

SUMARIO

1. Apertura
2. Palabras del señor Intendente Municipal, arq. Daniel Katz
3. Desarrollo de la Audiencia.

- 1 -

APERTURA

-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los siete días del mes de junio del año dos mil cuatro, reunidos en instalaciones del Teatro Municipal Colón, dice el

Sr. Pagni: Dando inicio a la audiencia pública consultiva en el marco de lo establecido por la Ordenanza 12.236, para tratar las opciones para la localización de la futura estación terminal de omnibus. Nos acompañan en este estrado el señor Director Ejecutivo del ONABE, profesor Fernando Suárez; el señor Director de Planificación y Control de Gestión del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, licenciado Enrique Zette.

- 2 -

**PALABRAS DEL SEÑOR INTENDENTE
MUNICIPAL, ARQ. DANIEL KATZ**

Sr. Pagni: Para comenzar con esta audiencia, vamos a solicitar la apertura al señor Intendente Municipal.

Sr. Katz: Muy buenos días a todos. Creo que estamos frente a una posibilidad concreta, importante, los marplatenses de poder concretar una nueva Estación Terminal de Omnibus para nuestra ciudad. Los marplatenses hemos vivido muchas marchas y contramarchas, muchas esperanzas y muchas frustraciones referidas a este tema y lo único concreto, palpable, para nuestra gente y para los turistas que nos visitan es que seguimos teniendo la misma Estación Terminal de Ómnibus, más allá de las administraciones y de la buena voluntad que de hecho han puesto en muchas etapas. Una terminal obsoleta, una terminal que nos genera permanentes inconvenientes con el tránsito pesado, una terminal que está llamada a ser renovada. Hubo en algún momento –y sigue existiendo, está vigente- la estrategia de contar con tierras privadas a través de iniciativas privadas para llevar adelante este emprendimiento. Esto en la provincia se visualizó como algo que necesitaba de un encuadre legal distinto, de algún tipo de modificación, que no se cerraba pero se planteó en algún momento la figura de la concesión por obra pública sobre bienes del Estado. El desafío sigue siendo el mismo: construir una nueva Estación Terminal de Ómnibus en una primera etapa, que es lo más fácil y económico, hablando del ferrocarril, el cual en el futuro también aspiramos a tener una renovada estación de ferrocarril que articule con esta nueva Estación Terminal de Ómnibus. Pero trasladar vías, modificar recorridos, es algo que hace jugar a otras instituciones, otros organismos, otros aparatos burocráticos e implica otros costos. Allí surgió la pregunta: ¿qué tierra tiene el Estado de su propiedad que tenga extensión suficiente y que pueda en un primer momento albergar a una futura Estación Terminal de Ómnibus y en el futuro incorporar una estación de ferrocarril que articule con ella? Surgió entonces la posibilidad de hacer un relevamiento y surgieron las dos tierras que hoy traemos al análisis de la población: la estación de cargas en la avenida Juan B. Justo y la estación norte en avenida Luro y San Juan. Quiero destacar la presencia hoy del profesor Suárez, Director Ejecutivo del ONABE, el organismo que tiene a su cargo la administración de los bienes del Estado, está en ellos la voluntad que yo quiero reconocer y agradecer de venir a escuchar porque hay disposición de convenir con la ciudad de Mar del Plata la utilización de las tierras para que Mar del Plata pueda hacer una terminal de omnibus nueva, si así lo acordamos primero entre nosotros. Pero la presencia del profesor Suárez obedece básicamente a eso; en el Gobierno Nacional existe la mejor y total predisposición para que Mar del Plata pueda usufructuar tierras que están en su territorio pero que son jurisdicción del Estado Nacional. De la misma manera quiero agradecer la presencia de Enrique Zette, del Ministerio de

Infraestructura y Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, quienes tienen injerencia directa sobre el transporte interurbano, está bajo la órbita de la provincia, de su Ministerio, todo lo que es el tema del transporte. Tal vez tendrán –si llegamos a buen puerto con esta iniciativa- ambos que acordar entre ellos cómo avanzamos, quién licita, bajo qué figura, la construcción de esta nueva Estación Terminal de Ómnibus. Les anticipo que quienes estamos aquí arriba venimos más a escuchar que a hablar; queremos irnos con la certeza de que hay alguna posición mayoritaria. Puede existir entonces que esto se dé y a partir de allí con provincia y con Nación tendremos que sentarnos a discutir el convenio que dé paso a la posibilidad de una nueva Estación Terminal de Ómnibus. Recordemos brevemente que las tierras son del Estado Nacional pero las está utilizando –por convenios plenamente vigentes- la Provincia de Buenos Aires a través de la Unidad Ejecutora del Ferrocarril, pero también la Provincia está con plena disposición para no demorar en absoluto esto y dar luz ya para que se pudiera hacer, sin interferir con el ferrocarril, esta Estación Terminal de Ómnibus. Si así sucede con ellos, entre nosotros discutiremos el convenio para dar la formalidad de la disponibilidad de las tierras, seguramente entre nosotros los marplatenses y con un activo y excluyente protagonismo del Concejo Deliberante discutir los usos permitidos, los indicadores urbanísticos, las características del futuro proyecto que se pudiera desarrollar sobre las tierras que se acordaran. Y si ninguna de las dos tierras resultara satisfactoria, el convencimiento de los marplatenses que definitiva e inexorablemente tendríamos que ir sobre tierras privadas para poder tener una futura Estación Terminal de Ómnibus. Así que son muchos los que están anotados, hay una reglamentación que seguramente el escribano Pagni recordará muy brevemente, así que para no demorarnos más diría que comencemos.

- 3 -

DESARROLLO DE LA AUDIENCIA

Sr. Pagni: A efectos de ordenar la Audiencia, les recuerdo que está vigente la Ordenanza 12.236; entiendo que cuando se han anotado les han dado copia, si no tengo copias para aquellos que las necesiten, donde las exposiciones son de cinco minutos y los concejales o funcionarios municipales podrán hacer aclaraciones en el momento en que lo soliciten de no más de cinco minutos. Rige para todo lo demás la Ordenanza que, en la medida que ocurran situaciones, será aplicada. Empezamos entonces con el señor coordinador del Plan Estratégico de Mar del Plata, arquitecto Roberto Monteverde.

Sr. Monteverde: Buen día. Dentro del Plan trabajamos de la siguiente manera. Hubo un pedido del Intendente a la Comisión Mixta del Plan Estratégico como para que pueda generar una opinión con respecto al tema de la Audiencia, vinculado a las dos localizaciones que estaban propuestas. La Comisión Mixta nos encargó esta tarea, redactamos ese informe y dicho informe también fue hecho propio por la misma Comisión. Lo que de algún modo planteamos era la idea que no el equipo técnico debería generar una opinión por sí misma, sino que de la misma manera que iba trabajando en el Plan, crear un ámbito de discusión técnico como para que dentro de ese ámbito se generaran los acuerdos en el caso que existieran de esa manera. Es así que se convocó a estas instituciones y con 25 profesionales que estuvieron trabajando durante cinco reuniones de trabajo, fueron los que desarrollaron esta tarea. Una tarea donde nos enfrentamos a ciertas condiciones específicas que hablaba desde lo técnico de cierta dificultad; teníamos una indefinición con respecto al programa, existe incertidumbre acerca de algunas otras políticas extra local, vinculado al tema ferroviario, etc., había una indefinición también con la inexistencia en la ciudad de una estrategia clara de desarrollo urbano, con lo cual este tipo de condiciones podía hacernos plantear de que era dificultoso generar una opinión. Pero de otra manera también evaluamos –y en un desarrollo estratégico son cuestiones muy importantes a tener en cuenta- las condiciones de oportunidad. Las condiciones de oportunidad hablan de que se trata de un proyecto particularmente emblemático para la ciudad; en el inicio del trabajo de prediagnóstico del plan surge como que este es uno de los temas de lo que llaman “la agenda vieja”, temas históricos que nunca terminan de resolverse, y de algún modo podía ser como una especie de bisagra o símbolo dentro de la ciudad. Había particulares condiciones de acuerdo entre el Municipio, la Provincia y la Nación; había estudios anteriores evaluados y estamos hablando de dos terrenos que tienen condiciones, ambos terrenos están evaluados como aptos y posibles. De esa manera, con estas

condiciones de dificultad pero con estas condiciones también de oportunidad, es que avanzamos sobre ese desarrollo de los trabajos. Lo que se está planteando es una forma de poder evaluar si entre la Estación de Cargas y la Estación Norte existen condiciones ventajosas de una con respecto a la otra. Así que de ese modo fuimos avanzando, estos son los dos terrenos, y lo que fuimos es creando nuestro propios criterios de evaluación. Para ese criterio de evaluación, la metodología fue precisar cuáles eran las cosas que íbamos a estar viendo. Lo primero era ponernos de acuerdo entre los 25 profesionales cuáles eran las variables que nos parecían más relevantes, evaluar cada una de las variables, llegar a una idea de si existía un predio más apto y luego hacer una serie de consideraciones que nos parecen conveniente realizar. Las variables que hemos elegido fueron: analizar las características específicas de cada terreno, analizar las condiciones de accesibilidad (la forma en que desde afuera de la ciudad se llega al predio), analizar las condiciones de conectividad interna (la manera que el predio se vincula con la propia ciudad), evaluar las condiciones de impacto y ver qué factibilidad este proyecto no evaluarlo en sí mismo sino con las condiciones de vinculación con otro tipo de proyectos. Para eso, desde lo técnico, tomamos un elemento técnico, que es la matriz de evaluación –que está internacionalmente consolidada como válida y es un buen instrumento para poner de acuerdo un grupo heterogéneo como era el que componía este grupo de trabajo- de manera de, primero, poder definir cuáles eran las cosas que íbamos a ver y comparar y que podíamos medir; en un segundo punto, darle una importancia (las más importantes, dos puntos, las que son significativas, un punto) y por último poder desarrollar una grilla donde aparezca la valoración, o sea, estaríamos ponderando 1, 2 y 3: 3 puntos el que está en mejores condiciones, 1 el que está en peor. A partir de este nivel de importancia se ponderaría, eso nos daría un número y ese número, por la suma, nos va a estar orientando acerca de cuál estaría en mejores condiciones que otro. Esta metodología de trabajo es la que analizamos para cada una de las variables. No voy a desarrollar todo por una cuestión de tiempo, lo que sí queremos mostrar es cuál fue colectivamente el criterio de ponderación y avanzar más en las conclusiones. El primer punto tiene que ver con las características específicas del terreno, en donde en realidad ambas localizaciones disponen de una superficie adecuada, pero en el caso de la Estación de Cargas existe una ocupación precaria que puede llegar a generar un nivel de conflicto en el momento de tener que ocuparla para un proyecto; en cambio la Estación Terminal Ferroviaria estaba en mejores condiciones y además con un nivel de infraestructura que la hacía más apta en comparación con la Estación de Cargas. Por el otro lado, en la estación de pasajeros existen una serie de edificios de valor patrimonial al cual podría llegar a asociarse y revalorizarse la instancia de desarrollo de este proyecto específico. De esa manera y a través de esta grilla, le agrega algún puntaje o una valoración más importante al terreno de pasajeros en relación al terreno de la Estación de Cargas. El segundo punto tiene que ver con la accesibilidad externa, o sea, la manera en que desde afuera de la ciudad se vincula a la localización; allí se ponderó como más importante las vías de acceso y la relación con las vías del ferrocarril y en ese sentido hay una serie de gráficos donde tomando como puerta de entrada principal a partir de flujos, la relación de Champagnat y Constitución a través de los recorridos geográficos a través de las mismas manos, existen mejores condiciones de accesibilidad. Por el otro lado, la propia localización de la Estación de Cargas tiene a su alrededor una serie de avenidas, lo cual lo hace bastante más fluido en relación al tránsito y la posibilidad de una distribución más generosa. De este modo, aparece con mayores ventajas la estación de Luro con respecto a la Estación de Cargas. La tercera variable fue el tema que se vinculó a la movilidad interna, que es la relación que tiene la propia ciudad con respecto a estas dos localizaciones. En este sentido lo que se valoraba era la distancia de la localización al centro turístico y hotelero y la vinculación con la red del transporte público. De esta manera, aparece también la estación de pasajeros con una ventaja comparativa respecto a la otra, en donde uno de los gráficos muestra la vinculación de Luro con respecto al centro de la ciudad y el equipamiento en esa zona. Por otro lado, lo que consideramos importante es, en relación a la mancha urbana de la ciudad, que quedaba en una especie de punto equidistante, lo cual la hacía fácilmente accesible y también, por una cuestión de costos similares de llegada para los propios vecinos de la ciudad a ese punto de referencia. Si avanzamos en la evaluación de los impactos, nos parecía importante evaluar cuál era la capacidad de dinamización económica y social del proyecto y la potencial revitalización urbana del entorno. En ese sentido, la situación de deterioro que presenta la zona de Luro, era posible de tener una externalidad muy positiva cambiando la situación del entorno por la posibilidad de un desarrollo complementario a las actividades propias de desarrollo de la

estación terminal. Por último, el tema de los proyectos asociados, vinculado con el tema específico de una Estación Terminal de Ómnibus, que era la potencialidad asociativa con una terminal ferroadmotora y su relación con una avenida de circunvalación. Lo que el grupo consideró como más importante era la posibilidad de vincularlo con una estación de carácter ferroadmotor y desde ese punto de vista poder ponderarlo. Es así que de cada una de las variables seleccionadas –en el gráfico se ve el puntaje que obtuvieron en este criterio de trabajo- hace que la estación de Luro aparezca con un puntaje realmente significativo en relación a la de cargas. Tratándose de proyectos aptos cada una de las evaluaciones que se establecieron, sí aparece Luro con una ventaja respecto a la Estación de Cargas. Por lo tanto, este equipo de trabajo recomienda esta localización haciendo una serie de consideraciones. Las consideraciones son las siguientes y están vinculadas a cada una de las variables. Tiene que ver con que la ocupación del predio es necesario darle una precisión más específica al programa, determinar cuál es el sector más adecuado (eso no está definido, está vista la pieza general pero no está vista la ubicación en particular) y creemos que el Municipio debe intervenir en esto en función de un proyecto más general de la ciudad y la posibilidad de poner en valor el patrimonio existente. Con respecto a la accesibilidad extraurbana, el equipo pensó en retomar algunas de las definiciones de proyectos anteriores que es que el propio predio, el propio proyecto, pueda plantearse un acceso independiente de manera de poder descongestionar las vías tradicionales de acceso, planteando un acceso paralelo a las vías del tren y poder generar autonomía, desenvolvimiento, de la pieza urbanística con respecto a este tema y un reordenamiento del propio sector. Con el tercer punto, que tiene que ver con la conectividad, si bien se valoraba que el sector está bien abastecido hoy por la red de transporte, es necesario plantearse un reordenamiento de las líneas de transporte urbano a partir de que se están moviendo uno de los principales efectores de flujos y de gente movilizándose hacia el sector y que tal vez esta pueda ser una buena oportunidad como para poder plantearse una renovación integral y general del propio sistema de transporte urbano de pasajeros. En el otro tema, las cuestiones principales es la necesidad de tener un plan especial para el sector y pensamos que a partir del propio Municipio hay que definirlo y donde se establezcan orientaciones precisas para el uso del suelo y en este sentido una recomendación muy particular, que es poder estimular condiciones para el establecimiento de servicios complementarios, de comercios, hoteles y bares prohibiendo la localización de servicios de apoyo a la propia terminal, como son la aparición de garages, talleres de depósitos, dando la idea de que eso se pretende renovar de un sentido positivo y no convertirlos en una serie de galpones anexos a la terminal. Y una de las cuestiones más importantes que trazábamos es la definición de normas urbanísticas que mantengan los rasgos particulares de un sector de la ciudad, que tiene una imagen muy fuerte de sí mismo como sector de terminales, pero que tienen unas características particulares que deberían ser mantenidas como espacio barrial de vivencia. Con respecto al último punto –la vinculación con otros proyectos urbanos- considerábamos que era muy importante el planteo de que si bien una cosa era la terminal automotor de pasajeros y otra cosa era el tema ferroviario, es necesario que en esa localización y con la oportunidad que significa tener una terminal ferroviaria, que el proyecto tenga vinculaciones físicas y funcionales que permita tener una relación muy fluida convirtiéndola en un nodo multimodal de transporte, que es una tendencia muy fuerte y muy conveniente para el desarrollo de la ciudad y un potencializador muy fuerte para las actividades turísticas y de servicios. Una serie de consideraciones finales que no tienen que ver específicamente con la selección pero que el equipo consideraba importante marcar, y que era que estos criterios de trabajo abiertos (como el tema de la audiencia pública para decidir una u otra localización) sea mantenido a lo largo de toda la gestión del proyecto, ya sea en la definición y complemento de los indicadores urbanísticos, en el modo de licitación y contratación, de manera de lograr una apertura y una participación de todos los sectores. Por el otro lado, la recomendación de que si bien se define la nueva localización para la terminal de ómnibus, el destino de la vieja terminal de ómnibus debería ser revisado ya que es una pieza importante para el desarrollo urbano de la ciudad y mantener estos criterios de consulta para este caso en particular de la Terminal de Ómnibus, pero hay otra serie de proyectos urbanísticos que valdría la pena mantener este criterio de trabajo. Muchísimas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Gracias. Continuamos con el licenciado Manuel Cueva, por la Asociación de Licenciados en Turismo.

Sr. Cueva: Buenos días. En primer lugar, agradecemos la convocatoria realizada en nombre de la Asociación de Licenciados en Turismo de Mar del Plata y del Foro de Profesionales de Turismo de la República Argentina que representamos. Debemos reconocer que sobre este tema hay una gran deuda y la deuda –importante y vieja- es con la comunidad marplatense y con los miles de turistas que nos visitan ya que ellos no se merecen el servicio deficitario que hoy reciben. En segunda instancia, debemos remarcar que los servicios de transportes son una de las prestaciones esenciales de la actividad turística, ya que posibilitan que los distintos flujos de viajeros puedan movilizarse hacia los lugares de destino y su regreso a los lugares de origen. En esta instancia es fundamental definir correctamente cuál es el problema de la situación. Entendemos que hay urgencias para resolver la cuestión y no postergar más una obra que es esencial para la ciudad por la calidad y competitividad del producto Mar del Plata. Sabemos de la sana intención del señor Intendente Municipal y su anhelo por concretar las obras públicas que la ciudad necesita, pero hay aspectos que no pueden pasarse por alto. Nos viene a la memoria lo que dijera el ingeniero Carlos Lucca al referirse al análisis del transporte y el tránsito en el Foro del Plan Estratégico de la ciudad de Buenos Aires: “A menudo las propuestas de políticas fallan, más debido a que tienden a resolver el problema equivocado que porque presentan una solución equivocada al problema correcto”. En ese sentido, nos preguntamos cuál es aquí el verdadero problema. Coincidimos con todo lo expuesto por la Comisión Mixta del Plan Estratégico, de la cual formamos parte, pero hay aspectos que no nos quedan en claro. Nosotros seguimos postulando como esencial definir la estación multimodal, integrando los distintos medios posibilitando una estructuración de una red regional de transporte y en ese sentido es que concebimos cualquier proyecto que aquí se plantee. En esa instancia parece que no hubiera opciones entre las dos propuestas, entre poner una estación vinculada al acceso de pasajeros de tren o ponerlo junto al arribo de cargas. No queremos entrar en la discusión en uno de los dos planteos porque es bastante obvio el resultado; sin embargo hay una serie de aspectos que sí necesitamos sean considerados más allá de lo expuesto recientemente. Uno es la necesidad de integrar a cualquier proyecto de terminal a los servicios contratados, es decir, los servicios no regulares en el transporte de ómnibus que para Mar del Plata significan tal vez incrementar un 40% los flujos que se reciben por esa vía. También establecer claramente la necesidad de los servicios complementarios en ese proyecto; coincidimos que no puede el respaldo urbano absorber todos los servicios secundarios de estas empresas de transporte pero sí considerando la importancia y la magnitud de integrar dentro de ese proyecto algunas de las prestaciones de garages, mantenimiento de vehículos, lavaderos y demás, considerando la actual función. También deberíamos tener en consideración en cualquier propuesta cuál es la tendencia actual del transporte de ómnibus y cuál va a ser la evolución futura; si prevemos un diseño de estación para cincuenta años no podremos seguramente conocer todas las posibles evoluciones pero sí considerar los cambios tecnológicos que en ese tipo de prestación se están produciendo. Insistimos en que en esta instancia no hay la información suficiente, no se han hecho los estudios previos correspondientes para analizar la totalidad de las variables locacionales. Si bien es una síntesis lo que ha hecho la Comisión del Plan Estratégico y coincidimos en muchos aspectos, entendemos que no hay la evaluación suficiente sobre los flujos de origen y destino, sobre las características, sobre el funcionamiento y comportamiento de los usuarios y, fundamentalmente, no hay una visión turística en el proyecto, por lo cual solicitamos que en cualquier proyecto a futuro que se realice sea exigida la opinión del sector del turismo para que realmente pueda tenerse una visión completa del problema. Señor Intendente, muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Señor José Emilio Casarín, por Radio Taxi Casarín SRL.

Sr. Casarín: Estamos preocupados por el desarrollo del tránsito en la ciudad, no solamente el de los micros sino también lo que es taxis y remises. Venimos sufriendo hace muchos años de una ciudad totalmente impedida a la circulación, por los cortes de vía, y todo eso nos complica mucho con los

pasajeros en la parte urbana. Esa es la preocupación por la cual yo estoy aquí y veo que se quiere hacer una Estación Terminal de Ómnibus en el corazón de la ciudad. Estoy muy preocupado porque mi forma de ver cómo se desarrolla la ciudad a través de tantos años de circular por las calles de Mar del Plata veo que de acá a varios años nos vamos a seguir encontrando con el mismo problema. Yo me había puesto contento cuando se hablaba de una estación de micros en la zona de Aeroparque, en una zona más abierta; tal vez mi postura es un poco negativa pero es lo que yo vengo sufriendo en todos estos años en la prestación del servicio de transporte en la ciudad. Nada más.

