

- 1 -

**APERTURA**

*-En la ciudad de Mar del Plata, a los cuatro días del mes de julio de dos mil tres, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante y siendo las 10:30 dice el*

**Sr. Presidente:** Bienvenidos al recinto del Concejo Deliberante. El objetivo de la invitación que se ha realizado en forma abierta a la comunidad a participar de este encuentro está fijado por el Decreto que sancionó por unanimidad el Concejo Deliberante, que tuvo como autor al concejal García Conde y al Bloque Progresista, que más tarde votó por unanimidad el Concejo Deliberante. El objetivo fijado voy a tratar de transmitirlo del modo más preciso posible, que es a través de la lectura del mismo. "Artículo 1º: Encomiéndose a la Presidencia del Concejo Deliberante la convocatoria a audiencia pública consultiva, con relación al llamado a licitación pública del proyecto de la nueva Estación Ferro-Automotor de Mar del Plata. Artículo 2º: La convocatoria a audiencia pública -que finalmente se convirtió en una jornada de trabajo por razones de orden reglamentario pero mantiene el mismo objetivo- tendrá como finalidad: a) La participación de los sectores e instituciones de la ciudad interesados en la proyectada construcción de la nueva Estación Ferro- Automotor de Mar del Plata, del Departamento Ejecutivo: funcionarios municipales y de la representación del gobierno de la Provincia de Buenos Aires, que fue convocado. b) La información exhaustiva de los detalles de un futuro llamado a licitación". Con lo cual vamos a abrir la jornada de trabajo, invitando a exponer a quienes han presentado iniciativas en relación a la construcción de la nueva terminal y más tarde de acuerdo al listado que se ha confeccionado con las inscripciones que se realizaron previamente, van a poder participar del mismo todas las personas allí inscriptas. Hay representantes inscriptos de distintas instituciones y organizaciones, públicas y privadas de la ciudad, desde sociedades de fomento hasta colegiaciones profesionales, y hay personas que se han inscripto a título personal para participar. Tenemos reglamentado a través del régimen de audiencia pública un cierto tiempo de exposiciones, no con el objeto de ser coactivos ni de disminuir la posibilidad de expresar de cualquiera de los participantes, sino con el objetivo obvio -como ustedes comprenden- de que podamos escuchar todas las posiciones. El tiempo previsto es el mismo tiempo que está previsto en la Banca 25. Quiero señalarles que no hay ninguna razón para que esta sea la última jornada que hagamos sobre este tema, se convocó a esta primera y está abierta la posibilidad en caso de ser necesario y de que aparezcan nuevas iniciativas, de llevar adelante el mismo tratamiento en otras instancias. Si ustedes están de acuerdo entonces vamos a convocar en primer lugar al arquitecto López del Hoyo, en representación del grupo empresarial, que ha formulado una propuesta. Los vamos a invitar a los expositores que vengan aquí a esta mesa, nosotros vamos a dejarles este lugar y cada una de las personas que van siendo convocadas, exponen desde aquí, desde ahora hasta el final, y el orden de la palabra lo van a ir manejando entre el Secretario y el concejal García Conde, que es como dije, el autor de la iniciativa. Arquitecto López del Hoyo, tiene la palabra.

**Sr. López del Hoyo:** Buenos días. La propuesta presentada tiene un antecedente, una historia, que es la historia del deseo de realización por parte de la comuna en ciertos casos y empresarios privados, de realizar una terminal para la ciudad de Mar del Plata. El tema se remonta acerca de 22 años, que fue la primer propuesta que realizamos nosotros con un grupo privado, para hacer la Terminal de Ómnibus pegada a lo que es la actual terminal de cargas de la ciudad de Mar del Plata, con un grupo que se llamaba CARBA, una empresa de Buenos Aires, y por distintos motivos, ustedes conocen la historia de todo esto, no se llegó a ninguna concreción de obras. Eso fue durante la primer gestión del Intendente Russak. Luego el Intendente Roig hizo algunas gestiones o gestiones para llegar a realizar la Terminal Ferro-Automotor de la ciudad de Mar del Plata, tampoco tuvo éxito. Lo volvió a realizar Russak sin éxito y últimamente, hace cuatro años, el Intendente Aprile llegó a una licitación que no tuvo concreción final de realización. Entendiendo que todos estos intentos se realizaron en función de una intención de

