

S U M A R I O

1. Apertura de la Jornada
2. Palabras del concejal Rizzi
3. Desarrollo de la Jornada

- 1 -

APERTURA DE LA JORNADA

-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los dieciocho días del mes de diciembre de dos mil nueve, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, y siendo las 10:50, dice el

Sr. Presidente: Buenos días. Antes que nada, quiero remarcar la buena iniciativa del concejal Rizzi, de proponer esta jornada de trabajo sobre este tema, porque creo que no puede pasar nada mejor que este recinto, como ha sido en estos años y lo va a seguir haciendo, sea el lugar en donde se debaten todos los temas que tienen que ver con nuestra ciudad. Quería agradecer y felicitar la iniciativa del concejal Rizzi. Por el otro lado creo que es, aunque sea muy breve, antes de dar paso a una buena cantidad de oradores que se han anotado, voy a hacer un breve resumen de cómo han sido los pasos hasta el momento acerca de este tema. Hoy la nueva terminal de micros tiene una ubicación que ha surgido en base a recomendaciones que se han hecho –si no recuerdo mal- en el año 2004 y 2005, por parte del Plan Estratégico y que obviamente nosotros compartimos esa ubicación de la nueva terminal de micros en la calle San Juan y 9 de Julio. Si bien todos los que estamos acá lo sabemos, pero el Plan Estratégico reúne a muchísimas entidades de la ciudad, está la Universidad Nacional de Mar del Plata, hay Universidades privadas, hay colegios profesionales, hay asociaciones empresarias, está el Consorcio del Puerto, con lo cual esa iniciativa en cuanto a cuál es la ubicación en base a algunas ubicaciones predeterminadas que habían, nosotros compartimos absolutamente que la terminal esté en este lugar. Como ustedes recordarán en los diez años anteriores habían otras alternativas, se hablaba de un proyecto de posible terminal de micros enfrente al aeropuerto de Camet, se hablaba de una posibilidad cerca de la Estación de Cargas en la avenida J. B. Justo y se hablaba de esta posibilidad. El Plan Estratégico, su equipo técnico, las entidades que lo conforman evaluaron, sobre todo en lo que tenía que ver con la Estación de Cargas y esta ubicación y determinaron que eran muchas más las fortalezas que las debilidades que tenía esta ubicación con respecto a las demás y como dije anteriormente, nosotros compartimos realmente esta ubicación. De hecho en los últimos años, cuando uno empieza a revisar opiniones, declaraciones en los medios de comunicación siempre la demanda, por lo menos de la mayor parte de la población de Mar del Plata fue de “¿Cuándo se hacía la terminal?” No hubo cuestionamientos a esta ubicación de la terminal. Eso por un lado, por el otro lado es el problema que hoy se plantea en cuanto a cómo es la forma de acceder a esta terminal de micros. Para nuestro gobierno municipal realmente lo veía con muy buenos ojos, también sugerido por el Plan Estratégico esta posibilidad de entrar por una calle paralela a las vías del ferrocarril. Obviamente que es una muy buena posibilidad porque no entorpece de ninguna manera ninguna avenida, ni ninguna calle de la ciudad de Mar del Plata. Lo cierto es que cuando avanzamos en esa posibilidad, tenemos una nota del Ministerio de Planificación Federal, de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, que en realidad le deniegan al Ejecutivo Municipal la posibilidad de realizar obras en paralelo a la traza del ferrocarril, en 15 metros para cada lado, a partir del eje de la traza del ferrocarril, por razones de seguridad. Ante los inconvenientes que presenta esta posibilidad claramente denegada en esta nota que tengo aquí, firmada por el señor Antonio Luna, Subsecretario de Transporte Ferroviario, el Ejecutivo Municipal empieza a ver cuáles son las otras posibilidades. Y la verdad que lo de la avenida Libertad, que lo aclaro es una posibilidad, pero es una posibilidad en el marco de que haya un consenso, este gobierno municipal no está dispuesto a encarar obras que cuenten con el descontento de la mayor parte de los vecinos. Lo que está dispuesto es a dar proposiciones, a proponer algunas soluciones posibles, a escuchar cuáles son las críticas, las quejas y también escuchar obviamente propuestas y a tomarlas. El tema de Libertad surge porque de hecho, hasta en el Código de Ordenamiento Territorial, que si bien

es del año '80, después hubo 26 años de democracia para poder modificarlo, funciona la avenida Libertad, como una avenida de características de avenida principal, sujeta a ensanche y como una de las arterias que tiene la ciudad de Mar del Plata en su ejido urbano, de comunicación a nivel regional y nacional, con lo cual la verdad, surge de legislación existente la posibilidad del ensanche de la avenida Libertad. Obviamente lo que estamos es viendo otras posibilidades y por eso esta jornada de trabajo nos parece absolutamente oportuna e importante para escuchar otras propuestas que haya desde lo técnico y escuchar cuáles son las voces de los vecinos de la avenida Libertad, por eso hoy están presentes, además de concejales de otras bancadas, como el concejal Abd, como el concejal Rizzi, obviamente una buena cantidad de concejales de Acción Marplatense, está el ingeniero Conte, el ingeniero Ovcak, del Departamento Ejecutivo, la ingeniera Claudia Baltar, de Gestión Ambiental, que son los que llevan adelante este tema. Pero lo que quería dar era en qué marco nosotros estamos trabajando. Nosotros estamos trabajando en el marco de una ubicación que fue aconsejada por un Plan Estratégico de la ciudad que reúne muchas instituciones, el cual nosotros compartimos, estamos trabajando en el marco de una muy buena solución, que es una calle paralela a la vía, la cual tuvimos el inconveniente de no ser autorizada por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, donde como decía dan un margen de 15 metros para un lado y para el otro en base al eje de la vía y de una avenida que ya desde el año '80 está puesta en el Código de Ordenamiento Territorial como una vía principal, sujeta a ensanche y hasta figura que las vías principales son de veintiséis metros de ancho y que además es una de las avenidas que conecta a Mar del Plata con la región y con el resto del país. Así que en ese marco nos movemos, nosotros venimos escuchando los últimos días otras opciones, como puede ser la calle 9 de Julio, que obviamente tiene el inconveniente de doblar a la izquierda o a la derecha de otras avenidas, pero lo que quiero dejar claro es que el Departamento Ejecutivo no tiene un proyecto único, no tiene obstinaciones en cuanto a proyectos únicos y a lo que estamos dispuestos es a escuchar otras propuestas que obviamente tienen que tener un grado de factibilidad económica y técnica. Abro en este marco, agradeciéndoles a todos la presencia y después dejo en la coordinación del concejal Rizzi, que como decía tuvo una muy buena iniciativa de convocar esta audiencia pública.

- 2 -

PALABRAS DEL CONCEJAL RIZZI

Sr. Rizzi: Buenos días. Evidentemente la cuestión urbanística que se plantea a partir del nuevo uso de la estación terminal de ómnibus en el nuevo emplazamiento, generó circunstancias que tienen que ver con esto, con la circulación de micros y el factor de ser la avenida Libertad una arteria de la ciudad con un fuerte carácter barrial, pese a ser una avenida de importancia en cuanto a su carácter de conectiva de distintos barrios y de formar parte de lo que es el patrimonio urbano, del Partido de General Pueyrredon y de la identidad de la ciudad, porque evidentemente hoy todavía hay muchísimos vecinos que hablan de lo que era la vieja avenida Colón, lamentándose de haberla perdido y evidentemente tenemos aquí un patrimonio que tenemos que tratar seriamente de analizar para que dentro de diez, veinte o treinta años, estas generaciones y las que vengan no se lamenten de haber transformado una vía con carácter barrial, amigable con sus vecinos, por sus características precisamente, en una vía de acceso rápido de circulación de micros, que evidentemente va a cambiar la vida de todos. Por eso hemos planteado esta reunión, agradecemos la presencia de todos. No sabíamos en su momento cuando propusimos esto que iba a generar la cuestión una movilización de vecinos tan importante, hay foros, hay reuniones, hay grupos autoconvocados, hay gente que todos los sábados recorre casas, atiende mesas de opinión y firma de vecinos sobre la avenida Libertad, agradecerles a todos la presencia aquí, agradecer como siempre la coordinación y organización de esta jornada, al área de Prensa y Protocolo y la gente de Actas de Sesiones del Concejo Deliberante, que nos permiten que esto se pueda desarrollar con la buena convocatoria, coordinación y con el éxito que significa la cantidad de público y el buen orden para el desarrollo de la jornada. Con estas palabras doy inicio a la jornada.

- 3 -

DESARROLLO DE LA JORNADA

Sr. Rizzi: Voy a dar la palabra de acuerdo al orden que se fueron inscribiendo y el primero es Asociación Amigos del Monolito, van a hacer uso de la palabra Amas Gini y Roberto Rodríguez.

Sra. Gini: Buenos días. Les agradezco esta atención porque es muy importante para nosotros que por lo menos se nos escuche y se nos tenga en cuenta. Nosotros hace bastante que venimos presentando notas. El tema de si la ubicación es la correcta o no, ya está. No es tema de discusión, pero nosotros estamos justamente paralelos a la vía en toda esa zona del Monolito, de Victoriano Montes, 9 de Julio, Juncal, que muchos de los que están acá conocen que venimos renegando hace mucho por varios motivos. Cuando años atrás vi la maqueta original de la ferroautomotor nos quedamos muy tranquilos porque en esa maqueta había un corredor dual, donde iban a estar las vías del ferrocarril y entrada y salida de micros. Con respecto a las medidas, lo hemos medido y hay 18 metros de cada lado. Esa respuesta que usted sin querer me adelantó es la que nunca nadie nos dio, entonces cuando hace tres meses atrás de buenas a primeras empezamos a escuchar que ensanchan la avenida Libertad, que van a sacar los árboles, nos despachamos con una cosa loca, que a mi manera de ver era irresponsable, como que ni siquiera había alguien pensando qué se hacía, porque en qué país van a sacar cerca de 400 árboles, que además considero –hace 52 años que estoy en Mar del Plata- que la avenida Libertad es la mejor arbolada, no hay otra mejor y sacar esos árboles, es cometer un delito, así nomás y me llama la atención en este momento porque muchos integrantes del Concejo, a nivel provincial y nacional, he escuchado a la misma Presidenta decir lo importante que es cuidar todo el tema ambiental. Venir a sacar estos árboles, es cometer un delito, así realmente lo considero. Sé que hay mucha gente preocupada y trabajando en eso y espero que sigan de la misma manera para que no logren sacarlos. Por otro lado, hicimos cálculos estimativos con gente que realmente tiene que ver en el tema y positivamente creo que era más rápida, menos honeroso, más seguro el corredor dual. Yo estoy en Victoriano Montes y 9 de Julio, hago ese trayecto cuatro veces por día, todos los días del año. Ya de por sí Libertad no es fácil, hay colegios, hay conservatorio que van chicos, hay geriátricos, hay estaciones de servicio y un montón de cosas que encima si quieren ensanchar, o no permitir el estacionamiento, me parece que no lo han pensado bien. En su momento pensamos que era la mejor solución porque además iban a poner en valor, como debía ser, el bendito tramo del ferrocarril. Nosotros desde hace 20 o 25 años que venimos mandando notas al Municipio y a Ferrocarriles, para que nos autorice a parquear, a limpiar, a que manden cuadrillas. De todo lo que estoy hablando tengo notas, cartas, mi compañero también, para que ustedes vean que es verdad. Pensamos que cuando hicieron la Ferroautomotor iba a ser la oportunidad de solucionar, de matar dos pájaros de un tiro, porque la persona que presentó aquella maqueta lo había pensado. En aquel momento no existía esa Ordenanza, porque si armaron una maqueta, llamaron a una licitación y se aprobó y ahora nos enteramos que está prohibido, bueno, no sé. Nosotros no queremos poner piedras en el camino, queríamos la estación, queríamos progresar, pero nos parece que a veces hacen las cosas, no sé quienes, agarraditas con hilos, sin pensar en más allá, en veinte, treinta años o en después. El tema de las vías del ferrocarril, desde treinta años atrás hasta ahora, no logramos nada. Probablemente esté separado en ferro y en automotor, entonces ahora se están preocupando por la parte automotor y tal vez cuando venga la parte de la ferro en sí tengan en cuenta o piensen algo diferente. Usted me contestó esta nota, que yo presenté hace dos meses a todos los bloques, al señor Intendente y a varias sociedades de fomento. No tiene muchas firmas, habrán trescientas firmas de vecinos, tengo tres mil más para traer, simplemente queríamos que por favor, alguien nos escuchara aunque sea en una reunión de quince minutos. Eso no sucedió, pero me avisaron de esta jornada y por eso vinimos. Esa es la inquietud, me gustaría que pensarán de nuevo las cosas, lo que ya está hecho está, ustedes vieron que hay cosas que no se piensan bien porque está cerrada la terminal, con un desastre de micros parados uno tras otro en la calle 9 de Julio. Recién vine por ahí y la gente bajaba en la vereda, que entre paréntesis está con un alambrado todo oxidado. Yo lo único que espero es que reflexionen, no nos vayamos a cosas extraordinarias, pero usemos la cabeza, no usemos los pies, porque nos va a salir mal. Nada más.

Sr. Rizzi: Sigue en el orden de inscriptos el señor José Mayo, de la Asamblea Ambiental.

