero Sarmiento, Ing. Nicolai, Ing. Bergalli, Ing. Rateri, Ing. Carmagnini, Ing. Ortiz Rosa, Ing. Sás, Ing. S. Lorenzo, Ing. Marión, Ing. Félix Rabino, Ing. Villafaña, Ing. Enrique Romanin, arquitecto E. Gantner, Dr. Adolfo B. Sánchez, Dr. Tarantino, Dr. A. Mir, Dr. Castellano, O. Mariani, A. Bonnin, Dr. J. C. Díaz, Dr. Bagnati, Dr. Olivier, Dr. Sidelnik, Sanatorio Mar del Plata, Dr. Fablet, Dr. A. Lenzi, Dr. Argentino Valentini, Dr. J. C. Caldararo y otros.*

Constructores: *Ing. Baldassarini, Corporación General de Obras Públicas, Cremonte y Camusso, Arturo Lemmi y Hnos., Leónidas Lesignoli, Paulino Gutiérrez, Martín Marco, Antonio Ruffa, Francisco Sartora, Leandro Bolgeri, P. A. Salles, Fernando Montechia, Bianchi Boldrini, Santiago Maina, Alejandro Romanin y otros. Y demás vecinos: José Deyacobbí, Juan Frontini, José Caldararo, Carlos Bianchi, Pascual Frontini, Braulio Arenas, Esteban Aguirre, Arturo Robles, Victorio Tetamanti, Mauricio Cremonte, Luciano Arrué, F. Aragone, José Arguirrechu, Raúl Muguerza, Benigno, y José Bañuelos, Celedonio Roca, Mario T. Viera, Rodolfo Peracca, Julio Hosmann, Horacio Ledesma, C. Constantino, Francisco Badino, M. Castany, Humberto Macció, C. Guido Pezzati, J. C. Gascón, F. R. Casalet, A. Gascón, C. Pappolla, Catuogno y Cia., Tiribelli Hnos., Fava Hnos., Etchegaray y Letamendia, Stantien y Cia., Pantaleón Peláez, Alejandro Parodi, Perticarari y Ungarelli, Mariano Urriza, Nicolás Berdeal, Felipe Fullaondo, Dimón Lvinzza, Montangero y De Ángeli Hnos., Venancio Fullaondo, Martín Mona, Gregorio Rodríguez y Cia., Ulises Dupetit, Cayetano Genga, Carlini Hnos., Zárate Hnos., Carboni Hnos., Muñoz Hnos., D. Morán e hijos, L. Magnasco y Cia., Navarro Hnos., Antonio Alonso, Juan Lousteau, Antonio Yorio, Pedro Queirolo, Victor Lagrange. Siguen centenares de firmas del comercio y de vecinos caracterizados.*

➤ Era Intendente Municipal el Sr. Antonio Vignolo.

El Contrato



*Entre la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata
y los Urbanistas Ingenieros Ángel Guido y Benito J. Carrasco.*

Se celebra el presente contrato:

- Artículo 1º . Los urbanistas mencionados se comprometen a entregar a la Asociación citada, los trabajos correspondientes al Plan Regulador y Regional de Mar del Plata de acuerdo a las prescripciones y observaciones técnicas que se establecen en el presente convenio. Dichos trabajos consistirán en el estudio particular de la ciudad de Mar del Plata y en el estudio "general" de las ciudades, poblaciones y rutas comprendidas dentro del circuito titulado de "Mar y Sierras" y que, a juicio de los técnicos, tengan interés urbanístico.
- Artículo 2º . Los citados trabajos que presentarán los ingenieros Benito J. Carrasco y Ángel Guido, comprenderán el Expediente Urbano y el Plan Regulador y Regional de Mar del Plata.

Expediente Urbano

- Artículo 3º . *Evolución de la Ciudad* - a) Planos representativos de Mar del Plata, desde su fundación hasta 1940, en escala adecuada a su presentación; b) Plano de la ciudad hasta el 31 de diciembre de 1940; c) Plano de Zonning "esportáneo" del casco central urbano.
- Artículo 4º . *Demografía Urbana* - a) Gráfico sobre la demografía anual urbana; b) Gráficos sobre fluctuación demográfica anual; c) Generalidades

sobre las condiciones económicas, higiénicas y técnicas de la vivienda obrera de la ciudad permanente; d) Índices de promiscuidad, sanitario y económico de la población obrera permanente, e) Generalidades sobre la población obrera fluctuante, f) Índices de mortalidad infantil; g) Índices diversos sobre morbilidad, crecimiento vegetativo, etc.

- Artículo 5° . *Meteorología Urbana* - a) Gráficos mensuales de "frecuencia" de vientos; b) Gráficos mensuales de velocidades de vientos; c) Gráfico anual de "frecuencia y velocidad" de vientos; d) Gráficos pluviométricos mensuales de máximas; e) Gráficos higrométricos; f) Gráficos de nubosidad; g) Gráficos de asoleamiento geodésico en Mar del Plata; h) Gráficos de asoleamiento "efectivo"; i) Estudio sobre Heliotérmica; j) Eje Heliotérmico de Mar del Plata.
- Artículo 6° . *Tránsito Urbano y Regional* - a) Estudio general del tránsito urbano, suburbano y regional, b) Isócronas de tranvías; c) Isócronas de ómnibus urbanos y suburbanos; d) Isócronas del sistema de tránsito regional; e) Estudio crítico del sistema de tránsito en zonas determinadas de la ciudad, como ser: zona de influencia del Casino.
- Artículo 7° . *Ferrocarriles* - a) Estudio general del sistema actual ferroviario; b) Plano del sistema ferroviario con indicación de pasos a nivel; c) Estadísticas de cargas, pasajeros, accidentes, etc.
- Artículo 8° . *Aerocomunicaciones* - a) Estudio general sobre el servicio actual de aerocomunicaciones, b) Condiciones actuales del aeródromo y el aeropuerto; c) Estadísticas.
- Artículo 9° . *Espacios Verdes* - a) Planos de la ciudad con la distribución espontánea de los espacios verdes; b) Estudio crítico del sistema, eficacia y porcentaje de los espacios verdes existentes en la ciudad; c) Estudio crítico general para la zona regional de Circuito Mar y Sierras; d) Estudio crítico general sobre arborización de calles, avenidas y rutas; e) Sugerencias críticas sobre la consolidación de dunas en lugares determinados.
- Artículo 10° . *Playas* - a) Estudio crítico sobre la formación espontánea del sistema actual de playas urbanas; b) Estudio crítico general de la zona regional.

- Artículo 11°. *Arquitectura* - a) Estudio crítico en general de los estilos arquitectónicos de la edificación marplatense; b) Estudio crítico, en general, del Reglamento de edificación vigente.
- Artículo 12°. *Urbanizaciones* - a) Estudio crítico sobre las últimas urbanizaciones de barrios, sea de la ciudad permanente como de la veraniega; b) Estudio crítico sobre tipos de loteos aplicados hasta 1940, sin dirección urbanística; c) Estudio crítico, en grandes líneas, sobre las urbanizaciones y loteos en las ciudades incluidas dentro del Circuito Mar y Sierras.
- Artículo 13°. Estadísticas generales sobre comercio, industria, deportes, movimiento portuario, mercado, matadero, etc.
- Artículo 14°. Se presentará una Memoria descriptiva de este Expediente Urbano.

Plan Regulador Urbano y Regional

- Artículo 15°. *"Zonning"* - a) Zonning dirigido de Mar del Plata y plano general correspondiente con el establecimiento de zonas comerciales, zonas de hoteles, zonas industriales, zonas residenciales, zonas de viviendas obreras, zonas verdes, zonas deportivas, zona portuaria, zona ferroviaria, zona de esparcimiento nocturno, etc.; b) Sugestiones sobre el "zonning regional" dirigido; c) Estudio particular y planos correspondientes del "zonning" en determinados lugares importantes de la ciudad, como ser: centro cívico, centros de esparcimiento y recreación nocturnos, centros deportivos y culturales, etc.
- Artículo 16°. *Sistema Vial* - a) Sugestiones para el mejoramiento funcional del tránsito urbano y suburbano; b) Sugestiones para el mejoramiento del sistema vial regional de grandes rutas, dentro del Circuito de Mar y Sierras; c) Sugestiones para la solución funcional del tránsito y estacionamiento de la zona central de influencia del Casino.
- Artículo 17°. *Plan de Transformación Ferroviaria* - a) Sugestiones urbanísticas para el mejoramiento funcional y transformación del actual sistema ferroviario de la ciudad; b) Idénticas sugestiones - de

orden general - para la zona regional comprendida dentro del Circuito de Mar y Sierras.

Artículo 18° . *Aerocomunicaciones* - a) Sugestiones para el mejoramiento funcional del actual servicio de comunicaciones por aviones e hidroaviones; b) Sugestiones respecto a la ubicación del aeródromo principal y de los satélites para Mar del Plata y zona regional.

Artículo 19° . *Espacios Verdes* - a) Sistema de parques urbanos; b) Sistema de parques regionales; c) Estudios particulares y planos correspondientes de zonas - sierras, playas, bosques, rocas, lagunas - de interés urbanístico; d) Sugestiones sobre arborización de calles, avenidas, rutas, lugares especiales; e) Sugestiones sobre formación de espacios verdes, reservas boscosas, formación de nuevas playas, etc.; f) Sugestiones para una propaganda intensiva de defensa de bellezas naturales, bosques, lagunas, sierras, formaciones rocosas, etc.

Artículo 20° . *Reglamento Funcional de Edificación* - a) Sugestiones sobre una reglamentación edilicia según zonas; b) Sugestiones sobre una reglamentación dirigida a la formación de barrios funcionales, sea residenciales, de viviendas mínimas, de apartamentos, etc.; c) Sugestiones para la formación de macizos arquitectónicos monumentales; d) Sugestiones sobre la necesidad de aplicar estudios Heliotérmicos y heliométricos en los trazados de barrios; e) Planos con aplicación del Eje Heliotérmico de Mar del Plata, f) Loteos funcionales.

Artículo 21° . *Viviendas Mínimas* - a) Viviendas económicas para la población obrera y pequeño empleado de la ciudad; b) Sugestiones sobre la vivienda mínima para pescadores; c) Sugestiones sobre una arquitectura funcional para Mar del Plata.

Artículo 22° . *Arquitectura* - a) Sugestiones sobre la transformación edilicia del centro urbano; b) Sugestiones sobre los estilos estéticos de la ciudad permanente y de la ciudad veraniega; c) Sugestiones sobre una arquitectura para Mar del Plata.

Artículo 23° . *Plan Regulador Urbano y Plan Regulador Regional* - a) Plan Regulador de la ciudad de Mar del Plata en la escala más

conveniente, con las indicaciones técnicas fundamentales de carácter urbanístico; b) Plan Regulador Regional, con sugerencias de orden general sobre mejoramiento urbanístico de la zona comprendida dentro del circuito de Mar y Sierra.

Artículo 24º . *Maquette* - Se presentará una maquette, en escala conveniente de algún centro edilicio de especial interés urbanístico.

Artículo 25º . *Memoria Descriptiva* - Los técnicos presentarán una Memoria descriptiva correspondiente a este Plan Regulador Urbano y Regional de Mar del Plata.

Artículo 26º . Las expresiones - repetidas en la redacción de este contrato - como ser: "estudio crítico" y "sugerencias", tienen un alcance exclusivamente "urbanístico".

Artículo 27º . *Gastos* - La Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata correrá con todos los gastos de alojamiento de los ingenieros urbanistas en los respectivos viajes que tendrán que realizar para estudiar la ciudad y zonas regionales del Circuito de Mar y Sierra. También correrá con los gastos de alojamiento para los empleados que, bajo las órdenes de los urbanistas, permanecerán en la ciudad, para cumplir con su cometido.

Artículo 28º . *Plazos* - El Expediente Urbano se entregará en febrero del año 1942 y se preparará de manera de permitir una exhibición pública durante la segunda quincena de febrero. El Plan Regulador Urbano y Regional se presentará a los diez meses después de la fecha de entrega del Expediente urbano. Su presentación gráfica y maquette deberá permitir la exposición completa de los trabajos, la cual se llevará a cabo durante la temporada 1942-1943.

Artículo 29º . *Impresión del Trabajo* - Por cuenta de la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata, podrá editarse el volumen correspondiente a este trabajo preparado por los ingenieros urbanistas Guido y Carrasco. Los técnicos citados entregarán la documentación y presentarán su dirección desinteresada para lograr el mayor éxito en la edición del Plan Regulador y Regional de Mar del Plata.

Artículo 30° . Los urbanistas autores de este trabajo prestarán su colaboración técnica y moral a las gestiones que realizará, ulteriormente, la Asociación de Propaganda y Fomento ante las autoridades municipales y provinciales para convertir en Ley el presente Plan Regulador Urbano y Regional de Mar del Plata.

Artículo 31° . *Honorarios* - Se establecen los honorarios totales en la suma de treinta mil pesos nacionales. La Asociación de Propaganda y Fomento, abonará a los Ingenieros Urbanistas la suma de diez mil pesos nacionales, pagaderos en cuatro cuotas de dos mil quinientos cada una. La primera a los tres meses de firmado el contrato. La segunda a los seis meses. La tercera a los nueve meses y la última a la entrega del Expediente Urbano. Con respecto a los veinte mil pesos naciones restantes, la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata, gestionará su pago en la forma que crea más conveniente, ya sea por intermedio de la Municipalidad o por donación de instituciones particulares, privadas, etc.

Se firman tres ejemplares de un mismo tenor y aun solo efecto en la ciudad de Mar del Plata, a los diez días del mes de mayo de mil novecientos cuarenta y uno.”

➤ Hay varias firmas.

El Proyecto Socialista



“Honorable Concejo:

Los concejales que suscriben, en representación del Bloque de Concejales Socialistas, por los fundamentos que se acompañan solicitan de la honorable corporación la sanción favorable del siguiente:

Proyecto de Ordenanza

Artículo 1º . El Departamento Ejecutivo estudiará la creación de una Oficina de Planeamiento Urbano y Rural cuyas funciones serían:

- a) Planificación del desarrollo de la ciudad en sus diversos aspectos. Edificio, industrial y veraniego, proponiendo las ordenanzas, reglamentos y decretos para lograr que el incremento de aquellas actividades se traduzcan en aumento de higiene, belleza, comodidad y seguridad de la ciudad.
- b) Opinar en todos aquellos expedientes de construcción que fueran sometidos a su estudio por el Departamento de Obras Públicas, por estimar este que las obras proyectadas, aún estando encuadradas dentro de las disposiciones vigentes, podrían afectar el plan regulador adoptado.
- c) Opinar asimismo sobre la forma en que el Departamento Ejecutivo aplique las disposiciones del plan una vez que este haya sido sancionado y siempre que estime que esa aplicación afecte el propósito perseguido por la planificación.