Sr. Pagni: Gracias, señor. Ingeniero (.....) del Colegio de Ingenieros

Sr. : Muchas gracias. Quiero agradecer la posibilidad de presentarnos en esta audiencia. En nombre del Colegio de Ingenieros y del Centro de Ingenieros de Mar del Plata hemos elaborado esta propuesta en conjunto. Antes que nada, para poder tomar postura respecto a la ubicación de la nueva estación, queremos hacer una reflexión respecto a cómo es la evolución del ordenamiento territorial de una forma más equilibrada, de acuerdo a la visión que ha tenido la Visión Estratégica del Transporte – Argentina Horizonte 2010, que es un poco cómo debieran estructurarse las relaciones o las inversiones en temas de transporte de aquí a futuro. Un modelo tendencial, a nivel mundial, tiene por principio la organización de las metrópolis regionales (Mar del Plata se ubica como una metrópoli regional, Bahía Blanca, Neuquén, Santa Fe, Rosario, Córdoba, Mendoza) y las metrópolis globales, como son en este caso Buenos Aires y La Plata, una puerta al mundo con las características de población que en ellas viven. Las agrupaciones intermedias, en este caso la costa, Tandil, Balcarce, Ayacucho, las agrupaciones de Necochea y demás, forman los cordones de relación que tienen a través de las distintas rutas y ejes de transporte que hoy existen y que hay que desarrollar. En este caso Bahía Blanca-Mar del Plata, la 226 en el centro de la provincia de Buenos Aires, ruta 2 hacia las metrópolis global. El costo de transporte en Argentina representa el 21% del PBI, en España es el 14% y en EEUU el 11%; el desafío en nuestro país es bajar los costos para hacer competitivas las regiones en relación a nuestros productos y la incorporación de nuestros productos al mundo. En este caso, podemos observar los esquemas de relaciones que se producen para la búsqueda de un modelo más integrado; los corredores primarios siendo corredores bioceánicos que unen dos océanos: el corredor trasandino sur, el corredor central, el NEA-NOA, y esta es la forma en que hoy se dinamiza la economía del Mercosur en el cordón de mayor riqueza. Las inversiones fundamentalmente están orientadas hace ya algunos años en el corredor ferropuerto Mercosur, con la intención de unir todos los puertos del Mercosur; el corredor ferroviario traspatagónico, que está para desarrollarse hacia Usuhaia, el corredor ferropuerto trasandino sur, el nordense y el puente Colonia-Punta Lara. De desarrollarse las obras anteriores que se planteaban, provocará un crecimiento económico social en estos sentidos: el corredor transandino, que une Mar del Plata con Talcahuano, pasando por Bahía Blanca; el puente Punta Lara provocará un cordón de crecimiento en este sentido, que pone a Mar del Plata también en un vértice productivo; y el cordón Mercosur y el NEA-NOA. La primera hipótesis que maneja la Nación es a través de los trenes de altas prestaciones Mar del Plata-Buenos Aires y Buenos Aires-Rosario, un tren de aproximadamente 150 kilómetros por hora, el ensanche de la ruta 226, la reactivación del acceso ferropuerto Mar del Plata y el tren de carga Bahía Blanca-Buenos Aires. Esto pone en primera posición al predio de la estación férrea de pasajeros como la estación donde debe ubicarse, de acuerdo a la tendencia del desarrollo del transporte en Argentina, la Estación Terminal de Ómnibus. Primero, porque la tendencia es hacia la intermodalidad del transporte, el tren de altas prestaciones, y la intermodalidad provocará que el tren rápido llegue a Mar del Plata y de allí se conecte a las distintas localidades de la región a través del transporte automotor, igualmente el flujo del sentido inverso. El hecho de que el aeropuerto esté cercano también produce una intermodalidad en este sentido; de producirse la inversión de un tren de altas prestaciones, los vuelos se reorientarán en otro sentido haciendo una corriente de vuelos a otras regiones más alejadas, que hoy no tenemos en Mar del Plata. La centralidad de la ubicación produce un menor costo social, que es de lo que hoy estábamos hablando. El hecho de que se ubique en el centro de la ciudad no debe asustar porque en las principales ciudades del mundo (Londres, París, Madrid, Roma) las estaciones se ubican en las zonas centrales de las ciudades, están entre 100.000 y 500.000 pasajeros/día (nosotros tenemos un millón de pasajeros/año), tienen trenes de altas prestaciones y son multimodales. Por su lado, el predio de la

estación férrea de cargas debe preservarse como reserva de tierras necesaria para asegurar la consolidación del proyecto puerto de cargas asociada al reestablecimiento del acceso ferroviario del puerto, el reestablecimiento del vínculo ferroviario de cargas Bahía Blanca-Mar del Plata y los proyectos tendientes a consolidar un centro logístico y un polo de desarrollo de alto valor agregado. A su vez, es necesario tener en cuenta las otras obras asociadas, como es el camino de circunvalación, el ensanche de Monseñor Zabala entre 180 y avenida Luro, incluyendo las obras de señalización e iluminación, el análisis sobre el probable ensanche de avenida Libertad entre Champagnat y San Juan, construcción de calle colectora de acceso a la terminal desde Champagnat paralelas a las vías del ferrocarril, los estudios de tránsito de la ciudad teniendo en cuenta la modificación de los flujos de tránsito, generación de ondas verdes en las avenidas, construcción de instalaciones de señalización dedicadas al ordenamiento del tránsito, cartelería, semáforos, demarcación, etc, nuevas obras de iluminación adecuadas a la clasificación de arterias y el ensanche y pavimentación de la nueva red vial dedicada a vincular el puerto a las rutas. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Gracias, ingeniero. Continuamos con el arquitecto Manuel Torres Cano, del Colegio de Arquitectos.

Sr. Torres Cano: La consulta que es planteada por las autoridades municipales para emitir opinión sobre dos hipótesis de localización para la futura estación terminal, ambos predios de estaciones ferroviarias, por tanto tierras públicas administradas por el ONABE, una como estación de pasajeros en avenida Luro y otra como estación ferroviaria de cargas en avenida Juan B. Justo. Este Colegio ha venido opinando sobre las distintas alternativas que ha tenido el tema. Así, participamos en el asesoramiento a la Municipalidad con motivo de la convocatoria a iniciativa privada en 1997; organizamos un debate público en el 2003 sobre una iniciativa privada sobre la Estación de Ómnibus; y posteriormente en una Jornada de Trabajo convocada por el Honorable Concejo Deliberante. Permanentemente fijamos posiciones al respecto. En principio, consideramos que estas dos estaciones poseen tierras no utilizadas en su operatoria ferroviaria que son suficientes en superficie para el programa de una Estación Terminal de Ómnibus. En anteriores estudios, este programa demandaba unas seis hectáreas de tierra como máximo, por lo que consideramos las dos ofertas como factibles. Creemos que la construcción de una Estación Terminal de Ómnibus con posibilidad de convertirse en una multimodal ferroautomotor, pone a esta iniciativa ante la necesidad de plantearnos cuestiones desde la perspectiva de un planeamiento urbano integral y regional. El futuro desarrollo de la ciudad, su vinculación regional, su inserción en un sistema vial del Mercosur, son condicionadas por estas decisiones. Las tendencias e intenciones de crecimiento urbano, su destino productivo, turístico y de cabecera regional son también elementos a considerar. Por último, una estación multimodal de pasajeros debe articularse eficazmente con centros de la ciudad, del turismo, de alojamiento, de residencia, de comercio, de recreación, de espectáculos, de servicios financieros y otros. Otra consideración es la de evaluar la estación proyectada como un servicio público y responder a las necesidades y posibilidades económicas de sus usuarios (residentes, visitantes por trabajo y turistas). Así las distancias, los tiempos, los costos de transporte y traslado desde y hacia sus destinos de residencia, de trabajo, de compras o de recreación, su facilidad de acceso, los servicios de apoyo con que cuente, sus posibilidades de estacionamiento, su buena articulación con la red de transporte público de pasajeros en microómnibus, taxis u otros medios, son determinantes. Los técnicos de planeamiento y de transporte de la Municipalidad deben ponderar cuidadosamente cada una de esas variables en relación con los dos predios (distancias, costos, accesibilidad, etc). En el sentido expuesto hay que considerar los antecedentes y tendencias de instalación de estas estaciones en ciudades de la escala de Mar del Plata, cual es ubicarlos en una posición de centralidad urbana en relación a los destinos antes descriptos, cercanía con las mayores concentraciones residencial y hotelera, con los centros de actividades de gestión pública, financieros, de comercio, de espectáculos y de recreación. Estos análisis nos llevan a considerar que los dos predios consultados son localizaciones posibles, favorables para el funcionamiento adecuado de una Estación Terminal de Pasajeros, con distancias y condiciones de acuerdo al desarrollo de proyectos adecuados para la ciudad. Creemos que a partir de

esa posibilidad, los cuerpos técnicos de Transporte municipales junto con el equipo técnico del Plan Estratégico de Mar del Plata, deben comparar detalladamente todos los parámetros técnicos puntuando ventajas e inconvenientes de cada uno de los siguientes ítems: 1) La distancia del predio, accesibilidad y transporte a los centros de oficinas públicas, bancos, comercios, espectáculos, cultura y servicios de la ciudad. 2) Distancia de los predios a las áreas de mayor concentración residencial y hotelera, así como la articulación con los barrios, sobre todo aquellos de intenso flujo turístico. 3) Estado de la red diaria en las dos localizaciones, accesos y necesidades de obras de vialidad para un óptimo funcionamiento de la estación. 4) Accesibilidad sin conflictos y con menores recorridos por la ciudad principalmente desde la ruta 2 y las rutas 226, 11 y 88, así como la red de caminos zonales. 5) La necesidad de reestructuración de la red de transporte urbano de pasajeros, costos, tiempos y recorridos en uno y otro caso para garantizar un buen servicio de la estación proyectada. 6) Impacto en los barrios de ambas localizaciones, de una y otra alternativa, en lo ambiental, en el tránsito y la posibilidad de absorber las nuevas funciones sin deterioro, así como abastecer las necesidades del nuevo equipamiento. 7) Las posibilidades y costos de transformar la proyectada Estación Terminal de Ómnibus en una estación multimodal ferroadmotora en uno y en otro caso. 8) La posibilidad de transformar el impacto y las nuevas actividades de este equipamiento en una intervención urbana integral, que sea una palanca para el desarrollo y mejoramiento para el sector de la ciudad, donde se implante este equipamiento. Creemos que la ponderación detallada del mejor cumplimiento de estas condiciones, por ambos predios, nos dará una visión de cuál de los dos cumpliría mejor la función de estación de pasajeros de Mar del Plata. Esta comparación con indicadores cuantitativos debe ser realizada, hecha pública y asumida por el poder político como la mejor y tomar decisiones al respecto. También opinamos que al asumir la decisión de construir la estación en una de estas localizaciones, se deben realizar un conjunto de operaciones y acciones preventivas para convertir esta realización necesaria, demandada y deseada por toda la población en un acto de planeamiento y de intervención sobre un fragmento urbano que sea positivo para el sector y para toda la ciudad y un servicio para los que la visitan. Estas son, en un principio, se debe modificar el COT en el sector y distrito de la intervención disponiendo nuevos usos permitidos y prohibidos, nuevos indicadores urbanísticos, preservando espacios verdes y otros recaudos para que la operación urbanística impacte favorablemente en el predio y en el área vecina que se configurará como un nuevo barrio de la Terminal. En segundo término, se debe realizar un plan y un conjunto de obras viales para que la accesibilidad y llegada desde las principales rutas de acceso a la ciudad y la estación sea fluida y tenga una vialidad acorde con los nuevos e intensos usos, así como la capacidad de estacionamiento de las unidades de transporte. Tercer punto, el Estado Municipal debe, con medidas de su jurisdicción tales como usos, indicadores, densidades y otros recursos, desalentar operaciones de especulación con las tierras e inmuebles; asimismo tomará medidas para transferir la mayor plusvalía generada por el proyecto en el sector, a obras de interés y usufructo público. En cuarto lugar, el proyecto arquitectónico de la estación terminal debe ser objeto de un concurso público que permita elegir la propuesta más conveniente a los intereses de la ciudad entre un conjunto de planteos que ofrecerá tal concurso. Un punto que creemos necesario para el desarrollo del proyecto es que se debe atender al resguardo del patrimonio arquitectónico que poseen los edificios de algunos de los predios de estas intervenciones y la zona. Así, los edificios de la actual Terminal de la calle Alberti y Las Heras, el edificio de la estación ferroviaria de pasajeros de la avenida Luro, han sido declarados de valor patrimonial por Ordenanza municipal; asimismo el sector urbano de la calle 9 de Julio frente a la estación de trenes tiene indudables valores ambientales, arquitectónicos y urbanísticos y cualquier proyecto debe incluir la preservación y puesta en valor de estos inmuebles. Esto es todo.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Arquitecto Jorge Cotura, del Instituto de Estudios Urbanos.

Sr. Cotura: Buenos días. En nombre del Instituto de Estudios Urbanos del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, distrito IX, agradecemos a las autoridades municipales la oportunidad de expresar nuestra opinión por la localización de la nueva terminal de micros y su implicancia en las posibilidades de desarrollo futuro de nuestra ciudad. En tal sentido, cabe señalar que por primera vez

en la historia de nuestro partido se encuentra en marcha un instrumento que brinde la oportunidad de participación de los diferentes sectores de nuestra sociedad, a través del proceso de planificación estratégico, encontrándonos en vísperas de obtener en el corto plazo los primeros resultados tendientes a orientar nuestro futuro. Por ello, resulta necesario reiterar –tal como lo hiciéramos en oportunidad de la Jornada de Trabajo efectuada en el Concejo Deliberante el 4 de julio de 2003- que la realización de una audiencia pública no debería reemplazar sino complementar los mecanismos de planificación, estudios y análisis imprescindibles que una decisión de este tenor debería tener de acuerdo al tema tratado. El proceso de planificación estratégica en que estamos inmersos debería reconocer una serie de cuestiones que inevitablemente deberían ser contemplados en la discusión de la futura Estación Terminal de Ómnibus, a saber: a) La definición de un perfil de ciudad y de partido, consensuado con la totalidad de los intereses de la comunidad, considerando su inserción en las escalas regional, nacional y del Mercosur. b) El establecimiento de un tipo de equipamiento urbano requerido para la consecución del perfil de ciudad y de partido consensuado, en este caso, definir si se refiere a una Estación Terminal de Ómnibus, una Estación Multimodal, Ferroautomotor, etc. c) La elaboración de un plan integral que entre otras cosas contemple interacción entre el equipamiento requerido y el conjunto de la estructura urbana actual y futura. d) La determinación de la oferta de localizaciones posibles en base al tipo de equipamiento urbano definido como necesario y al plan integral elaborado. e) El establecimiento de los impactos urbanos, sociales y ambientales a justificar por los equipamientos urbanos requeridos en la localización adoptada, en las diferentes escalas de aceptación, tanto en áreas sujetas a nuevo equipamiento como las áreas desafectadas por los mismos. Por ello, entendemos que esta audiencia pública convocada a los efectos de optar por dos localizaciones establecidas de antemano para una nueva terminal de micros sin tener en cuenta los elementos técnicos necesarios y los avances presentes en los resultados futuros del plan estratégico, comportan una situación riesgosa que creemos necesario señalar. El tomar decisiones en los términos reduccionistas –como los actualmente planteados- por fuera de un marco de planificación del desarrollo local que posicione la ciudad y el Partido en el contexto territorial que permita superar la actual coyuntura desfavorable que atraviesa nuestra economía urbana, parece dar simplemente un tratamiento coyuntural a un tema de orden estructural. Esto se percibe incluso en un hecho promisorio como el aprovechamiento de oportunidades brindadas por los acontecimientos de índole similar a los de la realización de la futura Cumbre de las Américas en Mar del Plata, para el posicionamiento de la ciudad en el contexto internacional y al mismo tiempo para proveer de infraestructuras necesarias como la nueva terminal. Al respecto se refleja un tratamiento cortoplacista del tema por la proximidad de la realización del evento. Recordemos que en Barcelona se empleó en la realización de los Juegos Olímpicos de 1992 para su posicionamiento en el contexto de la Unión Europea a partir de una tarea de planificación desarrollada previamente durante varios años, no como un accionar aislado. Esta actitud recurrente puede llegar a generar la adopción de acciones meramente vinculadas a la resolución de un equipamiento requerido por un perfil productivo de ciudad que se encuentra en crisis, orientado a dar respuesta principalmente a las actuales necesidades del turismo. Para este escenario, resultaría adecuado la construcción de un edificio con prestaciones necesarias a tal fin, con una localización central, que resuelva el ingreso desde las diferentes rutas de acceso a la ciudad y los impactos consecuentes. En cambio, una infraestructura asociada al delineamiento de un perfil futuro de la ciudad y el partido, que nos proyecte a escala territorial (el país, la región, el Mercosur) probablemente requiera de otras condiciones adicionales asociadas a: 1) la construcción de los escenarios positivos tendientes a la superación de la crisis que atraviesa nuestra comunidad urbana, vinculada quizá no sólo a responder al perfil turístico actual sino también a los requerimientos de la producción, a la prestación de servicios regionales, etc, demandando posiblemente la articulación y/o complementariedad de los sistemas de transporte (de trenes y micros, de pasajeros y carga, etc.) o 2) para afrontar con éxito potenciales escenarios negativos, como el efecto sobre el turismo que podría generar la construcción del puente Colonia-Punta Lara. Ello implicaría la necesidad de adoptar medidas para gestionar alternativas tecnológicas al actual sistema ferroviario que equilibre, mediante el acortamiento de los tiempos de traslado, la potencial succión del turismo hacia Uruguay y Brasil. Todo esto incorporaría al presente debate nuevas variables no contempladas actualmente, que relativizarían los criterios de localización y el tipo de terminal requerida y/o la modalidad de ingreso a la ciudad. Para finalizar, sería necio no reconocer la urgente necesidad de concretar una nueva terminal de micros; incluso es

posible que la localización adecuada sea o no algunas de las planteadas de antemano, pero resultaría negligente no asociar la misma a un proyecto futuro de desarrollo de la ciudad y el Partido. En consecuencia, requerimos a las autoridades gubernamentales ser más ambiciosos e imaginativos en la delineación de nuestro destino, superando este contexto de incertidumbre mediante la adopción de una visión prospectiva, propia de los estadistas, para posicionarnos en el futuro, evitando dar un tratamiento coyuntural a temas estructurales. Por ello solicitamos que se trate el tema de la nueva Terminal de Ómnibus en el marco del plan estratégico, ámbito donde deberían discernirse en profundidad las cuestiones planteadas en esta exposición, garantizando que no se produzcan interferencias que distorsionen, condicionen o aceleren negligentemente las conclusiones de dicho proceso de planificación dado que estamos a pocos meses de la obtención de este resultado. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes

Sr. Pagni: Licenciado Gustavo Vorano, por la Asociación de Agencias de Viaje Sudeste Argentino.

Sr. Vorano: Buenos días. La Asociación de Agencias del Sudeste Argentino (AAVISA) ve con beneplácito la decisión de las autoridades municipales de concretar un anhelo marplatense que lleva más de treinta años de frustrados intentos: una Terminal de Ómnibus acorde a la jerarquía urbana de Mar del Plata, principal ciudad turística del país. En esos treinta años la gran mayoría de las ciudades argentinas, desde la Capital Federal hasta pequeños centros del interior del país, construyeron sus terminales de ómnibus, de acuerdo al movimiento del autotransporte, que ha sido en las últimas décadas el principal medio de transporte público de la Argentina y que es relevante para Mar del Plata, especialmente desde la culminación de la autovía 2, en 1999, con una flota moderna y confiable que ha ganado la preferencia de gran cantidad de usuarios. Es por ello que Mar del Plata tiene la imperiosa necesidad de ponerse a la altura de la realidad y construir de una vez por todas su tantas veces postergada terminal. Con respecto a las ubicaciones propuestas, AAVISA se manifiesta a favor de la ubicación de avenida Luro y San Juan por los siguientes motivos. Estar ubicada a sólo dos kilómetros del punto de convergencia de las rutas de acceso a la ciudad –Luro y Champagnat-, lo cual minimizará los tiempos de acceso y mejorará las velocidades comerciales de los servicios de ómnibus con una reducción de casi media hora con respecto a los recorridos actuales. Será necesario culminar la autovía 2 hasta el Monolito y adecuar el ancho de las calzadas de calles y avenidas por las cuales accederán los ómnibus a la terminal. El entorno urbano ofrecido se adecuará positivamente a la nueva terminal por cumplir ya funciones parecidas con la estación ferroviaria estimando que el movimiento que inducirá el nuevo edificio, mejorará las zonas comerciales a su alrededor. Con respecto al emplazamiento de Juan B. Justo vemos como negativo que el entorno urbano ofrecido no es acorde a una terminal de pasajeros y vemos también como conflictivo los asentamientos precarios que se observan en la zona y actividades deportivas y artísticas que genera el complejo polideportivo (especialmente el fútbol de verano), los cuales complicarían la operatoria de la terminal. Consideramos que son requisitos sine qua non para la nueva terminal contar con arterias de circulación internas y diferenciadas para taxis, remises y colectivos urbanos, como así también playas de estacionamiento para autos particulares a fin de no impactar negativamente en el tránsito de la ciudad. Internamente la terminal deberá diferenciar claramente el movimiento de pasajeros respecto del de encomiendas y deberá ofrecer servicios complementarios dentro del predio (estación de servicio, lavadero, etc) de acuerdo a las modalidades de tráfico actual en las que las unidades permanecen apenas un par de horas en la ciudad para volver a su origen. Adecuar la oferta comercial y gastronómica de la nueva terminal a la jerarquía de Mar del Plata convirtiéndola en un lugar agradable para marplatenses y turistas. Asimismo, la misma no deberá estar sobredimensionada. Como recomendaciones específicas desde nuestro sector decimos lo siguiente. Para el turismo receptivo se deberá considerar un sector de la nueva terminal para la operativa de ómnibus charter a efectos de que puedan trasbordar a minibuses para hacer el servicio puerta a puerta en los hoteles, dado que en la actualidad dichos ómnibus charter producen una gran congestión en el área céntrica. Asimismo deberá haber playas de estacionamiento para los mismos y esto también redundará en un mayor control de este tipo de servicio. Para el turismo emisor se deberá prever dentro de la nueva terminal, la operatoria

de todos los servicios de turismo y viajes especiales que parten desde la ciudad actualmente y que lo hacen desde lugares inadecuados (estaciones de servicio, vía pública, etc) a efectos también de brindar un buen servicio a los pasajeros y tener un mayor control sobre los mismos, poniendo fin a los truchos. La comercialización de pasajes fuera de la terminal deberá hacerse exclusivamente –de acuerdo a las leyes vigentes- a través de las agencias de viajes habilitadas evitando la proliferación de comercios no autorizados para tal fin, como locutorios, estaciones de servicio, etc. Para finalizar, AAVISA renueva sus votos al señor Intendente para que en este 2004 comiencen las obras de la nueva terminal, poniendo a Mar del Plata en el lugar que corresponde como centro turístico de primer nivel nacional e internacional. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Les recuerdo que todo lo que se está diciendo está siendo grabado y será desgrabado y editado para que todos podamos tener una copia. Marta Corsini, del Centro de Residentes Entrerrianos.