integrar el ferrocarril con el ómnibus, y existiendo un impedimento casi sistemático por parte de Ferrocarriles a realizar o a conducir a un final feliz el proyecto este, la última posibilidad de concreción condiciona el proyecto Ferrocarriles a que se haga una trinchera, se saque de superficie el ferrocarril y acceda a la avenida Luro y San Juan seis metros bajo tierra. Todas estas circunstancias -ese proyecto por supuesto era inviable económicamente- conllevan a que un nuevo grupo inversor, que es el que ha presentado la última iniciativa privada, se abstenga absolutamente como premisa, de tratar con ferrocarriles o en terrenos de ferrocarril, la realización de la Terminal. Para ello dispone de un terreno frente al Aeropuerto, que tiene aptitudes -entendemos nosotros- para la realización de la obra, y porque deja la posibilidad de que en un futuro, entiendo que estas obras hay que analizarlas a plazos no menores de 30, 40 o 50 años, que un futuro ferrocarril pueda integrarse al proyecto de la Terminal de Ómnibus. Yo por eso quiero aclarar que la propuesta no es de una Terminal Ferro-Automotor, sino que es una Terminal Automotor exclusivamente. El proyecto así planteado, se desarrolla en ese terreno, con la posibilidad de anexar sobre las líneas del ferrocarril, dado que el terreno propuesto tiene límites con la ruta 2 y con la vías del ferrocarril, anexar directamente en ese punto, la futura Terminal de Ferrocarril, y de esa manera componer un centro polimodal de transporte donde conviva ferrocarril, ómnibus y el aeropuerto, todo en un mismo sector. El planteo arquitectónico no tiene relevancia en esta etapa, es un proyecto que puede sufrir muchas alteraciones en función de lo que en definitiva sea el llamado a licitación. De todas maneras, todo el análisis y evaluación del proyecto se hizo conforme al último pliego de licitación para la Terminal que se planteó en Mar del Plata, que lo llamó el Ministerio de Obras de la Provincia de Buenos Aires, y se resolvió de modo tal funcione de la siguiente manera: la Terminal va a tener un componente adicional de paradores interurbanos que en principio pensamos que pueden ser 4, donde el pasajero dentro del mismo servicio que ofrece la Terminal, va a ser trasladado en minibús, hasta un parador interurbano, que el primero de ellos estaría en la calle Garay entre Las Heras y Sarmiento. De esa manera el pasajero no tiene un costo adicional de transporte interno dentro de la ciudad, y luego desde esos puntos se redistribuirá al resto de los lugares donde tenga que ir. Entendemos que ese es un punto crítico con la única excepción que tiene que hacer un transbordo más el pasajero, pero no en cuestión de tiempo porque el tiempo que tarda el ómnibus en llegar hasta Alberti y Sarmiento, es mayor que el que puede llegar a tardar un transfer en ir desde ese lugar hasta la Terminal o viceversa. En función de eso, ese es el planteo de ramificación, de distribución que plantea la propuesta. Pero entendemos que más importante que la propuesta de la Terminal, es la propuesta futura que plantea para la ciudad en tanto y en cuanto se consensúe el traslado del ferrocarril a ese lugar. Dentro de la misma propuesta el oferente compromete el proyecto a desarrollar la Terminal de Ferrocarril, cuando las autoridades de la ciudad o de la Provincia, dispongan su traslado. Consiguiendo con eso, recuperar para la ciudad de Mar del Plata las tierras, en forma de compra, en forma de cesión o lo que fuere, las tierras de las dos Terminales de Luro y San Juan, y la Terminal de Cargas. Disponiendo para proyectos que hoy la ciudad no puede llegar a realizar por falta de espacio, cerca de 35 hectáreas de tierras centrales para desarrollarlos de acuerdo a la planificación que la Municipalidad prevea. Sí hacemos la salvedad de dejar el corredor de vías, no con las vías sino dejar el corredor, como para que el día de mañana..., nosotros cuando empezamos a estudiar esta propuesta hace cinco años, tenía la posibilidad el proyecto de desarrollar un tren eléctrico sobreelevado, que esa posibilidad no quede muerta, esa posibilidad quedará para el día que económicamente se pueda llegar a realizar esa inversión nuevamente. Ese es el planteo general que tiene la iniciativa, que fue presentada en noviembre del año pasado en la provincia de Buenos Aires, dado que esto depende del Ministerio de Transporte de la Provincia, con el objeto de poder llegar a una licitación pública donde se pueda plasmar o plantear el contrato de realización de obras. Ese es sintéticamente el planteo de funcionamiento de la Terminal.