Sr. Mayo: Quiero agradecerle al concejal Rizzi que escuchó la voz de la Asamblea Ambiental, cuando venimos a plantearle un día de debate y lo ha logrado y agradecerle a Artime que fue quien coordinó esta reunión. La propuesta de la Asamblea Ambiental es simple, realmente que quede claro que la vida de esos árboles y de las miles de aves que viven en ellos no es negociable para nosotros, o sea que vamos a apoyar cualquier medida que sirva para no destruir este patrimonio. La idea de la Asamblea es que este Municipio ponga en funcionamiento como corresponde y que en esa avenida se prohíba estacionar en ambas manos y se empiece a utilizar el espacio libre que queda de la vereda al cordón que en estos momentos está haciendo utilizado por agencias de autos, talleres, emprendimientos gastronómicos que tienen cerrada esa parte libre, en uso propio, lamentablemente tengo que decir que hace tres meses que estamos diciéndolo, todo sigue igual, parece que los inspectores municipales pasan por ahí y no ven, no miran, entonces lo que les pedimos es que pongan en regla esa avenida, que la acondicionen como corresponde, si hay que hacer una poda selectiva para que los micros pasen sin ser estropeados, se organice ese tránsito como corresponde en esa avenida. Creo que sin gastar mucho se pueden hacer dársenas de estacionamiento entre los árboles para evitar que el vecino se quede sin estacionar y desde ya lo están utilizando sin permisos, entonces sería muy bueno que la Municipalidad haga una Ordenanza donde se prohíba estacionar en ambas manos y sí se permita estacionar sobre las veredas. Yo he estado en Brasil, donde las calles son muy angostas y el mismo policía le permite estacionar sobre la vereda, no le prohíbe al turista estacionar, acomodarse, pero deja libre la arteria para que se circule sin problemas. Yo creo que no permitiendo estacionar, en vez de una mano, se van a lograr dos, creo que es algo viable, es económico, aparte va a poner en regla una de las avenidas más lindas de Mar del Plata y realmente es muy agradable entrar en un lugar donde hay una arboleda tan hermosa, es acogedor. Desde ya les pido que preservemos este lugar y que tratemos de buscar la mejor idea y gracias al Concejo Deliberante que nos dio la oportunidad de exponer las ideas y espero que salga lo mejor para el bien de Mar del Plata.

Sr. Rizzi: Muchas gracias. Arquitecto Hector De Schant, del Consejo Municipal de Cultura.

Sr. De Schant: Hemos preparado unas diapositivas, previo a las iniciativas desarrolladas desde el Concejo, hubo una actividad relacionada con el barrio de la Estación, que es el barrio más antiguo de la ciudad de Mar del Plata y a la vez con el problema de la estación y el patrimonio, no institucionalizado de la Estación Ferroautomotor, es decir otorgado por la licitación. Como ustedes saben, actualmente la estación de ómnibus se mueve en casi dos manzanas. Acá se le ha entregado a la firma concesionaria, ocho manzanas, en la cual incluye elementos patrimoniales muy importantes para la ciudad. Hubo un reclamo, el intendente anterior tuvo participación favorable, el actual intendente tuvo participación, consideramos favorable a medias, aunque creemos que no han cumplido ni con la palabra hacia él, ni con la palabra hacia la comunidad de Mar del Plata, donde no se han preservado estos elementos. Desde ya siguen otorgadas las ocho manzanas, que parece verdaderamente un exceso. También hemos denunciado el problema del equipamiento porque no hay clara conciencia de lo que significa un equipamiento de esa naturaleza y el impacto que puede tener la simulación de cuotas de consumo sobre todo el comercio instalado en la zona y mucho más un lugar que va a estar abierto muchas horas del día, tal vez todo el día y todos los días del año. Independientemente de esto lo que hoy nos convoca es el problema de la calle Libertad y los accesos a la ciudad y sobre este tema quiero referirme, lo hicimos en nombre del Consejo arrimándole material al Concejo Deliberante y al señor Intendente y también a otras instituciones. Muchos marplatenses sabemos o algunos sectores tienen conocimiento que hubo un proyecto verde de ciudad, que se basaba en tres elementos, que eran claves, el arbolado de las vías secundarias, las vías vecinales, los retiros de frente, los pequeños jardincitos que se hacían en los frentes y el doble arbolado en la vía pública, que en el período del '30 y en la Intendencia de Camuzo si mal no recuerdo se llevó hasta la periferia. La calle libertad es un claro ejemplo. El doble arbolado en un principio con plátanos, posteriormente con distintas variedades de árboles, pero es cierto lo que acá se dijo, es uno de los testimonios más fieles de lo que fue aquel proyecto, que nosotros creemos que debe prolongarse. Hoy en día pensamos que deben prolongarse las avenidas hasta los actuales suburbios, la periferia. Las avenidas con doble arbolado mejoran la calidad

de vida y genera paisaje, como es el paisaje propio de Mar del Plata. Se lo identificaba con estas condiciones que estoy hablando. Creemos que hoy es obligación de nuestra generación hacer lo que se hizo en el año '30. Esta otra diapositiva dice: "El verde público deberá ser considerado institucionalmente un patrimonio de la ciudad". Patrimonio, no considera al verde público y hay que tener mucho cuidado. Debiera ser incorporado. Segundo punto. Los retiros de frente... eso ya lo expliqué y es una obligación para nuestra generación. El otro punto, contribuyen a la calidad de vida y a la sustentabilidad del ambiente. Algo más, a la relación de los ciudadanos que han perdido contacto con lo natural. Antiguamente tener un hijo, escribir un libro y plantar un árbol, era casi una consigna de todas las familias. Había un día en la ciudad, en que las escuelas nos llevaban a plantar un árbol, creemos que conservar y tener esta relación con el árbol y la naturaleza es importante para el hombre, trascendente para el hombre. Contribuyen a la calidad de vida y yo diría a la sustentabilidad urbana, cada vez más comprometida y estamos tratando de valores y esto me parece que es importante tener en cuenta. Por último adherimos a los que defienden el doble arbolado de Libertad y recomendamos al Gobierno Municipal que además extienda el doble arbolado a las avenidas hasta la periferia como se hiciera en épocas anteriores, también fue expuesto. Vamos a hablar de los accesos acá hay enormes deudas con la ciudadanía como por ejemplo no saber qué sé va a ser con el transporte ferroviario, esta es una cuestión clave. Nadie puede ignorar la importancia del ferrocarril, cuando se está recuperando en todas las partes del mundo, no solo por la cuestión del transporte sino por la seguridad vial, por la cantidad de muertes y por la economía que genera. En momentos en que se está reestructurando el país en función de la red vial y en función de la red ferroviaria para conectar el Pacífico con el Atlántico y para integrarnos al mundo. Mar del Plata no puede estar ajena a este fenómeno y si existiera el viaje por ferrocarril de Buenos Aires a Mar del Plata estaríamos compitiendo en tiempo, con muchos de los barrios de la periferias de Buenos Aires. Como condiciones ambientales es muy superior a las que tienen esos barrios y condiciones de seguridad también, este es un aspecto que lo tiene que tener en cuenta los que están en la especulación inmobiliaria y los que están en el desarrollo inmobiliario. Los principios que ustedes ven ahí son los sustentados por toda la comunidad. El acceso de ómnibus de larga distancia a la estación ferroautomotor, principios que rigen la propuesta: conservar el verde público, aliviar el tráfico sobre las vías colectoras de los balnearios, utilizar las vías aptas para disminuir la inversión orientándola a otras obras que necesita la ciudad, muchas de ellas también viales y beneficiar a las empresas y usuarios que es una cuestión que nos preocupa, participar y colaborar con el municipio, las organizaciones del sector social y la ciudadanía. Este último punto nos parece que es fundamental y ha quedado completamente convalidado por los últimos congresos que se han realizado tanto de cultura, como de ciudadanía. Esta es una de las propuestas alternativas, fíjense, actualmente se está haciendo por este recorrido para entrar a la estación y nosotros proponemos que deriven en la calle Jara y que entren directamente por Jara evitando este exceso de recorrido que actualmente están cumpliendo. Jara, esta habilitada perfectamente para este tipo de tráfico, esta es Champagnat se entra por Juan B. Justo y es por Tucumán la entrada, o la salida puede ser por la que sigue a Guemes, esto se estaría evitando, porque podrían entrar y salir por acá tomando esta calle, no habría inversión y es inmediato, no necesitamos esperar para hacer esto pero esto solo resuelve la ruta 2. Y es muy interesante el planteo que hizo Transporte al presentar el sistema en general y la apertura que hizo el Intendente al decir que "esta es nuestra expresión pero, puede haber otras opiniones". El Consejo de Cultura en su Ordenanza, tiene la obligación de contribuir, proponer y fieles a la Ordenanza, es este material que hemos presentado. Esta es otra alternativa, como ustedes saben que la calle Constitución fue reconstruida para hacer el acceso norte y figuran todos los planos que distribuye el EMTUR y los planos oficiales de Mar del Plata. También el tramo que llega hasta Libertad, estoy hablando de la avenida Tejedor en la continuación de Jara, sabemos que hay un área conflictiva que los vecinos están pidiendo que haya un pequeño ensanche, sin perder las palmeras que están en la zona y 2 ombúes, así se podría ensanchar tranquilamente ese tramo. Lo que quiero aclarar que el caso de Constitución, es uno de malas prácticas, primero de todo Constitución no agregó carriles, lo único que hizo fue estacionamiento para el área. Si ustedes ven dónde están las cunetas, las cunetas siguen estando en el mismo lugar que estaban antes y hoy tenemos alumbrado público y la red de alta tensión en los mismos lugares donde estaban antes y se sacó toda la arboleda. Esto es lo que se hizo, no se agregó carriles, se hizo estacionamiento de material ¿está claro con esto? Lo mismo pasó

en pleno centro del puerto con la calle Edison, en los cuales se hizo la misma práctica, nosotros quisiéramos saber cuál es el proyecto en una calle como Libertad, en que las cunetas la atraviesan. Por lo tanto no tiene una superficie plana para el desarrollo de colectivos, esta cuestión de ingeniería vial y de hidráulica, debiera haber sido comunicada a la comunidad y eso no ha sido comunicado. Estos problemas, me quiero referir no solamente al aspecto ambiental y carismático –es decir esta relación afectiva- que tienen los vecinos con estas arboledas sino que quiero también hacer algún tipo de reflexión sobre estas otras cuestiones que al Consejo de Cultura verdaderamente nos preocupan. Nos preocupan porque hacen a la transparencia, queremos conocer esos planes y no solo el enunciado de los desarrollos. Esta es una alternativa para el acceso y salida por la ruta 11, que nos parece muy correcto que hayan sido planteados no nos podemos olvidar, tenemos la idea de que siempre es el movimiento por la ruta 2. Sin embargo el municipio con mucho tino planteó el resto de las cosas, porque en esta estación que va dirigida al futuro y el futuro sabemos que ya empieza a manifestarse en forma distinta, el “Corredor Atlántico” es una realidad, se haga o no se haga el “Corredor Atlántico”. También ha cambiado la práctica del turismo, lo sabemos la gente se moviliza, no está mucho tiempo en un lugar y este es uno de los grandes fenómenos que tenemos, la costa atlántica, la Provincia de Buenos Aires ofrece a los argentinos y a los extranjeros tener la diversidad que manifiestan estos recursos urbanos y estos paisajes porque son netamente distintos. Lo que proponemos es muy simple, entrar por la ruta 11 a la altura de la entrada del parque Camet, tomar Tejedor –que Tejedor ya está ensanchada, nació ancha- que está perfectamente preparada hasta la zona en la cual nos encontramos con el sector de palmeras. Creemos que se puede resolver entrando en forma directa a la estación que está ubicada aquí, también lo que vemos que continuando por Jara y saliendo por Juan B. Justo para tomar la avenida del Trabajo se puede ingresar o salir a la ruta 11 hacia la zona de Miramar. La otra alternativa es la de tomar la calle Jara hasta Juan B. Justo, Jacinto Peralta Ramos y de ahí salir por el interior sin superponer los colectivos de larga distancia a la colectora de los balnearios que ya están seriamente comprometidos. Por lo tanto este recorrido descomprime las presiones sobre el borde costero marplatense y esto nos parece importante, desde ya nos queda limpia toda la ciudad, esta es una cuestión de verdadero peso porque no vamos a tener conflicto con los vecinos. Sin duda la ruta 226, puede en este tramo ingresar en forma directa por Luro, no hay compromiso. Yo he tratado y lo he hecho varios días, en distintos horarios, de ver el movimiento en esa zona, que permite la entrada de los colectivos de la ruta 226. Vamos a hablar de la ruta 88, conexión al sur argentino, a la Patagonia, a Bahía Blanca como uno de los centros más importantes y a Necochea, se puede hacer tomando Jara, Juan B. Justo hasta Champagnat. Fíjense que para todo esto no se necesita ni un peso, porque ya todo esto está preparado, pero sí para hacer una correcta avenida Tejedor, que es el eje transversal de la ciudad, es lo que en una época fue Independencia. Y para este 2010, esa función la está cumpliendo Tejedor, Tejedor es una avenida de enorme futuro no se olviden que nos une al parque Camet. Y el parque Camet en el futuro de expansión urbana que tenemos, se va a transformar con lo que se está haciendo con el tratamiento de los efluentes cloacales cuando se sanee toda esa parte, la expansión hacia el norte va a ser muy grande. Por lo tanto eso va a quedar como un parque central y Mar del Plata va a ser admirable. Yo les estoy hablando de una estación que espero que dure muchos años y sabemos que va a durar muchos años, pero también de una Mar del Plata que crece y que va a crecer hacia el norte. Nuestra preocupación en el Consejo no es el presente, es qué hacemos en el presente para crear el futuro y ese es el punto clave. Esta es una adhesión a la ciudadanía que se ha expresado, el Consejo de Cultura no es ajeno a los problemas de la ciudadanía, está en el espíritu de que la cultura y la ciudadanía es un par indiviso. Para un mundo mejor y yo les diría para más y mejor democracia, en los valores que sostiene esta gente que ha salido en defensa del patrimonio verde y que ha dado su voz como nueva expresión de civilidad, de compromiso con la ciudad. Muchas gracias.

Sr. Rizzi: Muchas gracias arquitecto De Schant. Tiene ahora el uso de la palabra, el señor José Ledesma de la “Asociación Civil Hábitat y Vida”.