Artículo 2º . Oportunamente el Departamento Ejecutivo propondrá al Honorable Concejo Deliberante la creación de la oficina a que se refiera el artículo anterior, personal técnico y administrativo, su reglamentación y presupuesto.

Artículo 3º . Comuníquese, publíquese, etc.

(Fdo): Jorge Raúl Lombardo- Antonio Nocelli –Gregorio Sas Correa.

Fundamentos del Proyecto

En la compleja vida actual, donde la inmensa mayoría de las actividades importantes son objeto de estudios y elaboración de planes, nótase que nuestra ciudad crece velozmente pero sin una armonía de conjunto, que evidencia ya grandes problemas que redundan en perjuicio del pueblo en general y en particular de los trabajadores. Ese crecimiento inarmónico perturba grandemente la salud física y espiritual del cuerpo social, incide negativamente en su desarrollo cultural y en consecuencia impide el integral desenvolvimiento de la personalidad humana.

En las naciones donde existen más preocupaciones de esta índole se están operando soluciones totales en base a "planteamientos" científicos y racionales con un concepto filosófico plástico sobre el ser humano. En nuestro país desde hace algún tiempo comienza a notarse interés por los "planes reguladores". Y Mar del Plata, dadas sus características especiales, es de las ciudades de la República quizá la que con más urgencia necesita la aplicación de un "plan regulador rural y urbano". Por otra parte, además de los problemas comunes a todas las ciudades, Mar del Plata agrega a los suyos las consecuencias de una actividad turística muy intensa que se proyecta a las villas emplazadas o a emplazarse en lugares de la zona de influencia de la ciudad.

La creación de un organismo de planeamiento que estudie y ejecute un plan regulador rural y urbano para el Partido de General Pueyrredón incidirá, sin duda, de lleno en la existencia y el bienestar futuro de todos los habitantes de la ciudad y su zona circundante. De tal modo en la faz rural se planea entre otras realizaciones la reorganización del trazado viario (ferrocarriles, caminos, etc.), comunicaciones (teléfonos y telégrafos), zonificación (núcleos rurales, turísticos,

explotaciones agropecuarias, recursos naturales, industriales, etc.), riego y energía. En la faz urbana, se procura la remodelación, aumento de áreas de circulación, relocalización de edificios comerciales. Igualmente de determinados tipos de industrias o bien de reparticiones estatales, implantación de higiénicos mercados de abasto y de barrios, espacios verdes y lugares de recreación, reorganización de los accesos a la ciudad, calles de tránsito ligero y de tránsito lento, remoción de vías tranviarias e instalaciones ferroviarias, etc.

Y como complemento de la labor a desarrollar por ese organismo de planeamiento, con el propósito de asegurar eficiencia y buen éxito al "plan regulador rural y urbano", es preciso fomentar el interés y la comprensión por la ciudadanía del concepto del "plan" en cuestión, a fin de que nociones de tanta gravitación individual y colectiva se hagan carne en el espíritu de las personas que en definitiva son quienes tienen en sus manos su propio porvenir. En efecto, la experiencia en algunos países extranjeros, que ya han hecho planeamiento, demuestran cuanta importancia tiene la difusión del tema entre los vecindarios y qué enormes frutos ha dado la pulsación permanente de las necesidades y requerimientos populares y la consideración de las opiniones vertidas por ellos. Esta concepción democrática del planeamiento es la única de resultados fructíferos y es así que a la par que se da un hondo alcance al propósito de promover el bienestar general se realiza una profunda labor educativa en el seno del cuerpo social."

- En la plataforma electoral que el Partido Socialista presentó al electorado en marzo de 1948, con motivo de los comicios municipales, puede leerse: "Crearemos y aplicaremos estrictamente el plan regulador de la ciudad". El 1º de mayo del mismo año se constituyó la Municipalidad local. A su Concejo Deliberante fueron los seis concejales socialistas consagrados en aquella elección. Dos días después, el 21 de mayo, conforme a la promesa hecha al pueblo, presentaban en la secretaría de la corporación un proyecto auspiciando la creación de la Oficina de Planeamiento Urbano y Rural.

Ofrecimiento del Plan a la Municipalidad



“Señor Intendente:

La Asociación de Propaganda y Fomento contrató con los ingenieros Ángel Guido y Benito J. Carrasco en fecha 10 de mayo de 1941, la confección de un plan regulador de Mar del Plata y la zona inmediata de su influencia, cuyo texto de contrato acompañamos por separado.

De este trabajo ha sido formulada una parte importante, o sea lo principal de su expediente urbano, que se concretó en diversos planos, gráficos y estudios que ya han sido expuestos en diversas oportunidades en la ciudad y dado sobre ellos conferencias explicativas a cargo del ingeniero Ángel Guido. Actualmente esos planos y gráficos han sido facilitados a esa Municipalidad.

Por circunstancias especiales no se ha completado el Plan Regulador Urbano y Regional, pero a la altura actual de los estudios y antecedentes recogidos por los citados profesionales, resultará tarea fácil su ordenamiento y publicación en volumen.

La Asociación de Propaganda y Fomento ha cumplido con las especificaciones del contrato en cuanto se refiere a los pagos acordados. Además nuestra entidad corrió con todos los gastos de estadía en la ciudad del personal de estudio, dibujantes, etc. A la Municipalidad correspondería, si tomara a su cargo la continuidad de este convenio, cumplir con lo establecido en la última parte del Art. 31 del contrato citado.

Estimamos con ello, señor Intendente, contribuir a la solución de uno de los problemas más importantes y más urgentes que tiene planteado la ciudad, para el mejor desarrollo y orientación de su extraordinario crecimiento edilicio. Creemos también que el estudio no debiera terminar en los límites de nuestro ejido, sino ir más allá, a la zona de Mar y Sierras que la circunda, para orientar en unidad y armonía el desenvolvimiento de una amplia región turística del sudeste de la Provincia de Buenos Aires.

Aprovechamos la oportunidad para saludar al señor Intendente con nuestra más atenta consideración.

(Fdo.): Carmelo P. Catuogno, Presidente; Juan B. Balerdi, Secretario.”

➤ Era intendente municipal, en esa fecha, el Dr. Juan José Pereda.

Respuesta del DE a la Ordenanza Socialista



"Honorable Concejo:

Esta autoridad comunal comparte las inquietudes de los señores concejales en lo que a ordenación del desarrollo de la ciudad se refiera, así como la necesidad de crear un organismo municipal que proyecte, por una serie de prudentes etapas y conforme a los recursos materiales de que puede irse disponiendo a medida que se van ejecutando las obras, planes que regulen y encaucen el crecimiento de Mar del Plata, dentro de directivas racionales.

Es hoy una preocupación mundial formar en todas partes un ambiente propicio a la superación constante de la vida y de la civilización, en mira a las mejores condiciones de utilidad y comodidad de sus ocupantes y por generalización, en provecho y bien de toda la unidad ciudadana.

Se trata de proporcionar a todos los habitantes los medios necesarios para llevar una vida digna y útil, mediante el auxilio de la ciencia y del arte en su estado de progreso actual, eliminando las improvisaciones, que representan inútil dispersión de energías y recursos y la rutina de nuestro crecimiento en viejos e inadecuados moldes, ausentes de lógica y previsión.

No podía menos que compartir con todo entusiasmo este Departamento Ejecutivo el propósito que inspira el despacho sobre creación de la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural, sancionado por ese Honorable cuerpo, que contempla aspiraciones colectivas y verdaderas exigencias de nuestra ciudad que en defensa de su jerarquía y de la mejor convivencia social, quiere que todos los casos particulares se subordinen al concepto general del conjunto de la ciudad.

Esas son las finalidades del proyecto aprobado por ese Honorable Cuerpo que esta rama municipal comparte ampliamente, aspirando a dotar a Mar del Plata de un Plan Regulador de su desenvolvimiento, lo suficientemente flexible para tener aplicación práctica, dentro del concepto del llamado "Hausmannismo mejorado" o sea la ciencia del urbanismo.

No escapa a esta autoridad comunal que una demora en la creación de ese organismo implicaría comprometer las posibilidades prácticas de su aplicación, ya que nuestro núcleo urbano exige perentoriamente una orientación técnica directiva que provoca el grado de su desarrollo y actual fisonomía edilicia, para que sus obras puedan ser contempladas y ejecutadas con facilidad y dentro de planes financieros debidamente equilibrados.

Para lograr ese objetivo esta autoridad comunal se ha dirigido a distintos organismos especializados y técnicos de la reconocida autoridad solicitando las más amplias referencias y conveniente asesoramiento para crear bajo las mejores directivas esa importante repartición.

Por otra parte, en el presupuesto del año entrante, será incluida la partida correspondiente para entender los gastos que demande la organización y el funcionamiento de la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural.

Este Departamento Ejecutivo deja aclarado el motivo de su demora en remitir a ese Honorable Cuerpo el resultado de los estudios realizados, esperando obtener todos los elementos necesarios para que esa dependencia constituya un factor preponderante en el desenvolvimiento ordenado de la ciudad.

Saluda al Honorable Cuerpo con toda consideración.

(Fdo.): Juan José Pereda, Intendente Municipal; Rafael A. Durañona, Secretario General."

Del Concejal Sas Correa



- *En la sesión que el Concejo Deliberante llevó a cabo el 4 de octubre del año 1949, se inició la consideración de un nuevo proyecto con el que la mayoría pretendía reemplazar a la ordenanza sancionada por iniciativa socialista, con despacho favorable de los representantes peronistas en la Comisión de Legislación, Interpretación y Reglamento.*
- *La bancada mayoritaria hizo escuchar su opinión por medio del señor Galli. Luego dijo el concejal socialista:*

Sr. Sas Correa (PS): Pido la palabra. Antes de entrar a considerar el proyecto en discusión quiero hacerle notar al señor concejal Galli que se encuentra en un error al sostener que no existe una ordenanza que establezca la constitución de una Comisión de Planeamiento. El Concejo Deliberante, con el voto de la totalidad de sus miembros, sancionó en el mes de junio una ordenanza creando la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural, y en esa ordenanza se establecían las funciones que la misma debía cumplir. Es cierto que el Departamento Ejecutivo hizo algunos reparos a la ordenanza pero los hizo en el mes de septiembre, cuando estaba, desde luego, esa ordenanza en vigencia. Las observaciones no se referían a las disposiciones de la misma sino a la dificultad que encontraba para nombrar a los técnicos que iban a encarar el trabajo

encomendado a la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural y destacaba que esto se debía a que los sueldos asignados a esos técnicos no eran suficientemente remunerativos para las funciones que debían desempeñar.

De manera que la ordenanza sobre Planeamiento Urbano y Rural existe y lo que debe resolver el Concejo son las dificultades que nos ha presentado el señor Intendente.

Con respecto a la ordenanza que está a consideración debo dejar sentado que es más restringida que la que está en vigor. La que se nos ofrece ahora se limita solamente a crear una comisión que tendrá como fin proyectar un código de edificación para la ciudad de Mar del Plata, cumpliendo algunos propósitos que están todos enumerados en la ordenanza en vigencia.

La ordenanza que a nuestro modo de ver está en vigor dice en su artículo 1º: "*Encomiéndase al Departamento Ejecutivo al estudio de la organización de una Dirección de Planeamiento Urbano y Rural con el fin de satisfacer los siguientes propósitos*", que se enumeran seguidamente. Si el intendente municipal ha tenido dificultades al aplicarla, o al tratar de

aplicarla, lo que debe hacer el Concejo Deliberante es subsanar esas dificultades, y no reemplazarla ya que a nuestro modo de ver es más completa que la que se nos somete a estudio, dándole el instrumento necesario para vencer los escollos y llevarla a la práctica.

Con fecha 4 de septiembre de 1948 el señor intendente dirigió al Concejo una comunicación de la cual me voy a permitir leer algunos párrafos que destruyen la argumentación del señor concejal. Dice el señor Intendente en uno de ellos: *"No podía menos que compartir con todo entusiasmo este departamento ejecutivo, el propósito que inspira el despacho sobre la creación de la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural - el departamento ejecutivo, da por creada la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural - sancionado por ese Honorable Cuerpo, que contempla aspiraciones colectivas y verdaderas exigencias de nuestra ciudad que en defensa de su jerarquía y de su mejor convivencia social, quiere que todos los casos particulares se subordinen al concepto general del conjunto de la ciudad. Esas son las finalidades del proyecto aprobado por ese H. Cuerpo que esta rama municipal comparte ampliamente, aspirando a dotar a Mar del Plata de un plan regulador de su desenvolvimiento...".* Agrega luego: *"Por otra parte, en el presupuesto del año entrante, será incluida la partida correspondiente para atender los gastos que demande la organización y el funcionamiento de la Dirección de*

Planeamiento Urbano y Rural". Y finaliza diciendo: *"Este DE deja aclarado el motivo de su demora en remitir a ese H. Cuerpo el resultado de los estudios realizados, esperando obtener todos los elementos necesarios para que esa dependencia constituya un factor preponderante en el desenvolvimiento ordenado de la ciudad".*

Es evidente, surge de los párrafos que acabo de leer, que el señor Intendente entiende que la Ordenanza creando la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural se encuentra en vigor, y nos promete subsanar las dificultades que encuentra para llevar a cabo su creación. La ordenanza, pues, está en vigencia, y aunque este no es el fondo de la cuestión, seguirá estándolo hasta que sea anulada o sustituida por otra.

Voy a hacer algunas observaciones al proyecto que aquí se presenta, y desde ya adelanto que solicitaré su vuelta a comisión para que se le estudie con algún detenimiento.