Sra. Corsini: Nosotros venimos a reafirmar nuestro deseo de que la Estación Ferroautomotor sea construida en Luro y San Juan. Motiva nuestro pedido, nuestra propuesta en que esa zona, desde siempre, fue la estación terminal para todos los marplatenses. El Centro de Residentes Entrerrianos es una entidad que tiene 45 años en la ciudad y hace muchísimos años que tiene su sede social sobre la avenida Luro. Nos parecería muy importante la incorporación de esa enorme extensión de terrenos incorporándola al barrio, dejando de ser esa zona una zona de marginales y manteniendo las características del barrio. Siempre los marplatenses supimos que ahí había una estación de trenes, nos preocupa muchísimo el impacto ambiental y creemos que allí no va a haber impacto ambiental. Recuerdo lo que significó para los marplatenses la ubicación del complejo universitario –para bien o para mal- en los terrenos donde está ubicado; cambió totalmente la fisonomía del barrio. En cambio, en ese lugar la estación terminal –más allá de las razones técnicas que aquí se han expuesto- siempre estuvo allí. Además nos parece que la existencia también de las vías para el ferrocarril en el futuro y el hecho de que los terrenos sean fiscales, va a disminuir los costos de construcción. Por lo tanto, como institución marplatenses hacemos votos para que allí se construya la Estación Ferroautomotor. Gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Licenciada Silvia Menci, del Departamento de Geografía de la Facultad de Humanidades.

Sra. Menci: Muy buenos días. Estas primeras palabras son para agradecer en nombre del Departamento de Geografía la invitación que siempre nos hacen desde el Municipio para formar parte de las audiencias públicas. Desde hace exactamente veinte años en el Departamento de Geografía de la Universidad de Mar del Plata venimos diciendo –y lo hemos puesto por escrito en tantas oportunidades como hemos podido- el hecho de la necesidad de trasladar la Terminal de Ómnibus de nuestra ciudad, debido a las dificultades de operacionalidad que viene presentando desde entonces el actual emplazamiento y dimensiones. En ese sentido hemos sostenido y seguimos haciéndolo, que debe prevalecer el criterio de la integración y complementariedad de los distintos modos de transporte y como acaece en todas las ciudades más importantes del mundo, acceder a terminales ubicadas lo más cerca posible del centro de la ciudad. Es por ello que proponemos construir en forma conjunta la estación ferroviaria y de autotransporte de pasajeros en el predio comprendido entre las avenidas Luro y Jara y las calles San Juan y 9 de Julio. Consideramos que ese sitio tiene una excelente disponibilidad de espacios así como una accesibilidad desde y hacia los diferentes ámbitos de la ciudad, apoyados por la presencia en la actualidad de las diversas líneas de transporte de pasajeros urbanos. Sostenemos que en función de ello, el área urbana aledaña será altamente dinamizada, como acontece en todas las ciudades, con la localización de hotelería, áreas comerciales específicas, etc. Asimismo creemos que no debemos dejar librado al azar el destino del predio de la actual terminal ni su barrio aledaño porque no es cuestión de resolver un problema creando otro, Dinamizando un espacio y reduciendo a barrio

hecho urbano otro, perjudicando a toda un área edilicia y poblacional, que está fuertemente atada a la actividad de la terminal. Creemos que ambas acciones deben desarrollarse en forma conjunta porque en la medida que esto no ocurra se darán conflictos que es necesario evitar. Les agradezco que me hayan escuchado.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Arquitecto Alejandro Schultz, por la Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica Mar del Plata.

Sr. Schultz: Gracias, buen día. La Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica Mar del Plata participa de la Comisión Mixta del Plan Estratégico y por lo tanto adhiere a las conclusiones que desarrollara el arquitecto Monteverde en oportunidad de su exposición. Conocemos el documento que el equipo técnico del plan estratégico elaboró junto a representaciones profesionales, centros de investigación y a oficinas técnicas municipales. Sabemos ahora de las aptitudes, capacidades, de las condiciones, de las posibilidades comparadas de ambas ubicaciones, de los impactos ambientales, urbanos, sociales, del análisis, el diagnóstico y las conclusiones expresadas en valores relativos y hacemos propias esas conclusiones porque siempre entendimos que el estudio y elaboración de esos documentos eran facultades de quienes tienen los conocimientos y la experiencia para evaluar esa información. Nuestro aporte, nuestra contribución al alcance de éste y otros objetivos, estará ligada al sector que representamos y conocemos, que son los servicios en general y el turismo en particular. En este sentido, la Asociación junto a otras organizaciones del sector elaboramos un trabajo sobre el plan de desarrollo productivo para el sector turístico, que fue elevado para sumarse a los lineamientos del plan estratégico y en el cual se expresa el proyecto deseado para nuestra ciudad. Dentro de ese trabajo se consideran nuevas relaciones regionales, competencias, perfiles, liderazgos, no sólo como destino turístico receptivo, y las condiciones a tener en cuenta en el momento de localizar edificios funcionales a éste y otros proyectos. Estas pautas van a enriquecer las conclusiones de cualquier equipo técnico a la hora de materializar la estación u otra serie de funciones con sus respectivos edificios como parte de un proyecto global. Esto que compartimos no es una votación; de aquí no saldrán mayorías ni propuestas vinculantes, pero esto es un intercambio de ideas, una exposición de opiniones y entendemos que para que estas opiniones, estas experiencias y estos conocimientos encuentren un campo de aplicación metódico, multidisciplinario, donde crear consensos y evitar intuiciones, debemos confiar en el plan estratégico como ámbito de propuestas y consideración, dinámico, y en las mesas temáticas como depositarias de nuestras iniciativas y sugerencias. Por eso la Asociación va a continuar trabajando y acompañando al plan, lo que supone discutir, disentir o compartir la definición de los objetivos comunes para nuestra ciudad. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Señor Boscarol, del Consejo Asesor de la Tercera Edad.

Sr. Boscarol: Un concepto que repito es el siguiente: los proyectos que no se realizan son aquellos que no comienzan. Entonces esperemos que este postergado proyecto de la estación de ómnibus de Mar del Plata se empiece a hacer de una vez por todas. Estoy plenamente de acuerdo con todos los conceptos que debe tener la estación para la ciudad de Mar del Plata, son condiciones que compartimos todos, pero el lugar que considero más apto es justamente el de Juan B. Justo y San Juan, puesto que si la hacemos en Luro y San Juan dentro de veinte años vamos a tener el mismo problema que tenemos ahora en Alberti y Sarmiento. Entonces, con visión de futuro, considero que el lugar más adecuado es aquel de Juan B. Justo. Los ómnibus actualmente entran por Juan B. Justo, una avenida ancha de acceso y la salida prevista puede ser por Vértiz, otra avenida ancha, que se puede combinar con la ruta que va hacia todos lados del país. Esas son las condiciones que proponemos nosotros. Ahora bien, el predio donde funciona actualmente la estación vieja de ferrocarril se va a valorizar muchísimo, queda en un lugar muy prestigioso y valorado de la ciudad y se debe pensar hacer allí hacer algo de turismo internacional como pueden ser edificios de tiempo compartido, de modo tal de

darle a ese predio esa posibilidad, hacer algo muy importante para el progreso del turismo internacional de Mar del Plata. Además previendo la Estación Ferroautomotor en el lugar donde sostengo –Juan B. Justo y San Juan- habría que levantar las vías del ferrocarril que cruzan la ciudad y que entorpecen el movimiento urbano de pasajeros y movimiento en general. En esos lugares que quedan vacíos se puede aprovechar para muchas cosas, incluso darle la opción a los lindantes de esos terrenos de comprarlos, de modo tal que eso va a generar más ingreso al erario público. También se pueden aprovechar algunos lugares para colocar ferias francas, lugares donde pueden actuar los artesanos y así muchas cosas más para aprovechar esos terrenos. La valorización de los lotes que quedarían en Luro y San Juan daría lugar justamente a hacer una estación monumental; el ferrocarril más adelante desviarlo de modo que entre más o menos por el lado donde está el hipódromo y puede entrar a la altura de Vértiz a la terminal. Esa es la intención que proponemos. Muchas gracias, muy amables.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Señor Guido Dalía, de la asociación de fomento La Florida.

Sr. Dalía: Buenos días y gracias por permitirnos intervenir en este debate. Hemos participado de la Jornada de Trabajo que fue realizada el pasado año en el Honorable Concejo Deliberante, donde los concejales asumieron el compromiso de continuar con un debate abierto a la ciudadanía y a las fuerzas vivas de la ciudad para consensuar el mejor lugar de emplazamiento para la nueva Estación Ferroautomotor. Nuestra presencia hoy aquí obedece a la obligación que asumimos frente a todos los vecinos del barrio Parque la Florida de manifestar claramente los siguientes puntos. Como sociedad de fomento y asumiendo las limitaciones que poseemos en cuanto al conocimiento del planeamiento urbano, pretendemos solamente aportar a este debate las opiniones del conjunto de ciudadanos a quienes respondemos. Estamos de acuerdo con la disyuntiva de ubicaciones propuestas inicialmente para esta audiencia; ambos sitios se encuentran dentro del ejido urbano consolidado y de acuerdo por las opiniones por nosotros recogidas producirían un impacto positivo en dichos barrios. En consecuencia, este gran emprendimiento que nos incumbe a todos los marplatenses se convertiría en un polo de desarrollo para beneficio de todos, respetando los derechos de todos, con el último fin de alcanzar el bien común. Por otra parte, consideramos que por la infraestructura existente, por su ubicación privilegiada, y también respetando la historia e identidad de nuestra ciudad, el predio ubicado en Luro y San Juan resulta, en nuestra opinión, el más adecuado para realizar este largamente anhelado emprendimiento. Durante las conversaciones que hemos logrado mantener con profesionales calificados en la materia, resulta evidente la tendencia mundial hacia la centralización urbana de las estaciones de transporte masivo de pasajeros, principalmente para reducir los efectos de la polución originada por los vehículos particulares, el congestionamiento de las calles y también para minimizar el costo del traslado de pasajeros y turistas hacia el casco urbano. Reiteramos hoy nuestra terminante negativa a la implantación de una Estación Ferroautomotor lindero a nuestro barrio La Florida, como se propuso en su momento. Miembros de una importante investigadora del CONICET nos manifestaron rotundamente que en Europa hay muchos ejemplos de intervenciones urbanísticas, donde está combinada la inversión pública y privada; el Estado tiene presencia en la regulación de la actividad de capital privado, equilibrando la rentabilidad del mismo con la preservación de los derechos e intereses de la comunidad. Este equilibrio no existe en la propuesta de un proyecto de instalación de una terminal frente al aeropuerto. Insistimos entonces en que deben ser respetados los derechos de los vecinos, respetando la ley en cuanto a la planificación y zonificación existente se refiere, con criterio urbanístico social, no condicionado únicamente por especulación de renta inmobiliaria y comercial. No aceptamos ni aceptaremos que en función de un negocio inmobiliario de capitales privados, este emprendimiento propone concretar solapadamente en un sector que cuenta desde el vamos con serias dificultades operativas y fundados cuestionamientos y se arruine totalmente la calidad de vida de quienes decidimos vivir en nuestro barrio La Florida. Nosotros invertimos, construimos y trabajamos por nuestro barrio, encuadrados en la ley y la normativa vigente y exigimos hoy que el respeto hacia esa misma ley garantice la defensa de nuestros derechos ciudadanos por sobre cualquier negocio inmobiliario no encuadrado en la misma. Tienen nuestro incondicional respaldo de

ciudadanos marplatenses, quienes con genuinos valores altruistas pretenden la consolidación de un polo de desarrollo urbano, evitando los intereses particulares y sectoriales teñidos de ambiciones inmediatas. Estas personas deben decidir su proceder con la mirada fija en el bien común, de nuestra ciudad y de su gente, contribuyendo desde sus circunstanciales mandatos a consolidar una Mar del Plata mejor, orgullo de la Patria grande que todos anhelamos. Por ello y finalizando, reiteramos nuestro apoyo concreto a la instalación de la futura Estación Ferroautomotor en la avenida Luro y San Juan. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Tiene la palabra el señor Mario Padín, de Proyección Portuaria Marplatense.

Sr. Padín: Buenos días y muchas gracias por esta invitación a participar de esta audiencia. Esta organización ha decidido participar en la audiencia pública consultiva sobre la ubicación de la futura Estación Terminal de Ómnibus a fin de reafirmar su posición ya dada a conocer al Ejecutivo Municipal, al Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata y a la opinión pública marplatense durante el año 2003 y el presente año, sobre la inconveniencia de ubicar la citada terminal en los terrenos de la Estación de Cargas. Si bien los fundamentos detallados se encuentran contenidos en el proyecto llevado adelante por la ONG y presentado a las entidades nombradas, podemos decir que el Puerto de Mar del Plata no tiene ninguna opción de expansión territorial que no sea ésta de la Estación de Cargas y el ramal ferroviario que la comunica con la estación marítima para hacer frente a la creciente demanda de carga de importación y exportación en contenedores y otras modalidades, por ejemplo, el granel. Es por ello que instamos a los poderes de decisión a tener una visión estratégica a la hora de decidir sobre la localización de la futura Estación Terminal de Ómnibus a fin de no cercenar definitivamente a toda la producción regional, es decir, al interland correspondiente al Puerto de Mar del Plata, la posibilidad de exportar e importar de forma más directa y eficiente y con una adecuada relación costo-beneficio y de no cortar para siempre cualquier posibilidad de crecimiento del Puerto de Mar del Plata. Por todo ello es que afirmamos: 1) Que la Estación de Cargas Mar del Plata es un nodo espacial estratégico para el desarrollo y desenvolvimiento de la actividad portuaria. 2) Que la infraestructura existente debe respetarse para lo cual ha sido diseñada, a saber: operación de carga y descarga de mercadería, tráfico y maniobras del transporte de cargas automotor y ferroviario. 3) Que interrumpir las posibilidades de desenvolvimiento de la Estación de Cargas atentaría contra el proyecto de expansión portuaria. 4) Que actualmente existen propuestas generadas por distintos organismos e instituciones (la misma Provincia de Buenos Aires, el Consorcio Portuario Regional, ONGs y el Estado Nacional a través de distintas iniciativas de reactivación ferroviarias) que apuntan a una futura reactivación del ramal al Puerto, lo cual no constituye ningún proyecto faraónico ni inalcanzable. Esto es todo. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Padín: Arquitecto Juan Garamendy, Facultad de Arquitectura.

Sr. Garamendy: Buenos días. La participación de la Facultad de Arquitectura en esta audiencia tiene como objeto mostrar una visión disciplinar de esta problemática cuando se toman decisiones como la de localizar la futura Estación Ferroautomotor de la ciudad de Mar del Plata. Se hace difícil desde la institución formular juicios categóricos sobre las localizaciones que se plantean dado que no se cuentan hasta la fecha con información suficiente respecto de la modalidad de encuadre de esta iniciativa en una política territorial de transporte, comunicación; tampoco se conocen a fondo los aspectos sustanciales que hacen a los posibles proyectos de análisis alternativos. No obstante, en esta institución que represento desde hace varios años se viene abordando desde múltiples estudios y trabajos el problema de la localización y concreción de la futura Estación Ferroautomotor con aportes que consideramos enriquecedores para la polidimensión que esta problemática presenta. Diversos talleres de diseño arquitectónico en los últimos años, en especial desde el '96 en un convenio de cooperación técnico científica que se realiza entre la FAUD y el Municipio de General Pueyrredon, se

han desarrollado diversos programas y proyectos entre los cuales queremos en esta instancia mostrar algunas variables, ya que al ser trabajos de orden académico nos parece que puede aportar una visualización de esta temática respecto al impacto que tiene en la ciudad y la mayoría de estos trabajos han sido entregados a los distintos gobiernos municipales desde el año '96, de manera que es información con que cuenta el Municipio y naturalmente que actualizaremos esta información que será entregada también tanto a la Comisión del Plan Estratégico como al gobierno municipal toda la documentación que hasta ahora ha producido la facultad. Nos parece que en esta instancia, así como digo que es difícil hacer un juicio categórico, nos parece interesante mostrar trabajos académicos de la facultad, que no compiten en nada con ninguno de los proyectos que están en danza, es material académico de una universidad pública, con lo cual el ensayo de anticipación de estos trabajos pueden ayudara esta discusión. Nosotros hemos hecho en distintas cátedras de la facultad alternativas de localización sobre tres lugares, de los cuales vamos a mostrar solamente ejemplos de dos, dado que así es el objeto de la convocatoria: Mar del Plata Cargas, Estación Norte de Pasajeros y también el trabajo sobre la Autovía 2 kilómetro 398. Los estudios que se han realizado en la facultad tienen que ver, por un lado, con el marco legal y financiero, condiciones urbanas, viabilidad, el sistema de mantención ferroviaria y la desafectación de las tierras de la actual Terminal de Ómnibus. Y dentro de lo que es el plan director, que debe incluir como efectivo estos trabajos y ensayos, está el análisis de localización, la estrategia y asesoramiento, criterios de accesibilidad urbana y territorial, criterios de flexibilidad y crecimiento, criterios de multimodalidad y rendimientos de superficie. En este trabajo vemos un ensayo sobre un posible uso y refuncionalización de la actual estación de ómnibus, en la cual se aprecia en primera instancia la perspectiva y la refuncionalización de la actual estación, la puesta en valor, el espacio de uso cívico-urbano con la instalación de edificios públicos sobre el fondo de la actual estación, es decir, la calle Garay. Este anteproyecto trabaja sobre la hipótesis de ingreso de micros y trenes por trincheras, es decir, un edificio que alberga la llamada ferroautomotor. (Muestra un dibujo y dice) En la parte superior del dibujo se ve la planta que toma la calle San Juan y Luro, con un espacio de transición, como se ve en la perspectiva y que hace una especie de diferencia entre la calle Luro y la arquitectura de ese edificio. En este lado se puede ver un poco el ingreso conjunto tanto de micros como de trenes y ya en el edificio en sí –que tiene una dimensión de 400 metros- se ve diferenciado lo que es la parte de micros a nivel de la calle y los trenes bajo nivel. En el próximo ejemplo, sobre la misma localización, es un trabajo que toma nuevamente el tema de la ferroautomotor pero en este caso manteniendo tanto trenes como micros a nivel; en este ensayo hay un gran recupero de tierra urbana para uso social –uso recreación- y al fondo se ve la estación ferroautomotor, en este caso con el ferrocarril y micros a nivel. Aquí se ve la viabilidad de hacer los dos trabajos con un solo edificio y manteniendo el nivel de la calle. El siguiente es un ensayo que se hace sobre la Estación de Cargas en la cual se ve una perspectiva de la estación de micros, sobre avenida Juan B. Justo, con ascenso y descenso de pasajeros y en un corte simplificado vemos la dimensión de este edificio, siendo que combina ómnibus en esta parte y en el desarrollo de aproximadamente 400 metros está la estación de trenes. Quizá lo interesante de este proyecto es ver cómo de alguna manera se respeta un poco la integración de la trama urbana teniendo un amplio sector de espacio público y de alguna manera la integración de este edificio y la trama urbana no tiene quiebre si bien el ingreso de trenes se hace en trinchera. Se hace una enumeración en ese gráfico de todos los trabajos que se han hecho en el campo de investigación; todos estos trabajos han sido presentados al Concejo Deliberante. También en el Centro de Estudios y Tecnología de Vivienda se ha trabajado sobre análisis urbano y la problemática actual en barrios, Estación Terminal de Ómnibus, sus calles principales y barrio de la Estación Norte. El siguiente es un trabajo de investigación sobre el valor patrimonial de la estación de micros en una foto comparativa a pocos meses de ser inaugurada y en la actualidad. Se muestra también el mismo trabajo de investigación, en este caso con un dibujo sobre la fachada de la Estación Sud en 1910. La última diapositiva y en realidad el objeto de la convocatoria que era decidir sobre la localización en uno u otro lugar, frente a esta cuestión, más allá de todos los trabajos que hemos realizado como anticipación, quisiera hacer alguna referencia que me parece que tiene vigencia para ambas localizaciones. Lo primero que quería mencionar es la necesidad de materializar una única estación ferroautomotor de pasajeros; luego desalentar todo intento de dispersar en distintas localizaciones los servicios de transporte urbano, apuntar a mayor nivel de centralidad posible, vinculación directa con las redes viales primarias y secundarias de la ciudad, analizar la factibilidad de

provisión de servicios y niveles de interreferencias, la localización deberá superar la valuación de impactos socioambientales y el rol protagónico, indelegable, del control de gestión por parte de la Municipalidad de General Pueyrredon. Como les decía, todos esos trabajos son de difusión pública y han sido entregados oportunamente al Municipio y en esta instancia queremos reafirmar nuestro compromiso, por un lado, en que se conozca nuestra documentación, que se tenga en cuenta a la Universidad y en particular la FAUD como un interlocutor válido en estas cuestiones no solamente porque las leyes así lo disponen a nivel provincial sino porque realmente hemos realizado trabajos y siempre el aporte ha sido por medio de convenios, por lo cual la relación con el Municipio de General Pueyrredon tiene ya varios años y pretendemos seguir manteniéndola viva. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sra. García: Sigue en el uso de la palabra la doctora María Cristina Amoreo, perteneciente a la Liga de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios de la ciudad de Mar del Plata.