Sr. Ledesma: Yo soy un vecino de la ciudad nací aquí hace 55 años, aprendí a caminar en la avenida Libertad, Libertad y Jara donde estaban los Morichetti, en una época con una estación de servicio. Anduve por el país me recibí en Córdoba de arquitecto y vuelvo y veo que la avenida Libertad se ha

salvado, que tiene una relación barrial que inevitablemente tenemos que ver la ventaja comparativa en lo ambiental porque es un pulmón longitudinal con árboles que ya llevan 50, 60,70 años y con una calidad que inevitablemente es distinta. Esto no hay duda, me deja muy tranquilo la exposición del colega De Schant, lástima que el colega Artime se levantó y se fue, porque esto me induce centralmente a una preocupación. Este último año me he ocupado de estar en la gestión, en distintos ámbitos llámese Colegio de Arquitectos, en el Centro de “Hábitat y la Vivienda”, en la Comisión Permanente de Seguimiento y Monitoreo Ambiental, que afortunadamente la conforma un concejal aquí presente, Abad, digo porque es de alguna manera un referente dentro del Concejo Deliberante. Hemos decidido entre algunos profesionales y ciudadanos, conformar la “Asociación Civil Hábitat y Vida” porque vemos que la ciudad crece de una forma extraña, inconsulta, no participativa desde nuestro punto de vista. Y estos lugares, estos ámbitos que naturalmente son nuestros, de los ciudadanos, muchas veces sirven para tomar determinaciones que van en contra de los ciudadanos, de nosotros mismos. Así que me siento de alguna manera orgulloso de volver a estar en mi ciudad y poder tener estos minutos para decir lo que pienso. El arquitecto Artime, hacia referencia al Plan Estratégico Mar del Plata donde supuestamente con el aval de instituciones se ha diseñado lo que se entiende por un plan estratégico a conveniencia de toda la ciudadanía. Yo no veo que sea así y los invito a que por medio de internet, que es gratuita busquen una tesis doctorada hecha por un ciudadano, marplatense de apellido Zabaro Böcker, en España donde habla y desmenuza en 500 páginas lo que es el Plan Estratégico Mar del Plata, en sus características de planificación corporativista, es decir, bien entendido, un Plan Estratégico hecho por unos pocos, para el beneficio de unos pocos, es lo que dice esta tesis doctorada del sociólogo en Barcelona, un conciudadano. No me cabe duda de que tocar la avenida Libertad, sería un exabrupto a no ser para tocarla, modificarla, para que sea un ejemplo a replicar en otras avenidas. Volver al tema de la reforestación, volver al tema de recuperar suelo permeable que tan importante es, según entendemos los ambientalistas para que el ambiente al ser considerado cumpla su función natural, culturalizada pero natural. Esto tiene que ver con los árboles que cumplen su función, pero también tiene el suelo, tenemos que entender que es el único lugar por donde se nutren las napas de agua que luego nos dan de beber, el líquido vital, elemento que después nos sirve para poder vivir. La ciudad sabemos, somos concientes, se ha ido tapizando, se ha ido hormigonando, se han perdido los corazones de manzanas, crecimiento indebido de las construcciones ilegales que cada tanto con una moratoria lo legalizamos. Este sentido de mantener la avenida Libertad, no solamente tiene que ver con lo ambiental, si no que bien lo explico Héctor, con esta relación barrial, con esta relación entre vecinos y con lo que yo entiendo es como una bienvenida a los turistas que entran a la ciudad por esta avenida hacia la playa de “La Perla”. Yo quiero cerrar diciendo que todos estos hechos, históricos que han acontecido en la ciudad y que quedan en algunas actas, en algunas certificaciones, en algunos libros, en algunos planos están firmados, están firmados por los responsables que generalmente somos profesionales. Y esta responsabilidad no muere en el hecho de la firma, esta responsabilidad social, universitaria, que tenemos quienes hemos tenido la suerte de pasar por los claustros universitarios, es una obligación el devolverla a la comunidad, que gracias a ella todavía hay universidades que son públicas, libres y gratuitas, donde algunos tenemos la suerte de poder adquirir un título, que pareciera que después nos olvidamos en la mayoría de los casos y nos sirve este título para marcar una diferencia y no para asumir una responsabilidad, que reitero es una obligación. Nada más.

Sr. Rizzi: Muchas gracias, el Presidente nos comunica que se tenía que retirar a una reunión, es por eso está ausente y ya lo había anticipado. Ahora tiene el uso de la palabra el señor Roberto Rodríguez, también de la Asociación de Amigos del Monolito.

Sr. Rodríguez: Buenos días. Yo voy a ser muy breve, porque mi compañera acá ha expresado claramente cuáles son nuestros objetivos, los que vivimos en torno a las vías del ferrocarril y además coincidimos plenamente en el mantenimiento del verde de la avenida Libertad. Yo creo que cuando Artime, inauguró esto, la inauguró y también la cerró para nosotros, porque plantea la posibilidad de las rutas alrededor de las vías o de las 2 vías de comunicación para los micros de larga distancia lo dio como un hecho terminado, como una disposición que prohíbe esa posibilidad. Yo creo que también

que hay otras cuestiones que están prohibidas como la contaminación, las ratas, los insectos, la mugre que nos viene rodeando desde hace muchos años. Acá hay una carpeta que yo pensaba que el Intendente iba a estar presente para dejarle a él, porque estas cantidades de cartas desde hace 10 años y de notas y de fotografías que venimos entregando sucesivamente a todos los responsables de los sectores que tienen que ver con esto y lamentablemente hasta el día de hoy no ha sido posible. Creo que si las disposiciones legales para poder mantener la limpieza, la higiene, la no contaminación no son prácticamente respondidas ni cumplidas por ninguno de los estamentos de nuestro municipio, yo diría cuáles han sido las respuestas a esta prohibición de hacer las rutas alrededor de las vías propias. Yo me preguntaría porqué no podemos encontrar desde que está todo el proyecto de la ferroautomotora muy difícil lograr elemento que nos permitan opinar a la población de lo que realmente nos iba a deparar la suerte o la desgracia en este caso. Entonces yo me pregunto si esa disposición ha sido cuestionada, si nuestro Concejo Deliberante ha hecho propuestas diferentes, si realmente tienen, me gustaría contar con esa disposición que prohíbe. Cuando nosotros hemos hecho infinidad de notas exigiéndole al ferrocarril que nos libere de toda esa inmundicia que rodea los laterales de las vías. Entonces claramente primero voy a plantear la posibilidad de que se revea esta disposición que prohíbe las rutas laterales a las vías, que podamos tener acceso a esas disposiciones y ver en qué fueros poder discutirla teniendo en cuenta que hay cosas mucho más graves que esa supuesta posibilidad de riesgo de accidentes que son muy relativas, porque esto perfectamente se puede neutralizar y yo creo que esto no es nada difícil que ocurra. De manera que no me quiero extender más, estamos con todos nuestros compañeros de la avenida Libertad y además que eso se mantenga y por supuesto pretendemos que también se logre la forestación en los laterales de las vías. Hemos presentado proyectos inclusive de algunos arquitectos sobre toda la posibilidad de darle a los laterales de la vía un aspecto completamente deferente, para que cuando acceden a nuestra ciudad los turistas que vienen por el mismo ferrocarril, puedan ver no la inmundicia que hoy está alrededor de esto. De manera que a mi me gustaría dejar en manos de no sé quien esta carpeta con todos los elementos y que nos den una respuesta, precisamente y lo más importante es que quisiéramos conocer esa disposición que niega la alternativa que originalmente estaba en el proyecto de que los laterales de las vías sean acceso de los micros de larga distancia. Nada más gracias.

Sr. Rizzi: Me pide acá la palabra el concejal Laserna, para referirse puntualmente a la intervención del señor Rodríguez.

Sr. Laserna: Gracias, en realidad teniendo en cuenta lo que comentaba el vecino recién y que como explicaba el concejal Artime, es la postura oficial respecto de la entrada que todos queremos, para el acceso que todos queremos para esta nueva terminal. Nosotros venimos analizando este último informe negativo, respecto de la posibilidad de tener este acceso paralelo a las vías. Es bastante reciente en forma escrita, pero realmente por lo que nosotros sabemos durante varios meses han existido reuniones en las cuales se ha insistido claramente con esta posibilidad con el Ministerio de Planificación Federal y la Subsecretaría de Transporte para que permitan este acceso, que evidentemente por las voces que uno escucha y por los informes técnicos que uno ve, es el acceso más lógico que podría tener la terminal. Nosotros en base a lo que se ha dicho acá y todas las voces que se expidan en este sentido, las adjuntaremos en un proyecto de Resolución del Concejo Deliberante, solicitándole al Ministerio de Planificación que por favor arbitre los medios necesarios para poder de alguna manera modificar este criterio o buscar alguna salida alternativa que pueda modificar este criterio y que permita de alguna manera llevar adelante este acceso, que sin perjuicio de las propuestas que hemos escuchado aquí y que evidentemente serán analizadas, estamos toda la comunidad de Mar del Plata, en este acto se notó claramente, de acuerdo con que este podría ser un acceso que evite un sinnúmero de inconvenientes. Así que nosotros para ir cerrando haremos cada una de las exposiciones, tomaremos las desgrabaciones y presentaremos un proyecto de Resolución que me imagino que va a ser acompañado por todos los bloques políticos en este sentido, solicitando al Ministerio de Planificación que por favor revea con urgencia este dictamen negativo respecto a esta forma de acceso a la terminal. Nada más.

Sr. Rizzi: También para una aclaración me pide la palabra el concejal Abad.

Sr. Abad: Ya que estamos en una jornada de debate, de reflexión, de diagnóstico, propositiva, ya que se han hecho algunas propuestas y también de conocimiento porque hay cosas que nos vamos desayunando que sin lugar a dudas son muy buenas en función de ver las formas de resolver lo mejor para Mar del Plata en esta cuestión. Yo le puedo hacer una pregunta concejal Rizzi, ¿No puede leer la Resolución esa? Porque la verdad que hablamos de una resolución que dice y no sabemos el contenido de la misma.

Sr. Rizzi: Esta es una nota dirigida al Intendente Municipal, que dice: “Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a su solicitud respecto a la ejecución de obras de infraestructura en referencia al acceso de micros a la nueva estación ferroautomotora” Está fechada esta nota el 17 de noviembre del 2009. “En ese sentido le informo que su pedido no es factible dado que los terrenos por usted solicitados están afectados a la construcción de la estación ferroviaria de pasajeros, obras que esta llevando adelante la Secretaría de Transporte de la Nación, conjuntamente con la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial. Al respecto se adjunta el plano de la estación ferroviaria de pasajeros de Mar del Plata para su conocimiento. En virtud de lo expresado precedentemente y de la importancia de estas obras, las cuales resultan imprescindible para el correcto funcionamiento de los servicios ferroviarios, es que se hace imposible acceder a vuestro pedido por lo que bajo ningún punto de vista se aprobará cambio alguno en el proyecto”. Esto está firmado por el Subsecretario de Transporte Ferroviario de la Nación. Concejal Baragiola, también había pedido para una aclaración la palabra.

Sra. Baragiola: Buen día a todos. En primer lugar es para referirme a lo que había dicho el vecino, nosotros hemos presentado el día lunes un pedido de informes para que se nos remitiera a este Concejo Deliberante, esto que ha llegado a esta audiencia. Desde ya considero que el Concejo Deliberante, tiene la posibilidad de poder no solamente solicitarle al área de Planificación que revea la medida pertinente, sino sinceramente también trabajar con el Congreso de la Provincia de Buenos Aires, para que no solamente se revea sino que cedan el espacio necesario para la construcción de una vía alternativa que conecte a la hoy terminal con lo que es Champagnat y la vía. En donde nos dé la posibilidad de la construcción de una nueva entrada y salida de vehículos de gran porte que hoy lamentablemente los tenemos circulando por dentro de este barrio tan tradicional que está atrás de la vieja estación de trenes. Y también decir y dejar aclarado que esta idea de la nueva vía no es una cosa que surge hoy, esto se empezó a hablar con el primer proyecto de ferroautomotora que se evaluaba en Mar del Plata. Entonces me extraña mucho que llegue un informe de este tipo cuando ya en el primer proyecto de licitación se evaluaba la posibilidad de una construcción de una vía alternativa que uniera Champagnat y la vía con lo que hoy debiera ser la ferroautomotora, pero que es la nueva terminal, más cerca también de plantear en ese mismo proyecto de ferroautomotora para la estación del tren, una construcción para que el tren pudiera entrar por trinchera, la posibilidad de que este municipio fuera quien se hiciera cargo de ese gasto, en ese momento se evaluaba que eran \$ 50.000.000- y el municipio no podía hacer frente a ningún caso y aparte las obras de infraestructura que atraviesan por debajo de la vía generaban realmente un gasto que era imposible poder construir aparte esta obra. Entonces digo son 2 temas que nosotros debíamos evaluar, sí o sí el Concejo Deliberante y en esto lo que ha dicho Laserna recién me parece muy bien que hayan retomado la idea de una vía alterativa y pedirle al gobierno nacional que estudie la medida y revea la postura, que nos informa a través de ese informe. Me parece que hay que plantear el tema de que sí o sí este Concejo Deliberante exige esa medida que es la vía que vemos realmente como una salida a todo el problema que hoy estamos atravesando. Y también empezar a trabajar sobre, no solamente en qué situación va a entrar y salir el tren de Mar del Plata en lo que es la intersección de Jara y la vía, si no sinceramente qué vamos a hacer con la vieja estación de ferrocarril. Me parece que son 2 temas que los vecinos más allá del problema que están pasado por el tema del ensanche de la avenida Libertad, que nosotros les queremos aclarar que el Bloque de la Unión Cívica Radical no está acompañando esta medida de ensanche y por eso el concejal Rizzi también ha convocado a este llamado a los vecinos para poder entre todos buscar la salida. Me parece esencialmente hay que ponerse muy firme con esta vía alternativa al costado de la

vía del tren y recurrir si es necesario a nuestros diputados y senadores provinciales para que generen la herramienta legislativa necesaria para que Mar del Plata pueda hablar entonces de tener un egreso e ingreso de vehículos de gran porte de más de 15 toneladas que hoy están circulando por nuestras calles de este barrio tan tradicional de Mar del Plata por ese ingreso y egreso. Muchas gracias.

Sr. Rizzi: Concejal Guillermo Schutrumpf, tiene el uso de la palabra.