**Sr. García Conde:** Buenos días. La dinámica que se planteó en esta jornada de trabajo, que creemos que tiene la importancia de modificar los mecanismos de decisión, cuando nosotros nos empezamos a enterar por los diarios que existía este proyecto, planteamos que ningún proyecto que implique -o bien este o

bien otro- transfer, modificaciones, algo tan importante, por 30 o 50 años como la Estación Terminal, el lugar donde se recibe, nosotros entendíamos que el mecanismo debía ser el inverso. El mecanismo debía ser una jornada de trabajo en la cual estén representados absolutamente todos aquellos, que generen mecanismos de consenso, que generen información, que generen debate. Con lo cual la mecánica que se propuso es que haya en esta lista de expositores acotados a siete minutos, sobre estos u otros proyectos o propuestas. Que seamos estrictos con los siete minutos, de modo tal que después sea posible generar debate, preguntas y etc. Como bien dijo el Presidente, todo esto está grabado y va a quedar constancia en un expediente, de modo tal que de ahí se pueda utilizar esto como documento debate. Con lo cual vamos a invitar al ingeniero Arturo Rosemberg, del Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado, a hacer uso de la palabra.

**Sr. Rosemberg:** Ante todo agradezco a las autoridades de la casa, la invitación. Me presentaré brevemente. He sido jefe de Tránsito de la línea Roca durante 15 años, en 3 períodos alternados. He sido Gerente de la línea Roca 1 año, y he hecho consultoría de ingeniería ferroviaria en distintos países. Sobre este tema desconozco las causas por las cuales el grupo inversor que me ha precedido en el uso de la palabra, no ha podido tener contactos satisfactorios con Ferrocarriles Argentinos, con Secretaría de Transporte o con las autoridades ferroviarias que en su momento haya consultado, porque evidentemente una Terminal Ferroviaria no puede ser una obra aislada al sistema de transporte al cual sirve. Es la consecuencia final del sistema de transporte al cual sirve. De ninguna manera puede ser una obra aislada. Yo diría que una obra de esta naturaleza para que sea realmente ejecutable a corto plazo, que tenga posibilidad financiera de hacerse, tiene que tener algunas pautas mínimas. Las pautas básicas con qué futuro tienen los dos medios de transporte, qué se espera de la Terminal como negocio inmobiliario, qué se espera del uso de las tierras, qué se espera del uso urbano, es decir, una serie de dudas que no conozco, que se hayan planteado y que seguramente a lo largo de 22 años han habido muchas discusiones sobre el tema, pero que deberían ser planteadas simultáneamente. En principio el sistema ferroviario en todo el mundo ha evolucionado hacia sistemas eléctricos, de alta velocidad o media velocidad. Cuando un sistema ferroviario pasa del sistema diesel eléctrico, de una velocidad máxima de 120 o 140 kilómetros por hora, a velocidad del orden de 200 kilómetros por hora hasta 300, el sistema ferroviario deja de convertirse en un sistema de transporte común y se convierte en un competidor del avión por un lado y un sistema que convierte a las ciudades en prácticamente ciudades country, ciudades dormitorios dependientes de una ciudad central. No para quitarle importancia a ninguna ciudad sino para brindarle un transporte de alta calidad, muy efectivo. Si ustedes están mañana a una hora y media o dos horas de Buenos Aires, hoy día en Buenos Aires viajar desde Retiro hasta Liniers, por ejemplo le lleva una hora y media, una hora y cuarto de colectivo, quiere decir que van a estar antes en Mar del Plata que lo que van a estar en Liniers. Todo depende del sistema que se instale. No quiero hacer futurología ni que les parezca algo irrazonable. El sistema de Transporte carretero por otra parte va a evolucionar hacia a una radarización para evitar la cantidad de accidentes que hay hoy día, eso va a tardar tal vez 10 o 15 años. El sistema eléctrico, debería estar instalado en la Argentina entre los 10 y 15 años a partir de ahora, por lo menos en las vías de Mar del Plata y tal vez en otra vía. Tal vez Rosario, tal vez Tucumán, Córdoba. Todo depende de la magnitud de la inversión y la decisión política que cada gobierno tenga. Mis opiniones son a título personal, no competen al organismo en el cual trabajo, donde estoy por contrato, prestando un servicio. En cuanto a la conveniencia de juntar a ambos servicios, evidentemente para una ciudad básicamente que recibe un turismo tan intenso como el de Mar del Plata, sería conveniente tener ambos medios lo más próximos posibles. Esta es una discusión que seguramente ya se ha planteado, porque el hecho que estén separados hace que todo requiera duplicidad de servicios adicionales. Todos los que sean servicios para el pasajero, boleterías, restaurantes, esparcimiento, entretenimiento previo, salas de espera, etc., todo tiene un costo adicional, que es doble cuando se hace para dos medios de transporte. Otros temas complementarios o previos para mantenernos dentro de los minutos acordados, es que todos los problemas hidráulicos para obras de esta magnitud tienen que estar