Desde luego he dicho ya que la mayor parte de las funciones que se le encomiendan a esta Comisión de Planeamiento, que no es tal por que está destinada a crear un estatuto de la edificación y no a planificar, ya están dispuestas en la ordenanza vigente. La comisión a la que se le encomienda este estudio estará integrada por gente que, en su mayor parte, no tiene la necesaria vinculación con los asuntos que comprende el urbanismo. En primer lugar estará formada por un

representante de la gobernación de la Provincia de Buenos Aires, que actuará como presidente, por un representante de la Municipalidad de General Pueyrredón, que designará el departamento ejecutivo y que actuará como vicepresidente; dos representantes, un ingeniero y un arquitecto, diplomados por la Universidad Nacional, designado por el Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mar del Plata; un representante del Centro de Constructores y Anexos de Mar del Plata, con diploma otorgado por la Municipalidad; un representante de la Unión del Comercio, la Industria y la Producción de Mar del Plata y finalmente un representante de las sociedades de fomento reconocidas por la comuna. No siendo los representantes que pueda designar el Centro de Ingeniero y Arquitectos y el que designe el intendente, que tal vez pudiera ser técnico, las demás personas que van a formar parte de la comisión no están habilitados siquiera por la ley 4048 que reglamenta la profesión de ingeniero y arquitecto. Y como la comisión tendrá que tratar con especial atención asuntos que competen a estas carreras universitarias, es evidente que este artículo del proyecto no podrá ser votado.

Al director del Departamento de Obras Públicas, uno de los funcionarios que más actuación debe tener en esta Comisión, se le asigna el cargo de secretario.

Interrupción del miembro informante de la mayoría que culmina con una moción de cierre del debate.

Sr. Chiurazzi (PJ): En consecuencia hago moción para que se cierre el debate. Que se pase a votar porque la hora es muy avanzada.

Sr. Sas Correa (PS): **Le** he permitido una interrupción al señor Galli, pero estoy en el uso de la palabra.

El problema del urbanismo no es un problema cuya solución se le pueda encomendar a cualquier persona por más buenas que puedan ser las intenciones que tenga. Dentro de los mismos profesionales que tienen atinencia con los asuntos del urbanismo, no son muy numerosos aquellos que conocen a fondo el problema del crecimiento y desarrollo de las ciudades. Confieso que yo no conozco ninguna Comisión de Urbanismo, aunque el gobierno nacional ha creado algunas en estos últimos tiempos de la cual forman parte grupos heterogéneos de personas en cuanto a sus conocimientos. En estos momentos están funcionando en el país dos comisiones de urbanismo muy importantes. Una es la que está estudiando la reconstrucción de San Juan y otra el plan de reconstrucción del Gran Buenos Aires. Estas dos comisiones, en realidad, son las que han acaparado, digamos así, a los más destacados técnico del urbanismo que ejercen su profesión en la República Argentina y creo que cuentan también, una de ellas por lo menos, con el asesoramiento de profesionales extranjeros.

La constitución de la Comisión, en la forma que se propone en el artículo 2º del proyecto, me parece que va a tener más dificultades que resultados benéficos.

Sr. Galli (PJ): ¿Me permite otra aclaración Ud., que es tan amable?

Sr. Sas Correa (PS): ¿Cómo no!

Sr. Galli (PJ): Nosotros hemos tenido en cuenta al formar la comisión una opinión de sus colegas ingenieros y arquitectos de Mar del Plata. En una presentación del 4 de junio de 1948, dicen: "Esta entidad atribuye calidad de indispensable e impostergable a la existencia de un organismo que estudie, dentro de un marco esencialmente democrático, el plan regulador rural y urbano."

Sr. Lombardo (PS): ¿Y eso que tiene que ver con el Código de Edificación?

Sr. Galli (PJ): Está dentro del Código de Edificación.

Sr. Lombardo (PS): No. Dentro del planeamiento está el Código de Edificación.

→ *Se prolonga el diálogo, al que pone fin la Presidencia y dice el concejal socialista:*

Sr. Sas Correa (PS): Por otra parte las funciones de una Dirección u Oficina de Planeamiento no son funciones a las que se le pueda asignar un plazo determinado porque son funciones de carácter permanente. Las ciudades no crecen hasta un determinado estado y se detienen en él. A modo de organismos vivientes nacen, se desarrollan y en muy contados casos mueren. Estas comisiones o direcciones de planeamiento son las encargadas de dirigir ese crecimiento de tal manera que las ciudades reúnan condiciones de salubridad, belleza y utilidad práctica para que sus habitantes gocen de las mejores condiciones de vivienda. En el proyecto que estamos

estudiando se le fija un plazo de ciento ochenta días para terminar sus tareas. Redactando el Código de Edificación habría terminado sus funciones y la regulación del desarrollo y crecimiento de Mar del Plata quedaría de nuevo librado a su suerte.

→ *Nueva interrupción del señor Galli. Advertencia de la Presidencia. Diálogo de los concejales Chiurazzi y Lombardo.*

Sr. Presidente: continúa en el uso de la palabra el señor concejal Sas Correa.

Sr. Chiurazzi (PJ): ¿Es la primera vez que interrumpo señor!

Sr. Presidente: ¿Es que lo han interrumpido todos!

Sr. Chiurazzi (PJ): Entonces el señor Galli "corre" con ventaja: ¡ Habló como cuarenta veces!

Sr. Sas Correa (PS): **Es** una observación interesante la que ha hecho el señor concejal Chiurazzi. Es verdad que el trabajo que ha adquirido la Provincia será útil (se refiere al estudio sobre plan regulador para Mar del Plata realizado por los urbanistas Guido y Carrasco) pero no es completo y a medida que transcurra el tiempo será necesario completarlo mucho más. Para confeccionar un plan regulador se necesitan estadísticas y elementos de juicio, sobre comercio, industria, ubicación de fábricas, condiciones topográficas de la ciudad, nivelación, estudios sobre la dirección que sigue a la edificación, etc. En fin, una serie de elementos que no pueden reunirse no diré en ciento ochenta días, como propone el proyecto, sino tampoco en dos años. Mar del Plata no cuenta con estadísticas y si existe alguna,

como esta que ha adquirido ahora la Provincia, son desde ya atrasadas. El desarrollo de Mar del Plata es muy rápido y esta Dirección de Planeamiento, que estaba creada en la ordenanza que sostengo está en vigor, tiene obligación de tener esas estadísticas al día. La Comisión que en el proyecto se propone terminará su trabajo y habrá desaparecido el organismo que deba dirigir el crecimiento de la ciudad.

A partir de estas observaciones, que no son todas las que merece el proyecto, debo hacer constar que se le agrega diríase, otra ordenanza. Esto es la parte que reglamenta, hasta tanto el Concejo Deliberante considere el proyecto de Código de Edificación, el loteo de barrios

parques que se verá modificado con varios de los artículos del proyecto. A mi modo de ver esto debía ser objeto de una ordenanza independiente de la que crea la comisión encargada de la redacción del Código de Edificación. La Ordenanza en sí es una ordenanza de fondo y esto último es solo uno de los aspectos que tendría que resolver la Comisión al redactar el Código.

Yo propongo, en consecuencia, que se resuelva la vuelta del despacho a comisión para que se haga un estudio más completo, viéndose la posibilidad de resolver las dificultades que nos ha presentado el intendente sobre la aplicación de la ordenanza sancionada en junio del año pasado por el Concejo Deliberante. Nada más.

Sigue la Sesión de madrugada...

Sr. Presidente: Hay dos anotados, señor Lombardo, tiene la palabra.

Sr. Lombardo: Señor Presidente. Yo les ruego a mis colegas del Honorable Concejo que me disculpen si en algún momento la pasión que despiertan en mí algunas de estas cuestiones me obliga a reaccionar en forma vehemente sin intención, por supuesto, de herir a nadie. A fin de que esas palabras mías, con las que he salpicado la exposición del señor concejal Galli, tengan algún asidero, quiero hacer aquí unas breves consideraciones para no demorar mucho el desarrollo de esta sesión, ya que la hora es bastante avanzada.

Sr. Galli (PJ): Iremos a trabajar cada uno a su empleo cuando termine la sesión.

Sr. Cavalli (PJ): Iré.

Sr. Lombardo (PS): El señor Galli nos dice que el movimiento se demuestra andando. Y yo quiero hacer algunas reflexiones sobre estas palabras del señor Galli porque demuestran una inquietud que todos nosotros tenemos en lo que respecta al desarrollo de la ciudad de Mar del Plata, anárquico --como se ha señalado con evidente acierto aquí -- ahora, y antes de ahora también. Nos dice el señor concejal Galli que el

movimiento se demuestra andando y nos empuja con ello a votar este proyecto de ordenanza de la bancada mayoritaria. Yo respeto el fondo de la inquietud pero no puedo estar de acuerdo con el concepto que la misma pone de manifiesto con respecto a la función del planeamiento en una ciudad como la nuestra. "El movimiento se demuestra andando". Bien, estamos completamente e acuerdo. Pero el que está en retardo a este respecto, no es la bancada socialista, es el departamento ejecutivo. Hace un año que se ha sancionado una ordenanza, que inició estudios para la creación de la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural y todavía no ha enviado al Concejo Deliberante el resultado de esos estudios que, en un expediente que nos ha leído el ingeniero Sas Correa, expresa que ha realizado siquiera en parte.

Y ya que traemos también a Sarmiento a esta reunión de madrugada, recordemos que Goethe, el poeta germano, lo menciona algún tratadista de administración municipal, en 1832 bregaba por el desarrollo orgánico de las ciudades, y que hay una universidad en Alemania que lleva su nombre. Es una

universidad que prepara precisamente a urbanistas. A técnicos en urbanismo que eran utilizados por la nación y por las provincias alemanas, antes de la guerra, para elaborar, poner en práctica y vigilar la ejecución de los planes reguladores. Pero no necesitamos irnos a los ejemplos que puedan presentarnos tantos países europeos que ha adelantado mucho en el terreno de la planificación. No es necesario referirse a Gran Bretaña donde cada ciudad con veinte mil habitantes tiene la obligación de elaborar su plan regulador, ni a Francia, ni a Suecia ni a otros países de Europa. Hay otros en América, Chile es un ejemplo, y hay experiencias ya en la República Argentina donde hemos estado en retraso con respecto a esa materia. Nos mencionaba el ingeniero Sas Correa, hace un momento, a la comisión que tiene a su cargo la reconstrucción de San Juan en base a un moderno concepto del planeamiento. La Comisión del Gran Buenos Aires y la experiencia que han venido haciendo los urbanistas argentinos para elaborar el plan regulador de la Capital Federal.

Pero eso, no nos pone de manifiesto la necesidad de crear comisiones del tipo de la que se nos propone por ese proyecto de ordenanza. Por el contrario, ha sido y sigue siendo esta una función eminentemente técnica.

Los ingenieros, los arquitectos y los urbanistas, que tienen una preparación especial – y que en los Estados Unidos se gradúan en

universidades costeadas por los municipios – son los que tienen a su cargo esos estudios que no se pueden comenzar con un código de edificación. Yo creo con toda sinceridad que este proyecto de ordenanza, la sanción de este proyecto de ordenanza, no va a traer a la Municipalidad de Mar del Plata otro beneficio que algún remiendo al Reglamento General de Construcciones que se encuentra en vigencia. Nada más que eso y no nos engañemos porque sabemos que las necesidades de Mar del Plata van mucho más allá, son más profundas que la redacción de un nuevo Reglamento General de Construcciones. La experiencia que se ha adquirido en la Argentina, si el departamento ejecutivo no hubiera puesto de manifiesto una extraordinaria desorientación respecto a ese problema, podría estar en marcha en la comuna de Mar del Plata. Y en ese período de preparación que es tan necesario, y sobre el que ya algo han hecho los ingenieros Guido y Carrasco por encargo de la Ex Asociación de Propaganda y Fomento, andaría, si se hubiera creado, la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural.

Ya que no se puede recurrir en la actualidad a los servicios permanentes de un urbanista se hubieran podido lograr los servicios de un profesional de esas condiciones para la dirección de los trabajos sin necesidad de exigirle su permanencia en la ciudad. La dirección de trabajos básicos que sirvan luego para establecer los

planes que se irán ejecutando con los años y que regularía el desarrollo de la ciudad en todos sus aspectos, que no comprende simplemente el problema de reglamentar la construcción. Yo respeto el cansancio del señor concejal Chiurazzi. Lo respeto porque yo también siento algún cansancio: todos mis compañeros sienten algún cansancio. Pero no es cuestión de improvisar en esta materia porque estamos apurados por irnos a dormir. Yo le acepto a usted (se dirige al concejal Chiurazzi) un cuarto intermedio para seguir considerando este asunto mañana. No tengo ningún inconveniente. Lo que no acepto es una sanción improvisada sobre un asunto que tiene una importancia fundamental para la ciudad.

Sr. Chiurazzi (PJ): Es un asunto que se ha discutido demasiado.

Sr. Lombardo (PS): No. No se ha debatido demasiado. No se ha discutido demasiado porque la bancada mayoritaria nos obliga a este esfuerzo al encerrarse en el concepto que sobre planeamiento se había formulado al redactar este proyecto de ordenanza que no se ajusta a la realidad de lo que debe ser el plan regulador de la ciudad ni a la labor que debe desarrollar una Comisión de Planeamiento. Voy a objetar la presencia en la Comisión del representante del Gobernador. La voy a objetar porque no tiene absolutamente nada que hacer en Mar del Plata el Gobernador.

Apoyaría con entusiasmo una sugerencia al gobierno de la provincia para que cree una comisión interministerial que establezca normas para el planeamiento de todas las ciudades de la Provincia de Buenos Aires y que asesore a la vez a las comisiones de planeamiento de sus comunas.

Sr. Galli (PJ): ¿Me permite?

Sr. Lombardo (PS): Después le voy a permitir todas las interrupciones que quiera. En ese aspecto apoyaríamos una iniciativa de tal naturaleza y ese no es el pensamiento del concejal que habla, que técnicamente no está facultado para sentar normas sobre el problema. Es la opinión de urbanistas. Urbanistas que he tenido la precaución de consultar en sus textos para establecer de alguna forma el concepto sobre la función del planeamiento y verificar si era la mayoría la que estaba en lo cierto o si por el contrario eran valederas las opiniones de nuestro sector.

Prácticamente el proyecto de la mayoría otorga la función a dos técnicos, lo demás es problemático. Serán dos o serán tres, sobre siete y un doble voto de la presidencia. Los representantes de la Unión del Comercio la Industria y la Producción y de las asociaciones de fomento deben necesariamente compenetrarse de lo que es un plan regulador de la ciudad. No solo deben compenetrarse sino que también deben ser escuchados por los técnicos. Pero no es posible darles voto...

Sr. Galli (PJ): ¿Y qué inconveniente hay en darle voto si no son mayoría?

Sr. Lombardo (PS): Son prácticamente, mayoría. Y aunque no fueran mayoría sería burlarse de esa gente a la que se le invita a participar en la comisión a sabiendas de que su participación no tendrá ninguna influencia. Eso es desleal.