Sra. Amoreo: Buenos días, gracias por la invitación. Creo que es un halago a la Municipalidad y al Intendente Katz la propuesta y llamamiento a una audiencia pública para la definición de un problema que es realmente importante definir en Mar del Plata. Considero que, de acuerdo a un enorme plan de obra pública involucrada en esto, asociada al plan de radicación, falta información sobre dos puntos que son fundamentales: uno son las tendencias de crecimiento urbano y la segunda es el estudio de impacto ambiental. Por lo tanto considero que la falta de definición de un programa como la indefinición de una estrategia de desarrollo urbano no es algo para tomar a la ligera y considero –casi es una demanda al Intendente- que se debe tener una mayor información respecto a las otras propuestas alternativas. No consideramos que es excluyente que la estación terminal deba ser la estación de San Juan o la estación de Juan B. Justo; hay otras propuestas alternativas que para tomar una definición la mayor claridad es tener la mayor información posible. Gracias.

Sra. García: En el uso de la palabra Albino Bianchini en representación de Cerenil.

Sr. Bianchini: Buenos días, al igual que otras entidades que me antecedieron, entendemos que tiene una significación trascendente la audiencia pública y la posibilidad que distintas instituciones de la ciudad respondiéramos más allá de no estar directamente vinculados al tema. Sin perjuicio de ello no vamos a ignorar que siendo las circunstancias, las que han querido que sea el Presidente de Cerenil, la persona no puede despojarse de sus antecedentes, y bueno el hecho de haber ocupado en mi vida distintos cargos tanto en instituciones sociales como en la función pública y privada, me han ido dando a través del tiempo una formación, casi diría con noción del tema, así que he tenido la posibilidad de conocer y participar en los proyectos de terminales que se han ido esbozando en los últimos treinta años. Por ahí esa participación personal, después de haber escuchado a quienes me antecedieron, me llevan a suscribir en su totalidad la propuesta de la gente del Plan Estratégico, ellos elaboraron en forma científica y por ser yo nacido en Mar del Plata, hijo de padre y madre marplatenses y viviendo en un barrio cercano a la terminal de trenes, me lleva a hacer propias las conclusiones de la Comisión de Plan Estratégico. Creo que hoy es de aplicación también el hecho de que lo mejor es enemigo de lo bueno. Todos estamos imaginando la estación ferroviaria ideal, pero la convocatoria ha sido muy clara, tenemos hoy la posibilidad de hacer una estación terminal de ómnibus, si bien todos queremos que esa terminal sea ferroviaria. Los ferrocarriles han demostrado a través de los años una cierta reticencia o ser mucho más difusos cuando se trata de concretar proyectos. Hoy disponemos de los terrenos, hoy tenemos la posibilidad de forzar a ferrocarriles a que tenga que aceptar las mejoras o mejore lo propio y también nos podemos imaginar eliminar vías, accesos, entrando por el Parque Industrial, por la Estación de Cargas, y otras cosas que sin ninguna duda son posibles y serían beneficiosas, pero que hoy no las tenemos. Tampoco estamos en una improvisación, hay muchos estudios, se han hecho muchas cosas, ni tampoco creo que hay una convención que nos esté obligando a tomar una decisión cuando por lo menos hay proyectos que hace más de treinta años que existen. En lo personal y en lo institucional, voy a inclinar mi opinión decidida al predio de la actual estación terminal de trenes? También se habló como idea que no es tan difícil la

posibilidad de un acceso independiente paralelo a las vías del ferrocarril, pero si hoy todavía no lo podemos hacer, la infraestructura que necesitamos para que la estación de trenes sea viable es fácil, creo que debe de tener cuarenta o cincuenta años el primer pedido de la sociedad de fomento del Barrio Pompeya hacía a la Municipalidad para el ensanche de la avenida Libertad, quiere decir que alguien visionario se imaginaba ya que Libertad es muy fácil ensancharla, la calle 9 de julio con seis o siete cuadras que cortan el tránsito podrá ser ensanchada, el acceso por las calles laterales, Francia, Misiones, etc. para que la implementación del proyecto en el corto plazo sea de muy fácil realización, con la posibilidad de mejorarlo en el futuro. En lo personal me inclino -reitero- a apoyar la propuesta en la actual estación de trenes y en lo institucional dado que estoy representando a Cerenil pediría a quienes elaboren el proyecto que no se olviden de eliminar todas aquellas barreras arquitectónicas que permitan el acceso de pasajeros con capacidad diferente. Muchas gracias.

Sra. Porta: Señor Porta, en representación de UCIP, tiene la palabra.

Sr. Porta: Buenos días, la UCIP como representantes del comercio, la industria y la producción, ha participado en esta discusión que ya lleva varias décadas como recién lo decía nuestro ex presidente Albino Bianchini. En los últimos años desde talleres que hemos logrado realizar con el apoyo del BID, del Banco Mundial y la CEPAL se colaboró en lo que es la Comisión Mixta del Plan Estratégico. La UCIP valoriza que el tratamiento de temas de estado se tomen en ámbitos participativos donde se dejen de lado las luchas partidarias y los intereses particulares. Por eso la UCIP está de acuerdo, en base a los estudios realizados dentro del Plan Estratégico en el cual estamos participando, para que la nueva estación de ómnibus se construya en el predio de Luro y San Juan. LA UCIP lo que sí solicita especialmente, que se tenga en cuenta la reglamentación del uso de suelo previendo la no instalación de grandes superficies comerciales, tanto en la nueva estación, como en lo que hoy es la estación terminal existente, dado que de esa manera no se va a dañar el entorno comercial existente y se va a potenciar. Todo lo que se ha dicho desde el punto de vista técnico lo valoramos, creo que hemos colaborado para que esto se haya realizado en la ciudad y lo que sí le pide la UCIP específicamente al señor Intendente ver antes de termine esta gestión suya la nueva estación funcionando.

Sr. Katz: ¿Quedó alguna institución que se haya anotado sin participar? Entiendo que no. Yo quisiera, y sin ánimo de interrumpir porque queda mucha gente todavía por hablar, tanto el profesor Suárez, como el licenciado Zette, querían hacer una pequeña introducción y luego continuamos con la lista de oradores, seguramente para aclarar algunas de las cosas que surgen de las intervenciones que hasta aquí hemos escuchado, para no perder de vista estas cuestiones.

Sr. Zette: Buenos días, mínimamente para tratar de contribuir al desarrollo de esta audiencia pública. En primer lugar alguna reflexión que tiene que ver en relación al Plan Estratégico. Los planes estratégicos se han convertido en instrumentos de desarrollo de las grandes ciudades, y ustedes vienen llevando adelante una experiencia en beneficio de los niveles de trabajo y compromiso con que la comunidad de General Pueyrredon lo viene instrumentando y sigue trabajando en él. Me parece que esta iniciativa naturalmente tiene que encuadrarse dentro del trabajo del Plan Estratégico. El planeamiento estratégico es una gran oportunidad para el desarrollo de las ciudades por una situación de contexto económico regional, provincial, nacional y también en el ámbito internacional, de gran importancia. De gran importancia porque ha permitido pensar en el desarrollo económico social desde una perspectiva que no solo tiene que ver con las variables macro económicas que los gobiernos nacionales pueden instrumentar, sino una convocatoria a la movilización de las energías locales, productivas, sociales, que pueda estimular el desarrollo económico a nivel local y a nivel regional. En el establecimiento de un perfil, como dijo alguien por aquí o de una visión del futuro de una comunidad es importantísimo la participación política, de la sociedad civil y de la comunidad misma. De hecho, la clave del éxito de los planes estratégicos es lo que se llama en esta metodología, la gestión de la participación, de forma tal que mecanismos de participación social y comunitaria dentro de los planes estratégicos son un pilar fundamental del desenvolvimiento de los mismos y esta participación requiere de mecanismos absolutamente horizontales y transparentes como nos parece hoy estar observando en el desarrollo de esta audiencia pública. Con el Intendente Katz, venimos

conversando y nos venía anticipando el interés del Municipio de General Pueyrredon en la evolución del proyecto de la terminal ferroautomotor y una de las cuestiones por las cuales conversamos con él fue precisamente la de introducir un mecanismo de participación que permitiera instalar decididamente algo que para los marplatenses es una deuda, una reivindicación postergada, como es la terminal ferroautomotor para darle un nivel en la agenda de discusión social, política y económica dentro de la provincia de Buenos Aires y por qué no en el gobierno nacional, que Mar del Plata, como también se ha dicho aquí, es la principal ciudad turística de la Argentina. De forma tal que la concreción de esta audiencia es muy importante y además asegura, de cara a la comunidad, de cara a la provincia de Buenos Aires, de cara a los intereses económicos, de cara a los intereses particulares que siempre existen, que son motores de la vida económica, una transparencia absoluta de mecanismos de discusión, participación y de disenso que he observado que aquí algunos han manifestado, algunos referidos a disentir respecto de la relocalización, otros referidos a disentir respecto a cuestiones metodológicas, por ejemplo por falta de información de algunas etapas del proyecto, algunos referidos a la necesidad de establecer algunos desarrollos técnicos mayores de los proyectos. Sin dudar, dentro de cualquier plan estratégico, un proyecto como este implica una intervención urbanística vinculada al transporte, a la infraestructura de la colectividad territorial, al desarrollo económico y social, va a tener una significación de carácter integral. En este sentido es muy importante que aquellas organizaciones que no son las específicamente técnicas, como el Colegio de Ingenieros, el Colegio de Arquitectos, o las propias facultades, sino aquellas organizaciones representantes netamente de la comunidad a nivel social de General Pueyrredon, tengan también su forma y su vía de expresión y de aceptación o no del proyecto finalmente es algo que hace al destino común de todos los intereses privados, del gobierno, de la comunidad en su conjunto. Esas son algunas de las cuestiones que quería acercar, y felicitar a ustedes por participar en esta iniciativa y expresarles que desde la Provincia de Buenos Aires estamos a total disposición para empujar, junto con las autoridades del Municipio y con la comunidad de General Pueyrredon el proyecto que ustedes decidan que tiene que llevarse adelante.

Sr. Suárez: Buenos días, estamos acá porque nos ha invitado la representación política de Mar del Plata y de la manera más lógica y correcta, porque en definitiva como administradores del Estado Nacional nosotros somos el pato de la boda, en virtud de lo que se discute, justamente es la ubicación de la terminal de micros sobre dos terrenos que son del Estado Nacional. Mal podía ser que no estuviéramos, vamos a estar toda la audiencia, escuchándola con mucho detalle, porque esta metodología me parece muy importante, por eso nos vamos a dar todo el día de hoy para escucharla con detalle. Muchas veces nos pasa que se quiere decidir sobre temas que tiene que ver con nuestra administración y no se nos consulta, esto es un caso exactamente al revés, por eso queremos escuchar con el mayor cuidado. Queremos decir pocas cosas, una que el Estado Nacional en esta etapa del nuevo gobierno de la reconstrucción no está decidido a la venta, enajenación o liquidación del patrimonio nacional, cosa que se hizo mucho en etapas anteriores. A nosotros nos ha tocado administrar en alguna medida los bienes que quedan de los ferrocarriles y dije bien "que quedan", porque hay una gran cantidad de bienes que se han perdido en la etapa del desguace. Nosotros tenemos entonces un criterio muy claro, no nos interesa vender, no nos interesa enajenar, nos interesa que el Estado siga manteniendo su total propiedad y su decisión sobre los terrenos nacionales, pero también queremos ponerlos al servicio de la comunidad y este tipo de resolución que se está tomando acá, si bien es sobre tierras que nosotros tenemos que administrar, también entra dentro del juego claro de lo que queremos hacer, que es en definitiva llevar adelante proyectos de desarrollo urbano que respondan claramente a la iniciativa y a la demanda de la comunidad. Por eso ustedes ven en esta mesa, alguien dijo por ahí que no debería haber diferencias políticas, ustedes ven acá precisamente a los tres estados funcionando, al Intendente de la ciudad, a los concejales de los principales bloques del Concejo Deliberante, el equipo de Planificación y Técnica, el licenciado Sete en representación de la provincia, yo en representación del Estado Nacional, sin ningún tipo de discusión que vaya más allá de las cuestiones precisamente técnicas y comunitarias. Es algo que está inaugurando una nueva etapa en Argentina, el día de hoy, era el más importante en esta cuestión y esta situación, una cuestión simbólica para nosotros. No queremos ser el perro del Hortelano, acá se habla de treinta años que se está discutiendo el tema de la terminal y ustedes saben que constantemente pasa eso. La intendencia propone una cosa, la provincia juega por otro lado, la Nación dice "no, voy a hacer...", esta vez no

camina así. La provincia tiene el ferrocarril, la Unidad Ejecutora del programa Ferroviario Provincial está a cargo precisamente de los dos predios que estamos discutiendo, están a cargo porque están convenidos para su explotación. Fundamentalmente para el tren de pasajeros que viene a Mar del Plata, por eso hoy Zette tiene que estar acá, porque la Provincia tiene que tomar decisiones sobre esto, va a tener que desafectar parte de estos espacios de la Unidad Ejecutora para que podamos trabajar. Nosotros somos la administración del propietario, que es la Nación, la Intendencia es la que está empujando todo esto. Es decir, todos los que estamos acá somos necesarios, no vamos a repetir esa vieja fábula. Por último quiero decir algo sobre cuestiones más específicas sobre lo que se vino diciendo. Yo veo una inclinación, por lo menos en estas 16, 18 exposiciones que vengo registrando, una cierta mayoría, que se puede revertir, todavía faltan muchos por hablar, pero por lo menos la tendencia que se presenta es hacia Luro y San Juan, pero más que nada la tendencia muy fuerte en los equipos técnicos en no disociar la estación ferroviaria, -esa sí es una tendencia que veo muy firme-, de la estación terminal de ómnibus. Eso parece ser cada vez más firme, más allá de que hubo alguna observación de acercarla a otros terrenos en Aeroparque y que estos dos terrenos parecen ser los más fuertes. Lo que sí queda claro es que conviene -esto se está viendo por todos lados- que estén juntas la estación terminal de ferrocarril y la estación terminal de micros. Este es un tema muy importante. Otra cosa que queda claro, que no es tan grave, yo tenía algunos prejuicios y no tenía en claro honestamente, porque son tantas las ciudades donde tenemos tierras ferroviarias que resolver y no tenemos en claro en cada lugar qué es lo que está pasando y a mí me fue muy instructiva la primera parte, cuando muchos de los técnicos resolvieron, plantearon el tema de que el impacto en el centro de la ciudad y demás y viendo los ejemplos de la gente del Colegio de Ingenieros, sobre otras ciudades de Europa y es cierto, no tienen porqué las terminales estar afuera y en realidad las terminales que están muy afuera terminan siendo costosas para el traslado de la gente y sobre todo los micros son los que usa más el pueblo, sencillamente. Todo traslado que se tiene que hacer con vehículos más caros a la terminal, terminan encareciendo tanto el viaje intermedio que realmente es mucho mejor tener la terminal en un lugar clave de la ciudad y estos lugares parecen ser muy importantes. También escuché con mucha atención a la gente interesada en el Puerto y la escuché con mucha oreja, porque eso afecta a nosotros, si por ejemplo la decisión que se toma en Luro, en realidad ya nos están indicando que el Puerto le interesa avanzar sobre los otros terrenos nuestros y ese también puede ser un lugar muy importante. Estamos resolviendo un tema y estamos empezando a esbozar otro. Fíjense todas las cosas que hemos podido recoger. Y por último les quiero decir algo que puede ser interesante. Estamos viendo los ferrocarriles y la ciudad de una manera distinta a partir del 2003, 2004; empezó una discusión -que también era vieja- en Rosario acerca de circunvalar, es decir, hacer que todo el ferrocarril de cargas no penetre en la ciudad para ir al Puerto sino que trabaje por los laterales de la ciudad. Viagé a Rosario y discutí bastante con la Municipalidad y estamos avanzando en un convenio para quitar del centro de la ciudad todo el ferrocarril de cargas. En la ciudad de Bahía Blanca estamos pensando lo mismo, también viagé a Bahía Blanca para discutir esto, lo estamos viendo. Estamos avanzando inclusive sobre nuestra propia Secretaría de Transporte, que como los ferrocarriles hace tanto tiempo que están abandonados no tenía demasiado sentido discutir; ahora que estamos discutiendo precisamente que el ferrocarril vuelve a funcionar, que estamos licitando el Belgrano Cargas en el norte para empezar a tener una fuerte empresa de cargas de nuevo y que el ferrocarril de pasajeros un poco más tibiamente estamos intentando ponerlo en marcha (por el estado de las vías) con varios proyectos, nos encontramos que en las ciudades empieza a ser molesto y la estación que fue el centro y a lo mejor el punto inicial del pueblo y la ciudad, empieza a ser una traba: parte la ciudad al medio en pueblos más chicos, deja enormes campos con pastizales, ratas, con galpones, quiebra a la ciudad, la impide y los ferrocarriles de carga cuando empiezan a funcionar en serio empiezan a trabar todo el sistema interno y los propietarios de taxis, remises, etc. que están acá saben perfectamente lo que ello significa. Lo que estamos discutiendo y le decía a Katz es que tenemos que discutir también una forma de circunvalación en Mar del Plata, más allá de que los pasajeros entren adonde estamos hablando, tenemos que buscar que todos los mecanismos de carga, los mecanismos portuarios, la combinación hacia el sur, hacia Miramar, etc. tendrían que ser formas que se circunvalen, es decir, que rodeen la ciudad mas no la penetren. En esto queremos dejar sentado por dónde estamos trabajando; creemos que eso cierra muy bien con todo lo que vinieron hablando los técnicos y también creo con

toda la demanda que han hecho las asociaciones. Nada más, creo que Katz lo que quería era que dijéramos un poco lo que opinábamos a esta altura del debate. Nada más.

Sr. Pagni: Continuamos con el listado de oradores de personas físicas. Señor Fabrizio.

Sr. Fabrizio: A esta altura me voy a permitir algunas cosas personales. Tengo muchos mandatos cumplidos pero nunca usé el “MC” entre paréntesis. En esta ocasión voy a decir que esta idea de la Estación Ferroautomotor es de mi autoría, nació con mi función como Intendente de facto en 1981 y quiero decir que a propósito –y ofrezco al Plan Estratégico- hay un documento donde se estudia la factibilidad de esta Estación Ferroautomotor que, desde luego, establecíamos en Luro y San Juan con lo que me obliga a decir que me estoy reconciliando con los arquitectos. Tal es el grado de importancia que llegamos a firmar con Ferrocarriles un convenio, un contrato y ese contrato, por parte de Ferrocarriles, estaba firmado por un ingeniero Bernardo Loitegui, que me parece que todavía está en funciones, donde lo he visto vapuleado por este problema de los trenes suburbanos. No hay mucho más que decir, creo que lo de la Comisión del Plan Estratégico ha sido bastante clara, fundamentalmente bastante sólida y hace que me reconcilie con los arquitectos precisamente por eso, porque esto hace treinta o cuarenta años habría sido una pelea casi doméstica. Felizmente llegamos a conclusiones bastante coincidentes. Pero me parece que faltan decir algunas cosas. ¿Quién va a financiar la estación de micros o la ferroautomotor? Me parece que eso es fundamental. No creo que la Municipalidad esté en condiciones financieras de hacerlo, se me ocurre que a la Provincia no le sobra nada y desde luego que a la Nación tampoco. En consecuencia, no hay otro camino que la concesión de la obra pública y me pregunto, si así ha de ser, cuál será el lugar que le irá a gustar al inversor. Es evidente, a mí no me cabe ninguna duda: Luro y San Juan. Y emprendería el trabajo de hacer el proyecto de conjunto, no importa que después vayamos por etapas. Hablé mucho con la gente de Ferrocarriles y me dijo, un poco con cierta soberbia en aquel momento, que si ellos pudieran ingresarían con la vía hasta la plaza San Martín, lo que significa decir que de ahí no se van; desde luego, habría que revisar esa postura que me parecía un poco soberbia. Pero no cuesta mucho porque la parrilla, le extensión de las vías, no hay que modificarla en absoluto; la que está ahora serviría para una ferroautomotor. Y tenemos la posibilidad de que tanto Luro como 9 de Julio y San Juan, pueden ser ensanchadas aun más, el terreno da como para que haya vías internas que sirvan tanto al ferrocarril como a la estación de micros para así construir el libre funcionamiento del tránsito público. No voy a entrar a discutir si Juan B. Justo o San Juan; reitero, la idea la lancé yo, pero sí me parece muy importante esta reflexión que se hizo respecto del Puerto. Me parece tremendamente importante porque yo creo que hay que hacer, estimado Daniel Katz y concejales, un replanteo de la función de la ciudad. Me temo que en materia de turismo estemos llegando al techo, no sé cuánto más podrá crecer el turismo en la ciudad pero sí vamos a tener que trabajar muy serio –tal vez seleccionándola- alentando la instalación de industrias en la ciudad, porque cómo le vamos a dar de comer a 600.000 personas con un turismo que está alrededor del millón o millón y medio de personas. Ese es un tema importante que tiene una relación directa con el Puerto, con las cargas; de manera que ese terreno de la calle Juan B. Justo efectivamente es una de las pocas reservas que tiene el Puerto para servir como una “mesa de entrada”. De todos modos, aprovecho para decirles a los señores del Puerto que tengan cuidado con lo que van a hacer con las tierras del Puerto; hay que resolver primero el complejo vial que cruza el Puerto, después, si sobra tierra, resuelvan ustedes qué hacer. Y otra cosa que no se dijo es que la intención de la ciudad de hace muchos años, es levantar el trazado que va desde Luro y San Juan hasta Juan B. Justo y Dorrego. Ese es un ramal que ahora no se usa, y si se usa es en horario nocturno con trenes de carga y de pasajeros solamente sirve a la extensión que tiene sólo uno de los servicios hasta Miramar. Pero la intención –y estaba en el proyecto- era levantar ese ramal, enajenar esas tierras y volcarlas a la construcción de estos nuevos proyectos. No quiero extenderme más pero felicito al Intendente y a los concejales haber propuesto esta audiencia y espero que esta vez realmente la cosa se haga. Nada más.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Gracias, don Luis. Juan Cilia.