totalmente resueltos previamente. Tiene que estar fuera de discusión que el problema hidráulico está resuelto, en cuanto que los desagües estén totalmente terminados. Porque este es un sistema que una vez que funcione, tiene que funcionar 24 por 24 horas y los 365 días por 365 días, es inadmisibles decir que le vamos a dar un costo menor para que 10 días por año no funcione por ejemplo, porque hay grandes lluvias u otras condiciones meteorológicas adversas. Cuando se instalan sistemas de estas categorías tienen que funcionar 24 horas 365 días del año, tanto las telecomunicaciones, como las comunicaciones viales y ferroviarias. El problema del transporte final de los pasajeros, los pasajeros llegan a una terminal, de la terminal tiene que tener el tránsito más corto posible hacia su destino, es inadmisibles llevar una terminal a dos kilómetros, diez kilómetros, quince kilómetros. Todas las experiencias con aeropuertos, que obviamente tienen que estar lejos de las ciudades, son adversas a estos condicionamientos. Si una agrega al tránsito vial o al tránsito ferroviario, el problema de además tener media hora más o cuarenta minutos más, no guarda relación con el tiempo transporte. Si yo llego con un sistema eléctrico en dos horas de Buenos Aires a Mar del Plata y después tardo 40 minutos para irme desde Camet al centro de Mar del Plata, es irrazonable. Todas las obras se pueden hacer ya que hay intereses comerciales para favorecer, lo que se debe tratar de hacer es consensuar la solución final hacia esto y de la misma manera obtendrán beneficios todos los grupos inversores para una obra que beneficia la sociedad en su conjunto, porque estas son obras cuya duración mínima debe estimarse en los 60 años, que deben prestar servicio idóneo. Y dentro de 60 años evolucionará la tecnología de ambos sistemas de transporte evidentemente. Entonces tienen que ser aptas para evolucionar y adaptarse a esos condicionamientos. Otro problema es qué superficie son necesarias, tanto para los accesos viales y ferroviarios como para las obras. Otro tema que hay en conjunto con este, es que el ferrocarril normalmente como llegó a las ciudades hace 100 años, como precursor del sistema de transporte, normalmente está integrado en el corazón de las ciudades. Todo traslado del ferrocarril fuera de eso, lo pone en desventaja. Y consiguientemente no lo va a aceptar ningún sistema ferroviario, sea estatal, sea público o sea privado. Por consiguiente mi posición personal y además de la experiencia que tengo hecha porque en 1967 tuve a mi cargo el planeamiento y dirección de los servicios de transporte ferroviarios que pasaron de 3 trenes por día a 11 y hasta 14 trenes por día tanto ascendentes como descendentes, o sea prácticamente 28 a 30 trenes saliendo y entrando a Mar del Plata, tiene que estar en el mejor lugar posible de la ciudad y el mejor lugar posible es la ubicación actual, porque no crea una situación conflictiva, no hay un problema que genere una condición de mala ecología general, hay una buena difusión de los humos, si pasa a ser eléctrico, todo eso incluso desaparecerá completamente. La Ferro- Automotor va a traer mucho más monóxido de carbono y anhídrido carbónico que lo que pueda traer el ferrocarril aún hoy en día. De modo que el problema estaría totalmente resuelto en esta etapa. Las vías de acceso a las carreteras viales a la zona ferroviaria, están perfectamente habilitadas por la avenida Libertad, por la calle Francia. De la ruta 2 se puede salir en viaducto por encima de las vías. Se puede entrar por un costado de las vías ferroviarias con una vía a nivel, un acceso vial a nivel y otro acceso superior. Podría hacerse la ferroautomotora en un nivel alto, dejando el ferrocarril donde está para evitar cualquier posibilidad de afectación por inundaciones, bajo la condición de 24 por 24 y de 365 por 365. Un solo comentario adicional. En general en este tipo de proyectos, por experiencia que hemos vivido muchos colegas, arquitectos, ingenieros, es que no resulta conveniente la licitación de proyecto, obra y concesión de explotación todo simultáneamente. Generalmente es conveniente llamar a licitación de proyectos primero, porque ahí hay una libre discusión de las ideas y se puede consensuar y seleccionar un proyecto. Ese proyecto conduce automáticamente al grupo de inversión, al grupo consultor a hacer el proyecto de obra ejecutivo y entonces, sí ahí se licita el proyecto de obra y la concesión para que gane el grupo constructor de mayor capacidad ejecutiva y financiera. Finalmente les digo una cosa, creer que estos negocios funcionan hoy día, ya no funcionan, todo el grupo comercial de la Comercial Del Plata, que hizo todo el ramal al Tigre con un montón shopping, un montón de restaurantes, prácticamente tiene todo cerrado, entró en convocatoria de acreedores, sufrió una serie de problemas. La mayoría de las terminales de Buenos Aires, que se hicieron en forma autónoma, han