Por otra parte – siempre refiriéndome al proyecto de la mayoría – está bien sentado en el país el concepto de que una comisión de planeamiento no puede funcionar por un plazo determinado. Una Comisión de Planeamiento, luego de elaborado el “expediente urbano” – que es la preparación previa de estadísticas que permite la organización escalonada de los planes a ejecutar – debe continuar funcionando para tener actualizadas esas estadísticas y supervisar todas las obras que se ejecuten en la ciudad.

Otra disposición del proyecto obliga a la comisión de planeamiento a comenzar sus tareas por el final. Significa esto una contradicción como esta otra de la gratuidad de las funciones, funciones que necesariamente deben ser remuneradas. Es un trabajo de técnicos que debe ser pagado por la Municipalidad ya que presta un servicio a la población y a la ciudad.

El apuro de la bancada de la mayoría para sancionar este proyecto, sin el estudio de los antecedentes que dice el departamento ejecutivo haber reunido para poner en marcha la Dirección de Planeamiento Urbano y

Rural, no puede fundamentarse en el panorama de peligros que nos describen anunciando la posibilidad de que en algunas zonas se puedan construir edificios cuyas alturas y características no resulten adecuadas al lugar donde se los emplace. Hay que recordar que fue la bancada mayoritaria, precisamente, la que autorizó la altura del edificio del Banco Provincia de Buenos Aires contra las opiniones de todos los técnicos. Y también la que autorizó el edificio emplazado enfrente, dos atentados a la estética de la ciudad.

Sr. Galli (PJ) Eso a juicio del señor concejal.

Sr. Lombardo (PS): No del señor concejal. A juicio de los técnicos.

Hablan varios concejales al mismo tiempo y dice:

Sr. Galli (PJ): **Si** nosotros tuviéramos un código de edificación no estaríamos...

Sr. Lombardo (PS): Pero nosotros tenemos un Reglamento General de Construcciones que ha sido violado tranquilamente, sin ningún cargo de conciencia para el señor concejal que pretende defender este asunto en base a un argumento de esa naturaleza y que anunció, tal vez con acierto, que el Banco de la Provincia necesitaría ese edificio tan enorme para amontonar el papel moneda cuya circulación crece a medida que disminuye su valor.

Sr. Galli (PJ): No, ese fue su compañero Pruzsiani. ¡ Yo no he dicho tal cosa!

Sr. Lombardo (PS): ¡ Entonces ni ese acierto tuvo el señor concejal!

Hablan varios concejales al mismo tiempo.

Sr. Presidente: Continúa el señor Lombardo en el uso de la palabra.

Sr. Lombardo (PS): Señor presidente. Yo termino con estas consideraciones para reafirmar la oposición socialista a la sanción del proyecto de la bancada mayoritaria. Y, sin esperanzas de tener éxito, por supuesto, los invito nuevamente a devolver el despacho a comisión para que solicitemos al departamento ejecutivo los estudios técnicos que dice haber realizado y poder de esa manera eliminar las dificultades que puedan haber surgido para constituir la Dirección de Planeamiento Urbano y Rural, que ella si tiene una importante función que cumplir en Mar del Plata. También para votar a conciencia con la certeza de que se la presta un señalado favor a la ciudad. Por último es interesante destacar que hay una comunicación del Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mar del Plata en la que solicita se escuche su opinión que es una opinión que por lo visto no fue consultada por los redactores del proyecto que estamos considerando y

que la Comisión de Legislación en mayoría, ha despachado favorablemente. Es una opinión que interesa conocer tanto como la de los representantes de las entidades no técnicas a los que se les da participación en esa Comisión de Planeamiento que de Planeamiento solo llevará el nombre.

Cabe también recordar que el municipio tiene una Comisión de urbanismo que no logró ser constituida en estos últimos años y a mi juicio sería interesante que los señores concejales establezcan cuales son los motivos por lo que eso no se logró. Tengo entendido que el Centro de Ingenieros y Arquitectos, se ha negado a designar sus representantes en esa Comisión de Urbanismo porque debía compartir una función técnica con gente que no lo era. Este caso se puede plantear nuevamente aquí con lo que el número de técnicos, en la comisión que se proyecta crear, va a disminuir en desmedro del código de la edificación y de la edificación de la ciudad también. Nada más."

- La versión completa de los debates fue publicada en un folleto editado por el Bloque de Concejales Socialistas (1949) con el título "Los Concejales Socialistas Contra la Improvisación". Los interesados en conocer el debate completo lo encontrarán también en el Diario de Sesiones de la corporación deliberativa de nuestra ciudad.

En Torno al Plan Regulador Urbano Rural



"Mientras no tengamos un Plan Regulador Urbano Rural con criterio técnico y democrático serán muchos más los problemas que continuarán careciendo de la debida solución. Hablamos de planear en términos de urgencia e imperiosa necesidad, y de hacerlo sin restricción de la libertad y para "vivir mejor" conceptualizando de esta manera lo que será sin duda, programa de acción del vecindario.

Para alcanzar este ideal de toda comunidad moderna, no es suficiente ofrecer una ciudad con calles dibujadas en perfectos paralelos, ni un simple Reglamento General de Construcciones como tampoco medidas administrativas dispersas, faltas de coordinación de visión de conjunto.

Un difundido autor,¹ estudioso del planeamiento, señalaba con propiedad en una de sus obras que planear no era por cierto cuadricular ciudades. El planeamiento que queremos para General Pueyrredón, cuya planta urbana ofrece abundancia de manzanas perfectamente cuadrículadas, debe ajustarse a los principios rectores que rigen la materia y a la experiencia hecha en Estados Unidos, Gran Bretaña, etc., que conciliaron los esfuerzos técnicos, populares y estatales para brindar realizaciones armónicas en las que se resumen los intereses económicos, los de la salud y el bienestar de las zonas planificadas y sus poblaciones.

El Plan Regulador de Mar del Plata, su zona rural y la región, donde se ha venido formando conciencia de esta evidente necesidad - como resultado del esfuerzo de instituciones y particulares a los que habrá que reconocer esa resuelta e inteligente contribución - tendrá que tener sentido social y traducirse en servicios mejores y más baratos, más sol y más salud, mejor vivienda para cada familia, más higiene, más seguridad, transportes cómodos y rápidos, eficiente alumbrado público y privado, limpieza esmerada, previsión de espacios verdes, redistribución de los edificios escolares, etc., etc., y poner término a los problemas del tránsito y el estacionamiento, al del amontonamiento de los grandes edificios en un reducido sector del centro de la ciudad, de las construcciones públicas, de las industrias, del abastecimiento, del matadero, del

¹ Arquitecto José M. F. Pastor, autor de "San Juan, Piedra de Toque del Planeamiento Nacional" (1945) y "Urbanismo con Planeamiento".

cementerio, de los lugares destinados a la práctica de deportes, de las quintas, de los sectores de turismo, etc.

Toda solución, que no sea una consecuencia del planeamiento, será un parche, conseguirá tal vez ocultar la deficiencia, pero no será ni podrá serlo la solución práctica que ponga término a uno solo de los muchos problemas que plantea el crecimiento de la ciudad.

El progreso ha ido creando necesidades y estas han determinado la formación de neo balnearios, donde la falta de viviendas, y los altos alquileres llevaron a grandes núcleos de población modesta, que permanece aislada entre sí y del centro de la ciudad, en construcciones muchas veces deficientes, mal aireadas y por tanto antihigiénicas - cuestión no ajena al sector céntrico - sin medios de transporte adecuado, con deficiente alumbrado público, donde lo hay, sin pavimentos, cloacas ni aguas corrientes y en zonas donde el abastecimiento de los artículos de consumo diario en el hogar se convierte en problema como problema es también la concurrencia a los establecimientos de educación, a un cine, a un centro social, etc.

Los grandes loteos han venido favoreciendo y también estimulando, esta descongestión que se realiza sin plan, a capricho de los intereses de los propietarios de grandes extensiones de tierra, donde luego también se construye sin plan, creándose prontamente a la comuna los problemas que plantean núcleos vecinales, prontamente radicados en lo que era un desierto, por falta de luz, de servicios sanitarios, de pavimentos, de transportes, etc., todo lo que irá provocando el encarecimiento de la administración pública y la consiguiente suba de tasas e impuestos.

Si nos tomáramos el trabajo de preparar una estadística veríamos cuantos son los pequeños propietarios, que congregados ahora en barrios obreros de generación espontánea, han llegado tarde a la triste comprobación de que está lejano el progreso que vislumbraron inmediato al realizar el esfuerzo de adquirir la tierra para la casa propia.

Algunos con una población de ochenta a un centenar de almas, llevan años gestionando mejoras y otros, no más populosos, que para servirlos obligaron a empresas de transporte a modificar sus trayectos de manera tal que el recorrido es ahora una línea sinuosa que alarga los viajes de todos para hacer posible que diez o quince personas, que viajan regularmente, tengan un medio de locomoción que les permita acercarse al centro de la ciudad, donde realizan sus compras mayores, cumplen sus tareas, concurren a escuelas, a salas de espectáculos o llevan a cabo sus trámites en las oficinas públicas.

La descentralización sin planeamiento tendrá siempre estos inconvenientes a los que se podrán sumar no pocos otros, y también será antieconómica. Será invariablemente, perder contacto con el confort y resignarse

- cuando debe ocurrir todo lo contrario - a vivir mal o peor, cuando los gobiernos locales, provinciales o nacionales deben procurar que todo lleve a vivir mejor.

Para el remodelamiento de la ciudad, la regulación de su desarrollo y la resolución de sus problemas, necesitamos ya el Plan Regulador Urbano Rural.

Pero este debe ser planeamiento democrático nunca puede ser planeamiento totalitario. Mientras el primero asegura la participación del pueblo y sus entidades representativas en la elaboración del expediente urbano, el segundo hace pesar sobre el pueblo, sin apelación, cambios que no consultan a las necesidades de los vecindarios ni se orientan a obtener su mayor bienestar y el desarrollo pleno de la personalidad humana.

Planeamiento sin responsabilidad popular y ciudadana está destinado al fracaso.

Alemania nazi lo ensayó, como lo realiza la Rusia soviética, orientado, empero, a los objetivos de conquista que el régimen de Hitler se había fijado y que aseguró, en el momento adecuado, la movilización de los recursos del país en procura de la imposible victoria de la esclavitud sobre la libertad. No queremos ese planeamiento para el país argentino.

¿Podrá dar Mar del Plata al país un ejemplo de preocupación del planeamiento democrático y convertirse en modelo viviente para la República?

La búsqueda de antecedentes nos pondrá en contacto con no pocas iniciativas que datan ya de algunos años, muchos por cierto, en los que se pone de manifiesto la necesidad del Plan Regulador y Regional de Mar del Plata², sobre el que ya hay estudios realizados, que podrían ser la base de lo que es aspiración legítima de la ciudad.

Pese a la falta de legislación adecuada y a todos los escollos que el derrotismo quiera imponer a la iniciativa, esta debe construirse en primordial preocupación de las futuras nuevas autoridades de la ciudad y en programa de acción para el vecindario."

Jorge Raúl Lombardo.

- En el suplemento del diario "El Trabajo", (Mar del Plata), de la fecha arriba indicada.

² Ver "Reseña Sucinta de la Amplia Labor Cumplida en Dos Décadas de Vida Pública", editada por la Asociación de Propaganda y Fomento de Mar del Plata (1950).

Toques de Atención que Vienen de Muy Lejos



En el libro "Planificar para Sobrevivir", el urbanista Richard Neutra advierte, entre otros conceptos fundamentales de su obra, que las leyes para hacer dinero no tienen nada que ver con las leyes biológicas. En buen romance significa que una cosa es racionalidad individual en la que se apoya todo aquel que sueña con acumular ganancias pese a quien pesare y otra cosa es la racionalidad social que pone por encima de toda preocupación materialista el mayor nivel integral posible de vida para el hombre y su familia.

Cuando Richard Neutra habla de leyes biológicas quiere que no nos olvidemos que la biología es la "ciencia que estudia especialmente las leyes de la vida". Y lo dice porque si solo debemos preocuparnos por dominar las leyes para hacer dinero, estaremos armando mecanismos no para la vida sino para la muerte. Esto no es ninguna exageración, las pruebas están a la vista: Una ciudad, por ejemplo, debiera ser una "herramienta de vivir" si nos afirmamos en la concepción que es preciso "organizar bien para vivir mejor". Debiera ser... Pero en los hechos concretos ¿Qué son, en general, las ciudades? Son estructuras desarticuladas que se han ido generando sobre la base de la imprevisión, de la improvisación y en buena medida de la mera especulación. El resultado es evidente: Las ciudades que crecen mal no son aptas para la vida de los seres humanos, se convierten en extensiones territoriales ingobernables, particularmente cuando se apartan de toda escala humana como sucede con las áreas metropolitanas, verdaderas formaciones acromegálicas donde la sociedad se desarrolla al borde de la "enfermedad global" si es que ya no está inmersa en ella.

Examen Crítico de las Ciudades Argentinas.

La aseveración antedicha del urbanista Richard Neutra nos recuerda algunos aspectos del "Manifiesto del Pueblo de la República" dado a conocer por el Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mar del Plata; en ese documento - que lleva fecha del 8 de noviembre de 1956 - se hace una radiografía acertada de la prevalencia que ha tenido el manejo de las leyes para hacer dinero, ligadas a la improvisación, la imprevisión y la especulación de la que más arriba hablábamos. 8 de noviembre de 1956: Hace 31 años atrás ese Manifiesto fue un buen espejo que reflejó un crecimiento al azar, que no debíamos llamar progreso sino simple crecimiento. El crecimiento puede medirse, por ejemplo, en superficie o

volumen, pero el progreso bien entendido debe medirse por la calidad de vida de que disfrutaran los habitantes. Una calidad de vida muy ausente para grandes sectores de las ciudades, los más económicamente desprotegidos pero muy merecedores de una vida mejor porque aportan su fuerza de trabajo sin la cual no es posible hacer nada, aunque haya dinero.