Sr. Cilia: Mis opiniones sobre este punto son conocidas porque bajo el nombre de “profesor Cilia” han salido varias notas en el diario La Capital. Me limitaré previamente a acercar algunas reflexiones pragmáticas, previas, para aproximarnos a una decisión objetivamente madura e inteligente, evitando aportes interesados de ventaja de particulares o sectoriales, consciente o inconscientemente reclamada. Primero, las terminales apuntando a una posible integración hacia una Estación Ferroautomotor implica evitar una mayor introducción de vías y líneas de ómnibus en los núcleos principales de la ciudad. El tema de la circunvalación hay que tomarla con mucha precaución porque Rosario es una ciudad que estaba poblada de vías que interrumpían el tránsito fluido local. La frecuencia de paso por día entre trenes de carga y de pasajeros es (.....), con un real predominio de ésta última, es decir, pasajeros. El cruce transversal de la ciudad por rieles entorpecen la fluidez del tránsito vehicular, además de las demoras que ello ocasiona, haciendo un estudio meditado y racional, real y profundo de la incidencia del Puerto, generando supuestas cargas hacia el centro e interior del país y viceversa, que necesita el ferrocarril. Es hasta ahora una aspiración y un supuesto potencial virtual. Segundo, un país como el nuestro donde las inversiones públicas en infraestructura son mezquinas no admite en el corto plazo, la construcción de viaductos elevados o subterráneos –el caso de Frankfurt- que obviarían bloqueos a nivel del tránsito automotor o de otro tipo de circulación. Por ahora es una solución utópica y por lo tanto la tenemos descartada. Por otra parte, analizando el arribo de las corrientes turísticas de pasajeros a nuestra ciudad, más o menos un 80%, son masivamente procedentes del vértice norte de la ciudad y del país. Cuarto, el núcleo central de la ciudad monopoliza el alojamiento de un 70%, 85% del flujo de pasajeros generado, ecuación que determinaría inteligentemente instalarla en Luro y San Juan o llevarla un poco más la norte de la ciudad. Por lo tanto, de ser la estación de pasajeros más al sur, la antigua Estación de Cargas habría de

-Se corta el sonido del micrófono, no se registra auditivamente la voz del expositor. Continúa el

Sr. Cilia: Insisto, la instalación de la Ferroautomotor más al sur de la ciudad alarga el tiempo de viaje en lugar de acortarlo, con las consecuencias y complicaciones apuntadas. Que la experiencia mundial reorienta complementariamente las cargas portuarias entre el origen y el destino o intermedio hacia la vía aérea, por ejemplo, el puerto de Filadelfia y de Haifa en Israel o lo reemplazan por camiones con containers hacia los aeropuertos y estaciones de cargas ferroviarias y/o destino final, fuera de los puertos, enviando la introducción ferroviaria a nivel del centro de las ciudades, caso Atocha en Madrid. Podrían ser muchas las opiniones que se pueden agregar pero la Comisión del Plan Estratégico ha actuado me parece en forma bastante clara y ha aportado muchos elementos. Ruego me disculpen pero yo estoy prácticamente ciego, así que me cuesta inclusive hablar. Gracias por vuestra atención.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Señor Bertolino.

Sr. Bertolino: Buenos días. Es muy poco lo que les voy a decir. Lo único es que no jueguen otra vez con las ambiciones de la población de Mar del Plata en el sentido de que se trate de una obra como ésta que se está presentando y se dilate en el tiempo. Que de una vez por todas, por favor, que sea todo concreto, que no se juegue más con la fe la gente. Gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Señor Tammone.

-No se registra auditivamente la voz del expositor en el comienzo. De la exposición del señor Tammone se ha podido rescatar lo siguiente:

Sr. Tammone: ...el ex Intendente Fabrizio sí lo tiene porque él actuó en esa oportunidad pero se omitió una cosa muy importante: que al erario público no le salía un solo peso. ¿Qué pasó? Pasó lo que está pasando ahora en estos momentos, en que unos quieren en un lado, otros quieren en el otro y, bueno, eso es lo que pasó. Quiere decir que desde el año '69, '70, en el gobierno de Lanusse, ya estaría la Ferroautomotora funcionando sin ningún problema con proyectos muy interesantes hechos por argentinos, japoneses y europeos todo elevado. Una cosa muy interesante, con la Terminal de Ómnibus al lado. Después siguieron varios Intendentes y lo aprobaron, el Honorable Concejo Deliberante también, ahora no sé por qué vuelve nuevamente. Por eso le digo, espero que esto sea lo último porque es agotador en todos los aspectos. Ahora, sobre lo que decía el representante de la Nación le sugiero que hay ciertas formas de carga –yo lo he visto en Alemania- con trenes de treinta o cuarenta vagones todos playos, o sea, que va camión y el acoplado arriba de la playa del vagón playo. Quiere decir que no contamina, ahorra combustible, ahorra neumáticos, no rompe los caminos; cuando llega a destino, hay una persona que está esperando y va directamente ... así que no hay que preocuparse mucho por las estaciones de carga. Coincido con el representante del Puerto que la estación de cargas ahí es perfecto, porque tiene conexión con el Puerto: único caso en el mundo que hay vías y no están aprovechadas esas vías para la industria del Puerto y otras tareas estratégicas y está con un asentamiento de viviendas. Interpreto por lo que he observado que esto ya está ubicado en Luro y San Juan, no hay otra, y hay que hacer licitación internacional. El ex Intendente Fabrizio lo dijo claramente: ¿de dónde va a salir el dinero?, ¿cómo se va a financiar? Ya los contribuyentes no dan más, los impuestos a valor dólar pero no pesificados, quiere decir que el trabajador tiene su trabajo disminuido en tres veces, por eso les digo que se olviden del tema de impuestos. Ahora bien, con la licitación internacional hay que hacer una cosa muy interesante; Mar del Plata no es un pueblito. Todas las grandes obras de los años '30 la hicieron visionarios para un futuro de cien años, aunque algunos quieren demoler el Hotel Provincial, que eso también tiene que ir a licitación internacional. Mar del Plata no tiene jerarquía en estos momentos y hay que darle eso, ustedes mismos que están en la función pública. Ustedes observan los grandes edificios de transporte que hay en París, en Norteamérica, estructura de hierro y vidriado, algo moderno, algo interesante. Cuando digo licitación internacional también está la integración argentina también y si no le alcanza el dinero, bueno, que lo aporten junto con los otros pero hacer una cosa muy importante. Quiere decir que va a bordear el tren por la parte de atrás, o sea, ingresa a la estación de cargas y entonces saca esa división que hay de la estación. Por eso digo que la licitación internacional tiene que contemplar los ramales, los ramales son muy importantes, por ejemplo, el ramal Tandil-Balcarce-Mar del Plata; está la parte de Necochea, Quequén, Mar del Plata; está la parte de Constitución a Mar del Plata también. Quiere decir que ya tenemos que hablar del gran Mar del Plata y hablamos del gran Mar del Plata porque prácticamente la ciudad se expandió mucho más que la visión de los que estuvieron gobernando en todos los aspectos. Entonces hay que buscar la forma, ya estamos en una situación que no se sabe lo que es, si es una ciudad de turismo, si es una ciudad agropecuaria, si es una ciudad industrial, no se sabe. Usted va a cualquier balneario del mundo, la única chimenea que existe es la de la cocina del hotel, nada más, pero nosotros ya estamos en esta dinámica y, bueno, hay que seguir. Por eso le digo que la forma de esto es darle una significación muy importante, que es lo que se merece Mar del Plata, porque acá los políticos nacionales cuando quieren decir algo vienen a Mar del Plata, quiere decir que es caja de resonancia en el ámbito nacional. Ahora, se habló del puente Colonia-Punta Lara; eso no es factible. Los Colegios de Ingenieros y Arquitectos de Buenos Aires estuvieron en contra y yo también estoy en contra totalmente porque eso favorece a los uruguayos y nosotros vamos a tener problemas serios porque los 16 millones de habitantes que hay en Buenos Aires y Gran Buenos Aires van a ir a Uruguay, no van a venir a Mar del Plata, quiere decir que va en contra de los intereses de la ciudad. Eso hay que descartarlo totalmente. Lo que pasa es que la ciudad no tiene una fuerza viva que pueda decir ... sin desmerecer a la gente gobernante pero en una oportunidad –no estaba Katz como Intendente- ninguna hizo nada para que los casinos, por ejemplo, de Tigre y Puerto Madero –que van contra los intereses de Mar del Plata- no hubo ninguna protesta pública contra eso. Por eso tenemos que buscar la forma, como dijeron acá, de preparar a la ciudad y darle jerarquía y para que vengan los turistas hay que darles las comodidades correspondientes. Primero, los trenes no están en condiciones bajo ningún punto de vista; antes tenían categoría (pulman, primera, segunda), ahora hay solamente o pulman o turista, antes había descuentos a jubilados y estudiantes, ahora creo que no hay nada, no sé si

lo han puesto ahora. Quiere decir que no hay un acercamiento hacia la ciudad. Quiero que me digan por qué a Rosario que tiene diez kilómetros menos vale \$20 y acá vale \$43, por qué. Yo estoy de acuerdo totalmente con la mayoría en Luro y San Juan, está en manos de ustedes desarrollar la obra. Gracias

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Gracias, señor Tammone. Osvaldo Liborio.

Sr. Liborio: Buenos días. Soy Osvaldo Carlos Liborio, vengo como habitante de Mar del Plata, como usuario del ferrocarril y del ómnibus y como ingeniero independiente. En primer lugar, si me permite, le tengo que hacer al señor Intendente un pequeño reproche y es que yo no creo que este tema se pueda tratar en cinco minutos. He confirmado acá que hace treinta años que se está discutiendo el tema, déjeme un poquito más de cinco minutos porque me parece que es un tema complejo; no pretendo hablar dos horas pero por lo menos déjeme expresar mis dudas. ¿Y por qué digo mis dudas? Porque acá vengo a disentir y a dudar, porque es la forma de corregir un proyecto. Cuando yo hago un proyecto, quiero que me lo critiquen, no que me lo aplaudan, porque es la forma que yo tengo de mejorar mi proyecto. Y cuando me puse en casa a escribir esto, anoté un montón de dudas que se acrecentaron más todavía en esta audiencia. Cuando fui a la Municipalidad a anotarme, pedí la documentación, me imagino que ya estarán los proyectos terminados, me dieron cuatro o cinco fotografías. “¿Esto es todo lo que hay?” “Esto es todo lo que hay”. Entonces a la empleada de la Municipalidad le hice estas tres preguntas. ¿Qué pasa con el acceso ferroviario al Puerto? ¿Está previsto o es un proyecto que termina definitivamente? ¿Dónde se va a ubicar la playa de contenedores? El ingeniero Dell’Olio lo había propuesto en la Estación de Cargas. ¿Si la estación de pasajeros la pongo en Juan B. Justo, por dónde entran las vías? Desde ya le aclaro que me atendió muy amablemente pero sabe qué me contestó la empleada: “no, señor, usted tiene que ir a la audiencia usted tiene que elegir dónde va a poner la terminal”. Perdóneme, para saber dónde voy a poner la terminal me tiene que decir por dónde va a entrar el tren de pasajeros; si ustedes no saben por dónde va a entrar el tren de pasajeros, por ejemplo, a Juan B. Justo, qué se puede decidir acá en cinco minutos. Empiezo con las dudas. ¿Por qué es tan criticada la actual Estación de Ómnibus? Todo el mundo dice que es una porquería, una vergüenza. ¿Por qué? Empecemos a ver por qué para que la nueva Estación de Ómnibus no tenga los mismos problemas. ¿Es chica? Ocupa dos hectáreas. ¿Necesitamos cuatro o seis hectáreas? ¿A quién le sacamos las seis hectáreas? ¿A la estación del ferrocarril? La estación de ferrocarril tiene quince hectáreas, si le sacamos seis, ¿qué le queda? La Estación de Cargas tiene veinticuatro hectáreas. Hoy acá dijeron que la estación ferrocarril tiene más superficie que la de cargas, yo tengo contabilizadas quince hectáreas para la estación de ferrocarril, si a quince hectáreas le saco seis ... Segunda objeción que se le hace a la Estación de Ómnibus: es muy céntrica. ¿Y dónde quieren que me dejen, en el autódromo, que me tengo que tomar un taxi y me sale lo mismo que el boleto de ómnibus? La tendencia mundial es que las estaciones estén lo más céntrica posible y nosotros ¿vamos a llevarla lo más lejos posible? Porque eso tiene que ver con el perfil de los usuarios y también quisiera hablar un poquito sobre eso, quién va a usar eso. Tercera pregunta: ¿qué molesta de la actual Estación de Ómnibus? ¿La polución? Bueno, pero la solución no es cambiar de lugar la estación a lo mejor, la solución es evitar la polución porque si yo cambio de lugar la estación pero no combato la polución de los ómnibus, lo que estoy haciendo es cambiar el destinatario del veneno. Cuarta pregunta: ¿molesta el tránsito? ¿Y por dónde van a entrar los micros a Luro y San Juan si la única avenida ancha que hay es Luro y además ésta es más angosta que Juan B. Justo? Creo que lo que pasa con esa estación es que es sucia, porque cuando la gente se baja a esa estación no le molesta que sea chica, céntrica, el tránsito; le molesta que es sucia, que no tiene dónde ir a tomar un café, que no tiene dónde moverse. Entonces no repetamos en las nuevas estaciones esos errores de la vieja estación. Acá se habla del impacto sobre el entorno, ¿Aragone quebró por el ferrocarril? ¿Tuvo algo que ver el ferrocarril en la quiebra de Aragoné? Entonces, ¿es tan importante el impacto sobre el entorno? Yo como vecino de una estación de ferrocarril, ¿qué quiero? ¿tener un ómnibus o un ferrocarril que me esté gasificando permanentemente mi casa? Creo que si no queremos que haya un impacto sobre el entorno, la estación de ferrocarril, de ómnibus, tiene que ser –como pasa en Rosario-

rodeada de jardines, para que se disipe un poco esa inevitable suciedad que los ómnibus y los ferrocarriles promueven. Y nosotros queremos juntar todo, o sea, en lugar de disipar, todo junto y con shopping encima, más roña, más suciedad, más calor. Fíjense por ejemplo lo que es la estación de trenes. El otro día leí en el diario una denuncia de un vagón que funciona como whiskería clandestina. ¿Cómo es el tema? Estamos hablando de cambiar la estación de trenes y hay una whiskería clandestina funcionando en la estación actual. ¿Ustedes no vieron el “choripanero” asqueroso que está vendiendo choripanes frente a la estación? Estamos hablando de ciudad turística del mundo y baja un turista y se encuentra con un choripanero asqueroso vendiéndole choripanes adelante. Entonces empezamos por limpiar la roña primero. No estoy en contra de que hagamos grandes proyectos, pero empezamos por limpiar la roña de lo que está. Y acá voy a patear el tablero porque yo vine a patear el tablero, aunque algunos estén en contra. ¿Quién dijo que las estaciones tienen que estar juntas? Propongo que la estación de trenes esté en un lado y la de ómnibus esté en otro porque son medios que compiten entre sí, no son medios complementarios. Nadie que viene a Mar del Plata se baja para tomar un ómnibus a Bahía Blanca. Nadie que viene de Bahía Blanca en ómnibus se baja para tomar el tren a Buenos Aires. Compiten, entonces tiene que estar la estación de ómnibus en un lado y la estación de trenes en otro. Y acá es donde tenemos que preguntarnos qué medio de transporte privilegio yo: el tren o el ómnibus. Fíjense que en el mundo se está privilegiando el tren. En EEUU, primera potencia mundial, están volviendo a los trenes bala. Chile es el mayor constructor del mundo en ferrocarriles. En España tienen trenes bala Sevilla-Madrid y están proyectando otros. ¿Y nosotros le vamos a dar prioridad al ómnibus en un país de terreno llano donde es mucho más fácil construir un ferrocarril? ¿Alguno de ustedes cuando fue por la ruta 2 vio pasar un tren al lado? ¿Ustedes vieron la elegancia con la que se mueve un tren en la vía y no molesta a nadie? ¿Ustedes saben que un tren de diez coches equivale a veinte ómnibus? ¿Ustedes saben lo que son veinte ómnibus molestando en la ruta y provocando accidentes frente a un tren que se mueve automáticamente en una vía? Entonces lo primero que tienen que preguntarse es qué vamos a privilegiar: el ferrocarril degradado o el ómnibus de las compañías que lucran con eso. ¿Quién invierte, quién pone la plata? Yo tengo terror al tipo que ponga la plata porque, como bien se dijo, el Estado está fundido y el que ponga la planta a cambio de qué va a poner la plata, qué parte de mi alma va a comprar. Porque nadie va a invertir plata para hacer una terminal, lo que quieren es hacer un shopping. Las terminales tienen que ser terminales. ¿Cuál es la necesidad de un cliente de un ferrocarril o de un ómnibus cuando llego? ¿Ir a un shopping? No, quiero irme a mi casa, entonces lo que necesito en una terminal es el taxi para irme a mi casa, un locutorio para llamar a mi familia, una confitería para tomar un café, pero no necesito un shopping. Para eso está toda la ciudad llena de negocios. No hagamos un shopping, hagamos una terminal, un lugar donde el pasajero llega y se va, un lugar donde el pasajero llega y se embarca. Por último, hay turismo de clase alta, media y baja. El turismo de clase alta toma el avión o baja a cruceros en el Puerto; los que toman los ómnibus son personas de clase media y baja. Tienen que apuntar a darle comodidades a ese tipo de personas. Lo que propongo es lo siguiente. ¿Nos vamos a quedar en una Mar del Plata turística, en una Mar del Plata turística-industrial? No lo sé, a mí me excede; creo que Mar del Plata tiene un perfil turístico y a nadie se le ocurrió en dos hectáreas del ferrocarril poner un museo ferroviario. ¿Ustedes se dan cuenta que las primeras manzanas hay viejas construcciones, de estilo inglés, que perfectamente se podrían adaptar a un museo ferroviario? Lo que yo haría sería dejar la estación ferroviaria en Luro y San Juan, licitarla y dejarle manos libres al nuevo concesionario que él diga cómo va a distribuir las vías y no estar imponiéndole ya la carga de una estación de ómnibus. Y la Estación de Ómnibus quizá tenga que ir a la Estación de Cargas porque la entrada por Champagnat y por Juan B. Justo es mucho más rápida que por Luro. Pero ojo con la playa de contenedores porque si hacemos la de ómnibus, dónde ponemos los contenedores. En una palabra, ¿se puede en cinco minutos hacer una crítica seria, profunda, al tema? Creo que no, por eso perdónenme por haber usado más de cinco minutos.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Gracias. Abedis Sahakian.

Sr. Sahakian: Mi nombre es Abedis Sahakian, conozco más o menos la idea de esta reunión y entiendo que es lisa y llanamente la decisión sobre terrenos absolutamente públicos para una obra

pública y pienso que desde el punto de vista no sólo de la ubicación sino de las cuestiones estratégicas que tiene la actual estación de ferrocarril bien puede servir además con un proyecto adecuado para el futuro y para los próximos años también como estación de colectivos y apoyo su ubicación en San Juan y Luro. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Alberto Grassi.