tenido grandes dificultades para terminarlas, se han vuelto a licitar, es decir, estas obras si se basan exclusivamente sobre el público de paso, no sirven, no se automantienen. Se mantienen cuando son convocantes como lugar de paseo, lugar de trabajo, lugar de servicios, quiere decir, tiene que tener algo más que la simple venta al pasajero de paso, para que sirva de elemento que se mantenga autónomamente. Sino no van a tener éxito, porque los hechos lo están demostrando, pero no nos podemos guiar finalmente por la situación recesiva que pueda vivir la Argentina en este momento. Hay que hacerse un planteo a 10 años vista con respecto a esperar que nuestro país progrese y yo creo que con gobiernos razonables, tenemos perspectivas de progreso cierto, tal vez lento pero cierto y nos tenemos que manejar con estadísticas de confluencia de público de por lo menos 5 a 10 atrás. Del orden de los quince millones de pasajeros viaje por año sobre esta zona, lo mismo la zona costera que ha tenido también quince millones de pasajeros viaje, o sea, equivale a siete millones y medio de pasajeros en ambos sentidos producidos o llegados desde la zona de General Pueyrredon y eso es un volumen muy importante que no es absorbible fácilmente por obras chicas u obras menores. Cuando usted llega con tres trenes con mil cuatrocientos pasajeros, con media hora de intervalo y tiene que evacuar a 3500 personas, 3000 personas en minutos, hay que pensar qué tipo de transporte, de taxis, combis, etc., tiene que hacer, porque no puede dejarlo ligado a servicios individuales, porque es una gran confluencia y si se piensa que un tren de mil pasajeros tiene que ser reemplazado por aproximadamente 25 a 30 micros, usted está llegando con prácticamente un micro cada dos minutos a la Terminal. Lo cual plantea que no puede tener confluencia o interferencia con la circulación vial de la ciudad. Por consiguiente la solución no es de absoluta sencillez, baratas, cómodas o fáciles, requieren un tiempo de estudio. Una vez hecho el proyecto ejecutivo, creo que la obra en un año, año y medio está hecha porque no es conflictiva en la situación donde está, en Luro entrando por Jara, entrando por Libertad o entrando en viaducto, desde la ruta 2 por sobre terrenos del ferrocarril. Nada más y gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Invitamos a exponer al señor Eugenio Casas, miembro de la Comisión del Proyecto de Remodelación de la Estación Terminal de Ómnibus, Concesionario de la Estación Terminal de Ómnibus.