Sr. Schutrumpf: Muchas gracias Fernando, primero te felicito por la iniciativa de haber convocado a esta jornada de trabajo que creo que era un anhelo de muchos de los vecinos que hoy están acá presentes y que se han molestado en venir acá para obviamente marcar su postura cosa que yo en general acompaño y también me opongo al ensanche de la avenida Libertad. Y además respecto de esta cuestión nosotros también el 2 de diciembre hicimos un pedido de informes que yo no sé si tienen previsto los funcionarios que están presentes hoy del Departamento Ejecutivo, hacer uso de la palabra. Pero podríamos aprovechar, ya que están acá y los tiempos legislativos son lentos, sobre todo en un recambio como el que tuvimos hace muy poquito tiempo. Me gustaría, ya preguntarles a ellos ya que estamos en una jornada de diálogo y de búsquedas de consensos dar cuenta de algunas preguntas que nosotros teníamos. A mí me parece que lo que hay es una cosa que ya está, que es concreta que genera problemas, pero ya está, no se va a salir de ahí de la nueva estación terminal, me avisan hace muy poquito que se ha cortado la calle 9 de Julio desde Neuquén hasta San Juan. Solamente pueden pasar los micros de larga distancia y los taxis, los autos particulares no pueden pasar porque obviamente 9 de Julio se ha convertido en la nueva estación terminal, porque al no poder ingresar hay una nueva estación terminal de facto en la calle 9 de Julio. Así que me gustaría por ahí preguntarles a los funcionarios que están presentes si ha habido algún estudio de impacto ambiental respecto al ensanche de la avenida y el traslado de los árboles. Si hay estudios realizados sobre la modificación de los recorridos de las unidades de transporte urbano de pasajeros y de los micros que ingresan, hay que insistir y hay que volver a repetirlo. Estas modificaciones son una potestad del Departamento Deliberativo no es una potestad del Departamento Ejecutivo a través de un Decreto, el que fija el recorrido de las unidades de transporte es el Concejo Deliberante no es el Departamento Ejecutivo. Y también se ha leído el informe de la gente de la Subsecretaría de Transporte respecto a la imposibilidad del acceso paralelo a las vías. A mí me parece que es muy bueno el proyecto que ha planteado el concejal Laserna, así que sin duda lo vamos a acompañar, porque me parece que es hasta irrespetuoso de la forma que se dirige al señor Intendente diciéndole que esto está cerrado y que nos hay forma de reverlo. Y creo que el Intendente que es el jefe político de la ciudad, se debe poner al frente de esta cuestión y reclamar que para que no tengamos que pensar en estas cuestiones de terminar sacando árboles, ensanchando una avenida como Libertad, que ya claramente ha quedado establecido cuáles son los beneficios que tiene esa doble hilera de árboles, me parece que hay que acompañar esta decisión del concejal Laserna en cuanto a este proyecto de Resolución, pero me gustaría saber si los funcionarios que han venido al Departamento Ejecutivo tienen una opinión para dar a este respecto. Nada más.

Sr. Rizzi: Tiene el uso de la palabra, el señor Aldo Ríos, de Greenpeace.

Sr. Ríos: Buenos días a todos. Yo soy un vecino más, también soy un activista de esta organización pero vengo en representación de mi persona, nada más. Vengo a hacer uso del ejercicio de ciudadano a cuidar y proteger lo que es el ambiente y los árboles y toda la diversidad me obliga a ser responsable, a cuidar. Cuidando un árbol estoy cuidando parte de la biodiversidad. Por lo tanto esa es mi expresión y vengo a eso a apoyar a los vecinos que cuidan un espacio que es para todos, no solamente los que viven ahí, es para toda la comunidad que llega, que vive, que se va y soy un vecino más. Así que, todas las reflexiones o las exposiciones que están transmitiendo las acompaño, porque como se expresó el árbol nos da el oxígeno, los árboles nos liberan de la contaminación, el agua que es vital tenemos que cuidarla todos. Hablando de eso, también en la ciudad hay muchas rupturas de cañerías y pérdidas de agua, nosotros deberíamos cuidar más el agua, no es el tema de hoy pero tengan presente también que es para nuestra supervivencia. Nada más, les agradezco este momento para expresarme.

Sr. Rizzi: Tiene la palabra ahora el señor Luis Aguirrezabal, que es investigador del CONICET.

Sr. Aguirrezabal: Buenos días. Yo vengo como particular, como vecino de avenida Libertad, por que alguna vez decidí comprarme una casa cerca de ese barrio, porque era el que me gustaba, porque era el barrio de Mar del Plata que me hacía sentir bien. Casualmente vengo como particular, pero soy el profesor que enseña cómo crecen, cómo se nutren, cómo absorben dióxido de carbono las plantas, en la facultad de Ciencias Agrarias de nuestra universidad. Soy también investigador independiente del CONICET y de hecho en este momento coordinador de la Comisión de Ciencias Agrarias del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Y de lo que les quiero hablar es de los diferentes servicios, los que se llaman servicios ecológicos que brindan por ejemplos los árboles, que son muchas funciones y a todas esas funciones, hoy por hoy hay métodos que los podemos calcular, podemos cuantificar, los beneficios que brindan e incluso ponerlos en valor monetario. Entonces por ejemplo las razones de promover y mantener el arbolado urbano obedecen a motivos ornamentales, espirituales, sanitarios y ecológicos. Los gobiernos municipales gastan importantes sumas en producir o adquirir árboles, plantarlos, mantenerlos en buen estado y acorde con las limitaciones de espacio en que se desarrollan. En estos términos la sociedad, dispone de los beneficios de un paisaje urbano embellecido, saludable y aunque estos servicios los disfruta la sociedad en general son los vecinos más cercanos los que cotidianamente frecuentan un barrio determinado, quienes más se benefician. Ahora acá empezamos con temas también monetarios, no tiene la misma apreciación de valor monetario o no monetario una calle desarbolada que una con árboles, una calle con el doble de árboles que una calle con la mitad de árboles y esto en ninguna parte del mundo. Tampoco una con árboles pequeños comparada con otra con plantas añosas, y esto está muchas veces relacionado con el crecimiento de la propia historia personal de muchos vecinos. La sociedad y los gobiernos lo saben y por eso hay Ordenanzas que defienden el patrimonio biológico del vandalismo o de la sustitución arbitraria. Incluso del manejo de poda, cuando lo realiza personal no autorizado, los municipios cuidan estos árboles basados en estos beneficios, se sabe. Por tratarse de un patrimonio tiene valor y como les decía este valor no solamente subjetivo, no solamente es una apreciación visual, monetariamente la suma de toda inversión y gasto realizados en mantener árboles en las calles que pagadas por los contribuyentes constituye al menos el valor capitalizado de estos seres vivos, es decir, no es cambiar un árbol grande por un árbol chico, el árbol grande tiene un valor monetario y no monetario. Sin embargo los pagos realizados no son solamente por los beneficios percibidos ya que un árbol se cría o compra inicialmente para sostenerse durante muchos años, sino también por los beneficios presentes y futuros. ¿Cuáles son los servicios ecológicos y no ecológicos que brindan los árboles? 1) El mejoramiento del paisaje urbano a través de las numerosas actitudes de forma, color, ocupación del espacio, ángulos de visión que obedecen a reglas similares a las de la expresión artística y de las que se ocupan las disciplinas de evaluación del paisaje. 2) Es la función que cumplen como pulmón verde, atenuando la disipación hacia las viviendas de los gases de carburación automotor reteniendo hollines y contaminantes sólidos y oxigenando el aire a través de procesos biológicos. 3) El solar recreativo y espiritual para una gran mayoría de personas siendo uno de los pocos elementos urbanos –como decía el arquitecto De Schant- que vincula al hombre con el medio natural. 4) Son refugio de macro y micro fauna urbana, incluyendo aves que son apreciadas por la gente con la consecuente morigeración de su impacto negativo porque por ejemplo las deyecciones de las aves, las paran los árboles o sobre los edificios y otras obras públicas o privadas. 5) En algunos casos son refugios transitorios de aves migratorias, que provienen de grandes distancias y requieren espacios arbolados estratégicos como la avenida Libertad para sostener sus rutas. 6) Atenúan el microclima urbano, la temperatura con la mitad de los árboles en la avenida en el verano va a ser otra, esto combinado con la función de filtro de luz que atenúa o refleja radiaciones ultravioletas que son nocivas para la salud humana. La atenuación de impacto de lluvias torrenciales, porque lo para el follaje las lluvias de verano, por intersección directa o por escurrimiento de agua por los troncos y por desvío y debilitamiento de frentes de vientos. 7) Junto con los canchales adyacentes resultan los únicos reservorios de deposiciones de animales domésticos ante el descontrol absoluto que existe en la ciudad acerca de la tenencia responsable de mascotas. 8) Es un elemento substancial y en esto me voy a explayar de la mitigación del cambio

climático al remover dióxido carbono atmosférico, porque lo fijan por fotosíntesis y retener hollines y otros contaminantes sólidos causantes del efecto invernadero que transforma en madera ese dióxido de carbono y lo mantiene almacenado por largos periodos de tiempo, sosteniendo este proceso en forma continua al árbol durante toda su vida. Todos estos servicios mencionados, todo esto que les vengo de contar se cumple y se acrecienta no con arbolitos, se cumple y se acrecienta con arboledas añosas como la de la avenida Libertad las que para mantener estas funciones deben ser conservadas y mantenidas de modo de minimizar riesgos sobre las personas por caídas de ramas gruesas o enfermas o aun de árboles senescentes y otros inconvenientes. En general en Mar del Plata el manejo de la poda resulta adecuado para cumplir estas condiciones y mantener árboles de muchos años en buenas condiciones. Los servicios comentados de adaptación y mitigación del cambio climático, resultan junto con los valores estéticos y espirituales de la existencia de arboledas urbanas, que sean estos elementos fundamentales para el desarrollo local y contribución a procesos ecológicos con implicancias globales. En este sentido resulta preocupante pensar en eliminar árboles desarrollados, para ensanchar calles de una ciudad que dispone de escasos espacios verdes en función de su tamaño y número de habitantes. Desde febrero próximo pasado más de mil ciudades del mundo, se comprometieron a trabajar en reducir o contrarrestar emisiones de gases del efecto invernadero en un acuerdo de alcaldes que se promovió durante la reciente cumbre de cambio climático de Copenhague. Vamos a la avenida Libertad, en el caso de la avenida Libertad donde hay gran variedad de especies arbóreas Acacia blanco, Alianto, Plátano de buen desarrollo en tamaño, se puede asumir que considerando fustes, ramas permanentes y raíces además del follaje, raicillas y ramas en continua regeneración cada árbol, esto basado en su diámetro, altura y densidad mantiene secuestrado entre 100 y 200 kilogramos de carbono. Esto multiplicado por la cantidad que se sacarían estaríamos liberando al aire de Mar del Plata 100.000 kilos de carbono, esto sería equivalente a liberar 392.000 kilogramos de dióxido de carbono por solamente sacar los árboles de la segunda hilera de la avenida Libertad. Esto es fácil, es multiplicar por la cantidad a eliminar y se obtiene el monto total de emisiones por deforestación lo que contribuiría al cambio climático ¿por parte de quién?, por parte del municipio. Es decir una política totalmente contraria a la que llevan todos los sectores progresistas del mundo. Sumado a este aporte se agregaría el consumo de cemento cuya industria es importante causal del efecto invernadero a nivel nacional y mundial. Y el uso de combustibles fósiles para ensanchar en asfalto y maquinarias destinadas al ensanche propuestos, además de la emisión causada por la eliminación de árboles, se eliminaría su función de captura anual, en tanto nuevas plantas si se instalan de nuevo tardarían muchos años en alcanzar los niveles de absorción de las plantas actuales. Después no solamente está lo que los árboles tienen almacenado de carbono, esta la posibilidad de contaminar, de contaminar aquello que estamos aumentando por tener ahora la nueva terminal cerca. Entonces podemos calcular que cada árbol adulto los de la avenida Libertad absorbería en promedio unos 9 a 18 kilos de dióxido de carbono equivalente. Estas estimaciones -por supuesto- las podríamos refinar pero arrojan una idea de la magnitud de carbono secuestrado o a secuestrar que no se está considerando en la obra propuesta, esto es plata, esto es pensar en mejorar el ambiente para las generaciones futuras o empeorarlo. Por otra parte, en épocas de poda durante el presente año y aun en barrios céntricos también tiene implicancias sociales se pueden observar personas carencias que recolectan las ramas de podas, este servicio impensado de la pobreza también se perdería con la pérdida de árboles o se disminuiría. Pero además un ensanche debería ser una consecuencia lógica de un estudio de impacto formal sobre las implicancias del tránsito desplazado desde la terminal antigua a la nueva y no una obra tentativa por si acaso o para mejorar a la nueva, anulando los beneficios ya comentados. Hoy hemos escuchado con gusto muchas propuestas que parecen superadoras, no parece necesario ensanchar la avenida Libertad, hay varias propuestas superadoras, me permito decir dos temas más para aclarar. Uno es que de ninguna manera como escuche por ahí el transplantar árboles grandes, tiene un porcentaje de logro bajísimo, la gran mayoría se muere y tiene un costo enorme, esa no parece ser una solución va tener un costo para los contribuyentes enorme. Por otro lado hay una idea que es una de las posibles de hacer dársenas transversales, en el caso de que esa fuera una de las ideas recuerden que la obra civil no debiera ser muy profunda para no debilitar raíces, recuerden eso por favor. Para terminar, la sociedad tendría muchos elementos para solicitar a los gobernantes actuales que rindan cuenta sobre la inversión y esfuerzo en Mar del Plata verde –como nos decía el

arquitecto De Schant- sobre el esfuerzo aplicado de sus antecesores en la generación y protección del patrimonio biológico de la ciudad, ya que capitalizando los valores aplicados durante muchos años, el costo que tiene cada uno de esos árboles a la forestación urbana, pagado por los contribuyentes, se vería que se dispone de un activo importante no solo social sino de patrimonio monetario real y nosotros lo podemos calcular, aunque los cuentas nacionales y municipales no los contabilicen hoy día, sin embargo es mucha plata. Continúa con su vida útil porque los árboles están bien, no tienen problemas sanitarios importantes y que no se puede dar de baja sino por un interés superior consensado, se ve que no hay consenso y en consulta con las partes afectadas particularmente con los vecinos de esa calle. Una vez más de realizarse Mar del Plata volvería a estar a contramano con su destino de ciudad limpia, a la luz de las actividades de saneamiento, por ejemplo el basural que se encuentra encarando la municipalidad con apoyo del Gobierno Nacional, una actitud opuesta en este caso resultaría sorprendente e improcedente. Por lo tanto hay varias propuestas superadoras pero yo voy a hacer una más como vecino. Como vecino a mi me dejaría muy tranquilo que este Concejo le dé la forma que sea porque una de las posibilidades de ensanche de la avenida Libertad en que está basado En una normativa del proceso, -ffjense hasta en qué punto intentamos justificar algo- pero me dejaría muy tranquilos que dicten alguna norma que haga intangible la arboleda de la avenida libertad, eso nos dejaría muy tranquilo porque no solamente estaríamos trabajando por el hoy, para la terminal, si estaríamos trabajando para nuestras generaciones futuras.