Sr. Grassi: Buenos días, soy vecino del barrio Don Bosco, vivo a dos cuadras y media de la estación del ferrocarril y soy un apasionado por el mismo. Pero me da mucha pena ver lo que son hoy los terrenos del ferrocarril. Todos los predecesores en la palabra han demostrado verdadera idoneidad respecto a los estudios hechos, principalmente los del Plan Estratégico, lo mismo la gente del Centro de Ingenieros. Lo que me preocupa es que los terrenos del ferrocarril, que pueden ser perfectamente factibles para hacer la Estación Terminal de Ómnibus porque hay suficiente espacio y queda suficiente espacio también para los impactos ambientales, etc, desde mi punto de vista me preocupa el depósito de chatarra, tanto sea en los terrenos del ferrocarril y de la terminal de Luro como los terrenos de la de Cargas. Es terrible lo de la de Cargas porque no es cierto lo que dijo el señor del Puerto, hemos perdido el Puerto, hemos perdido la Junta Nacional de Granos, hemos perdido el centro de contenedores, hemos perdido industria textil, hemos perdido la industria minera, el tren no circula más. Evidentemente estoy un poco preocupado como ciudadano y como ex empleado municipal, que me enseñaron a trabajar desde las 7 de la mañana a las 14 horas durante 40 años y a seguir trabajando si es posible, a mantener la mente inquieta, a tratar de preocuparme por todas las alcantarillas y las cunetas de la ciudad. Hoy veo que mi ciudad se está llenando de chatarra, principalmente los terrenos del ferrocarril. Evidentemente la intención de hoy de los funcionarios municipales, que el que ganó manda y el que pierde ayuda se ponga vigente por favor. Creo que hay idoneidad por parte de los funcionarios, hay mucha idoneidad, la mayoría son profesionales. Les agradezco estos cinco minutos, agradezco la buena voluntad de la Ordenanza 12.336 de dar por lo menos la oportunidad de que algunos que nos quejamos en los boliches de casa y que nuestras esposas no nos dejan hablar, por lo menos acá me dieron cinco minutos. Gracias y que la pasen muy bien.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Hugo De Noia.

Sr. De Noia: Buenos días, me causó gracia lo de las esposas y hago extensivo ese “goce”. Vengo a título personal porque soy miembro de varias instituciones, como el Foro Popular del Transporte, expuse este tema en la Banca Abierta, expuse en planeamiento en las primeras jornadas de desarrollo estratégico del año pasado y vengo estudiando este tema de la estación hace más de treinta años. Para no hacerlo muy largo, traje una síntesis que me voy a limitar a leer. La ubicación de la terminal de Mar del Plata merece una serie de consideraciones ya que es una obra que tiene una gran inercia urbana, es decir, perdurará su ubicación en el tiempo durante muchos años, yo estimo que unos cien, como lo hacen los cementerios y los puertos. Son construcciones que carecen de movilidad urbana. El horizonte, por lo tanto, no es de cuarenta o cincuenta años, tenemos que hablar de un horizonte de cien años. Cuando recién se habló del ferrocarril se dijo “siempre estuvo ahí el ferrocarril” y no, el ferrocarril antes estuvo donde estaba la estación de micros, fue emgullido por el centro y se desplazó. Si tenemos un horizonte de cincuenta años en San Juan no va a volver a quedar en el centro, de eso no hay ninguna duda. Algunas preguntas. ¿La terminal que buscamos es una terminal sólo para la ciudad de Mar del Plata y, en este caso, es sólo para los habitantes del microcentro como se estuvo planteando acá, o es para todo el Partido de General Pueyrredon? ¿Es también para la región? Mar del Plata, por su importancia, es ciudad cabecera de región, tenemos que estar pensando en una terminal para cabecera de región y no para el casco céntrico de la ciudad de Mar del Plata. En segundo lugar, la ubicación de la terminal –y no su diseño, que no es objeto de este debate- condicionará el desarrollo urbano de la ciudad por mucho tiempo y es acá dónde radica su importancia y no precisamente en la

ubicación de los terrenos que hoy creemos que tenemos disponible. Creo que eso es como una trampa intelectual pensar: terminal pública, terreno público, tenemos dos terrenos libres, vamos a ponerlo ahí. Estamos tratando un tema muy trascendente que va a impactar a la ciudad en cien años, para decidirlo en una dicotomía del terreno A o B. No se puede hacer, según mis estudios, una estación ferroadmotor que funcione bien para la ciudad, dándole calidad de vida, en ninguno de los dos lugares propuestos ya que perderemos la oportunidad, entre otras cosas, de generar un polo de desarrollo económico y urbano presente y sobre todo a futuro. Creo que generaremos más problemas que soluciones para la ciudad y sus habitantes haciendo una terminal en alguno de estos dos lugares. ¿De dónde provienen los pasajeros? Más del 80% de las personas y mercaderías que arriban y salen de la ciudad lo hacen del corredor norte (Mar del Plata-Buenos Aires). El corredor norte está conformado por la Autovía 2, por las vías y el modo aéreo. La tendencia futura del transporte son las siguientes, y hablamos de tendencia porque estamos hablando de un horizonte de cincuenta años para arriba: 1) aumento del flujo de pasajeros, tanto estacional como el promedio anual. 2) aumento del tamaño y confort de los vehículos interurbanos. En el mundo hay micros de larga distancia articulados, de dos pisos, hay micros muy grandes que no pueden andar en la trama urbana. No pensemos una estación para que circulen los micros que hoy vemos sino que debemos pensar una estación para que circulen micros de un porte que ya se ven en Europa y EEUU. 3) Otra de las tendencias mundiales es que aumenta la velocidad en el sector interurbano 4) En Mar del Plata se mantiene la alta influencia del corredor Buenos Aires-Mar del Plata. Esto no quiere decir que todo el pasaje provenga de Capital Federal sino de ciudades que están al norte. Los puntos 1) y 2) nos aconsejan buscar una ubicación extraurbana para que el flujo de unidades de transporte y su proyección de aumento de porte no impacte en la ciudad, a los barrios, en el tránsito de superficie ni en su ecología. Que el aumento de velocidad en el recorrido interurbano no se pierda en el segmento urbano. Esto quiere decir que si uno tiene un tren rápido y después el tren tiene que desacelerar o toma micros que están en cuatro horas en Mar del Plata y necesitamos una hora para llegar a la estación de Juan B. Justo. No tiene ningún sentido hacer atravesar toda la ciudad en la ubicación, por ejemplo, de Juan B. Justo a gran cantidad de pasajeros y acompañantes que provienen o salen del sector norte. Por otra parte, una vez que llegan a la ciudad tienen que ser redistribuidos y por qué redistribuirlos desde el sur cuando entran desde el norte. Dentro o fuera de la ciudad, esta es la primera cuestión a atender. Los que no son muy especialistas en transporte se fijan en las ciudades viejas, ven que es central y dicen que eso es una tendencia; no, eso es un residuo, no es una tendencia. En la ciudades centrales, las estaciones crearon la ciudades, por eso se pusieron ahí pero se distribuyen y se olvidan por los trenes subterráneos. Mar del Plata tiene roca, emerge en Stella Maris, en Santa Cecilia, en el Torreón, en La Perla, y acá no podemos tener un sistema de distribución de metro o de subterráneo. Entonces concentrar dos estaciones en un punto nos va a crear un problema de trasbordo muy grande. La recolección y distribución de los pasajeros es un problema mayor; no puede un pasajero llegar a Luro con maletas y subir a un micro urbano que ya viene cargado y que además tiene tres o cuatro escalones. La forma de distribuir los pasajeros que vienen en cualquier modo interurbano (avión, tren o micros) es a través de un modo destinado exclusivamente a ello, no pueden insertarse en el transporte de superficie, que además de estar mal diseñado tiene unas unidades que son para superficie. Imaginemos lo que va a ocurrir cuando lleguen trenes con mucha capacidad de carga dentro de veinte o treinta años y tenga que subirse a un sistema de superficie que no está habilitado para eso. Entonces la propuesta es aprovechar este empuje de la terminal, aprovechar la iniciativa del Intendente Katz, aprovechar el apoyo de la Provincia y de la Nación y pensar algo más grande que le sirva a la ciudad. Crear un centro -como en su momento se creó el parque industrial y llevamos las industrias a un área determinada- cerca de la Autovía 2, cerca del aeropuerto, lejos de nuestros vecinos de La Florida, donde se lleven los pasajeros y se distribuyan. Ese centro de distribución se puede hacer en una primera etapa por combis y luego se puede hacer como hay en Miami, en Japón, Australia o Alemania, por trenes aéreos. Y estamos pensando a futuro en una ciudad con un horizonte de cincuenta años en adelante y estamos hablando de circunvalación por tierra y aérea. Y en ese lugar podemos poner el centro de convenciones, podemos poner centros de exposiciones y varios centros que agrupan gran movimiento de personas, creando un polo de servicios que va a orientar el desarrollo de la ciudad. No estamos desperdigando la ciudad sino que estamos creando un centro satélite a la ciudad, estamos usando esto de palanca, de poder motorizador. Por el otro lado estamos dejando libre,

descomprimiendo, los espacios de las dos estaciones de trenes y de micros, más las vías que cortan la ciudad. Estamos atendiendo al tránsito de la región, que no entra a la ciudad; al de la ciudad, que la hacemos entrar con un circuito de circunvalación, y liberamos para usos urbanos no agresivos ni impactantes las tres estaciones que hoy tenemos. La de Juan B. Justo está muy bien que sea afectada al Puerto y también podemos ver que no está directamente relacionada con pasajeros cuando tenemos el impacto de los partidos de fútbol, que hoy son en verano pero que puede haber mayor actividad en el polideportivo; no podemos poner dos actividades con tanta gente junta. La alternativa para ponerlo en la Autovía 2 no es necesariamente la de un proyecto privado que todos conocen, que está al lado de La Florida. Es un terreno abierto, tenemos relevamiento fotográfico y hay terrenos disponibles y creo que la ciudad va a ganar mucho sacando las estaciones del centro y entrando los pasajeros por otras formas más específicas que impactándola. Obviamente en cinco minutos no se puede exponer esto, voy a ver si lo puedo desarrollar en el ámbito del Plan Estratégico y agradezco la oportunidad de poderme expresar. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Gracias, señor De Noia. Julio Bossatta.

Sr. Bossatta: Continuando el espíritu de democracia del Gobierno Nacional, queriendo terminar con la corrupción y la impunidad, nosotros como Foro Permanente de la Autonomía Municipal queremos cuestionar los acuerdos Municipio-Provincia-Nación desde su raíz porque hay una falta en la Constitución Nacional, la Carta Magna que nos rige, es decir, las leyes que rigen la convivencia de los ciudadanos de esta Patria. Se habló acá de los proyectos urbanísticos funcionales, se escucharon muchas cosas, algunas auténticas y genuinas, otras bastante disparatadas y fuera de contexto, pero una cosa es actuar dentro de la ley y otra cosa es actuar fuera de la ley. Si actuamos dentro de la ley, tiene un costo y si actuamos fuera de la ley, tiene otro costo. Nosotros como Foro Permanente de la Autonomía Municipal reclamamos la inmediata incorporación a la sección VII de la Constitución Provincial de la autonomía municipal como lo dicta y manda la Constitución de los argentinos. Acá se habló de muchas cosas y nosotros vamos a poner el acento en lo jurídico y en lo jurisprudencial, porque hay asentada jurisprudencia respecto a lo que es la autonomía municipal no sólo acá en la Argentina sino a nivel internacional. La cuestión financiamiento la veo muy difusa, no la veo muy clara. En la cuestión jurídica vemos que nos estamos moviendo fuera de un contexto que no es legal. No sé si los terrenos pertenecen a la Provincia, a la Nación, según la Constitución de la reforma del '94 los territorios pertenecen a la comuna y para empezar a hablar de estos temas –porque después se va a tener que redondear y hacer una base de sustentación jurídica a todos estos proyectos, tanto sea ese mega Puerto que quieren construir; trasatlántico, la ferrovía automotor, la ampliación de la ruta 11, la planta de efluentes cloacales, o sea, las grandes obras o meganegocios- carecen de sustentabilidad jurídica porque están fuera de la ley. ¿Cómo empezamos a diseñar o armar todos estos proyectos? Proyectos en los que no estamos en desacuerdo, al contrario, nos gustaría incluso que Mar del Plata fuera capital de la provincia de Buenos Aires, pero empecemos a actuar sobre bases sólidas y de verdad. Voy a leer un documento que mandamos a todos los medios de comunicación, lamentando que la gente no conozca lo que es la autonomía municipal pero nos vamos a encargar en estos próximos treinta días que la gente conozca lo que es la autonomía municipal. “En los últimos tiempos Mar del Plata se ha visto impactada a través de los distintos medios de comunicación por una serie de propuestas que podrían generar fuentes de trabajo e inversión de capital, con obras macroestructurales o meganegocios, un puerto multifuncional, para trasatlánticos de lujo, la transformación de parte de la Base Naval en un puerto deportivo, la Estación Ferroautomotor, el emisario submarino, la demolición del Hotel Provincial, la ampliación de la ruta 11, etc, lo cual daría lugar a la generación de trabajo digno y la contención del grado de deterioro que significa que el 52% de la población argentina se encuentre por debajo del nivel de pobreza, sobre todo en una ciudad que padece los índices más altos de desocupación. Precisamente es en nuestra ciudad donde el 62% de los menores de 11 años son pobres, a lo que habría que agregar el número de adolescentes y jóvenes menores de 23 que no pueden acceder a una escolaridad o a una carrera terciaria o universitaria. A esto se le suma la cantidad de familias que no pueden subsistir con los \$150.= que les ofrece el asistencialismo gubernamental, por

no nombrar la dolorosa falta de atención a enfermos, discapacitados y personas de la tercera edad. Vivimos y actuamos cotidianamente fuera de la ley. No concebimos que no se respete el mandato de la ley suprema de la Nación –la Constitución Nacional- específicamente de los artículos 5° y 123° que obligan a las Constituciones Provinciales a asegurar y garantizar el régimen de autonomía municipal. Competir de igual a igual con empresas de todo el mundo, es nuestra obligación apuntalar el desarrollo de estas industrias generando las condiciones necesarias para otorgar seguridad jurídica a las mismas. Es evidente que dentro de la política macroestructural, donde las grandes empresas pueden generar fuentes de trabajo y el trabajo es consumo, aceitando resortes, iniciando el movimiento de la rueda del bienestar, otorgando la posibilidad de acceder a una vivienda, a un aire, a un agua, a una alimentación digna, un derecho al esparcimiento recuperando el ámbito familiar, con jornadas laborales de seis horas para trabajos de alto impacto, como son los de enfermera, maestra y policía, que ejercen la primera contención cotidiana de la comunidad, otorgando salarios dignos a sus trabajos físicos e intelectuales. El prefijo “co” que se aplica a términos como comunión, colaboración, consideración, coparticipación, comunidad, deriva del latín, expresa la idea del proceso simultáneo de uno con todos y de todos con uno, lo cual se contrapone en definitiva al “sálvese quien pueda”; por eso durante las Jornadas de Autonomía Municipal a realizarse próximamente con la participación de todos los sectores de la ciudadanía se diseñará y proyectará el futuro perfil legal que rige las administraciones de los entes autónomos municipales, encuadrados dentro de la regionalización, provincialización y nacionalización, es decir, la coparticipación es de abajo hacia arriba. Por otra parte, consideramos necesario llamar a una consulta popular o plebiscito referente a la posibilidad de que Mar del Plata sea capital de la provincia de Buenos Aires ...

Sr. Pagni: Señor, su tiempo por favor.

Sr. Bossatta: Bueno, sí, ya termino, algunos se han pasado también de tiempo. “... Puesto que reúne muchas condiciones y no sería necesario demoler el Hotel Provincial ya que si la propuesta prosperase, fuera aceptada por los marplatenses y los restantes Municipios de la provincia, ese edificio se podría consagrar al funcionamiento de las Cámaras de Diputados y Senadores y asimismo los locales comerciales podrían albergar todas las casas de provincias argentinas, así como los consulados. Por cierto que la globalización no puede paliar la situación de millones de personas que viven con menos de un dólar diario. En nuestro país se llega al colmo de sacrificar el futuro de los niños, como en el caso de Mar del Plata, y depredar los recursos marítimos a costa del patrimonio nacional. Por el contrario, la fórmula para cumplir el sueño de un país y una sociedad mejor se logra a través de una distribución equitativa de los recursos tributarios de la Nación, Provincia y Municipio, y a partir de una mejor organización y administración territorial dentro del marco legal de la Constitución que rige a todos los argentinos, no en el contexto inconstitucional y fuera de la ley, donde cuatro provincias argentinas por razones que sus gobernantes y legisladores debieran explicar a la opinión pública no han incorporado todavía la autonomía municipal prevista por la Constitución del '94. Por eso se ha decidido recurrir a un documento cautelar a ser presentado ante la Corte Suprema de la Justicia de la provincia de Buenos Aires, en la Federación de Entidades Municipales y al Ministerio del Interior de la Nación, exigiendo la legalidad, negociando, sabiendo dónde estamos parados y amparándonos dentro de los límites de la Constitución Nacional. De no ser así, el país seguirá siendo gobernado por una “delincracia”, donde la sangre, el sudor y las lágrimas de los sectores mayoritarios del pueblo se ven por perjudicado por los intereses de un capitalismo salvaje, donde los niños han sido desplazados de su condición de dignidad, castrando sus posibilidades de vivir con la calidad de vida que se merecen, violando derechos nacionales e internacionales. Las componendas tradicionales de los comités políticos ya no convencen a la mayoría de la población, sin distinguos de clases sociales, hartos ya de la manipulación y el manoseo. Con el hambre y la mística del pueblo no se juega. El recurso de amparo y la medida cautelar a ser presentado ante los tribunales superiores de justicia deberá llevar la firma impronta de las organizaciones e instituciones de la comunidad para terminar con la situación ridícula y anacrónica”. Finalmente, palabras mías, acá no se toca un metro cuadrado de tierra si no está incorporada la calidad de la autonomía municipal dentro de la Constitución. Gracias.

Sr. Pagni: Señor Miguel Toscano.

Sr. Toscano: Muchas gracias. En principio quiero señalar que para venir a esta reunión pedí un día de vacaciones; aclaro esto porque alguien me dijo para qué me tomaba un día de vacaciones para esto. Creo que los ciudadanos de Mar del Plata tenemos que participar cada vez más de este tipo de acontecimientos que nos permite, al menos, decir lo que pensamos, lo que sentimos. Me siento gratificado también por la presencia de las autoridades, esto significa que no es un hecho formal sino que tenemos que considerar que cada uno de ustedes está aportando su tiempo a esto que sin dudas le están dando la importancia que tiene. Por supuesto que no me voy a referir a nada de lo que tiene que ver con la parte técnica porque bien lo han expresado cada uno de los disertantes que han estado mostrando, con racionalidad, cada uno de los puntos, pero sí las sensaciones que tenemos los marplatenses. En este sentido creo que, por un lado, está la indiferencia porque muchos se manifiestan de esa manera (“para qué, por qué, una vez más vamos a seguir en la conversación”); es cierto, tenemos que recordar lo que dijo un filósofo español –argentinos, a las cosas- y creo que este es el momento nuevamente. Pero es cierto también que mucha de esa indiferencia ha surgido del tiempo que se ha esperado durante treinta o cuarenta años que se ha venido charlando de cuestiones fundamentales para la ciudad de Mar del Plata y estamos hablando de esta ciudad a la que desde la provincia y la Nación se la señala como una de las ciudades referentes del país y creo que lo somos a nivel internacional también. Pero en muchos aspectos, como en este caso de la terminal, todavía estamos con esta asignatura pendiente y hoy de una vez por todas esperamos que no sea más una asignatura pendiente sino una realización. Para esto digo yo que es bueno seguir esperanzado y por eso no me anoto entre los indiferentes, sino entre los que están aquí esperanzados que se cumpla de una vez por todas con esto que es un requerimiento de la ciudad toda, no sólo de aquellos que estamos hoy viviendo sino de aquellos que nos han precedido, en la Mar del Plata que se proyectó al futuro y creo entonces que les estamos debiendo a ellos también este tipo de realizaciones. Si bien estoy con la esperanza, no quiero vivir esperando; por eso la indiferencia de muchos que han estado esperando y hoy se manifiestan indiferentes. Eso hay que vencerlo porque no podemos hacer simplemente este acto como el que hacemos cuando vamos a elecciones: el voto en la urna y luego a casa a esperar. Creo que cada uno de nosotros debe también estar al lado de las autoridades para decirle que los vamos a acompañar porque esta es una realización importante para la ciudad, es trascendente y en muchos aspectos es una bisagra. Por eso creo que en todos tenemos que hacer un “calzado” para el Intendente por si tiene que ir a patear algún escritorio, para que sepa que va a estar acompañado por toda la ciudad; ya basta de que en algún escritorio esto se muere, se archiva y después, dentro de cinco años volvemos a charlar sobre lo mismo. Basta de charla, vamos a los hechos, recordemos a ese filósofo español al que quizás de alguna forma le contestamos haciendo cuentos de gallegos. Él nos dijo “argentinos, a las cosas”, vayamos a eso.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Señor Carlos Castrignano.