En términos textuales el Manifiesto mencionado dice, al hacer ese examen crítico de las ciudades argentinas en general, lo siguiente:

“... la ciudad muestra diversidad de males, a saber: enloquecedora barahúnda de sonidos y estridencias; escasez angustiosa de playas balnearias; deficiencia de agua potable; inundaciones motivadas por la falta de convenientes desagües pluviales; pérdidas de tiempo y grandes incomodidades originadas por el dramático estado de los transportes urbanos; vivienda antihigiénica debido primordialmente a la ausencia del necesario espacio, sol y verdor; arrabal antieconómico, monótono, promiscuo e interminable; aglomeración de nuevos edificios de arquitectura irracional y pretensiones rascacielistas, en grotesca mezcolanza con las casas vetustas y deterioradas; peligro permanente de muerte para niños y adultos a consecuencia del tránsito turbulento; costo exorbitante de redes cloacales, lumínicas, viales, telefónicas, motivado por el trazado irracional de la ciudad; nefasta promiscuidad de viviendas, comercios, industrias, organismos estatales y otros tipos de edificios de la más diversa naturaleza; escuelas que, además de ser peligrosas en virtud del tránsito endemoniado que las circunda, son antihigiénicas, por ausencia del necesario espacio y de la benéfica vegetación; perniciosa influencia sobre la psiquis humana del trazado urbano, monótona y extensísima cuadrícula y de su espesa caparazón integrada a base de asfalto, ladrillos y hormigón; ausencia de pavimentos en algunas zonas y derroche de los mismos en las restantes a causa de la mala concepción de la trama vial; carencia de adecuados y bien ubicados lugares de recreación como ser piscinas, parques, jardines y centros de cultura física, superdeficiencia en materia de accesos viales y ferroviarios; encarecimiento de productos agropecuarios regionales motivado por el éxodo de quintas y granjas que se origina en el avance desorbitado de los loteos de la tierra y de la edificación urbana; destrucción de la tierra urbana y rural mediante loteos absurdos y por ende antisociales; despoblación del campo circundante a causa de la falta de centros urbanos “satélites” que permitan al campesino un vivir digno y humanizado. En definitiva, como secuela de todo lo que - muy sucintamente, por cierto - se acaba de enunciar: un campo esterilizado en virtud de la ausencia de brazos fecundantes y su ámbito urbano multitudinario y afiebrado, propicio a la enfermedad, a la neurosis, a la indigencia, a la delincuencia y en suma, al retroceso social y al descenso del nivel moral del individuo, antes que auspicioso para el bienestar individual y colectivo, vale decir, para el progreso humano en la más amplia y honda acepción de la expresión:

La Solución

Todo ese relevamiento crítico acerca de como "no debe desarrollarse ninguna ciudad argentina", vale también en parte para Mar del Plata. En nuestro caso local la ausencia de un desarrollo planificado no es imputable a ningún gobierno en particular, aún cuando algunos hayan podido ser menos eficientes y previsores que otros. El error histórico esencial que ha generado el deterioro de nuestro territorio distrital y el menoscabado de la calidad de vida de buena parte de nuestros convecinos, en términos generales ha tenido su negativo soporte en la falta de ritmo constitucional para elegir autoridades representativas del pueblo, la falta de respeto a la soberanía popular, en la ausencia del ejercicio democrático real, en la carencia de la participación comunitaria dentro de un proceso para crear una conciencia pública urbanística y la falta de fe de los cuadros políticos respecto de la necesidad de contar con equipos interdisciplinarios en materia de planeamiento físico."

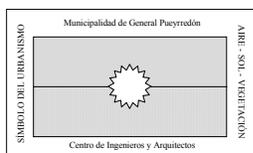
El Manifiesto del Centro de Ingenieros y Arquitectos es viejo pero no desactualizado. No hay aquí espacio para comentarlo todo. Pero si vale la pena transcribiré ahora algunas sugerencias de ese documento, quizá esas sugerencias puedan llegar todavía a algunos marplatenses que, sumados a los que actualmente trabajan en favor del planeamiento, quieran prestar oídos a esos "toques de atención". Estas son las sugerencias:

- 1. Mire, desde ya, a su barrio con ojo crítico. Haga lo mismo con otros barrios.*
- 2. Piense que los problemas que agobian a los barrios son evitables.*
- 3. Medite acerca de los problemas del campo y de la interconexión que existe entre ellos y los que afectan a la ciudad.*
- 4. Pregunte a los profesionales universitarios en general y a los profesionales de la ingeniería en particular qué es y qué quiere el Urbanismo.*
- 5. Lea detenidamente lo que se publique sobre "urbanismo", "planeamiento", "plan regulador".*
- 6. Escuche a los expositores que diserten sobre esta materia.*
- 7. Pida a los diarios y a las emisoras de radiotelefonía (ahora habría que agregar teledifusoras) que aborden la consideración de los problemas de las comunidades y de sus soluciones mediante planteos urbanísticos.*
- 8. Solicite a los poderes públicos municipales, provinciales y nacionales que promuevan la formación de la conciencia popular urbanística y creen los órganos técnicos - constituidos por urbanistas, profesionales de las distintas ramas del saber y*

hombres del pueblo - capaces de dar solución a los problemas mediante la formulación, apoyo y vigencia de planes reguladores urbano rurales y regionales.

9. *Escriba su opción acerca del urbanismo y publíquela. No tema equivocarse; el error también enseña.*
10. *Hable en el Club, en la Sociedad Vecinal, en la Cooperadora Escolar, etc., promoviendo la difusión de las nociones elementales del Urbanismo.*
11. *Exija a los dirigentes del partido político de su preferencia que incorporen a la "plataforma electoral" y al "programa de gobierno" como punto imprescindible el "Planeamiento" de cada localidad, la institución de organismos estatales que lleven a buen término, la sanción de un cuerpo de leyes destinado a coordinar racionalmente el desarrollo urbano rural del país entero y la creación de un organismo nacional de Planeamiento.*
12. *Compenétrese con que el Urbanismo hace bien a todos y no perjudica ningún interés sano y confesable.*

Ese Manifiesto al Pueblo de la República emitido por el Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mar del Plata - que con estas líneas memoramos en reconocimiento a la entidad impulsora de esa saludable idea educativa - se distribuyó profusamente en Mar del Plata cuando la institución nombrada organizó en aquel entonces la "Semana Pro Conciencia Urbanística". Auspició los actos respectivos la Municipalidad de Gral. Pueyrredón y en adhesión se emitió una estampilla mediante la cual se preconizó el respeto al "aire, al sol y a la vegetación".



Sería plausible que dentro de otros 31 años no haya necesidad de hacer nuevamente la transcripción de esas sabias sugerencias del Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mar del Plata."

Julio Del Río.³

³ La presente nota es la cuarta de una serie sobre planificación, que Julio del Río, ex Presidente del Concejo Municipal de Planificación y Secretario de Gobierno (1965-66) de la Municipalidad local, escribió para la revista "Comentarios", editada por la Asociación de Empleados de Casinos "Pro Ayuda a la Niñez Desamparada", que se publicaron bajo el título general de "Toques de Atención que Vienen de Muy Lejos". La que reproducimos corresponde al número de septiembre de 1987.

Plan Regulador: Adjudicación



"Tal como lo informáramos en nuestra edición de la víspera el jurado encargado de analizar los antecedentes de los concursantes para la adjudicación de los trabajos previstos en el Plan Regulador recientemente aprobado por la Municipalidad de General Pueyrredón, se expidió tras ardua tarea por los grupos Arancibia, Duprat, Fernández Pico y UR.

El jurado que dictaminó estuvo integrado por el subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo de la comuna, ingeniero José U. Sieghart; el director de Planeamiento y Urbanismo Municipal, arquitecto Manuel Salgado; el representante de la Sociedad Central de Arquitectos, arquitecto Federico Ruiz Guiñazú; el delegado del Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mar del Plata, ingeniero Teodoro J. Bronzini y el representante de los concursantes, arquitecto Luis Morea, presididos por el comisionado municipal, Dr. Celso N. G. Aldao.

Dictamen del Jurado

Damos a continuación el texto del dictamen del nombrado jurado en el que se detallan los antecedentes de todos los concursantes, inclusive de los adjudicatarios.

En su primera selección el jurado, por unanimidad resuelve eliminar al arquitecto Riganti, por considerar que la casi totalidad de sus antecedentes son de arquitectura y no de planeamiento.

Se analizan posteriormente los antecedentes de los arquitectos Miguel C. Roca y Anatole Solow, dándose lectura a una carta remitida por un representante de los mismos, que se adjunta a estas actuaciones, en la cual manifiesta que ambos arquitectos se hallan actualmente en Estados Unidos. Contesta en ella una consulta hecha por el Jurado respecto a las posibilidades que tendría el arquitecto Solow de concurrir y permanecer en la ciudad de Mar del Plata, durante la preparación de los trabajos objeto del concurso. En tal sentido la respuesta es favorable a una posible estada en ese lapso de tiempo.

El jurado estudia detenidamente los antecedentes del arquitecto Solow y sin dejar de reconocer los indudables méritos que significa el elevado cargo que ocupa en la Unión Panamericana y los trabajos de planificación realizados, considera que dada la premura con que deberá realizarlos no será fácil

para un planificador extranjero empaparse del medio ambiente local. Por lo demás los trabajos de planificación realizados por los miembros de este equipo no son superiores a los de otros concurrentes, por lo que resuelve eliminarlo.

Acto seguido se analizan los antecedentes del equipo representado por la arquitecta Itala Fulvia Villa. Luego de haber revisado los valores de este conjunto y haber escuchado la ampliación de datos y metodología del trabajo a ejecutar expuesto por la citada profesional, considera que este grupo tiene indudables condiciones de experiencia en tareas de planeamiento urbano. No obstante al establecer un nivel comparativo, considera más homogéneo y con mayores antecedentes otros grupos que se mencionan más adelante.

El arquitecto Ungar que se presente como cabeza de equipo es un profesional cuyos estudios y trabajos son de real interés sobre todo el planeamiento urbano de la ciudad de Posadas realizado recientemente como miembro de la Urbis. La metodología empleada en esa oportunidad revela dedicación y conciencia en su preparación. El hecho de presentarse aisladamente resta, a juicio del jurado, posibilidades a este concursante. Prefiere confiar las tareas a equipos que se hallan entrenados en el trabajo conjunto a través de diferentes obras ya realizadas. También, aquí se considera que otros grupos tienen mayores antecedentes.

El jurado se concentró luego en el análisis de los cuatro equipos restantes cada uno de ellos con características particulares.

Los antecedentes del arquitecto Bonet y del equipo encabezado por el arquitecto Ferrari Hardoy son conocidos a través de su actuación en el medio urbanístico. En la exposición realizada por el arquitecto Bonet, al jurado le fue dado apreciar la claridad y la universalidad de su pensamiento, la originalidad de sus enfoques y el vigor de su personalidad como planificador.

El arquitecto Ferrari Hardoy tiene puntos de vista similares. En forma neta y precisa expresó su metodología y adelantó numerosas ideas sobre la ciudad y su región revelando un buen conocimiento del medio.

El arquitecto Pastor tiene abundantes antecedentes científicos y el innegable mérito de haber difundido en nuestro país como ningún otro profesional los principios básicos del urbanismo y la planificación. Gracias a este esfuerzo, - que merece el más amplio reconocimiento del jurado - se ha logrado en nuestros medios profesionales que ofrecen estas disciplinas. El arquitecto Pastor y el ingeniero Bonilla tras muchos años de estudio y paciente investigación han logrado tener una cabal y acabada interiorización de los problemas nacionales. La presentación de antecedentes es amplia y sin reticencias mostrando la totalidad de los trabajos realizados y publicaciones efectuadas, da oportunidad al jurado de tener una visión exacta de sus personalidades.

Por último el grupo UR que representaron conjuntamente los arquitectos Fernández Pico, Duprat y Arancibia, ha tenido a pesar de la juventud

de sus componentes una destacada trayectoria, en la cual merecen señalarse los trabajos referentes al análisis del expediente urbano de la ciudad de Buenos Aires y su región. Ello se ve complementado por una serie de brillantes trabajos de arquitectura. Si bien este concurso se refiere a la planificación urbana y regional, esos trabajos de arquitectura revelan su espíritu creador que complementan sus dotes de investigadores. El grupo asociado de UR en esta oportunidad, tiene también antecedentes de indudable mérito.

El jurado consideró largamente las condiciones y características de estos cuatro equipos. Dejó por fin en última instancia la decisión del premio entre los grupos del arquitecto Pastor y UR y los tres profesionales asociados a este.

Prefirió el enfoque de estos dos equipos respecto a la forma de llevar adelante al plan en lo concerniente a la intervención que se dará a la población. Considera de vital importancia los medios y sistemas que se emplearán para lograrlos, en forma que tan importante obra esté permanentemente respaldada por la opinión pública. Estima que es este uno de los factores fundamentales de su viabilidad.

Los arquitectos Morea y Ruiz Guiñazú representantes de los participantes y de la Sociedad Central de Arquitectos respectivamente, consideraron a ambos equipos de condiciones complementarias, siendo uno superior en ciertos aspectos al otro y viceversa.

Propusieron que se les fusionara para que realizaran el trabajo en forma conjunta.

Los demás miembros del jurado estimaron que tal proporción podría dificultar la urgente iniciación y realización de los trabajos, lo cual los decidió a inclinarse por el grupo UR y los arquitectos Arancibia, Duprat y Fernández Pico. Estos obtuvieron después la adjudicación por mayoría de votos."

- En el diario "La Mañana" (Mar del Plata), con el título: "Se dio a conocer el texto completo del dictamen del jurado que otorgó la realización del Plan Regulador." Subtítulos: "Dos grupos de arquitectos realizarán los trabajos." *"Se cree que las tareas comenzarán muy pronto."*

Plan Regulador En Marcha



Dos Etapas

Dijo el señor Jorge Raúl Lombardo, en su disertación que “dos etapas bien definidas caracterizan al plan regulador urbano rural del Partido de General Pueyrredón, cuya formulación esta a cargo de un calificado equipo de urbanistas argentinos contratados por la Municipalidad.

La etapa primera está representada por las advertencias que, sobre el peligro que entrañaba la falta de normas que regularan el crecimiento de la ciudad, hicieron a las autoridades edilicias caracterizados núcleos vecinales.”

Antecedentes

“En esta cruzada, - agregó - que comienza cuando está por concluir la segunda intendencia de Rufino Inda, se identifican la Comisión Pro Mar del Plata, la Asociación de Propaganda y Fomento, la prensa seria y responsable, y algunas asociaciones profesionales y vecinales.

Se trataba de hacer conciencia sobre la necesidad de organizar el desarrollo de la ciudad y se ponía especial énfasis en señalar la importancia que para ello tendría la formulación de un plan regulador, procurando llamar la atención a los intendentes y comisionados que se sucedieron en el gobierno local durante un lapso que abarca los últimos veinticinco años.