Sr. Rizzi: Les comento a los presentes que desde el bloque de la Unión Cívica Radical, se esta trabajando en un proyecto de Ordenanza para declarar de interés Patrimonial, Paisajísticos y Urbano la doble hilera de forestación como en su momento se hizo con la avenida Paso. Corresponde al uso de la palabra al señor Javier Salinas, Presidente de la Sociedad de Fomento del barrio “Villa Primera”.

Sr. Salinas: Buenos días a todos. Yo estaba pensando hace muy poco que en una sociedad que no estuviera tan dividida de la política y con una técnica que no estuviera tan dividida de la política esta reunión no se debería haber hecho. Hemos escuchado hablar de que esta estación terminal se encuentra en el lugar en que se encuentra, porque hubo un plan estratégico que así lo propuso y a mucha gente que le pareció correcto. Pero en ese plan estratégico parece que ha habido fallas y graves y esta reunión es la prueba de ello, sino no estaríamos aquí. Para los que por ahí no me conocen yo me dedico a arreglar riñones artificiales, gente, depende su vida de esos equipos que yo arreglo, lo cual me implica una responsabilidad enorme y que me cuesta mucho llevar. Y a veces veo como la improvisación y la irresponsabilidad de mucha gente que maneja vidas de miles o cientos de miles de personas, tenemos que venir a decirles acá algo están haciendo mal. Creo que en este momento lo único que nos queda al corto plazo es minimizar completamente el impacto que ha creado a partir de su instalación y de su mal puesta en marcha porque hoy ya no estaba funcionando, esta terminal. De las propuestas que se han presentado yo creo que no sería conveniente ponernos a discutir las acá, ni apoyarlas, ni negarlas, sino que deberían ser todas tomadas en cuenta, evaluadas, pero que esa evaluación se haga de una manera muy distinta a como se vienen manejando todos los gobiernos Nacionales, Provinciales y Municipales que es casi con la ocultación de datos. Conseguir información de cómo se ha ido llevando adelante esta estación, ver que en el mes de noviembre del 2009 se recibe una respuesta a algo que supuestamente, el Plan Estratégico lo decidió hace 4 años y que es algo exactamente lo contrario a lo que el Plan Estratégico tenía previsto. Eso nos habla muy mal de la participación que podemos llegar a tener nosotros como vecinos, pero ¿porque?. Porque no tenemos absolutamente ningún dato para poder tomar una posición ni acercar una ayuda, que muy bien les vendría a funcionarios de todas las ramas municipales, decir cuento con todo el apoyo incondicional de gente que trabaja en los barrios, de ciudadanos comunes que me pueden llegar a acerar una idea que a mi no se me había ocurrido. Entonces creo que en este momento si algo nos está faltando es poder saber de qué se trata, en todo y llevamos casi 200 años en los cuáles venimos con el mismo reclamo que es saber de qué se trata. Hoy tenemos que venir a enterarnos acá de esa resolución de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario que tira por tierra una de las partes más importante de ese Plan Estratégico de esta estación terminal. Se empezó a hablar antes de esto del ensanchamiento de la avenida Libertad, quiere decir que también algún dato previo había de que se iba a denegar el ingreso

por esa vía, de eso nos estamos enterando siempre por los medios o por algún rumor y tenemos que salir corriendo para usar parte de nuestro tiempo para poner una mesita en la calle informar a los vecinos y pedir que nos acompañen con la firma. Necesitamos tener más información para poder ayudar, si este gobierno municipal, este Concejo Deliberante quiere contar con ayuda de los vecinos por favor denos información. Con eso podemos acercarnos mucha ayuda, mientras las cosas se hagan en secreto vamos a terminar como terminamos hoy, teniendo que convocar a todos los vecinos para hacerles llegar estas conclusiones. Por último tengo que coincidir con Aguirrezabal, es necesario quitar ese título de sujeto a ensanche de la avenida Libertad, si algunos de los concejales presentes o ya como Rizzi lo ha enunciado que van a presentar un proyecto para tratar este tema, lo puede llevar adelante, cuente completamente con mi ayuda, Muchas gracias.

Sr. Rizzi: Muchas gracias, tiene la palabra el señor Oscar De Noia, por el Colegio de Sociólogos.

Sr. De Noia: Buenos días, muchas gracias al concejal Rizzi, por la oportunidad que tenemos de expresarnos. Comentar este tema no es un tema simple como se ha visto, los que me precedieron en la palabra han resuelto gran parte de la temática sobre la importancia indudable del árbol urbano. También se ha trascendido el tecnicismo que nos convocó sobre cómo resolvemos el acceso o la salida a la terminal que es un problema como ya lo han expresado antes, de error de planeamiento estratégico muy grosero. No es el único error, este error se está cometiendo hoy también con otras áreas como es la defensa costera y se está cometiendo en otras áreas más que no son de menor importancia. No hay una voluntad de escuchar lamentablemente no esta Artime, porque con todo respeto discrepo con él, el Plan Estratégico no estuvo de acuerdo en esa locación. Yo participé cuando se habló en el teatro Colón sobre la mejor locación y propuse otra en su momento, fuera de la ciudad, que era una oportunidad única para hacer otro desarrollo urbano, otra inversión, un centro periférico de una ciudad satélite, era la oportunidad total y no se lo tuvo en cuenta. Solamente se decidió entre hacerlo en la parte de carga o ahí. La otra alternativa jamás fue escuchada, jamás fue considerada. Cuando le pregunté al que en ese momento era director del Plan Estratégico si estaba de acuerdo con esto, me dijo que no, “entonces tenés que renunciar, no podés ser funcional a intereses políticos de turno” le dije. Esos intereses políticos de turno son los que ahora nos metieron en este problema; también nos están metiendo en el problema costero con las piedras y las rocas, que no lo voy a tocar. Lo que voy es al tema de fondo, que un arquitecto nuestro lo propuso en España, la disfuncionalidad de nuestro Plan Estratégico. Yo tuve la suerte de trabajar acá en Plan Estratégico en anteriores administraciones y luchamos con ellos por los árboles durante mucho tiempo pero no por el árbol sino por la ecología, por el paisaje, por el medio ambiente. Reducir el tema al árbol es un error y voy a hacer un comentario. Lo que debemos preservar no es el árbol, ni siquiera el árbol añejo, porque hay árboles añejos que los han destrozado con la poda y ha quedado reducido a un palo. Eso pesa una cantidad de kilos, que se llama masa biótica; son absolutamente inservibles para la ciudad. Lo que sirve del árbol es la fronda, es la superficie de follaje y lo que deberíamos preservar es el follaje. Entonces si se hace una Ordenanza – que escucho con agrado que la están armando- tengan en cuenta que lo que hay que garantizar no es el árbol sino el follaje, ¿de qué nos sirven árboles mutilados? Las ramas que se caen no es porque están enfermas, sino es porque fueron mutiladas, mal podadas. Tengo que anunciar lamentablemente que dentro de tres o cuatro años se nos van a caer cantidad de ramas en toda la ciudad por el desastre de poda que se hizo y, en especial, vamos a perder los tilos de la Diagonal. En la época de Roig logramos parar la poda y ahora los han podado indiscriminadamente. Las ramas mayores a cierto tamaño, el tejido meristemático no alcanza a cubrir el tejido leñoso, el tejido leñoso del tilo es muy débil, se pudre, se ahueca y luego esa rama hueca se cae. Y va a caer arriba de árboles, de nenas o de lo que sea y vamos a decir que es una fatalidad y no, fue una mala poda, no una fatalidad. Este año mutilamos cantidad y vemos que es un tema de fondo que no estamos manejando. No estamos manejando no sólo los árboles, no sólo la poda, sino que no estamos manejando un plan integral para la ciudad. El planeamiento no existe, por más que tenga sello, por más que sea participativo, la ciudad carece de planeamiento estratégico, no hay soluciones de fondo para temas clave. Perdimos una oportunidad histórica de desarrollo urbano con otro emplazamiento de la Terminal que nunca fue escuchado; lo hicimos con un grupo de profesionales, pedimos entrevistas e inclusive –lo digo públicamente, en

ausencia de Artime, para que quede registrado- le pedí varias audiencias a Artime y nunca me las concedió, para tener esta información. Lo digo públicamente y espero que ahora me la conceda varios años después. Pero hay otros temas que sí requieren la atención y que creo que merecen ser escuchados. Creo que los vecinos y, sobre todo, los que tenemos experiencia en planeamiento, en urbanismo, en medio ambiente, tenemos mucho que decir; no tenemos la verdad ni la razón y posiblemente estemos equivocados, pero merecemos ser escuchados. No voy a hablar de lo técnico porque ya se habló mucho; estoy de acuerdo con la idea de las dársenas, respetando los árboles –que es una idea menor- pero lo de fondo creo que es la necesidad de abrir el planeamiento y no salir de los sellos representativos que justifican lo injustificable. Muchas gracias.

-Aplausos.

Sr. Rizzi: Muchas gracias. Vamos a pedir a los oradores que intenten ser lo más sintéticos posible por un tema temporal y la cantidad de oradores que todavía hay inscriptos. Damos el uso de la palabra al señor Pedro Casademut.

Sr. Casademut: Voy a ser muy breve. Cada vez que tengo la posibilidad de acercarme por algún tema veo que nos convocan y que esta sea la última vez que formamos parte de un circo, porque hablamos, nos damos la razón entre todos como los locos y después, las cosas salen para otro lado. Pasó con la Ordenanza de grandes superficies comerciales, donde sabíamos que la apertura de un gran supermercado iba a restar fuentes de trabajo locales. Opinaron todos, el 99% de los que hablamos opinamos en un sentido y, al igual que hoy, me parece una falta de respeto muy grande la ausencia del señor Artime. Hizo exactamente igual el día que se trató el tema de grandes superficies comerciales: cuando él no piensa lo que piensan los vecinos se ausenta. Si tenía un compromiso, no se hubiera sacado la foto hoy al comienzo; esa es una falta de respeto muy grande, yo la vivo así, no sé ustedes.. Me parece que acá el eje está en la gente del Monolito, la gente que habló de transparencia. ¿Qué negocio hay detrás de esto? La solución es que un papel que nos mandan desde la Subsecretaría de Transporte impide la mejor propuesta. Y también vemos que hay algunos vecinos que van por una situación de media (las dársenas, ensanchar un poquito). No, vayamos por todo, tenemos que estar hablando de una Ordenanza que propuso hace un par de años Rizzi –que me volvió a reconciliar con la política- de forestar esta ciudad. Con don Angel Roig, cuando construimos la Escuela 12 pedíamos las plantas la vivero y plantábamos árboles y acá estamos queriendo podar; estamos todos locos. Y creo que si no hay un negocio, estamos gobernados por tontos. Prefiero pensar que estamos gobernados por tontos y no por ladrones. Gracias.

-Aplausos.

Sr. Rizzi: Muchas gracias. Le damos ahora el uso de la palabra al señor Carlos Gervasio, del Foro Cívico de General Pueyrredon.

Sr. Gervasio: Buenos días a todos, señores concejales, funcionarios del Ejecutivo, instituciones locales y vecinos. Hablo en nombre del Foro Cívico de General Pueyrredon, enmarcado en el programa de auditoría ciudadana. En la reunión plenaria del 17 de diciembre, el Foro Cívico de General Pueyrredon debatió sobre el ensanche de la avenida Libertad y las consecuencias de ese proyecto para el medio ambiente y la calidad de vida de los vecinos de esa zona y de toda la comunidad local. El Foro Cívico manifiesta su total desacuerdo con la propuesta de extracción de árboles que constituyen una doble línea de arbolado en la avenida Libertad; la exigencia de preservar la fronda evitando la poda indiscriminada; que se extienda el doble arbolado urbano en las otras avenidas de la ciudad; que este reclamo de la ciudadanía sienta precedente para la toma de decisiones políticas que implican un atropello al verde público, aún cuando se aleguen beneficios económicos, por cableado, construcción, etc; que se activen políticas públicas de protección y fomento del arbolado considerando el mejoramiento de la calidad de vida urbana gracias a los beneficios ambientales que proporciona (calidad del agua, calidad del aire, control de la erosión, reducción del ruido, regulación

del microclima, etc). El Foro Cívico es un ámbito de participación ciudadana que convoca a debatir y generar propuestas para articular de un modo eficaz con el Estado Municipal. Eso es todo. Muchas gracias.

-Aplausos.

Sr. Rizzi: Damos el uso de la palabra al doctor Luis Rech, en su carácter de presidente del Comité de la U.C.R.

Sr. Rech: Buenos días. Más que como presidente del radicalismo, concuro aquí –y celebro que se haga esta reunión- como un vecino preocupado por la situación que se puede dar en la calle Libertad con esos árboles añosos. Simplemente vengo no para agregar nada a lo que se ha dicho sino para dar testimonio de la preocupación y testimonio también de advertir que se da un paso importante para la ciudad –como es la de tener una nueva estación terminal- pero no podemos dejar de reconocer que lamentablemente acompaña esta inauguración tan esperada por los marplatenses una cierta improvisación que, entre otras cosas, reconoce esta situación peligrosa para la subsistencia de los árboles de la avenida Libertad. Y el testimonio que quiero dar es que por supuesto que nosotros respetamos los informes técnicos brindados por los funcionarios encargados de opinar en esta cuestión, pero debemos decir –y me parece que esto es el puntapié inicial- es que esta decisión además de ser tomada en función de las opiniones técnicas de aquellos funcionarios habilitados al efecto va a ser una decisión que se va a tomar teniendo como protagonista principal al pueblo de Mar del Plata, a los vecinos de la ciudad, que la vivimos todos los días, que disfrutamos de los árboles de la calle Libertad. Me parece que lo que debemos dejar en claro es una metodología de toma de decisiones respecto a esta cuestión de la calle Libertad y sus árboles, cual es la de los vecinos debatiendo, aportando ideas, trayendo proyectos alternativos, que no sea ésta una decisión que sea tomada entre cuatro paredes y por un funcionario que en algunos casos pisan esporádicamente la ciudad de Mar del Plata. Creo que este tiene que ser el puntapié inicial de una decisión que tenemos que tomar entre todos. Gracias.