Sr. Castrignano: Buenos días. Voy a hablar poquito porque ya se dijo casi todo. Principalmente vamos por lo que no se puede, en mi forma de ver. El estadio de fútbol y los lugares de deporte están ahí; ir a colocar una terminal de micros tan importante en un lugar donde cuando se juega un partido y salen las hinchadas a romper lo que tienen por delante, creo que es contraproducente, me parece a mí. Estoy hablando de Juan B. Justo. Lo otro es que ahí el deporte tiene que existir, si hay que agrandar algo de deporte, creo que debería tener tierra para ampliar porque ahí está el deporte. O sea que no hay que tocar eso porque el deporte es muy importante para todo el pueblo, para la educación de los chicos y para sacarlo de otras cosas más peligrosas. Aquí en la estación de trenes de Luro y San Juan y Libertad, que es otra avenida, que aquí parece que alguien no conoce Mar del Plata porque dijo que solamente Luro tiene entrada y que era angosta, tiene San Juan, que también tiene una salida rápida para la costa, tiene Libertad que entra y sale, tiene Luro que entra y sale, tiene Jara que entra y sale de norte a sur, tiene las entradas principales. Diez minutos y está en la ruta cualquier micro. Creo que es importantísimo la salida rápida. Yo he salido de la terminal con el micro y para llegar a la caminera de la ruta 2 he demorado 40 minutos. Creo que hay que darle una cosa ágil a los micros. Después, la parte

técnica, sobre cómo se va a hacer, eso es cosas de los técnicos. La opinión mía es que si se hace ahí se mata dos pájaros de un tiro: se limpia todo lo que está mal ahí, se hace una estación nueva de acuerdo a lo que es Mar del Plata porque yo escucho que se quiere hacer una ciudad turística mundial y si bajan ahí los turistas de otro país en esa estación creo que sería una cosa ... esta es una estación de museos dirían, aparte de las otras cosas que hay. Yo vivo cerca de ahí y sé lo que es. Ahí sería el lugar indicado para mejorar todo, porque aparte el micro y el tren deben estar cerca, pegados; si usted no tiene pasaje en el tren, tiene en el micro, hay que darle facilidad a los turistas, la comodidad que necesita: cerca del centro. Alguno dijo que tiene que estar allá lejísimos, pero cuánto vale un taxi hasta el lugar donde tiene que venir, le sale casi tan caro el taxi como el pasaje de micro. Para mí no puede ser. Entonces lo que opino es que debe ser en San Juan y Luro. Una palabrita más, señor Intendente: quiero que me diga en la cara, de frente, que se va a hacer la terminal.

Sr. Katz: La vamos a hacer entre todos, no yo solo.

Sr. Castrignano: Bueno, que me asegure que se va a hacer esta vuelta.

Sr. Katz: Como dijo el señor, si no aflojamos los marplatenses se va a hacer.

Sr. Castrignano: Bueno, muchas gracias y perdonen por la molestia.

-Aplausos de los presentes

Sr. Pagni: José Iglesias.

Sr. Iglesias: Yo no represento a nadie, pero voy a hacer un comentario. Desde el señor Fabrizio a hoy, me extraña que el señor Fabrizio se aferre tanto a Luro cuando él también era partidario de que la estación fuera allá en Juan B. Justo; creo que hay una maqueta en la Municipalidad hecha, de que la terminal iba ahí. Bueno, perdone si estoy equivocado. El centro de Mar del Plata es donde está la Estación de Cargas, ese es el centro de Mar del Plata. Pueden hacer cuatro terminales, dos de ómnibus y dos de trenes, con el predio de tienen. Y aparte tienen un estadio donde juegan cuatro partidos por año, que a la Municipalidad no creo que le dé lucro porque tiene un montón de personal de gusto y calculo que ese estadio unos años más y se viene abajo. Ahora, tiene la avenida Juan B. Justo, tiene la avenida Peralta Ramos, tiene la avenida 39, Vértiz, la avenida Jara, para que se distribuya bien el tráfico. Y tiene una cosa que es muy importante. Para salir de Mar del Plata, por Luro –en el caso de que la estación fuera en Luro- yo tuve taxi hace más o menos unos quince años y cuando llegaba un tren se tapaba Luro, ¿ustedes creen que ahora no se va a tapar? No quiero que pase como pasó con el Estadio General San Martín, que lo regalaron y ahora están todos llorando, no tienen estadio en Mar del Plata ya que tienen un estadio ahí donde no se puede jugar, es para los grandes nada más. Vengo porque no quiero que dentro de diez o quince años yo sea culpable de que se haya hecho otra obra mal en Mar del Plata. De todos los comentarios que se hicieron, gente muy inteligente, muy bien planificado pero me doy cuenta que es poco el tiempo que se le da –como dijo un señor acá- para ... creo que este es el debate final para que la estación sí o sí vaya a alguno de los dos predios y entonces digo la gente preocupada por el bienestar de Mar del Plata dónde está. Creo que fue informado bien por la Municipalidad de que venga el pueblo por lo menos a escuchar, ¿quién escuchó?, ¿quién vino? Nadie. Mañana hay un error y le van a echar la culpa a ustedes si está mal hecha. Pero a mi criterio, pienso que el lugar indicado ... lo que pasa es que esto es como un paciente que tiene cáncer, no lo quieren operar por miedo a que se muera. Y es difícil dejar Luro, es difícil dejar Sarmiento, es muy difícil. Tengo mis años todavía para disfrutar de mi vida pero mañana se van a encontrar con un tapón en Luro, ese es el problema. Nada más, muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Gracias, señor. Tomás Juno.

Sr. Juno: Muy buenas tardes. Vengo algo preocupado porque si hay una posibilidad de hacer una estación de micros, veo que acá a Mar del Plata se la termina en la calle Juan B. Justo y yo les quisiera recordar que si la única actividad que vamos a tener los ciudadanos es el turismo, creo una obra pública de este tenor habría que buscarle una ubicación para que los barrios del sur pasen a ser el “comedor” también de una ciudad, porque en estos momentos no llevar este tipo de obra pública –que está ya para hacerse- va a salir de la inversión que hacemos los ciudadanos con nuestros impuestos y creo que todos tenemos derecho a pasar a ser ciudadanos. Invitaría a pensar a las autoridades en el bien común máximo, de todos, no de algún sector. Ubicar una estación es generación de trabajo, inversión del Estado y del privado y creo que habría que tener en cuenta al turismo que va a la zona sur. Entrar por la ruta 88, Mario Bravo, y ubicarla en esos lugares para una estación para cien años, para que todos pasemos a ser personas, porque en la parte sur, señores, no se crece. Se crece siempre al norte de las estaciones y eso habría que tenerlo en cuenta. Espero que no sea lo que temo, que ya están los lugares prefijados, si hay una oportunidad lo invitaría al señor Intendente y a los funcionarios gobernar para el bien común y mayor, y utilizar ese tipo de obras para que todos los ciudadanos y nuestras esposas no tengan que estar soportando, por ejemplo, calles engranzadas donde nosotros, los señores, pasamos con los vehículos, levantamos la polvareda y las únicas sacrificadas son nuestras esposas, que tienen que limpiar dos y tres veces las calles. En Mar del Plata votamos obligatoriamente 360.000 personas y tenemos derecho a ser ciudadanos todos y no habitantes. Lamentablemente, con lo que yo escucho aquí, veo que acá va a seguir siendo la Mar del Plata turística de las quince cuadras de la costa para adentro, todo alrededor, y adentro la Mar del Plata pobre. Les agradezco y les pido disculpas si soy un poco impulsivo al expresarme pero realmente es lo que siento y para lo que vine: que se tenga en cuenta otros sectores de la ciudad, principalmente la zona sur. No se destruirían los asfaltos céntricos porque podrían entrar por la ruta 88, por la parte sur de Mar del Plata y nos beneficiaríamos también los ciudadanos en el arreglo de calles y muchos otros problemas tenemos. Gracias nuevamente por haberme permitido opinar.

Sr. Pagni: Gracias, Tomás. Oscar González.

Sr. González: Buenos días. Tengo entendido que hay solamente dos opciones para la instalación y construcción de la nueva Estación Terminal de Ómnibus; yo me inclinaría en ese caso por la de Luro. Creo que todos sabemos que la ciudad está cortada a la mitad por el ferrocarril hace años, a pesar de que han abierto algunas calles pero se han olvidado de unas cuantas y además de estar cortadas están muy sucias porque están abandonadas. No sé si en todas las ciudades ocurre lo que en Mar del Plata: el mar es de la Nación, la playa de la Provincia y la vereda de la Municipalidad. Entonces cada vez que hay que resolver algo en Mar del Plata hay que contar con los tres estamentos, que por suerte pareciese que se han unido esta vez. Lo fundamental es partir de una base lógica y que –como dijo uno- esta vez sea cierto, que no nos vaya a pasar como Pedro y el lobo que al final ni las ovejas le creyeron. Lo ideal para mí sería en la zona del aeropuerto. Si nosotros llegáramos a construir la Terminal de Ómnibus junto con la estación de trenes frente al aeropuerto o cercano al aeropuerto, tendríamos muchas opciones. A pesar de que alguien dijo que son competitivos, cuando dos negocios están uno frente al otro, se pelean por bajar el precio a ver quién trabaja más. La semana pasada hubo gran niebla y los aviones no salieron; si en ese momento hubiese estado en ese punto el ómnibus o el tren –que se ahorraría como una hora de viaje- tendríamos la opción de los que viajan en avión y no lo pueden hacer, de cruzar la ruta y tomarse un tren o un ómnibus y seguramente en tres o cuatro horas estarían en Buenos Aires. Aparte hay que pensar una cosa, si ustedes que van a decidir con visión de futuro piensen que va a ser una obra que va a durar muchísimos años, piensen que lo que van a decidir y se va a construir, va a tener que hacerse suponiendo que la ciudad va a seguir creciendo y de los lugares que tiene para crecer el sur prácticamente está cubierto, el oeste podría ser una de las alternativas y la otra es el norte. Fíjense ustedes que ya el barrio 2 de Abril, Camet, tenemos ya una parte bastante poblada, se va a venir para este lado. Y respecto a que los micros tendrían problemas de mantenimiento se podría designar a la ciudad de Camet para que se instalen ahí, no que tengan que venir a la ciudad. Ustedes fíjense que en estos momentos los colectivos de larga distancia andan recorriendo la ciudad porque no tienen donde estacionar y uno tiene su taller en El Gaucho, el otro lo tiene ahí atrás llegando a Juan B. Justo, es un movimiento de locos. Y no se olviden de algo que es

fundamental, que es el impacto ambiental. Yo he estado en la terminal en plena temporada y hay más de cien colectivos en marcha en forma permanente porque el colectivo de larga distancia no puede parar su motor; fíjense la nube, compadezco a la gente que vive alrededor de la estación de Luro y San Juan si le llegan a poner la terminal ahí, va a ser una contaminación, los problemas de alergia. Ya de por sí estamos contaminados por todos lados y encima cambiar de lugar ... como alguien dijo, vamos a cambiar nada más que el lugar de contaminación. Allá tenemos el campo abierto, tranquilamente se puede hacer. Acabo de recibir el impuesto inmobiliario donde Rentas me informa que en el año 2002 la Municipalidad recibió 30 millones y el año pasado recibió 38,4 millones de coparticipación federal; si ese dinero –que no sé dónde lo habrán invertido- no puede usarse para empezar por lo menos, porque el gran problema de la ciudad es quién va a financiar esta obra. Es fundamental tomar un buen razonamiento, hablar con la gente entendida. El otro día me recomendaron si pueden mandar a alguien a Resistencia, Chaco, donde ha hecho una terminal al lado del aeropuerto a ver si ha dado buenos o malos resultados; en Tandil se ha hecho terminal, en todos los pueblos se han hecho terminales. Creo que ustedes tienen puntos de referencia para adquirir experiencia y no volver a equivocarse, llámenlos por teléfono aunque sea si no pueden ir y hagan las consultas que corresponde o los señores que están viajando por todo el país le pueden informar perfectamente por qué conviene adentro o afuera de la ciudad. Mi punto de vista es que sea en la zona del aeropuerto, retirado de La Florida porque, según dicen, hay impacto ambiental. O sea, tierra tenemos. Y por último quiero agregar esto. Cuando se haga la terminal, a ver quién la va a administrar, quién va a ser el mantenimiento permanente, quién va a cuidar la limpieza permanente y quién se va a encargar de la vigilancia en forma permanente. Porque nosotros por lo general, lo que yo veo acá, nacido en Mar del Plata, es que nosotros mismos creamos los problemas y después corremos atrás de ellos. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Señor Carlos Trotta.

Sr. Trotta: Yo tengo una experiencia de 35 años, funcionario jubilado de la conducción de trenes y eso me permite opinar o sugerir sobre el tema de la estación ferroviaria y su ubicación junto a la automotor. Esa experiencia significa casi una obligación ciudadana de ponerse al servicio del pueblo, transmitiendo los propios conocimientos. Mi abuelo empezó a arrimar tierra para que venga el ferrocarril en 1886, hacían los terraplenes, hacían la cama, arriba iban los durmientes y ponían después los rieles. Mi padre fue maquinista también durante 35 años, trajo varias veces al Presidente Yrigoyen y lo elegían a él para conducir la locomotora a vapor en ese tiempo. Yo también entré al ferrocarril, 35 años de maquinista, instructor e inspector de locomotora. Pasando al tema de la estación, estudiando el factor técnico, el económico y el funcional, el lugar adecuado, casi diría ideal, para la ubicación de la estación ferroautomotor es la actual de Luro y San Juan, al haber dos opciones. El movimiento turístico sería el más favorecido al contar medios rápidos, eficientes y seguros en forma alternativa, para disponer de inmediato los desplazamientos en una ciudad codiciada por sus atractivos turísticos. Este factor influiría preponderantemente al momento de tomar decisiones sobre el lugar a elegir para pasar tiempo de vacaciones. No escapa a la inteligencia que un proyecto de este tipo requiere conveniente y seria planificación, donde se combinan lo urbanístico con lo económico, lo comercial con lo financiero, lo humano con lo cultural, pero de todos modos Mar del Plata sigue esperando que el proyecto de estación moderna tenga, por lo menos, principio de ejecución. Este proyecto debe declararse de máxima prioridad e imperiosa necesidad su ejecución, atentos al futuro de la ciudad. Tenemos la suerte de que tenemos un Intendente que es profesional arquitecto y estamos segurísimos que eso va a ser de mucha ayuda para nosotros. Desde ya los saludo a todos. Gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Antonio Mosquera Márquez.

Sr. Mosquera Márquez: Soy marplatense, recibido de arquitecto en la Universidad de Mar del Plata, he hecho estudios en planeamiento urbano, tengo alguna experiencia también como funcionario en la

Dirección de Ordenamiento Urbano de la Provincia de Buenos Aires y en la Dirección de Transporte de la ciudad de Buenos Aires. Dado que considero poder llegar a aportar en esta convocatoria mi punto de vista, he elaborado un pequeño informe, muy sintético, que me voy a permitir leer. Pero primero quería aclarar que el trabajo que se ha realizado en la Comisión de Plan Estratégico es en principio correcto, pero lo que está faltando allí es que se partió de una premisa preestablecida, la cual desconozco cuál es el origen, en el sentido de dar solamente dos opciones para la instalación de la terminal; quizá alguno después me pueda dar alguna información porque me resultó sumamente extraño. En base a esto quisiera entrar en el tema. Primero quería aclarar algunos conceptos previos. El tema que nos convoca requiere primeramente tomar decisiones para actuar sobre esta ciudad y ello requiere como aspecto central reconocer en qué consiste el problema, es decir, descifrar la discrepancia entre lo que se da y lo que debería darse. ¿Cuál sería la situación inicial, incluyendo una revisión histórica, y cuál sería la situación objeto que determinaría en nuestro caso el lugar de ubicación, su forma de emplazamiento y las obras a realizarse? El temario de la terminal de trenes implica definir como problema principal la invasión del tejido urbano con la red ferroviaria, este es el problema central: la circulación de micros de corta y larga distancia que también puedan vincularse a ellos. Y las consecuencias de esto se puede sintetizar en una perturbación de la fluidez del tránsito local con los siguientes factores importantes: corte de calles, congestión vehicular y perturbación de hábitat. Estos factores se traducen en los siguientes problemas ciudadanos: conflictos de tránsito, atascamientos, demoras horarias en los flujos, accidentes, costos de señalizaciones y vigilancia en las barreras, existencia de disfuncionalidades en retazos de la cuadrícula, áreas decadentes y abandonadas, indeseables para los vecindarios adyacentes (alimañas, basura, refugios para la delincuencia), molestias a las áreas residenciales de vivienda y comercios en accesibilidad, ruidos, congestiones de tránsito y estacionamiento de vehículos particulares, taxis, micros, consecuencia de polución, emanación de gases, ruidos molestos, etc. También aquí es importante tener en cuenta los antecedentes históricos. Aquí se mencionó tomar experiencia de otros lados e inclusive de la misma Mar del Plata. Yo como marplatense recuerdo muy bien la ubicación de una terminal de trenes donde está actualmente localizada la Terminal de Ómnibus. En su momento fue un gran avance urbano el retiro de la red ferroviaria porque liberó la trama urbana, creando condiciones muy favorables para el resurgimiento de esa zona que estaba con todos los conflictos y problemas que hemos mencionado y que ahora suceden donde está la actual terminal de trenes. Claro, lo que pasó es que se deterioró la zona al incluir la Terminal de Ómnibus actual, creando bloqueo de flujos de norte a sur en la ciudad y se redujo la posibilidad de expansión de la misma vendiendo dos manzanas a la actividad privada, lote que abarcaba de Alberti a Alvarado. En dirección a lo que habíamos comentado inicialmente –la situación objeto- podríamos dar un paso proposicional a la solución del problema antes enumerado. Como primera instancia, un paso a la solución sería la elevación de los lugares actuales de emplazamiento de la actual terminal de trenes o el atrincheramiento, es decir, evitar ese conflicto con el ejido urbano. La segunda opción sería retiro hacia fuera del ejido con nuevas localizaciones. Estas son las dos soluciones posibles que veo como conocedor del tema de planeamiento urbano a todos los inconvenientes que puede producir una terminal de trenes de pasajeros en la trama urbana. La primera opción, desde mi punto de vista, implicaría altos costos dado que no sólo habría que elevar la trayectoria sino también la propia estación con sus andenes, control de operaciones, mantenimiento y quizás también operaciones de carga y servicios en general. Aun en el caso de disponerse de los recursos habría en Mar del Plata otras áreas urbanas de mayor prioridad para tales inversiones; por dar un caso, el cruce que tiene la avenida Juan B. Justo con Jacinto Peralta Ramos, un acceso tan importante al Puerto que fácilmente podría resolverse con un paso a nivel, o la misma avenida Champagnat que también podría llegar a elevarse para que los vehículos de tránsito en la ciudad no perturben el accionar de los vehículos del movimiento local de la ciudad, hay más ejemplos pero no los voy a detallar. La segunda opción, que sería el retiro hacia fuera del ejido con nuevas localizaciones implicaría los siguientes beneficios: bajos costos actuales en la adquisición de tierras urbanas; altos beneficios monetarios de las ventas de las tierras urbanas a desocupar de la estación actual; revalorización de los edificios del Estado y sobre todo del entorno ciudadano circundante a la estación actual; disminución de los tiempos de transporte de larga distancia (no se entraría en la ciudad, con las demoras que ello implica); facilitación de enlaces viales con otros destinos contiguos; posibilidad de aprovisionar amplias áreas para su mayor confort y futuras expansiones (se dispondría

de tierra barata y extensa); mejor conexión o transferencias a pueblos vecinos, como Balcarce, Santa Clara, Batán, etc; posibilidad de potenciar el anhelado proyecto de circunvalación de la ciudad, con quien debería juntarse en estrecho contacto para su uso como distribuidora urbana, un proyecto que está dejado de lado y que bien este proyecto de localización podría potencializar ya que implicaría dotar de infraestructura, pavimento, todas las redes y sería como dar un primer paso en localizar algo que estaría conectado a una nueva circunvalación que resolvería grandes problemas actuales de la ciudad; posibilidad de financiar nueva infraestructura de redes urbanas potenciando el crecimiento direccionado de la ciudad con nuevos barrios, planificados de antemano, no como sucede actualmente como productos caóticos de parcelamientos ilegales. La ciudad crece sin un plan preestablecido y el crecimiento que conocemos los marplatenses es de todo este tipo de especulación territorial en la periferia, creando tramas urbanas inconvenientes y sin ninguna previsión. Entonces esto también sería una iniciativa de localizar un lugar que tuviera un empuje urbano previsto, planificado, que es lo que no se está haciendo, no en esta administración sino en general; yo fui funcionario municipal durante cinco años, en el año '70, o sea, que esto no es de ahora sino que viene desde hace mucho tiempo. Otra ventaja es la consecuente valorización económica y urbana del entorno a la nueva terminal, hoy tierra rural. En todas las ciudades conocemos que se hace infraestructura, se dirige el desarrollo de crecimiento de la ciudad y creando condiciones para que esos barrios tengan todos los servicios y un nivel acorde con lo que requiera la población. Posibilidad de la creación de un eficiente sistema de transferencia hasta distintos destinos centrales de la ciudad, con transportes equipados incluso con maleteros; o sea, que no es problema de que esté en la periferia porque al centro se puede acceder con una vía de transporte, como sucede en los aeropuertos. El que ha viajado sabe que incluso algunos tienen servicios gratuitos de ómnibus especialmente para el pasajero, donde no se le prive de llevar su propia valija y tenga un servicio económico y rápido para desplazarse hasta las zonas más céntricas. Aceptando esta dirección objeto mencionada inicialmente de la solución de los problemas mencionados, quedaría preguntarse cuál sería la localización. No voy a dar mi opinión porque no la tengo realizada; para ello sólo cabe la realización de un estudio técnico de localización, el cual deben realizar profesionales especialistas en transporte. Creo que no he escuchado a ninguno en esta audiencia que me mencionara a especialistas en transporte; lo sé porque hay muy pocos en el país pero los hay, se puede contratar gente idónea en el tema y que hable de las conveniencias de un emplazamiento en función de contemplar lo siguiente: la estructura vial de la ciudad y su respectiva estructura regional en la cual se inserta, la estructura urbana en su conjunto, densidades poblacionales-transporte, proyecciones de crecimiento y localización de población tanto estable como turística, y finalmente tipos de transportes factibles (trochas, velocidades, confort, rentabilidad y tecnologías apropiadas de acuerdo a nuestras economías y al futuro que nos puede deparar en cuanto a medios eficientes de transporte). Cuando yo realicé un doctorado en planificación en Madrid en el año '70 ya había ferrocarriles que iban a la velocidad de 800 km por hora, hace más de treinta años existía ya esa tecnología, y a mí me asombra que aún aquí se mencione como novedad una velocidad de 150 km por hora. Se ha dicho mucho de lo que yo mencioné acá, muchos lo han expresado, creo que esto es un aporte. Estoy pensando en que debe hacerse un estudio serio de localización, esto es embargar el futuro de la ciudad por muchísimos años, es una responsabilidad muy grande, y coincidimos los urbanistas, los planificadores, los arquitectos que están en el tema que una terminal de trenes en las condiciones actuales crea conflictos graves, irresolubles en la ciudad. La única solución sería o elevarla o dejarla subterránea, cosa que considero imposible por los costos y en ese caso habría que derivar el financiamiento de otras obras también importantes para Mar del Plata. Nada más, gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Edgardo Molinari.