Recordamos que en el curso de ese cuarto de siglo se pronunciaron muchas conferencias, incluso con la participación de profesionales extranjeros, se escribieron gran cantidad de comentarios y editoriales, se dieron a conocer numerosas notas y memoriales de instituciones diversas, se frustraron no pocos proyectos en los concejos deliberantes y otras iniciativas fueron malogradas por intendentes que no las comprendieron.”

Saldo Positivo

“El saldo, sin embargo, - dijo más adelante - puede considerarse positivo. En esta primera etapa se popularizó la idea hasta extremos que hizo posible concretarlo en el concurso que dio lugar a que se entrara en el camino de las realizaciones efectivas, durante la comisionatura del doctor Celso Aldao.

La iniciativa surgió en el seno de la primera Comisión Asesora Municipal, donde con el ingeniero Ulises Pologna encontramos eco propicio a esta vieja inquietud ciudadana y el inmediato auspicio del comisionado.

Habíamos entrado, de esta manera, en la etapa de la formulación del plan regulador urbano rural, con la certeza de que de esta manera el auxilio de la ciencia y de la técnica, conjugadas en la moderna disciplina del urbanismo, haría posible a los gobiernos políticos salvar el futuro de la ciudad y procurar corregir los errores que un pasado de improvisaciones dejó sobre la torturada fisonomía de la ciudad.

La formulación del plan regulador está llegando a su término. Tiene ya la Ordenanza del Código de Zonificación Preliminar, y la entrega final de los trabajos se hará en el mes de febrero próximo, de acuerdo al compromiso que a ese respecto tiene firmado el equipo de urbanistas con la Municipalidad."

Tercera Etapa

"Sucederá entonces - prosiguió - a las etapas de popularización de la idea y de formulación del plan, una tercera que habrá que encarar con resolución: la de ejecutar el plan regulador y vencer las resistencias visibles e invisibles que los intereses particulares opondrán a este propósito, que está profundamente identificado con el interés general.

Para esta nueva etapa de aliento, la Municipalidad se proveerá de los organismos necesarios que se encuentran ya proyectados y de los que tomará conocimiento en fecha próxima el Concejo Deliberante."

Nuevo Organismo

"Se trata - anunció finalmente - de la creación del Consejo de Planificación que permitirá que el "plan regulador" se constituya en programa de gobierno en cuya ejecución tomarán intervención todas las dependencias de la comuna, para asegurar la imprescindible y homogeneidad.

Del Consejo de Planificación, al que corresponderá tan alta responsabilidad, dependerán dos organismos: La Dirección de Planeamiento a crearse y la Comisión Municipal de Planeamiento este último ya en funciones y que tiene en su haber una fecunda y efectiva labor de difusión del plan. Por su potencialidad económica, Mar del Plata es quizá la mejor dotada de las ciudades argentinas para constituirse en un ejemplo en esta experiencia nueva del planeamiento.

En víspera del Día Mundial del Urbanismo, en la ciudad donde por primera vez fuera izado su símbolo, hoy difundido en todas las naciones, hagamos votos porque Mar del Plata, que tantas demostraciones de madurez ha ofrecido,

contribuya con su esfuerzo y su inteligencia a concretar el viejo anhelo del plan regulador.”

- Mensaje emitido por LU9 Radio Mar del Plata.

Ciclo de Divulgación



“Ante periodistas locales y delegados de la Escuela de Periodismo, en su condición de “vecinos responsables de la difusión de los conceptos básicos del proceso cívico técnico del desarrollo de Mar del Plata”, formuló ayer una extensa exposición al respecto, en dependencias del Concejo Deliberante, el arquitecto José M. Pastor que, conjuntamente con el ingeniero José Bonilla, desarrolló en nuestra ciudad un ciclo de difusión del Plan Regulador acerca del “Desarrollo de Mar del Plata y su comarca”. Estuvo presente en la reunión - cuyas palabras preliminares pronunció el secretario del citado organismo, señor Félix de Ayesa - el secretario de coordinación de la Municipalidad, señor Jorge Raúl Lombardo.

La Exposición

El arquitecto Pastor, especializado en la materia, ahondó profundamente al respecto de las anchuras perspectivas que supone para la ciudad la vigencia de un programa de desarrollo integral, estableciendo las diferencias existentes con el planeamiento urbanístico, puesto que aquel apunta al bienestar general de la población, sobre la base de las condiciones socio económicas. Citó en consecuencia, numerosos ejemplos negativos y positivos del crecimiento urbano, tanto en nuestro país como en el extranjero, particularmente, en este último caso, los Estados Unidos y Holanda. Y señaló que la programación del desarrollo no puede ofrecer, en principio, demostraciones espectaculares, ya que sus resultancias se darán a largo plazo.

Es, por tanto, menester - advirtió - la persuasión de los vecindarios mediante la difusión, información y educación que hagan comprensivos tales objetivos.

Cobran, así, importancia, los ensayos o experiencias realizadas en el ámbito local, como producto de la labor - silenciosa aunque efectiva, ya que sus frutos se darán en el tiempo con dilatada medida - emprendida por al Comisión Municipal de Planeamiento. Se cuentan entre ellos los pavimentos diferenciados, cuyas múltiples ventajas fueron enumeradas en la oportunidad.

Por la vía del plan regulador - insistió el arquitecto Pastor - serán creadas las condiciones indispensables a la programación del desarrollo, cuya efectividad posterior se concretará en la concurrencia de los vecindarios,

indudablemente capaces, impacientes y animados por la mejor preocupación del bien común. Estos, conjuntamente con las autoridades municipales y el asesoramiento de las reparticiones correspondientes, ya sean nacionales o provinciales - en el orden de los servicios públicos tales como las obras sanitarias, los teléfonos o la luz eléctrica - podrán encarar con criterio empresario la realización de las obras proyectadas.

El vecindario - certificó - constituye el potencial económico, mientras que la Municipalidad consolida las posibilidades legales a los efectos de la programación y contralor del desarrollo.

En definitiva, después de reiterar la condición soberana de los Municipios, el arquitecto Pastor exaltó la proyección de los estudios encarados por la Comisión Municipal de Planeamiento, especialmente en el terreno social, puesto que la conformación ideal de los núcleos urbanos permitirá superar los actuales problemas planteados por la proliferación del suburbio y del desarrollo en general de la ciudad."

- En el diario "La Capital" (Mar del Plata), con el título "Plan Regulador y Desarrollo Social".

Апехо

Ubicación de Edificios



“Cada vez que la Nación o la Provincia anuncian su propósito de realizar obras públicas en la ciudad, quienes se preocupan en alguna medida por su progreso y su desarrollo edilicio comienzan a temblar.

Ha sido muy común, más que ello, una regla invariable, que la Nación y la Provincia dispusieran del territorio municipal a su antojo y con absoluta prescindencia de la opinión de sus autoridades y sus habitantes.

No hace falta forzar la memoria para descubrir las arbitrariedades y los errores más gruesos. Pareciera que siempre a los gobiernos de la Nación y la Provincia se les ocurriera plantar sus construcciones ahí donde no deben estar, movidos, uno y otro, por el afán de que se coloque a la vista de todos su obra o por la existencia de un solar desocupado que se cree prudente llegada la hora de llenar ladrillos.

Esta política de hacer, prescindiendo del estudio que hiciera que la obra cumpliera debidamente con la función que determinó su construcción, ha acentuado la desarticulación de la ciudad.

La Provincia y la Nación, las pocas veces que dirigieron sus ojos a Mar del Plata para ejecutar en ellas trabajos públicos, lo hicieron como quien arroja semillas en el campo. Arrojaron sobre la ciudad, al boleo, los edificios que proyectaron, con insensibilidad tal que nunca lograron éxito las quejas, las protestas ni las conversaciones amistosas.

De esta manera, sin que importara al poder central el interés ni la conveniencia de la ciudad, se le colocó frente al mar, en pleno centro, a los dos cuerpos de edificación del Casino.

También, arrollando todas las vallas que se le opusieron, se levantó el enorme edificio del Banco Provincia, violentando todas las normas y constituyéndose en la expresión más acabada de un acto de prepotencia, que no tiene sentido.

Al correo, en construcción, se lo ha ubicado en un lugar discutible, con la misma suma de sinrazones que caracteriza a las obras antes mencionadas.

Nosotros entendemos que esto debe terminar. Y debe terminar ahora que la Provincia anuncia una nueva y necesaria obra. No puede subordinarse, de ninguna manera, el interés de la ciudad, a la conveniencia transitoria de los poderes centrales. Es la ciudad, por medio de sus órganos de

gobierno, representativos, la que debe señalar donde deben ubicarse sus grandes edificios públicos.

No proceder así, a parte de un atropello al régimen municipal, base sustentativa del federalismo en el que se debe asentar la República, es continuar perturbando gravemente el desarrollo de la ciudad.

También entendemos, a propósito de algunos pedidos de cesión de tierras municipales, que las autoridades transitorias de la ciudad no deben contraer ese compromiso con el futuro, dejando una herencia que puede dificultar los planes de la futura administración colectiva.

Se está pensando y trabajando bien en el camino del plan regulador. Se ha llegado a entenderlo, se está en vías de ensayar los primeros pasos efectivos y conscientemente estudiados.

Y el plan regulador, que es la solución ideal para regular el crecimiento de la ciudad y la remodelación de su centro de población, no debe trabarse con la intervención inconsulta de la Provincia o la Nación, ni por medidas apresuradas en materia de cesión de tierras, que pueden estar llamadas a desempeñar otro papel en el porvenir inmediato de Mar del Plata.

Bien está que la Provincia y la Nación se lleguen a la ciudad a realizar las obras que la economía del municipio no puede encarar. Que ejecuten trabajos públicos la Provincia y la Nación, pero que ubiquen sus edificios ahí donde la Municipalidad resuelva que deben estar emplazados.”

J. R. L.

- Mensaje emitido por Radio Atlántica (LU6) en el espacio “El Editorial del Día”, con el título “Ubicación de Edificios y Cesión de tierras”. Hora 22.50.

La Estación Ferroviaria¹⁶



“La asamblea celebrada ayer por los representantes de todas las asociaciones de fomento de nuestra ciudad, convocada con el fin de determinar el lugar donde debe levantarse la futura monumental estación ferroviaria de pasajeros, resolvió “no apoyar ninguna moción sobre ese sentido hasta tanto se expidan los integrantes del Posiblemente, esa tarea finalice en el mes de enero próximo.

La asamblea resolvió cursar un memorial al ministro de Transportes de la Nación solicitando la construcción de la estación ferroviaria en Mar del Plata.

Fue criterio de los presentes dejar pendiente el pedido de ubicación hasta tanto finalicen los estudios y se apruebe el proyecto de construcción.

Delegaciones Presentes

Se hicieron presentes en la reunión, que se inició a las 16, en dependencias del Centro de Martilleros, el arquitecto Francisco García Vázquez, integrante del Plan Regulador; Julio del Río, por la Comisión de Planeamiento; Rufino Inda, presidente del Concejo Deliberante y representante de la Comisión Municipal de Turismo; Jorge Raúl Lombardo en representación del intendente y los

¹⁶ En “La Capital” (Mar del Plata), del 21-03-1999, página 13:

“Al ser consultados los funcionarios acerca de cuales serán las modificaciones principales, y si este proyecto de ferroautomotora es menos ambicioso que el anterior, el ministro Romero aseguró que el mismo “no pasa por ser más o menos ambicioso, pasa simplemente por una nueva ubicación, porque una nueva ubicación, porque logramos distintos objetivos en forma conjunta: en primer lugar acercáramos la terminal al punto, que es otro de los ejes de desarrollo que pensamos para la región. En segundo lugar cumplimos con los principios internacionales que dicen que el ferrocarril hay que meterlo dentro de una ciudad lo máximo posible. De alguna manera respondemos a los viejos planes urbanísticos de Mar del Plata de hace veinte o veinticinco años, del arquitecto García Vázquez especialmente, que decía que el eje, o el “centro urbanístico de la ciudad está en la zona de Juan B. Justo y Dorrego: las características de la ferroautomotor, en cuanto a tamaño, gente que se mueve y demás, es exactamente igual. De todos modos, obviamente, está derivado en manos de los privados, el esquema que ellos puedan hacer en cuanto oferta”. “Apuntaríamos eso sí - agregó - a desviar las vías del ferrocarril de tal modo que no estén interrumpiendo en cuatro o cinco pasos a nivel el centro de la ciudad, con lo cual creo que se integraría totalmente, y teniendo en cuenta la presentación que se hizo el otro día en Mar del Plata.”

delegados de la Asociación de Bienes Raíces, Centro de Constructores, Centro de Martilleros; sociedades de fomento; Plaza Mitre, 9 de Julio, El Martillo, San Carlos, Termas Huincó, Estación Norte, Villa Primera, Primera Junta, Av. Luro, Domingo F. Sarmiento, El Gaucho, La Perla, San Cayetano, San Lorenzo, Amigos de la Av. Independencia, Los Andes, La Nueva, Parque Luro, Nueva Pompeya, San José, Don Bosco, y Las Avenidas.

Al iniciarse la reunión se constituyó la mesa directiva que fue presidida por el señor Jorge R. Lombardo, vicepresidente, fue electo el señor Rufino Inda y secretario el doctor Rodolfo Mussolino, presidente de la Asociación Plaza Mitre.

Seguidamente el arquitecto García Vázquez hizo una amplia exposición sobre la labor que cumple la comisión del Plan Regulador y la forma en que prosiguen los estudios, sin determinar cual sería el lugar del emplazamiento de la monumental estación."

- En diario "La Mañana" (Mar del Plata), con el título: "Se reunieron las Asociaciones de Fomento. Memorial al Ministro de Transportes de la Nación."

Área Casino



“Quedará inaugurada mañana en el recinto del Concejo Deliberante, la exposición de trabajos presentados el concurso “Anteproyectos para el Plan Urbanístico Particularizado del Área Casino”.

En el acto de apertura, que dará comienzo a las 19.30, hará uso de la palabra el señor Jorge Lombardo, presidente del Consejo Municipal de Planificación.

La exposición estará abierta al público de lunes a viernes hasta el 9 de febrero venidero, en el horario de 7 a 13.

Todos los trabajos de la muestra tendrán la correspondiente crítica del jurado.

Mañana a las 19.30 efectuará su primera reunión del año en curso la Comisión de Planeamiento creada por decreto - ordenanza 515/62. Durante su transcurso se considerará la afiliación del organismo a la Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP) y la organización de un cursillo para periodistas a desarrollarse en marzo próximo, el que versará sobre el tema: “Desarrollo de los Municipios” y contará con la dirección del Instituto de Planeamiento Regional y Urbano (IPRU), que dirigen el ingeniero José Bonilla y el arquitecto M. F. Pastor.”