-Aplausos.

Sr. Rizzi: Muchas gracias, doctor Rech. Escuchamos ahora al señor Mario Pangos.

Sr. Pangos: Buenos días. Vengo en primer lugar como vecino, vivo prácticamente en la puerta de la nueva estación y nos vimos invadidos los vecinos por este ruido incesante las 24 horas –que es el paso de los micros- más los altoparlantes, que no tenemos por qué saber a qué hora sale cada micro. Es bastante difícil convivir con esta estación en la forma en que esta planteada ahora. Como profesional empecé a averiguar por mi cuenta qué es lo que podía hacer o por dónde podía encarar este tema. Recurrí a algo que es básico en este tema. Este proyecto fue aprobado por Decreto en 2005 en el Ministerio de Planificación Federal y se basa para su aprobación en la ley nacional 25.675 de Medio Ambiente, de la cual voy a leer dos o tres puntos que no creo que los cumplan. El artículo 1º dice: “La presente ley establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación de desarrollo sustentable”. Esto tiene que tenerlo cada obra que hoy se quiera desarrollar. El punto 2º dice: “La política ambiental nacional deberá cumplir los siguientes objetivos ...” y voy a detallar sólo dos: “asegurar la preservación, conservación, recuperación y mejoramiento de la calidad de los recursos ambientales, tanto naturales como culturales, en la realización de diferentes actividades antrópicas; promover el mejoramiento de la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras en forma prioritaria; y fomentar la participación social en los procesos de toma de decisión”, cosa que veo que acá nunca me consultaron ni en la implantación ni en esta disposición final que está ahora en curso. Me dirigí al Ministerio de Planificación Federal y me informaron ciertas cosas, las cuales sugiero a los concejales que se dirijan a Buenos Aires y pidan los informes sobre cuándo se aprobó y qué se aprobó realmente en un emprendimiento que es obra e iniciativa público-privada y bajo qué condiciones. En

adelante me voy a expresar como parte del Comité de Paisajes Culturales, participo en varias organizaciones, soy arquitecto paisajista, soy miembro del Centro Argentino de Arquitectos Paisajistas, del cual formo parte activa y estoy desarrollando la nómina que va a ser presentada ante la UNESCO de los paisajes culturales argentinos. Con mucho esfuerzo traté de incorporar varios lugares de Mar del Plata y uno de esos lugares está hoy en juego. Al pertenecer a la Internacional de Arbolicultores (somos dos miembros solamente de este país, lo cual es una vergüenza por la extensión y compromiso que tiene la Argentina) tratamos por todos los medios de fomentar la correcta implantación, tratamiento y mantenimiento de los árboles, pero veo que seguimos sin muchos logros. ¿Por qué la parte de paisajes culturales? Porque hoy es como se trata la parte de patrimonio, se engloba dentro de paisaje cultural, y voy a hacer un poquito de historia de este tema. En 1942 es la primera vez que Mar del Plata aprueba en el Concejo Deliberante el retiro o la tala de árboles, en calle San Martín. Lo hace a pedido de un pequeño número de inquilinos (no eran propietarios) de la calle San Martín, donde tenían sus negocios, el Intendente lo rechaza, le pide una rectificación al Concejo Deliberante pero el Concejo Deliberante lo vuelve a aprobar. Ese es el resultado que hoy tenemos. Son decisiones que toma el Concejo Deliberante y que no tienen marcha atrás. Y eso va tanto por el tema del transporte como por el tema de intervenir en paisajes históricos, como es el caso de la avenida Libertad. La avenida Libertad formaba parte de un plan en 1929, se llamaba en ese entonces avenida Constitución, estaba constituida por álamos, que se usaban como barrera de protección contra el viento para poder vender, lotear y demás. Quiere decir que las avenidas principales que circundaban este damero (Jara, Libertad y Colón) se utilizó ese tipo de forestación para protegerse de los vientos reinantes. En el '34, como no había vivero propio y los árboles se debían adquirir, el señor Primavesi se hace cargo de la parte de Parques y Paseos y crea el vivero en la plaza París, que es la plaza que está en Libertad y 14 de Julio. A su vez, crea el Botánico en la manzana que había delante, con una finalidad social muy importante: decía que si no se inculcaba a los jóvenes el amor y respeto a las plantas, poco después iban a llegar a manifestarse en tal sentido. En el vivero se empiezan a crear las propias plantas que después se van a utilizar en el arbolado, eso a nivel de paisaje cultural tiene mucho que ver porque cuando nosotros lo evaluamos vemos si esto es autóctono, tanto la planificación como la conformación, o si esto es adquirido. En nuestro caso, Mar del Plata tiene todas las condiciones para esta conformación ser considerada. En el '37 se instaura el Día de la Fiesta del Árbol en el mes de agosto y es donde empieza la forestación desde la calle Mitre a la calle Dorrego y se extiende hasta la calle Guido; se foresta con plátanos en cuatro hileras, o sea, que esos plátanos tienen una antigüedad de más de 70 años. Eso se extiende al año siguiente hasta la avenida Jara, reemplazando los álamos existentes. Por problemas fitosanitarios, el álamo no es muy resistente en el largo período, pero es bueno para una primera forestación. Hasta la calle Jara, se foresta con plátanos y olmos, entonces quedaba Libertad, Luro, Colón y Jara con las plazas que él había diseñado y utilizaba todas las plantas del vivero propio. Ese sistema no existía ni siquiera en Buenos Aires, pero fue adoptado por muchos Municipios, o sea, el tener el vivero propio. Ayer hice un recorrido de la calle hasta la calle San Juan porque a partir de la calle Guido prácticamente es un monocultivo, es todo plátano. Desde la ruta hasta la calle San Juan hay 20 especies y un total de 610 árboles, de los cuales –espero que la idea no prospere- habría que sacar unos 320 árboles. Hay una variedad y una biodiversidad que es muy interesante diferenciar de lo que era el plan. ¿A qué punto? El plan, para poder ser incorporadas las plazas y las avenidas debemos tener referencias y si vamos a empezar a talar se va a perder esa posibilidad de incorporar como sistema. Otra de las cosas que quería agregar, para terminar, es el estado en que están las plantas. Voy a corroborar lo que dice el sociólogo y contradecir lo que me decía el ingeniero agrónomo –y esto lo vengo reiterando al Intendente que sea- que el sistema de poda es equivocado. Hace más de veinte años que ese sistema no se usa en el mundo y lo que hace es –literalmente- matar la planta. Segundo, tanto las avenidas que tienen plátanos –eso lo puede corroborar cualquiera- como las plazas, están invadidas por una plaga de un insecto que es perforador de tronco (no voy a dar el nombre científico); este insecto entra, perfora, sobre todo en plátanos y tilos. La Diagonal de los Tilos y las plazas están invadidas, incluso la Plaza de Agua y la zona de Los Troncos. Para eso no se hace absolutamente nada y eso es lo que va a provocar la caída de los árboles; esto es lento y paulatino. O sea, por un lado, la poda de follaje mal hecha, por otro lado, el descalce que se ha hecho en las plazas existentes con la reforma –que es pésimo el proceso- y eso va a llevar que

lentamente las plantas empiecen a morir. Si uno toma una rama, ve que el crecimiento de un plátano en vez de tener 40 cm. anuales está teniendo escasos tres o cuatro centímetros; el tamaño de la hoja se ha reducido casi a la mitad y después con esto no hay solución. Nada más.

-Aplausos.

Sr. Rizzi: Muchas gracias. Tiene el uso de la palabra Lucas González, de los vecinos autoconvocados de la avenida Libertad.

Sr. González: Buenos días. Vamos a tratar de ser breves y hacer algunas reflexiones sobre este tema. Nos enteramos a principios de octubre de este año por los medios de comunicación de las nuevas obras que se realizarían para el ingreso a la nueva terminal y que comprendía el ensanche de la avenida Libertad, cuando sabíamos que el proyecto original era el contrario. Nos parece muy bueno que ahora los funcionarios hayan cambiado de parecer y estén dispuestos a escuchar a los vecinos, hablan de consenso, cuando esa información nos enteramos por la prensa, diciendo que este ensanche “era una obra imprescindible” (esas fueron las palabras que usó el Intendente) y nos parece bueno que hayan cambiado de actitud. Espero que mantengan esta actitud de acá al final de la gestión con todos los temas. También fue grande nuestra sorpresa cuando nos enteramos por los medios –en mi caso personal, por La Capital- que esta obra de ensanche de avenida Libertad tenía un apoyo unánime entre los vecinos. Al principio nos sentimos muy mal, pensando que al Estado y a la sociedad no le importan los árboles, y haciendo una reflexión podemos decir que el Estado está pensado para proteger a la sociedad de abusos de terceros. Por ejemplo, una empresa contamina y el Estado debe intervenir para proteger a los vecinos de esta contaminación. Acá tenemos algo muy particular: es el propio Estado el que va a hacer una acción de daño al medio ambiente sin que participe ninguna entidad privada. Es como el policía que es delincuente, es doble la falta porque el que te tiene que cuidar es el que está cometiendo un ilícito. Esto nos impactó y la idea de que nuestros vecinos estaban despreocupados de este tema, pero fue grande nuestra sorpresa cuando hablamos de juntarnos con algunos vecinos. Primero fue la iniciativa de la Asamblea Ambiental, que muy rápidamente salieron a tratar este tema y vimos que la reacción de los vecinos era en un 80% o 90% en contra de esta obra de ensanche. Tenemos que aclarar que desde algunos medios de prensa, podemos decir que existe cierta propensión a marcar –incluso La Capital ayer y anteayer- y hacer referencia a que se podían ver otras alternativas, pero la avenida Libertad era el camino casi obligado. Me parece que hay una insistencia en algunos medios de prensa por marcar que este es el camino. Juntamos mil firmas de los vecinos que se oponen al ensanche y después vamos a acercar las fotocopias de los vecinos que piden que no se ensanche la avenida Libertad y que se busquen alternativas. Gracias a estos vecinos que se movieron, a la Asamblea Ambiental y a otros medios creo que hemos podido, al menos, discutir esto porque si no, probablemente algunos de estos árboles de la avenida serían leña o estarían en algún horno de ladrillos. Nos parece fundamental esto de la participación de los vecinos. Como vecinos exigimos que se nos haga participe de todo lo referente a los ingresos a la nueva terminal; queremos ver esa disposición que impide que se realice la obra original, porque Artime dijo que el Plan Estratégico había designado ese lugar, lo cual parecería una verdad a medias porque se designó ese lugar en función de que se podía realizar una obra que no afectaría el tránsito de la ciudad. Entonces me parece que el Plan Estratégico lo debería aclarar o por lo menos hablar con sinceridad, que no era me parece el proyecto original. Queremos ver todos los informes de tránsito, que también nos enteramos por los medios de comunicación que se realizaron, queremos ver qué especialistas los hicieron, qué metodología se usó, cuáles son los resultados por los cuales se estableció que la avenida Libertad era el ingreso correcto a la estación. Veíamos también en la prensa que un funcionario –no importa el nombre- decía “nosotros vimos que la avenida Libertad era la arteria más cercana a la estación” y me sorprendió porque o no sabe sumar o no conoce Mar del Plata porque Luro está a dos cuadras y Libertad a cuatro cuadras. Nos llamó la atención eso, así que queremos participar para ayudar, dar nuestra opinión en todas estas obras y conocer todos los informes que se hagan. También queremos ver el informe de impacto ambiental, qué especialistas los hicieron, qué metodología se usó para ver y enterarnos por qué se ha tomado esta decisión. Queremos saber, por ejemplo, si se estudió qué impacto