Sr. Molinari: Yo voy a decir tres conceptos que creo que no se han tocado mucho acá. Todo el mundo trata de ver dónde se pone, si cerca, si lejos, si molesta, si no molesta, y se han olvidado de tres conceptos principales que deben pensarse en una ciudad que crece. Toda ciudad que crece va a ir englobando lo que se haga fuera de la ciudad. Mar del Plata ya creció al norte y al sur, ha tocado el techo de crecimiento sus lugares, no le queda más remedio que crecer al oeste, así que cuanto más

crezca al oeste, más va a englobar todo lo que se haga allá. Pasar las vías por detrás del hipódromo, dentro de veinte años va a ser ciudad y van a estar las vías dentro de la ciudad; así que sacar las vías que pasan por la calle Dorrego o Guido es exactamente lo mismo porque las ciudades tienen que acostumbrarse a vivir a plenitud con lo que tiene y el tren y los ómnibus de larga distancia son parte de la ciudad aunque no estén en ella, pasan y si pasan hay que cuidarlos. Por eso, no hay que sacar las vías sino poner barreras, abrir las calles, cuidar que esté limpio. Ese es un concepto importantísimo, no se debe tener miedo a que los trenes y los micros lleguen al centro de la ciudad, porque allí es donde quiere ir el turista, el viajero quiere llegar lo más cerca posible del lugar. Hoy nombraron cuatro capitales de Europa, puedo nombrar un montón más que conozco donde usted llega al centro mismo; en Venecia, el tren lo deja a usted en la puerta del Gran Canal y es una isla, hicieron puentes para pasar el tren. Es decir, no hay que tener miedo a que lleguen los micros y los trenes al centro de la ciudad sino que hay que hacer las cosas bien hechas para que no molesten. El otro concepto es que si Mar del Plata va a crecer permanentemente al oeste –ya que no puede al este por el mar- dentro de cincuenta años si la estación se hace en La Florida va a estar la ciudad toda cubierta y pensando cómo sacan el aeropuerto porque va a estar dentro de la ciudad también. No hay que pensar tanto en correr para afuera cuando lo que tenemos que hacer es traer para adentro, que el turismo que viene acá y la gente del Puerto, donde el Puerto va a ser también algo muy importante, pueda entrar y tenga lugar para entrar y que no moleste demasiado. El tercer concepto sería preguntarnos para qué sirve una estación terminal, que no se dijo nada, todo el mundo habla de dónde ponerla pero no para qué sirve. Una estación terminal sirve para tener boleterías que expenden boletos para viajar y dársenas de llegada y salida de ómnibus de larga y mediana distancia en cantidad suficiente para el movimiento de pasajeros que requiere la ciudad. Junto a esto debe haber buenas salas de espera, baños, mostradores de informes, depósitos de equipajes, locutorios y una buena vigilancia, todo en un ambiente calefaccionado, agradable, limpio y acogedor. Eso es lo único que debe tener una estación terminal. Todo lo demás, los negocios que se pueden poner, que se piense hacer un shopping en la terminal, no debe ir nunca ahí; la terminal es para recibir y salir pasajeros, el que quiera comprar que vaya a los lugares de compra y venta de cosas. Por eso, en la terminal los negocios hay que ponerlos alrededor, en calles adyacentes, armarlas de cuestión de que allí estén los negocios y que allí vaya la gente a comprar cuando vaya a la terminal. La terminal es un lugar para estar cómodo y tranquilo para salir o llegar a un lugar, es decir, no se debe hacer el shopping genial ni tampoco se debería hacer en Luro – porque ya está virtualmente decidido que sea ahí- un enorme galpón abierto a los cuatro vientos, tipo estación de tren, es decir, que van a entrar los trenes y va a estar todo abierto y el viento, el frío y la lluvia va a seguir estando como en la actual terminal que tenemos. Debe ser hecho con la idea de ser algo acogedor, tranquilo y calefaccionado. También se debe pensar que puede haber dos terminales, es decir, si se hace la nueva allí terminan y allí salen todos los micros, pero la actual terminal, arreglarla un poco, cerrarla, calefaccionarla y que allí lleguen los micros como hacen en Buenos Aires: llegan hasta Retiro y de allí muchos micros van a parar a Liniers, a Puente Barracas, Chacarita. Es un punto terminal primario, la gente baja en Retiro y los demás siguen. Entonces la gente que quiere bajar en la terminal acá, bajan, y los que quieren seguir hasta la terminal actual, siguen. Y allí tendrían que ir todos los micros que dirigen las agencias de turismo, para que no obstruyan cuando están parados frente a los hoteles, las calles céntricas de la ciudad. Pienso que sería importante seguir usando esa terminal para ese tipo de cosas. Y que sigan pensando que la ciudad en cincuenta años va a crecer muchas cuadras al oeste y en función de eso piensen dónde van a poner la terminal realmente. Nada más, gracias.

Sr. Pagni: Diego García Conde.

Sr. García Conde: Nosotros, desde el Instituto Municipal de Estudios Económicos y Sociales, a quien vengo representando, partimos de algunas premisas. Que las cosas como están en la actual terminal de micros no pueden seguir, está claro. Que no podemos seguir escuchando anuncios que no se concreten, porque ya sucedió en muchas oportunidades, se debatió, se discutió, etc y creemos que implicaría una frustración muy grande. Entonces, a partir de estas premisas volvemos a reconocer el problema de jurisdicción, que es un problema grave que tiene Mar del Plata, que siempre repetimos en muchas oportunidades: el Puerto, Punta Mogotes, las playas, el centro, el área Casino, etc. En la terminal hay

un problema de jurisdicción entre la Provincia, la Nación y el Municipio y reivindicamos firmemente la autonomía municipal. Queremos agradecer esta instancia porque entendemos que el camino siempre debe implicar mecanismos y metodologías participativas, por eso pedimos que se retomen como antecedentes de esta misma reunión una audiencia pública que se hizo en octubre, noviembre del año pasado en la cual se hicieron aportes muy importantes y creemos que debiera sumarse a la historia de esta decisión como un elemento sustancial. En este sentido nosotros nos formulamos algunas preguntas porque así como vemos que hay antecedentes en esta forma de trabajo, hay antecedentes de un informe que se hizo para turismo, que planteaba que una de las peores cosas que había en la ciudad era la primera impresión, era la cara, entonces si bien consideramos que esta audiencia es una instancia importante, vemos que es una instancia más en una serie de elementos que se vienen llevando adelante. ¿Cuáles son nuestras preocupaciones? Que creemos que esta no debe ser la última instancia, creemos que de esta instancia debiera formularse un documento que vuelva a discutirse con participación de las instituciones y que, en particular, se discuta en los sectores que van a ser afectados, es decir, con los vecinos de donde vaya a ir la posible estación terminal y los vecinos de donde va a dejar de estar la terminal. Estamos planteando que esos son quienes van a ser los más afectados tanto en lo positivo como en lo negativo, y que ellos en particular debieran participar en la toma de esta decisión, por lo cual vamos a proponer que haya instancias como ésta en estos barrios cercanos con quienes van a ser afectados directamente para que no haya después planteos, quejas, reclamos o conflictos; más vale anticiparse. La segunda cuestión que nosotros queremos incorporar es preguntarnos cuán integral va a ser esta propuesta, porque una cosa es decir hagamos una estación terminal, dónde salen, dónde van a entrar los micros, donde se compra el boleto, o si nos vamos a preguntar integralmente, como ciudad, qué impacto tiene esta decisión, que consideramos que es mucho. Y si esta decisión va a tener mucho impacto debemos prever a ver si la infraestructura, si las cloacas, si los colectivos, si la limpieza, si la recolección de residuos, va a estar contemplada dentro del mismo plan. Escuché decir que eso se va a financiar por particulares, pero obviamente que va a ser el Estado quién va a tener que financiar todo lo que va a acompañar esta inversión privada. Creemos que es correcto, que así debe ser, pero que debe estar integrado en la misma propuesta: cuánto nos va a salir, cómo se va a pagar, quién lo va a pagar y en esto queremos incluir también la siguiente metodología. Si hablamos de impacto, va a haber beneficiados y perjudicados y sé que es una idea de la que el Intendente participa y es la de modificar el actual sistema de cobro de tasas. Aquel que hoy tiene el impacto negativo de una terminal y que se va a ver beneficiado porque la terminal se va y van a poner un shopping, debiéramos generar una modificación en el COT, qué comercios queremos que se instalen y qué tasa van a pagar estos vecinos. Por el contrario, si hay algunos vecinos que van a tener impacto negativo, bueno sería compensar con una rebaja o cobro parcial de tasas. Desde el Instituto Municipal de Estudios Económicos y Sociales planteamos una decisión que sea integral, que tenga muchas instancias, que abarque la totalidad de esta decisión que creemos que tenemos que tomar y que abarque muchas más instancias de participación, incluyendo la opinión del Plan Estratégico y reuniones como ésta en los barrios que van a ser sensiblemente más afectados. Muchas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Francisco García.

Sr. García: Este foro abierto está significando un salto cualitativo en cuanto a la democracia en nuestro Partido, por lo cual felicito a las autoridades por haber tomado esta determinación. En primer lugar soy autor de un proyecto que tiene ubicación frente a la avenida Constitución entre 212 y 222 pero primeramente voy a hacer algunas reflexiones. No hay ningún nacimiento sin dolor, no hay crecimiento sin tropiezo, sin esfuerzos, pero tampoco sin generosidad. El Plan Estratégico ubicó, con estudios previos muy concienzudos, la estación en avenida Luro y San Juan y se volcó por esa ubicación. Como dijera el señor Fabrizio, el origen de esta ubicación ya está hablando que tiene una desactualización de treinta años cuanto menos. Esta ubicación si bien en el tiempo presente y para una proyección de diez años estaría bien, en una proyección de cincuenta años esto no va a ser suficiente y habría que pensar seriamente en sacrificar dos manzanas que ya están urbanizadas, entre Jara y Don Bosco y entre 25 de Mayo y 9 de Julio. Por eso es que, previendo un posible crecimiento del

desarrollo automotor, de las necesidades de acceso a la Estación Ferroautomotor, es que esta ubicación de Constitución entre 212 y 222 sería la más aconsejable porque se estaría trabajando sobre un predio totalmente libre. El acceso se haría por la rotonda que da acceso al Aeropuerto para los micros a la Terminal de Ómnibus. Aquí hay espacio como para terminal de ómnibus, terminal de cargas de transferencia para que dentro de la ciudad se haga la distribución de cargas en vehículos medianos, hay espacio para una terminal de ferrocarril de pasajeros y hasta para terminal de cargas. Con respecto a la observación que hiciera la comunidad del barrio La Florida, que si bien tiene mucha razón por el impacto que significa eso porque ellos eligieron ese lugar para vivir en paz, también les queda la opción de hacer un country privado y permitir el desarrollo que necesita la ciudad a ese respecto. En cuanto a los señores que representan a la Nación y a la Provincia, les recuerdo que la vía férrea que llega a Mar del Plata, pasando por Chascomús y Dolores, se bifurcó a la salida de Brandsen en dos ramales, uno que va por Ayacucho, Balcarce, Mechongué y viene a la terminal de cargas a Mar del Plata. Por eso estoy diciéndoles y afirmando que la vía férrea que une la terminal de pasajeros con la terminal de cargas no tiene ninguna razón de ser y que si hay carga hacia el Puerto –que estoy totalmente de acuerdo con la proyección de crecimiento del Puerto- no hay ninguna necesidad que pase por dentro de la ciudad, para eso tiene la otra vía y la gente de Balcarce y Ayacucho se van a poner muy contentos. No quisiera ahondar más en este tema porque sería entrar en pormenores y con planos que con todo gusto los puedo desarrollar. Desde ya muchísimas gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Pagni: Alberto Rodrigo

Sr. Rodrigo: Soy uno de los vecinos de la calle 9 de Julio, nos hemos reunidos en varias ocasiones en el barrio para tratar este tema que obviamente nos afecta en forma muy directa. Hay varias cosas que se pueden decir con respecto al proyecto de la terminal. Por un lado, lo que ya han comentado, los años y años que lleva ese proyecto sin realización y los parches que se han aplicado uno tras otro; basta recordar que la actual Terminal de Ómnibus era en realidad la terminal del ferrocarril y que la actual estación de ferrocarril era simplemente una estación de línea. El problema para nosotros es muy simple: vivimos allí. No sabemos qué nos puede afectar a favor o en contra. Puede haber problemas de mucho tránsito, problemas de suciedad, de ruidos. Puede también haber beneficios, oportunidades comerciales, oportunidades de venta de propiedades, etc. Lo que nosotros pedimos, más que nada, es que se nos respete, que se nos tenga en consideración, que si se lleva a cabo esta obra –que después de todo lo que he escuchado me hace dudar un poco- tengan en cuenta que los que vivimos allí somos gente, tan gente como los que van a ordenar hacer esa obra, tan gente como los que la van a construir o trabajar en ella o transitar por ella. Cuando se diseñe esa obra, que tengan en cuenta los derechos, la tranquilidad, la comodidad de los vecinos. Sabemos que puede haber perjuicios y que a veces pueden ser inevitables, pero queremos que sean realmente inevitables; no queremos que por la comodidad, por un diseño rápido, por solucionar un problema hoy y crear otro mañana se haga algo que después tardemos otros 118 años en modificar. Nosotros tenemos un barrio tranquilo, un barrio de clase media humilde a muy humilde, no hay lujos en el barrio, realmente ningún lujo, pero consideramos que como ciudadanos tenemos los mismos derechos que cualquier otro. No pedimos ningún privilegio, pedimos solamente que cuando alguien diseñe qué, cómo y dónde hacerlo, piense en los que vivimos alrededor, no solamente en los vecinos de la calle 9 de Julio, que se piense en todos. Que sea un proyecto que realmente se integre a la sociedad y que no castigue a una parte de la sociedad marplatense simplemente para dar una solución rápida a un problema que lleva décadas y décadas sin ningún tipo de soluciones. Eso es todo. Gracias.

-Aplausos de los presentes.

Sr. Katz: Hemos agotado la lista de oradores. Simplemente y a modo de cierre, recordando que de esto va a surgir un documento, que lisa y llanamente va a ser recabar fielmente todas y cada una de las palabras que aquí se han vertido, quiero agradecerles en primer lugar. Porque por allí se dijo que estamos intentando con toda humildad pero con toda convicción ejercer el poder –dicho sin soberbia-

de un cargo público transitorio de otra manera, porque nos da un reaseguro mucho más grande a la hora de minimizar las posibilidades de equivocarnos, porque nos hace superar nuestras propias limitaciones sabiendo escuchar a los demás. Y les quiero agradecer porque la responsabilidad no es solamente nuestra. Hace poco más de un año convocamos a una audiencia pública en este mismo lugar para discutir el Presupuesto participativo (alguien dijo por allí “no sé en qué habrán gastado la plata de la coparticipación”) y en realidad esa audiencia pública de Presupuesto participativo lo que proponía discutir era cómo íbamos a gastar toda la plata, incluyendo la de la coparticipación, y fue muy frustrante porque no vino prácticamente nadie y no hubo vocación ciudadana de involucrarse en el problema. En la vida siempre caben dos actitudes: o me quedo a ver cómo se equivocan los demás y luego aplaudo o generalmente critico, o no solamente tengo el diagnóstico del problema sino que hago lo que ustedes hicieron hoy de una manera tan correcta, tan responsable y tan ajustada, que es ser parte también del problema, me involucro también en la búsqueda de soluciones. Nosotros vamos a honrar la actitud de ustedes, vamos a tratar que muchos más marplatenses, muchas más instituciones, empiecen a transitar cada vez con más naturalidad este trayecto. ¿Cómo lo vamos a hacer? Esta no es la última audiencia pública, no es última instancia para este proyecto. En todo caso es un puntapié público para resolver el tema de la futura Estación Terminal de Ómnibus. Les pido también que nos comprendan, que me comprendan y permítanme que por un minuto hable a título personal. Me entusiasma la idea de profundizar este mecanismo de consenso democrático, de debate, de una resolución participativa, de respetar los ámbitos de planificación en serio de la ciudad de Mar del Plata para ver si podemos salir de la improvisación y empezar a planificar en serio el Partido de General Pueyrredon. Tampoco me quiero sumar a la catarata de “pasaron 40, 44, 48, 52 años, discutimos lo mismo y nunca resolvemos las cosas”. Al principio de esta audiencia pública se planteó cómo articular entre lo que es la necesidad de tener una visión estratégica en la toma de decisiones sobre estos temas puntuales, pero que marcan la vida de la ciudad por decenas y decenas de años con la cuestión de la oportunidad para resolver los temas. Hoy tenemos una oportunidad. Hay problemas jurisdiccionales históricos en la ciudad de Mar del Plata y creo que uno de los grandes desafíos que tenemos los marplatenses es que las cosas que están en el territorio del Partido de General Pueyrredon las administremos y decidamos sobre ellas los habitantes de General Pueyrredon. Pero mientras tanto hay que saber valorar esto que tenemos aquí: Nación y Provincia junto al Municipio diciendo “venimos para facilitar las cosas en el sentido que los marplatenses decidan”. Por eso es que a veces uno pretende apurar y precipitar algunas decisiones. Nosotros vamos a seguir haciendo ese esfuerzo, me parece que el destino ha querido que esta audiencia pública se cierre con la intervención de vecinos, de una de las localizaciones de las dos –que son los dos macizos que tiene el Estado bajo su propiedad con posibilidad de desarrollar mancomunadamente una ferroautomotor en estos momentos propiedad del Estado-. Por eso lo dijimos al comienzo de la audiencia pública: para avanzar en una situación de privados o para adquirir podríamos hablar de algunos más, pero en principio por eso la sujeción a estos dos. Yo no pierdo de vista que aparte hoy los vecinos de la Estación de Cargas del ferrocarril, de la Estación de Pasajeros del ferrocarril y me animaría a decir, aunque en menor grado, los de la Estación Terminal de Ómnibus, ya padecen lo peor que pueden padecer: el abandono, la desidia, la mugre, la delincuencia, las actividades no permitidas en el resto de la ciudad que ahí pasan, la usurpación inclusive a veces dirigida y tolerada por algunos funcionarios o empleados públicos en otro caso. Entonces tengamos en cuenta también el punto de partida. Nuestra intención es tratar con respeto a todo el mundo, con el mismo respeto que nos gusta que nos traten a nosotros cuando andamos caminando por la calle. Uno en la vida recibe lo que da, así que como lo que más aspiro a recibir como Intendente es respeto, quédense tranquilos que los vamos a tratar a todos con el máximo respeto. Y tratarlos con respeto es seguir sabiendo preguntar, seguir sabiendo escuchar a la gente, tratar de manejar con el máximo equilibrio esta cuestión de la oportunidad versus la necesidad de planificar con tiempo e información abundante para minimizar la posibilidad de equivocarnos. Tenemos toda la intención de hacer las cosas de la mejor manera posible. Nuestra ganancia como marplatenses es la misma que ustedes: no equivocarnos, pero tampoco pasar sin hacer nada. Tenemos demasiados temas abiertos y pendientes en la ciudad de Mar del Plata y acá se mencionaron, como al pasar, el transporte urbano de pasajeros, la disposición final de residuos, el emisario submarino, las villas de emergencia en la ciudad, se habló (y no estoy de acuerdo que crezca para un lado) de un crecimiento espontáneo, irracional, caótico que luego exige y demanda servicios que muchas veces no se pueden prestar. En

definitiva, los marplatenses no tenemos un crecimiento acordado y dirigido –hasta donde se puede dirigir el crecimiento en algo tan vital como una ciudad- o marcar tendencias como deseábamos. Hasta ahora crece como la realidad, con toda la perversidad y la bondad que tiene a veces la realidad, va marcando la ciudad de Mar del Plata. Les agradezco enormemente su tiempo, queríamos estar y hemos estado aquí, venciendo la tentación del almuerzo y el baño –confieso- durante varias horas porque me interesaba escucharlos con detenimiento a todos y cada uno de ustedes. Les reitero, no va a ser la última vez que nos juntemos en este tipo de ámbito para discutir este tema específicamente, pero otros temas tan importantes o tal vez más importantes que éste, pero lo vamos a intentar hacer con este respeto y con este espíritu crítico. Finalmente, le quiero agradecer muchísimo al profesor Suárez, al licenciado Zette, por estar aquí. Los marplatenses, con humildad pero con un orgullo que no nos regaló nadie de habitar en el Partido de General Pueyrredon, estamos decididos a empezar a encontrar la respuesta a algunos temas históricos, que a veces no se resuelven no solamente por mala voluntad o porque no estén en las prioridades, sino a veces por hasta desconocimiento. Si ustedes me permiten, quisiera comentar una infidencia. Alguien mencionó el Provincial y por detrás de mí se preguntaban de quién depende el Provincial. Bueno, lo que para ustedes es una información, para nosotros es un padecimiento, un agujero negro en la ciudad de Mar del Plata y es la imagen de decadencia y postergación con la cual nosotros tenemos que luchar todos los días. No queremos sacarle nada a nadie, queremos poder administrar y gobernar lo que es nuestro por derecho propio. Gracias a todos y nos seguimos viendo.

-Aplausos de los presentes.