- En el diario “La Mañana” (Mar del Plata), con el título “Área Casino”.

Batán - Chapadmalal



“En el despacho del intendente municipal se realizó ayer un acto en cuyo transcurso se procedió a la firma del contrato con los expertos que tendrán a su cargo el desarrollo del área Batán - Chapadmalal, conforme a las disposiciones y previsiones del Plan Regulador. Se encontraban presentes, además del señor Lombardo, y de los profesionales contratados, ingeniero José Bonilla y arquitecto José M. Pastor, los representantes de la sociedad de fomento de aquella zona, señores Rómulo Soncini, Martín Larraya, Ramiro Mestre y Luis Gasparoli, respectivamente; el secretario de Hacienda, señor Juan N. Morrell, el doctor Casakin, el señor Julio Del Río y miembros del Consejo Municipal de Planificación.

Al iniciarse el acto el jefe de la comuna expresó que quedaba iniciado formalmente el proceso cívico - técnico de formulación de un programa de desarrollo para la zona Batán - Chapadmalal, que la Municipalidad ha encomendado a los expertos en planeamiento, señores Bonilla y Pastor, consultores en materia de planes reguladores y especialistas en la promoción de desarrollos urbanos y regionales.

Este acto - señaló el señor Lombardo - tiene trascendencia nacional por cuanto representa “un ejemplo concreto y práctico de coparticipación de responsabilidades entre entidades vecinales y la Municipalidad que se han mancomunado incluso en la financiación de los estudios sobre desarrollo de la zona”. Agregó que la finalidad consiste en organizar el futuro desenvolvimiento social, económico y técnico de la población y las tierras involucradas en la zona sujeta al plan a formular.

El intendente destacó que no solo se pretende orientar a los vecinos hacia promociones que tiendan al bienestar comunal, sino también alentar la radicación de mayor población con vistas a fomentar mejoras y más amplias condiciones de vida urbana y rural haciendo uso inteligente y previsor de las ricas tierras de la zona y de los paisajes agrestes que la califican en primer orden turístico.

Los profesionales contratados para formular el programa de desarrollo de Batán Chapadmalal son ampliamente conocidos. El ingeniero Bonilla, conocedor a fondo de la zona, participó en la dirección de las obras de desarrollo urbanístico de Playa Grande. Por su parte el arquitecto Pastor es consultor de

un plan de desarrollo para el pueblo Peralta Ramos, realizado en 1938 como tesis de la cátedra de urbanismo que dirigía el ingeniero Carlos M. della Paolera”

- En el diario “La Capital” (Mar del Plata), con el título: “Programa de Desarrollo para Batán - Chapadmalal”.

Resumen 63-66



Planificación Física del Distrito

Si bien la planificación física del Distrito de Gral. Pueyrredón se encontraba en marcha cuando llegamos al gobierno, intentamos en todo momento poner énfasis en ella, procurando prever las consecuencias del incesante aumento poblacional. Este incremento demográfico que en general responde a la tendencia universalizada de vivir en las ciudades, tiene más importancia en Mar del Plata por cuanto esta ciudad ejerce, por las condiciones e su clima, suelo, ubicación geográfica y potencial humano, una gran atracción sobre todo el país, provocando una constante migración interna, que ha hecho que su tasa de crecimiento resulte la más importante de la Argentina, creando naturalmente más problemas urbanos.

Se trabajó teniendo como norte la humanización de la ciudad, articulando instrumentos con los que se trató de neutralizar la imprevisión, la improvisación, el deterioro urbano, la formación de villas de emergencia o subviviendas, etc.

Los elementos que a nivel operativo, conformaron la implementación fueron, fundamentalmente los siguientes:

- a) Uso de la tierra;
- b) Factores de ocupación, texturas y alturas;
- c) Fraccionamientos de tierras;
- d) División territorial;
- e) Sistema vial;

1. A - Nivel de asesoría del Jefe de la Comuna, el Consejo Municipal de Planificación; y 2.A - Nivel ejecutivo, la Dirección General del Plan Regulador, dependiente de la Secretaría de Gobierno. Se creó también para permitir la participación de la ciudadanía en el proceso de planeamiento, que es vital, aunque adoptando los recaudos necesarios para que esa participación no interfiriera las esferas de la técnica y del gobierno, la Comisión de la Comunidad. Esta Comisión, representativa de distintos sectores de la ciudad, fue un organismo colateral del Consejo Municipal de Planificación.

El Plan Regulador y el Plan Director eran entretanto los elementos técnicos de planeamiento que permitían evaluar la planificación en marcha y determinar los ajustes periódicos necesarios, daban también la posibilidad al gobierno de definir, desde el punto de vista físico, las políticas en materia educacional, recreativa, turística, de nuevos núcleos urbano rurales, etc.

En un intento muy definido dentro del distrito municipal se eligió un área conocida como Batán - Chapadmalal, planificándola para promover en ella la construcción de un núcleo urbano con alojamiento integral para una población de 60.000 personas, como parte integrante del sistema urbano marplatense.

A tal fin se creó el Servicio de Promoción del Plan B-Ch, cuyo principal objetivo fue el de movilizar a los agentes del desarrollo del programa, en el cual la iniciativa privada debía jugar un papel preponderante.

Una de las operaciones más importantes del Plan fue la iniciación de los trabajos de desarrollo del Parque Municipal Comarca de Múltiples Propósitos, en 320 hectáreas de propiedad comunal, y el que comprendía áreas deportivas, aeroparque municipal, vivero forestal, granjas demostrativas, hosterías, moteles, etc.

Tuvimos oportunidad así de proseguir la línea de estímulo a la participación pública en el proceso de desarrollo comunal, firmándose dos importantes convenios con instituciones que tomaban a su cargo, asociadas con la Municipalidad, el equipamiento, puesta en marcha y funcionamiento del Aeroparque y el desenvolvimiento de los sectores destinados a las actividades deportivas.

En treinta y dos hectáreas de propiedad municipal se proyectó una Unidad Vecinal Modelo, que lógicamente rompía con la tradicional cuadrícula, separándose el tránsito peatonal y de automotores en su sistema vial, definiéndose las áreas de vivienda - tanto para unifamiliares como multifamiliares - previéndose la construcción de dos escuelas primarias, y las áreas deportivas, recreativas y sociales y un centro comercial zonal.

El ajuste de algunos puntos del proyecto se hizo con la cooperación de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad provincial de Mar del Plata, y su ejecución tuvo principio de acuerdo a los plazos previstos, comenzando con un programa de viviendas por el sistema de ayuda mutua y esfuerzo propio, del que participó el gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

En materia de sistematización vial se lograron importantes realizaciones. La más demostrativa fue la que se llevó a cabo en la Unidad Vecinal Barrio Constitución, donde se trazaron y pavimentaron las calles, dándoles distinto ancho, según los servicios a que estaban afectadas. Las calles de tres metros de ancho se planearon fundamentalmente al servicio de la vivienda, dándoseles mayor amplitud a aquellas otras con destino a servir como vías troncales de tipo comercial y de distribución. Se lograron así algunos valores

estimables para la vida en comunidad a escala vecinal; por ejemplo: mayor tranquilidad, más seguridad en el tránsito, menor costo de ejecución del pavimento, más espacios verdes, más superficie de absorción de aguas pluviales, mayor enriquecimiento de agua potable, más posibilidad de arbolar y arborestar.

Una Comisión Vecinal, por convenio con la Municipalidad, mantenía con su personal la conservación de los espacios verdes.

Los *pavimentos diferenciados*, como se los denominó, fueron visitados y elogiados por expertos del país y del extranjero y por directivos de la Sociedad Interamericana de Planificación.

El Cementerio Parque de la ciudad de Mar del Plata, en una localización definida según las directivas del Plan Regulador fue una obra pública realizada sobre la base de un proyecto obtenido por concurso nacional, organizado por la Municipalidad con la cooperación de la Sociedad Central de Arquitectos de la República Argentina. Para la ejecución de la obra, que contempla la construcción del panteón de la comunidad, una zona de panteones institucionales, enterratorios, bóvedas particulares, horno crematorio, explanada para homenajes civiles, militares y religiosos; salas para velatorios, puestos de venta de flores y servicios generales, una playa interna para estacionamiento de vehículos, demandará una inversión de aproximadamente 3 millones de dólares. La etapa que se había cumplida al interrumpirse nuestra gestión determinó una inversión de aproximadamente 400.000 dólares.

Pedido de Informes



Honorable Concejo:

Por los fundamentos que se acompañan, los representantes del Bloque de la Unidad Socialista que suscriben solicitan la sanción favorable del siguiente proyecto de:

Comunicación

Artículo 1º . El Departamento Ejecutivo informará si ha tomado conocimiento del anuncio sobre venta de tierras en el Partido de Gral. Pueyrredón, propiedad del Estado Nacional, que comprendería 139 hectáreas de Chapadmalal, 93 hectáreas en Camet y una fracción urbana de 40 hectáreas.

Artículo 2º . En caso afirmativo si no estima que el traslado al dominio privado de esas fracciones, pudiera comprometer planes y previsiones para el futuro desarrollo y ordenamiento urbano y rural del territorio municipal.

Artículo 3º . Si a este respecto ha iniciado alguna actuación, tendiente a preservar esas reservas o a tramitar su incorporación al patrimonio municipal.

Artículo 4º . De forma.

(Fdo.): Jorge R. Lombardo, Daniel R. Medina, Juan Carlos Albert.

Fundamentos

Informaciones periodísticas de estos últimos días dan cuenta de la resolución adoptada por el Estado Nacional por la que, mediante remate público, se desprenderá de importantes fracciones de tierra de su propiedad ubicadas en el Partido de General Pueyrredón.

El pase a dominio privado de estas fracciones, por las dimensiones de las mismas, puede importar en el futuro inmediato una barrera al propósito de ordenar el crecimiento de la ciudad y quizá también, comprometer planes actuales sobre el futuro desarrollo urbano y rural del Partido.

La necesidad de que la Municipalidad actúe con proyección de futuro, promueve nuestra inquietud y este proyecto procura que el Departamento Ejecutivo - anticipándose a lo que se convertirá en poco tiempo en un hecho consumado, que todos podemos lamentar - estudie sin demoras las consecuencias que puede tener para la ciudad y su zona rural este pase de tierras nacionales a dominio privado.

(Fdo.): Jorge R. Lombardo.

Páginas Finales

Homenaje a Illía



"Estimado Roig:

No sería honesto de mi parte si no te dijera que, la invitación de tu partido a participar del homenaje al Dr. Arturo Illía, la aprecio como una manifestación de generosidad política no frecuente en nuestros hábitos.

Viniendo de una vertiente democrática distinta, recibí de ustedes palabras de solidaridad que, no se me escapa, requieren de una gran madurez republicana para poder expresarlas.

También se me invitó, en el tono coloquial y reflexivo que fue característica de esa asamblea ciudadana, a hacer uso de la palabra.

Y además se me permitió rehusar la invitación.

Eso merece un párrafo más.

Primero: Estimé que mi presencia y mi silencio, eran prueba suficiente de mi adhesión e identidad con el homenaje y el desagravio al gran ejemplo que representa para propios y extraños la trayectoria ciudadana del Dr. Illía.

Con él, acompañándolo durante su visita a Mar del Plata, conservo una fotografía, hecha cuadro, como nota de orgullo y recuerdo de aquel instante de mi vida pública.

Segundo: Porque mi inmemorial introversión siempre se hace cómplice de las actitudes que la complacen.

Tercero: Porque esa iniciativa y ese esfuerzo y ese acto era de Uds., les pertenecía totalmente. No parecía lícito que, aún con licencia, alguien pretendiera una porción de él.

No era mi casa ni mi acto.

Por segunda vez, estimado Roig, en ese domicilio político que no es el mío, recibí expresiones de estímulo de convecinos, con visiones políticas distintas, pero con los que puedo confundirme en una común preocupación por la defensa de las instituciones democráticas y una profunda vocación por a verdad y la libertad.

Cordialmente.

Jorge Raúl Lombardo"

- Carta dirigida a Ángel Roig, Presidente del Comité Mar del Plata de la UCR, en la fecha arriba indicada.

Al Director de Vialidad

"De mi consideración:

Mucho le agradecemos mi esposa y yo su gentil invitación a participar de la fiesta con que la Dirección Municipal de Vialidad celebró el Día del Camino.

La oportunidad fue propicia para que Ud., y el señor Intendente Municipal anunciaran los empeños de esa repartición para responder adecuadamente a las demandas vecinales del presente.

En lo que a mí respecta me permitió rememorar las circunstancias en que ese organismo fue creado, allá en noviembre de 1963, cuando la ciudadanía de esta ciudad me honrara con un turno de intendente municipal.

En ese tiempo llegamos a dudar, como ocurre ahora, que el pasado pudiera ser ejemplo mejor o depositario de algo bueno; porque según nuestra óptica lo mejor estaba reservado al mañana.

Grueso error.

Olidábamos que lo mismo que ayer es el pasado de hoy, aquel pasado desdeñado, alguna vez también fue mañana.

Cordialmente.

Jorge Raúl Lombardo."

- Carta dirigida al Director de Vialidad Municipal, Ing. José María Conte.

Autobiografía



"Partiendo de la falda de los Andes nevados, he recorrido la tierra y remontado todas las pequeñas eminencias de mi patria. No se describirá con menos frases vida más larga. Dejo tras de mí un rastro duradero en la educación y columnas millarias en los edificios de escuelas, que marcarán en la América la ruta que seguí.

Hice la guerra a la barbarie y a los caudillos en nombre de ideas sanas y realizables, y, llamado a ejecutar mi programa, si bien todas las promesas no fueron cumplidas avancé sobre todo lo conocido hasta aquí en esta parte de América.

He labrado, pues, como las orugas, mi tosco capullo, y, sin llegar a ser mariposa, me sobreviviré para ver que el hilo que depure será utilizado por los que me sigan.