va a tener esta obra de ensanche de Libertad en cuanto a las inundaciones. Hay algunas cuadras, desde Champagnat a la costa, que se inundan en la actualidad. Porque lo lógico es que si uno saca tierra, saca árboles que absorben el agua y pone cemento (que no la absorbe) qué va a pasar, dónde va a ir el agua, si están previstos desagües o qué obras se van a hacer. No lo sabemos y no nos queremos enterar por los diarios y mucho menos enterarnos cuando el agua llene alguna esquina; queremos tener acceso a una comisión de trabajo que vea esos temas. Con respecto a las alternativas, el Intendente hace unas semanas expresó que ellos no eran irreductibles, a nosotros no nos parece que los vecinos seamos los que tenemos que proponer alternativas, desde el punto que no es nuestra función. No lo vamos a hacer a pesar de haber escuchado varias alternativas muy interesantes, nos parece que hay gente en el municipio que cobra un sueldo, que está preparada para hacer eso. En definitiva, si en el municipio no hay ninguna idea superadora, podríamos llamar a un concurso y tener gente del exterior, pero yo creo que tiene que haber en Mar del Plata que es una ciudad de 600.000 habitantes, donde hay profesionales trabajando dentro de la municipalidad que puedan tener alguna idea de cómo hacer un concurso, una idea de cómo mejorar este acceso. Nos parece realmente una aberración esto del ensanche de la avenida Libertad, yo no sé si se han puesto a pensar que son 16 cuadras que existen desde Champagnat a Italia ¿Cuántos minutos sé si ahorrarían los micros? 2 o 3 minutos para después perderlos a la entrada de la terminal porque no se habrán visto que la entrada es muy angosta y tienen que hacer cola. Generar tanto desorden, tanto caos, que tengamos que estar acá defendiendo algo impensado por ganar 2 o 3 minutos. También nos parece que es ilógico hablar de ensanchar una avenida cuando la calle de al lado, la calle Balcarce que tiene 11 metros está cortada por un muro. Sabemos que cambiar el mundo De Grant ha hablado de cambiar el mundo, varios han hablaron eso o mejorar el mundo, hacerlo más progresivo es una tarea muy difícil. Muchos lo han intentado, ha costado vidas es muy difícil, no le pedimos que mejoren el mundo, por lo menos no lo empeoren, así que por favor los 600 árboles esos no los saquen así el mundo no es peor. Por lo menos es igual y ya de a poco alguien lo podrá ir mejorando, pero nos conformamos que el estado municipal no nos empeore la calidad de vida, con que quede igual ya estamos conformes. Con respecto al trazado del acceso a los micros en la actualidad, es un problema muy grave que están viviendo ya los vecinos por el tema de las vibraciones, los sonidos, la polución. Hay micros que quedan estacionados por Italia, hemos visto por 3 de Febrero también, se quedan estacionados esperando no sé qué y se quedan con el motor prendido 20 o 30 minutos con el motor prendido. No sé si alguna vez se acercaron algún micro cuando larga el humo del gasoil, es muy irritante la combustión de gasoil, con lo cual nosotros recién empezamos no es que nosotros seamos extremistas y decimos que no pase ningún micro por acá. Nos parece que hay que verlo eso porque va a traer problemas, uno abre la ventana y pasa un micro y le tira todo lo que larga por el caño de escape encima, me parece que hay que estudiarlo. También hay otro problema que hemos hablado con algunos chóferes y nos dicen que ahora no viene lo peor, porque qué pasa, todo el circuito de ómnibus urbano -ya nos contaron los chóferes- y están pidiendo que se cambie el recorrido porque es ilógico, porque no va nadie a la vieja terminal y la mayoría de los micros llegan vacíos, entonces dicen vamos a pasar por la nueva, queremos también participar en eso para ver cómo va a ser la modificación que va a haber. Así que queremos participar en esa discusión de cuáles van a ser los recorridos de las líneas urbanas de pasajeros para que no afecten todavía más a los vecinos de estas calles. Lo que proponemos nosotros, que por supuesto se reconsidere el acceso que está al costado de las vías del ferrocarril, nos parece la solución mejor que se reconsidere, que se pelee, que se pida los fundamentos de esa definición porque nosotros no los conocemos. Nos parece muy importante lo que charlamos en la reunión del miércoles que se tome una medida que no implique la destrucción de nada. Lo que propone De Schant, que es una medida con la infraestructura que ya está, no implica destruir nada y tener que decir esto fue una equivocación, por lo menos provisoriamente hasta que podamos pensar una alternativa superadora a largo plazo y tener ese criterio. Tampoco estamos de acuerdo con el traslado de los árboles que se había planteado, sabemos que es muy costoso y muy difícil que los árboles grandes sobrevivan a un trasplante, pero no queremos discutir eso porque los árboles creemos que están muy bien donde están y que es necesario un pulmón verde en la avenida Libertad que es una zona cercana al centro. No nos sirve de nada que esos árboles estén en Parque Camet o en Luro y 228, me parece que es importante que la ciudad tenga un arbolado urbano ahí, por lo menos los vecinos los queremos conservar ahí. Así que no estamos de

acuerdo con el traslado, que si lo pudieran hacer y salvar a todos los árboles no es algo que nosotros quisiéramos. Entonces lo que nos parece como una medida, es tomar la idea de diversificar el ingreso a la terminal, para no causar un daño o impacto a una sola calle o a dos calles como ahora tiene la calle 9 de Julio por ejemplo que son casas muy viejas y están teniendo un tránsito terrible, igual que Italia o Misiones. Quizás pensar si de alguna manera se podría dividir que algunas líneas o empresas pasen por una calle otras por otra, tener un circuito para diversificar y alivianar la carga de cada calle. También pensamos que se podría reparar la calle 9 de Julio para que una parte de los micros pudiera salir por ahí hasta Champagnat. Se puede abrir la calle 25 de mayo, nos parece que habría que pensar si no se puede hacer desde el interior de la terminal hasta la calle Jara ese tramo que por lo menos aliviaría un poco y algunas líneas podrían salir hacia Chapagnat por ahí. La calle Balcarce que es una calle de 11 metros nos parecería que podría usarse para que no todos entren por la calle Libertad. Algunos micros podrían entrar por Libertad doblar por alguna de las calles e ir por Balcarce y de esa manera alivianar el tránsito, hoy por hoy en Libertad no hemos visto embotellamientos, no hay. Es el tránsito obviamente más pesado, un poco más lento, creo que la velocidad máxima en la avenida es de 60 kilómetros por hora y creo que con una buena semaforización se puede conservar. Los micros estaban entrando por la calle Tucumán, ahí no hubo que sacar ningún árbol así que nos parece que hay que repensar la idea y tratar de diversificar esto y por supuesto trabajar con los vecinos, con los ciudadanos para que esto no quede en letra muerta. Muchas gracias.

Sr. Rizzi: Muchas gracias, ahora que usted habló de semaforización, realmente la instalación de los últimos nuevos semáforos que empezaron a funcionar, nos dio en su momento una señal de alivio porque se colocaron casi pegados al cordón, así que pensamos que se había desistido del ensanche. Tiene la palabra Cristina Larice, de la Liga Pro-Comportamiento Humano.

Sr. Larice: Buenos días. Yo voy hacer un aporte desde la Liga Pro-Comportamiento Entidad Nacional, que desde el año 1960 ha hecho campañas de cuidado del patrimonio urbano y ambiental de las ciudades. Mar del Plata participó desde el año 1980 de la campaña Semilla de Bondad “Árboles para los Niños del siglo XXI”. En muchas escuelas de Mar del Plata, los niños recibieron semillas e hicieron concientización, se plantaron, se trasladó, en canal 10 en la COTAL de 1992, se decía a la hora de los dibujos: “¿sabías que Mar del Plata es la ciudad turística más importante de la República Argentina?” No se si ustedes lo recuerdan, todo el verano del '92, cuando se estaba por hacer la COTAL el Congreso Internacional de Turismo en Mar del Plata, gratuitamente se dio los segundos de esta campaña y unas de las cosas que se les decía a los chicos, “cuida el patrimonio urbano y ambiental de tu ciudad”. Como docente y acá hay un miembro también del Consejo Municipal de Cultura docente de las escuelas de Mar del Plata. No solamente hemos inculcado el 31 de marzo el Día del Comportamiento Humano, el ceder el asiento, el decir gracias, el pedir perdón, ayudar al prójimo, ser tolerante con el diferente, sino también que hemos inculcado a nuestros alumnos al cuidado de la naturaleza y del medio ambiente. Por eso estoy acá para apoyar plenamente y adherir a la propuesta del arquitecto De Schant, esta campaña es nacional o sea que mi voz un poco es la voz de mucha gente de nuestro país, como una alternativa hasta que se vea cuál va a ser la ruta de ingreso que se va a utilizar, como veo que pueden ser los laterales de las vías. Pero ya sería muy interesante pensar en una ciudad que crece y que puede tener unas minis terminales en Batán, que llegue la gente por la ruta 88 y la ruta 3, todo el caudal de la Patagonia, una mini terminal en la zona de Santa Paula, que recoja ya la gente que viene por la ruta 226 y que esta quede para los que vienen de la ruta 2. Así que yo digo, los árboles tienen que seguir, vengo del barrio “Bosque Alegre” donde por dar permiso a la Coca Cola que se instaló en la ruta 88 inocentemente y no sabíamos porqué una empresa multinacional se venía a instalar en el campo de la ciudad. Pero claro, tenían el arroyo “del Tigre” que traía todas las aguas cristalinas y puras de las estribaciones de Sierra de los Padres, que caían en mi barrio Bosque Alegre donde estaba el lago y que un día los vecinos con nuestros hijos chicos dijimos hay olor a podrido ¿qué pasa? ¿Qué es esto del olor a podrido? En un lago donde Zanolí, andaba en botecitos por abajo de los puentes, desde donde ahora es Polonia, hasta la ruta 88 y muchos vecinos reconocidos de la ciudad hicieron su picnic de la primavera en los aromos que había. Ese barrio tiene una plaza, muy bonita se ha perdido mucha vegetación y por decisión de la comisión directiva -en la cual fui Presidenta en unos

años- se puso "Plaza del Lago", para que no perdamos la memoria y los chicos que van a jugar de otros barrios dicen porque esta plaza no se llama ni San Martín, ni Belgrano, ni Mitre, sino se llama plaza "Del Lago" para que lo chicos cuenten aquí había un lago de aguas cristalinas. Nada más y digo "sí a los árboles, sí a la vida, sí a los niños, sí al progreso" porque esta Mar del Plata no se termina acá, ya hay que proyectar para el lado del campo. Nada más gracias.

Sr. Rizzi: Muchas gracias. También debo decir que nos llegó un mail del señor Luis Tiberio, donde él también formula una propuesta que tiene que ver con los sentidos de circulación de las tres avenidas Libertad, Luro y Colón. Y propone que las tres avenidas sean única mano quedando Colon y Libertad con mano hacia el mar y Luro con mano hacia Champagnat, los micros de larga distancia podrían entrar por Libertad y salir por Luro. Algo muy similar con lo que ocurre en las avenidas Corrientes, Córdoba y Santa Fe de Buenos Aires, en este caso Corrientes y Santa Fe tienen mano hacia el bajo y Córdoba sube es decir tiene mano hacia el norte. Esto en honor a la palabra que le dimos al vecino que no pudo estar presente, pero quiso hacer su aporte y leímos su propuesta. Tienen la palabra el señor Ricardo Vega, representante de APRABAT.

Sr. Vega: Buenos días. Mi nombre es Ricardo Vega, yo soy licenciado en criminalística, perito en accidentología vial, víctima de un siniestro vial y por eso formo parte de la Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito de aquí de Mar del Plata, que se llama APRABAT. Lo primero que tengo que hacer es pedir disculpas porque no conocía esta audiencia pública, me llamaron a mi trabajo y tuve que venir acá, por ello esto va a ser una pequeña improvisación pero va a coincidir con lo que recién leía el concejal, que había aportado un vecino. La propuesta nuestra es referida solamente y exclusivamente al tema del ensanche de la avenida Libertad, es hacer que la avenida Libertad tenga un solo sentido de circulación. Nosotros estamos de acuerdo con que no se talen los árboles, creemos que es una medida poco acertada y tenemos que referirnos exclusivamente al problema de tránsito que va a crear la nueva estación ferrocarrilera. El problema ya lo tenemos, tenemos el diagnóstico hecho, hemos escuchado un montón de cosas que no se deberían hacer y escuchamos pocas cosas que sí se deberían hacer o sea pocas propuestas. Nosotros venimos a aportar la nuestra, nosotros queremos decirle a la gente que tenemos una avenida con 6 carriles que es la avenida Libertad, 2 se usan para estacionar 4 para circular que en realidad es uno solo porque cualquiera que haya circulado por Libertad no puede circular a la par de otros autos por muchos metros, todos los que andamos por ahí lo sabemos. Si nosotros cambiamos el sentido de circulación de la avenida Libertad vamos a contar con una avenida con 6 carriles, yendo todos hacia el mismo lado de Champagnat hacia la costa. Yo creo que esto tiene muchos beneficios, debe tener algunas desventajas, -por supuesto- yo voy a enumerar algunas de las ventajas desde nuestro punto de vista. Primero que es una solución que implica la conservación de los árboles, con todos los beneficios que hemos escuchado y no vamos a reiterar y que han estado muy bien fundamentados por los anteriores expositores, creo que eso está descartado de plano, la tala de árboles. Segundo, es una medida que en muy poco tiempo y con obras menores se podría implementar, solamente con alguna señalización vertical y horizontal, readecuar algunos semáforos y alguna obra menor, esto se podría implementar en pocos días. Tendría un costo muchísimo menor que esa cantidad enorme de dinero que escuché que se iba a utilizar para el ensanche de la avenida Libertad, cuyo sobrante, el monto que sobre yo propongo que se utilice para hacer cuestiones que estén relacionadas con la educación y la seguridad vial que necesitamos muchísimo aquí en la ciudad de Mar del Plata, porque somos un mal ejemplo que se da en todos los congresos donde nosotros tenemos que asistir por nuestra tarea. Y esto va a implicar seguramente una menor siniestralidad vial, todas las avenidas que tienen un solo sentido de circulación tienen una tasa mucho menor de siniestralidad, -eso lo conozco por el trabajo que realizo- y es muy lógico esto. En una avenida de doble mano tenemos que prestar atención cuando la cruzamos hacia los dos sentidos, si tenemos un solo sentido de circulación los autos que nos puedan atropellar van a venir teóricamente siempre del mismo lado. Los semáforos se pueden coordinar con mucha mayor facilidad, tenemos una onda verde que todos los marplatenses la conocemos, que es la de la avenida Colon. Todos la disfrutamos cuando podemos enganchar justito el semáforo en verde, y vamos a una velocidad constante y permanente, lo que hace que se aligere muchísimo el tránsito. También lo que tenemos que tener en cuenta al evitar la tala de árboles y hacer

esta obra que ya reitero creo que con mucho menor esfuerzo se puede realizar concretamente, la participación y la opinión de los vecinos del barrio que son los que se han expresado en su mayoría y creo que esta obra no le va a traer perjuicios a nadie. Pero mientras tanto yo diría esto puede ser una solución permanente o transitoria eso habría que estudiarlo, habría que estudiar muy bien las desventajas que nosotros no tuvimos la oportunidad de hacerlo debido al apuro de esto que teníamos que exponer acá. Pero yo pienso que mientras tanto habría que buscar un mecanismo y encontrar ese mecanismo para tratar de torcer la decisión de la Secretaría de Transporte evitar que se haga una calle paralela a la calle 9 de Julio dentro del predio mismo de la estación ferroautomotora, que a nuestro entender sería la mejor de todas las soluciones planteadas. No sabemos porqué no se puede hacer, no creo que sea algo tan difícil, con quitarle 10 metros a un predio que tiene dos cuadras de ancho creo que estamos solucionando el problema y creo que esa sería la obra de menor complejidad y la de mejor solución para todos. Esta ha sido nuestra exposición, en honor a la brevedad es que cedemos la palabra a la persona que sigue.

Sr. Rizzi: Muchas gracias. Ahora damos el uso de la palabra al señor Julio Buoto, también de la Asamblea Ambiental de General Pueyrredon.