Nacido en la pobreza. Criado en la lucha por la existencia, más que mía de mi patria, endurecido a todas las fatigas, acometiendo todo lo que creí bueno, y coronada la perseverancia por el éxito, he recorrido todo lo que hay de civilizado en la tierra y toda la escala de los honores humanos en la modesta proporción de mi país y de mi tiempo; he sido favorecido con la estimación de muchos de los grandes hombres de la tierra; he escrito algo bueno entre mucho indiferente; y, sin fortuna, que nunca codicié, porque era bagaje pesado para la incesante pugna, espero una buena muerte corporal, pues la que me vendrá en política es la que yo esperé y no deseé mejor; dejar millares en mejores condiciones intelectuales, tranquilizado nuestro país, aseguradas las instituciones, y surcado de vías férreas el suelo como cubierto de vapores los ríos, para que todos participen del festín de la vida, de que yo gocé solo a hurtadillas."

Domingo F. Sarmiento.

- Sarmiento escribió esta autobiografía en un álbum, poco antes de morir. Ha sido publicada por su nieto Augusto Belin Sarmiento, en su interesante obra "Sarmiento Anecdótico".

Club Socialista

Acta Fundacional



“En la ciudad de Mar del Plata, partido de Gral. Pueyrredón, provincia de Buenos Aires, a los diecisiete días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y siete, se reúnen los abajo firmante y resuelven dejar constituido un centro de estudios políticos, económicos, sociales y municipales que se denominará Club Socialista Autonomista fijando sede provisoria en San Martín 2675 – 4° D de la ciudad de Mar del Plata.

Por unanimidad, los firmantes acuerdan que el Club Socialista tendrá como principio fundamental que el ideal socialista aspira a asentar la sociedad sobre bases que aseguren la plena dignidad de la persona humana y solo es compatible con la vigencia de la democracia y de la libertad y, como expresión afirmativa de al convicción, manifiestan su adhesión a la Declaración Universal de los Derechos del Hombre, aprobada y proclamada por la Asamblea General de las naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948.

Asimismo acuerdan que el Club Socialista Autonomista no tendrá por propósito constituirse en partido político y, como asociación voluntaria y libre, no mantendrá dependencia de ninguno de ellos y será, también ajeno a los intereses de cualquier grupo económico, social o gremial.

El objeto del Club Socialista será el estudio y análisis de los programas y propuestas de los partidos y las internacionales socialistas, sin límite de fronteras, en especial de los que participan de la vida política de Europa y América.

Dicho estudio comprenderá la historia y los métodos de organización y de acción, la evolución del pensamiento socialista en cada una de las naciones donde actúan aquellos partidos y el contexto social, político y económico que en cada uno haya determinado dicha evolución.

En tal sentido, el Club Socialista contribuirá a formar un repertorio de información sobre el ideario socialista y a elaborar documentos de trabajo con la aspiración de enriquecer tales ideas con nuevos aportes, que – a su vez – puedan servir a los municipios, a las provincias y a la Nación Argentina.

La plena autonomía de las ciudades para gobernarse, la defensa de su integridad territorial y de los derechos de sus habitantes a decidir sobre estas cuestiones de acuerdo a su soberana voluntad constituirán el núcleo básico e ineludible de coincidencia para todos los miembros de la institución.

El Club Socialista se registrará por un estatuto a redactarse sobre las siguientes bases:

1. La administración estará a cargo de una Junta Ejecutiva compuesta por un número de miembros no inferior a cinco ni mayor de siete elegidos por asamblea general de socios, los que duraran tres años en sus funciones y se rotarán en el cargo de secretario general cada seis meses; los demás cargos serán: secretario adjunto, tesorero y secretario de actas.
2. La asociación no emitirá declaraciones salvo aquellas que se relacionen con la defensa de la autonomía municipal, y ningún asociado, cualquiera fuere su cargo, tendrá derecho a formular declaraciones en nombre de la institución ni difundir adhesiones que la involucren. Las transgresiones a esta norma se considerarán falta grave y podrán determinar la expulsión del trasgresor.
3. Las cuotas sociales serán voluntarias y tendrán el carácter de donación.
4. El ingreso se efectuará: a) por solicitud avalada por dos asociados con una antigüedad no inferior a un año y la aprobación de la asamblea y b) por invitación de la Junta Ejecutiva resuelta por unanimidad de la misma y con ajuste al código de ética aprobada por el Club.
5. *El Club Socialista podrá efectuar publicaciones y actos públicos pero estos no importarán identificación con las opiniones que en los mismos se viertan, sino solo su presentación como elemento adecuado para la discusión de las ideas socialistas.*
6. *Podrán crearse las comisiones de estudio que se estime necesarias. Los trabajos que elaboren estas comisiones no serán promovidos por el Club, pero podrán ser propuestas a título personal por los asociados, por medio de los partidos políticos o asociaciones en los que militen o, a título de petición particular ante los poderes públicos.*

Forma parte de la presente acta la declaración preliminar enunciativa de la constitución del Club y en la que se le da nombre y en la que se

enuncian las proposiciones primeras, que se diera a conocer con fecha 15 de diciembre de 1997, y que firman Jorge Raúl Lombardo, Eduardo Dartiguelongue, Arturo Burgi y Jorge Máximo Avilés en carácter de secretario general de la Comisión Promotora, todo lo que se agrega a la presente acta y forma parte de la misma."

- Texto del acta de fundación del Club Socialista Autonomista.

Declaración Preliminar

Sus objetivos fundamentales serán los siguientes:

1. Sistematizar y evaluar la experiencia del socialismo y de la autonomía municipal, nacional y mundial para su adaptación a la solución de problemas marplatenses.
2. Proyectar y propulsar la reorganización y creación de proyectos de política activa, inclusive partidos, para realizar su ideario solidario, igualitario.
3. Analizar los grandes temas críticos de la sociedad y gobierno local para:
 - mostrarlos públicamente;
 - incitar a los grandes debates que ellos imponen;
 - impulsar un sistema permanente y estructurado de consultas populares y referéndum;
 - constituir una herramienta de detección, análisis y acción para erradicar focos estructurales de corrupción en el quehacer público.
4. Reafirmar que socialismo es básicamente lucha por la igualdad social y como tal, dará cabida a distintas vertientes del pensamiento: reformista, cooperativista, socialcristiano, liberal progresista y autogestionario entre otras.

Además declaran que:

El Club Socialista será totalmente autónomo con relación a los partidos políticos existentes y aún de aquellos que los asociados del propio Club coadyuven a reorganizar o crear.

Elevarán a consideración de los órganos estatutarios del Club Socialista Autonomista Marplatense un riguroso código de ética inspirado en las etapas fundacionales del socialismo argentino.

Mar del Plata, 15 de diciembre de 1997.

La Autonomía Municipal



“Desde la Reforma de la Constitución Nacional de 1853, cuando la convención de 1994 incorporó a su texto los artículos 5 y 123, el anhelo de obtener la autonomía municipal - que comenzó a manifestarse en la ciudad desde poco después de su fundación - se ha convertido en un derecho.

El Club Socialista, constituido en centro de estudios económicos, políticos, sociales y municipales por un núcleo de vecinos identificados con aquel anhelo y dispuesto a defender este derecho, cree llegado el momento de golpear la conciencia de sus ciudades, el Partido de General Pueyrredón, sus autoridades, sus agrupaciones políticas, sus instituciones, sus casas de estudios y todos aquellos que aman esta “patria en pequeño” para que juntos iniciemos un gran movimiento tendiente a despertar de su letargo a los que tienen la obligación legal y moral de hacer efectivo este derecho: el derecho a la autonomía.

Los anhelos autonomistas que mencionamos tienen en nuestro medio antecedentes concretos y valiosos, entre los que pueden señalarse al correr de la memoria la constitución de la Junta Popular de Resistencia a los Comisionados, los reclamos de dominio y jurisdicción sobre pretendidos bienes provinciales, que fueron banderas persistentes del socialismo lugareño, y que, severos, algunas veces amenazaron convertirse en conflictos de poderes en el transcurso de varias intendencias de ese signo. La lucha popular contra el trust eléctrico que dio vida a la Cooperativa de Electricidad puede considerarse otro ejemplo de esa indeclinable vocación de nuestro pueblo.

Como se ve, la ciudad tiene historia en esta materia, porque ha sabido bregar constantemente para ensanchar las atribuciones de su Municipalidad sobre las limitaciones de una ley orgánica que le ha quedado chica y por haberse atrevido, con audacia, a avanzar sobre normas constitucionales y legislativas que desde 1934, y aún antes, vienen aprisionando su desenvolvimiento.

Los enemigos abiertos o encubiertos, pero siempre triunfantes en su propósito de impedir que se convirtieran en realidad esos anhelos, fueron las dirigencias de las grandes agrupaciones políticas, temerosas de erosionar su propio aparato electoral; las grandes reparticiones nacionales y provinciales, ansiosas por mantener sus privilegios y aún, también las burocracias parasitarias tanto administrativas como de los partidos políticos.

Mucho se habló de autonomía y descentralización en todos esos años. Desde todos los sectores se criticó la ceguera de los poderes centrales renuentes a convertirlas en realidad. También se hizo campaña desde los círculos ciudadanos más progresistas para formar conciencia, convencer a los escépticos y mantener viva esa indeclinable aspiración vecinal.

Sin embargo, desde las esferas del poder a la hora de concretar en hechos los discursos, paradójicamente, la ciudad recibió más reconocimientos a sus anhelos de los gobiernos "de facto" que de aquellos consagrados por la voluntad popular.

Ahora la población y sus representantes deben tener en cuenta que no basta la consagración del derecho a la autonomía municipal en la Constitución Nacional. Si bien este obliga a las provincias a "asegurar la autonomía municipal", la Convención Constituyente de la Provincia de Buenos Aires obvió, olímpicamente, aquella disposición de la ley Mayor de la República y mantuvo intacto el capítulo correspondiente a los municipios, vigente desde 1934.

La reforma de la Constitución Provincial, salvo que la obstinación oficial obligue a las ciudades a usar el arbitrio de la desobediencia civil, requiere varios pasos previos definidos en su mismo texto.

Y este trámite reclama la intervención de la Legislatura para la cuantificación de la reforma y la convocatoria a una Convención Reformadora o a un plebiscito, lo que demandará un tiempo prudencial que tendría que abreviarse para consagrar esa reforma antes, si es posible, o simultáneamente si no lo es, con las elecciones de 1999.

El Club Socialista Autonomista "Esteban Echeverría", exhorta a los ciudadanos de la provincia de Buenos Aires y en especial a sus convecinos de General Pueyrredón a alistarse en la campaña que inicia para conquistar el derecho a su autonomía municipal que debe ser amplia y generosa."

- Declaración del Club Socialista Autonomista "Esteban Echeverría", dada el 23 de febrero de 1998, y difundida por los medios locales.

De la Soberanía del Pueblo



Por Esteban Echeverría

En su "*Origen y naturaleza de los poderes extraordinarios acordados a Rosas*" y en el capítulo "*Organización de la Patria sobre la base democrática*" de su célebre "*Dogma Socialista*", Esteban Echeverría formuló juicios que han registrado airesamente la marcha del tiempo, señalando normas de convivencia civil cuyo recuerdo se torna más que oportuno en circunstancias en que el país se apresta a recordar los días en que nació la Carta de nuestros derechos.

Dice el autor de "*Mayo y la enseñanza popular en el Plata*":

"La universidad de los ciudadanos constituye el Pueblo y engendra al soberano.

No hay más soberano que el pueblo.

Si la soberanía es una e indivisible, ninguna fracción del pueblo puede ejercer la soberanía del pueblo entero; pero cada miembro del soberano es hábil para expresar libremente su voto en los comicios públicos.

Hay usurpación de la soberanía y opresión toda vez que una fracción se arroga la potestad soberana del pueblo entero para perseguir y oprimir a otra fracción."

"El soberano, el pueblo, la mayoría, dictan la ley social y positiva con el objeto de afianzar y sancionar la ley primitiva, la ley natural del individuo. Así es que lejos de abnegar el hombre al entrar en sociedad una parte de su libertad y sus derechos, se ha reunido al contrario a los demás, y formando la asociación, con el fin de asegurarlos y extenderlo.

Si la ley positiva del soberano se ajusta a la ley natural, su derecho es legítimo y todos deben prestarle obediencia, so pena de ser castigados como infractores; si la viola, es ilegítima y tiránica y nadie está obligado a obedecerla".

- Reproducido por "El Trabajo" (Mar del Plata), en la fecha arriba indicada, en el suplemento editado para celebrar un aniversario del entonces vespertino.

Índice

Advertencia	1
El Transporte Colectivo de Pasajeros I	3
Notas Sobre Transporte	5
El Transporte	11
Sistema Perimido	15
Más sobre lo mismo	19
La Ordenanza	23
Unanimidad en el Concejo	37
Anexo	47
Emergencia en el Transporte	49
Debate en el Concejo	51
El Proyecto Municipal Actual	61
La Opinión Legal	65
La Propuesta Avilés	69
Páginas Finales	73
Ojeada Retrospectiva	75
La Renuncia	79
El Transporte Colectivo de Pasajeros II	85
Sociedad de Estado	87
Anexo	101
Siempre Igual	103
Los Trolebuses	105
La Reestructuración	113
En el Concejo: Unanimidad	115
Concejo Deliberante	123
El Alzamiento	135
Los Empresarios	139
Debate en el Concejo	141
Caducidad de Concesiones	157
Comentario	159
Otro Conflicto	161

La Respuesta: Municipalización	165
Corporación Municipal: Proyecto	169
Ente Municipal Administrador: Proyecto	175
Reestructuración del Sistema. Propuesta	181
Páginas Finales	185
Dice Della Parlera	187
Como Enseñaba el Maestro	189
Hablar Correctamente	191
El Plan Regulador	193
Notas: Perspectivas	195
Primeras Preocupaciones	209
Memorial al Intendente	211
El Contrato	215
El Proyecto Socialista	221
Ofrecimiento del Plan a la Municipalidad	225
Respuesta del DE a la Ordenanza Socialista	227
Del Concejal Sas Correa	229
Sigue la Sesión de madrugada	235
En Torno al Plan Regulador Urbano Rural	241
Toques de Atención que Vienen de Muy Lejos	245
Plan Regulador: Adjudicación	249
Plan Regulador en Marcha	253
Ciclo de Divulgación	257
Anexo	259
Ubicación de Edificios	261
La Estación Ferroviaria	263
Área Casino	265
Batán – Chapadmalal	267
Resumen 63 – 66	269
Pedido de Informes	273
Páginas Finales	275
Homenaje a Illía	277
Al Director de Vialidad	279
Autobiografía	281
Club Socialista	283
Acta Fundacional	285
Declaración Preliminar	289
La Autonomía Municipal	291
De la Soberanía del Pueblo	293

e-book Marifé Lombardo
3° Edición
27 de mayo de 2003
Mar del Plata
Buenos Aires
Argentina