Sr. Buoto: Buen día. Yo soy Secretario de la Asamblea Ambiental y coordino grupos de Greenpeace y en este debate se han escuchado muchas ideas alternativas. Por ahí habría que hablar de los árboles y de eso que significan profundamente que muchas veces en las sociedades no se les da la debida importancia, por eso estamos hoy en día en una situación de cambio climático real. El mundo está comprometiendo, no el año que viene sino el futuro en este siglo. Hablar de quitar árboles como se ha dicho tiene connotaciones más profundas que talar una planta, tiene connotaciones que tienen que ver con un mensaje de ciudad verde en relación a la convivencia que podemos lograr entre todos. Yo lo que creo es que me sorprende que hace tantos años que está esto de la terminal donde la construyeron finalmente y que no hayamos tenido la posibilidad de esto, de tantas ideas, de tantos dimes y diretes antes. Porque ahora estamos ya con el agua al cuello, ya la situación de alguna manera colapsó, ya los micros no saben por donde entrar y nos reunimos así a los apurones, salimos a las corridas a hablar por los medios, los vecinos salen de sus casas a juntar firmas para frenar algo que ya debería haber sido charlado. Yo no creo que vayamos a poder solucionarlo en los próximos meses esto, creo que por ahí nos va a llevar 6 meses o un año en ponernos de acuerdo, creo que hay todo un trabajo por delante porque son muchísimas las ideas. En principio en lo personal esta sobrepasado por una situación lo que primero que tienen que hacer es frenar, como dicen en el fútbol parar la pelota, ver dónde estamos. Cualquier cosa que queramos hacer ahora, que modifique en un grado mínimo cualquier arteria de la ciudad para mi sería un desastre. Lo mejor es no innovar y decir bueno usemos las vías, cambiemos los sentidos de circulación, entremos por Jara, doblemos a la derecha, hagamos cosas que no nos arrepintamos dentro de dos o diez años. En ese escenario creo que vamos a tener el tiempo de poder armar un proyecto y decir en 6 meses ponemos a trabajar distintos grupos interdisciplinarios que tomemos medio ambiente, que tomemos urbanismo, que tomemos gente de ingeniería civil porque las obras tampoco son simples de construir, un pasaje paralelo a las vías, tampoco es una obra sencilla, yo no soy digamos entendido en materia de ingeniería como para darle más peso a una versión que otra, lo que sí voy a favor de la vida, a favor de decir no nos destruyamos y sino por el contrario que planteemos dado que ha surgido gracias y por desgracias a esto de no talar los árboles de la avenida Libertad, un tema de conciencia ciudadana relacionado al medio ambiente, aprovechemos la movida como para darle una vía de acceso, a esta situación que estamos viviendo con los micros, plantear una mejora en el acceso a la avenida Libertad —es cierto que Libertad tiene 6 carriles y se puede circular solamente por dos— esa es una realidad. Y plantear a largo plazo una medida de forestar la ciudad, una medida de transformar a Mar del Plata en algo que realmente sea lo que otrora hayan soñado más de uno. Ese es el mensaje.

Sr. Rizzi: Muchas gracias. Yo me voy a permitir recordar que con la gente de la Asamblea Ambiental que en realidad fue la que trajo esta idea de hacer esta jornada, pero que con la gente de la Asamblea Ambiental y muchos de los que están aquí presentes hace algunos meses tuvimos alguna reunión por

el tema arbolado. Donde realmente avanzamos bastante con el ingeniero Regidor pero después a la vista los resultados no se han notado con el tema del gran déficit arbóreo que tiene la ciudad que debe ser aproximadamente de 100.000 ejemplares. Me gustaría pedirle a la ingeniera Claudia Baltar, -que le deseamos éxitos ya que recientemente ha asumido su función- que por favor ponga el énfasis desde la Dirección de Gestión Ambiental en lo que hace a la materia del Departamento de arbolado controlando que se hace poco y se hace en forma insuficiente la reposición que se extrae. Que se repone mal cuando se repone, se reemplaza plátanos de 70 u 80 años, con palmeritas que a veces ni sobreviven un verano, sino también que se realicen las intimaciones a forestar. En Mar del Plata se ve a diario que se reconstruyen veredas, se arreglan veredas y directamente se deja la vereda cerrada sin siquiera los espacios para la forestación. Creo que habría que iniciar una campaña de contralor del cumplimiento de la Ordenanza 9784 que es clara, que declara de interés público la implantación de ejemplares en las veredas y esto es una obligación a cargo del frentista. Tiene la palabra el señor Héctor Schmidt.

Sr. Schmidt: Gracias Fernando, me presento, mi nombre es Héctor Schmidt, yo soy abogado hace 26 años, soy jurídicamente hablando marplatense porque fui concebido acá en enero del '58, nací en Buenos Aires en agosto. Hace algunos meses que estoy viviendo acá en Mar del Plata, tengo algunas cosas compartidas con Fernando y con alguna gente como en el 4º Foro de Gobierno Electrónico y Firma Digital y en abril la Cumbre de Alcaldes y algunos otros eventos. Mi especialidad como abogado tiene que ver desde que me fui de Buenos Aires, que era abogado de un banco cooperativo, fui al Bolsón viví ahí muchos años y me especialicé en ciencia de la tecnología. Empecé con el tema de desarrollo local y por trabajos que hice en esa zona conocí el sistema de ciencia y tecnología de Bariloche y me metí en temas de ciencias y tecnología. De ahí a la Sociedad de la Información, en temas de los derechos de la información, acceso a la información pública, trabajé en Buenos Aires en el gobierno del doctor Aníbal Ibarra en la puesta en marcha de un programa llamado Acceso a la Información y Transparencia en la Gestión. Y luego pase al Ministerio de Educación donde trabajé en el área de información del Ministerio de Educación y ahora hace unos años que trabajo en el Ministerio de Economía de Educación en el INDEC, que es la pirámide de la información pública en la Argentina estadística. Quiero hablar sobre el tema este del derecho a la información porque acá parece que en tantos eventos que uno va a pedir como si fuera por favor a los funcionarios que nos den la información y uno siempre se entera por los diarios o se entera después. La información pública es pública, uno no tiene porque enterarse por los diarios, ahora estamos con el Foro de Gobierno Electrónico y Firma Digital, yo los invito al que lo quiera ver y si no está en internet, el tema del Estado para todos, esto está en la página de la Secretaría de la Gestión Pública de la Nación y la Jefatura de Gabinete de Ministros. Uno no tiene porqué enterarse por los diarios de las cosas porque ya fueron, se entera por los diarios, cuando el gobierno dice que ya salió en las necrológicas, ya pasó. Entonces yo creo lo que hay que hacer es recurrir a las formas jurídicas que cada uno de nosotros tenemos para exigir la transparencia en la gestión de lo público. El uso en forma privada de información que es pública o debería de ser pública es la principal fuente de corrupción, de autoritarismo y de ataque a la democracia. La información es pública y no tiene porqué enterarse después, porque después suele ser tarde, yo pregunte recién típico problema de la terminal de retiro dónde van los micros a eliminar los residuos, las deposiciones de la gente que viaja en micro, nadie lo sabe. Todos viajamos en micro y todos sabemos que alguna vez va al baño y nadie sabe eso, ni donde está escrito siquiera ¿Dónde se lavan los micros? Independientemente de la respuesta donde está escrito, eso es información pública, cómo puede ser que esto sea secreto qué es la SIDE esto. Es por eso que me ofrezco, obviamente en forma gratuita esto es tema social, es público ejercer lo que haga falta, un recurso de amparo, lo que fuera, para que se transparente la información que es la obligación del poder público que no es ni más ni menos que nosotros mismos que elegimos algunos para que nos representen, no son otros. Es por eso que no pueden apropiarse en forma privada de la información que es de todos y que hace a la vida de todos. Muchas gracias.

Sr. Rizzi: Volvemos a darle la palabra al señor Gerbacio, que ya había hablado y tenía algo más para agregar.

Sr. Gerbacio: Hay una propuesta que escuché en el día de ayer, un vecino por la radio –supuse que iba a estar presente y lo iba aclarar- que me pareció interesante para que la estudien los especialistas, para el acceso a la terminal. Una propuesta que me resultó muy novedosa, que hablaba de la calle Beltrán que está cortada por montículos de tierra y que tiene una salida creo que un kilómetro antes de estación Camet. Esta es una línea recta que llega hasta la costa y por la costa podrían entrar por Derqui que es una calle anchísima, que tiene poco problema de arbolado y que sería una vía alternativa. Esto lo dejo como inquietud, no es mi especialidad pero me pareció que era interesante que quede plasmado. Muchas gracias.

Sr. Rizzi: Tiene el uso de la palabra, el señor José María Conte.

Sr. Conte: Simplemente para afirmar lo que decía el Presidente del Concejo en el inicio de esta jornada de trabajo. Nosotros hemos trabajado sobre la base de la normativa vigente que existía en la ciudad de Mar del Plata desde el Código del año '80, los distintos proyectos que hablaban del ensanche y la necesidad del ensanche de la avenida Libertad, aun independientemente del tema de la nueva terminal de ómnibus. Ya en la década del '80 y luego reafirmado por normativa en el año '88, inclusive dos veces estuvo planificado como planes de obra de la ciudad de Mar del Plata en otras gestiones, el ensanche de la avenida Libertad, independientemente de la cuestión vinculada a la nueva estación terminal de ómnibus. Ciertamente es que la nueva estación terminal de ómnibus provoca un impacto que hace que la densidad y el flujo de tránsito sea mayor en toda la zona. En ningún momento se dejó de peticionar y de trabajar sobre el proyecto que nosotros entendemos desde el punto de vista de la viabilización de los accesos es el más conveniente, que es el paralelo a la actual vía del ferrocarril. Esto incluso no planteado solamente en la solución técnica que hoy está vigente a partir del nuevo uso de la terminal, sino que ustedes recordarán –acá creo que se mencionó- que en otras alternativas que se estudiaron y que significaban accesos para los futuros trenes, también se hablaba de la posibilidad de que los vehículos ingresaran paralelos a la vía del ferrocarril. Esa es la posición del Municipio y de distintos organismos, incluso al momento de la anterior licitación que se hiciera de la terminal en este actual emplazamiento, también figuraba esa solución desde el punto de vista del ingreso. Ustedes recordarán que en su momento también se licitó la estación terminal de ómnibus, que luego por distintos motivos vinculados a esa licitación, también estaba como solución el acceso paralelo a la vía del ferrocarril. A nosotros nos parece muy bien este tipo de jornadas y el ánimo con el cual participamos es el de escuchar las distintas alternativas en base a analizarlas desde el punto de vista técnico y económico, cual es la que tenga el mayor grado de conveniencia. Al momento de negarse la situación de esta vía, lo que hicimos es reflotar los proyectos que ya existían en nuestro Municipio, que llegaban incluso a 26 metros de ancho en el año '88 para la avenida Libertad. Por supuesto que esto no significa ni definitivo ni decisión tomada ni mucho menos; si no, no participaríamos con buen tino en este tipo de reuniones. Me parece –y esta es una opinión personal, no comprometo a nadie del Departamento Ejecutivo- que no estaría mal que se hicieran esfuerzos con el mayor grado de consenso posible para seguir trabajando en la alternativa original del acceso paralelo a las vías. Me parece que si la ciudad de Mar del Plata se puede presentar unida en ese objetivo, planteando las distintas situaciones de inconvenientes que provocan ... cualquier solución que se tome va a tener situaciones a favor y situaciones en contra; acá se han hecho muchas propuestas pero todas, en mayor o menor medida, provocan beneficios y provocan perjuicios. El simple hecho de que hoy la terminal esté ahí, lo mencionó un vecino que ahora escucha un ruido que hasta el día de ayer no lo escuchaba, otro vecino dijo que abre la ventana y tengo un humo que antes no tenía. Es decir, siempre hay situaciones de beneficio y situaciones de perjuicio; al que le toca en forma directa ese perjuicio no puede percibir los beneficios que para el resto de la comunidad puede significar. Agradecemos que nos hayan invitado, agradecemos la iniciativa de esta jornada de trabajo, hemos tomado nota de todo lo que se ha dicho y seguramente se va a seguir trabajando para analizar las distintas alternativas. Desde algún sentido, nosotros no estamos en este momento en condiciones de avanzar con el proyecto desde el punto de vista de los procesos de licitación ni mucho menos; estamos en el momento de redefinir los mejores proyectos en base a las distintas alternativas y las propuestas que se hagan. Gracias a todos.

Sr. Rizzi: ¿Es por alguna aclaración puntual?

Sr. Aguirrezabal: Con respecto a lo que el ingeniero Conte comentaba acerca de la normativa del año '80, incluso del año '88, yo recuerdo que en el año '86 junto a un grupo muy chico de personas quisimos formar una agrupación ecologista y en Personas Jurídicas les llamó la atención. Fijémonos hoy día la cantidad de agrupaciones que hay, es decir, la conciencia de los ciudadanos al respecto ha cambiado muchísimo. Puede ser que haya normativa de esa época, pero estoy seguro que en el año '88 (basados en otra filosofía, de falso progreso, se destruyó avenida Colón, etc) o comienzos de los '90 no hubiéramos hecho esta reunión ni hubiéramos venido con un clamor de vecinos a pedir que no se hagan cambios, etc. Tal vez sería muy importante ver los estudios de impacto ambiental al respecto para ver los diferentes cambios realizados, ver las diferentes propuestas y qué beneficios traerían. Como toda decisión, tiene ventajas y desventajas, pero debe haber alguna o una combinación de algunas que termine siendo del agrado de la mayoría de los vecinos y que nos permita llegar a un consenso, que eso es lo que queremos. Gracias.

Sr. Rizzi: Como síntesis o conclusión de esta jornada, estaría el compromiso de los distintos bloques de este Concejo de insistir a partir de la sanción de una Comunicación en el requerimiento de la cesión de los espacios pertinentes dentro del predio de Ferrocarriles Argentinos para el acceso alternativo y el proyecto que ingresaríamos desde la UCR que sería algo similar al proyecto –que fue Ordenanza- del entonces concejal Irigoien en el año '96, que declaró de interés urbanístico y paisajístico en toda su extensión a la avenida Juan José Paso, lo estaríamos presentando en el día de la fecha para la inclusión de la avenida Libertad. Aguardamos entonces las definiciones que haya que tomar; creo que la participación y la opinión de la ciudadanía fue contundente en este sentido y les agradecemos a todos la participación.

-Aplausos

-Es la hora 13:34