**Sr. Casas:** Ante todo muy buenos días para los miembros del Concejo Deliberante y para el público presente. El motivo de nuestra presencia es dejar sentada la iniciativa que tenemos sobre el actual predio de la Terminal. La iniciativa data del año '94, cuando nosotros a través del paso del tiempo vemos que el edificio se deteriora, planteamos en el Consejo Asesor para la Iniciativa Privada de la Provincia de Buenos Aires, el CAIP, la remodelación del actual predio de la Terminal. El proyecto cuenta con la remodelación de lo que es todo el hall central, lo que es la parte de plataformas, lo que es la parte de sala de espera. En su momento lo planteamos ante la Provincia. Era muy positivo a través del tiempo se habló mucho, se instaló en la conciencia de los marplatenses la terminología ferro- automotor, que a mi modesta forma de ver es algo que funciona totalmente diferente, porque una cosa es el transporte férreo, que es el transporte de trenes y otra cosa es el automotor que es el transporte de colectivos. Estamos hablando de dos transporte en los cuales como dijo la persona que me precedió en el uso de la palabra, el transporte no está en su totalidad explotado. Si bien el transporte de pasajeros de colectivos está actualizado, sus ramales llegan a todas partes, las unidades son nuevas, el proyecto se volvió a presentar en la provincia de Buenos Aires, en el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, era un proyecto que contaba con una viabilidad del cien por cien. La propuesta era como para tener una alternativa de remodelación en el sentido de tratarlo en el mediano y corto plazo y ver de qué forma se podía hablar sobre el futuro de la Ferro-Automotor para Mar del Plata. El proyecto lo impulsaban los concesionarios de la actual Terminal de Ómnibus, junto con la empresa IMEPHO de Mar del Plata, una empresa reconocida por todos, de solvencia económica como para realizar el proyecto. El proyecto tenía dos

etapas, en la primera etapa se remodelaba lo que era todo el hall central. En la segunda etapa se remodelaba todo lo que eran andenes y salas de espera. Se hacía en dos años y se privatizaba lo que era la concesión y la recaudación por el término de 10 años, que era la recuperación que nosotros entendíamos que era para hacer viable el proyecto. Quería comentar esta cuestión, esta preocupación de los actuales concesionarios. Hoy por hoy se reflató el proyecto y cuenta con el apoyo de los transportistas que también tienen su parte importante dentro del tema. Se volvió a presentar en la Provincia -efectivamente-. Lo importante es -como todo proyecto- que las ecuaciones económicas funcionan y daban como para que realmente se realizara la remodelación en el actual predio. Inclusive este proyecto no traería impacto económico hacia la ciudadanía, dado que en el lugar que se encuentra la Terminal figura un conjunto comercial, el cual funciona hace muchos años y llevar ese conjunto comercial a 15 kilómetros de Mar del Plata, sería causar un impacto económico, el cual la gran mayoría de los concesionarios de la actual Terminal y de los comercios de alrededor de la Terminal no lo soportarían. No tengo más nada para decir. Seguimos trabajando en este tema. Y esperemos que lleguemos a escuchar las opiniones de todos y de tratar de hacer una Mar del Plata mejor para todos. Les agradezco.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Vamos a escuchar en representación de la Facultad de Arquitectura, al arquitecto Héctor de Schant.

**Sr. Schant:** Yo en realidad vengo en representación de un centro de la Facultad de Arquitectura. Yo quería presentar a la opinión de todos ustedes una visión estratégica del tema del transporte y en general de la ciudad, porque creo que una visión de futuro es lo único que nos puede abrir paso a resolver los problemas que en este momento estamos tratando. Vale la pena tratar tres aspectos vinculados al tema. Uno es el que hace a la reestructuración del territorio, y este me parece que es un problema fundamental, porque dentro de los proyectos de reestructuración del territorio nacional, nos encontramos con algunos problemas porque cambian nuestras relaciones de la ciudad con el resto del país, es decir, empezamos a tener nuevas relaciones vinculantes dentro de la red urbana que verdaderamente pueden ser conflictivas a largo plazo. El plan de reestructuración dominante, es un plan que se basa en los puentes bioceánicos. ¿Esto qué hace?, hace que se incorpore el país a un proyecto de globalización que ha tenido serios inconvenientes en todas las partes en donde ha sido ejecutado. Yo voy a agregar a esta mesa un escrito que tiene en detalle este tipo de cuestiones. Pero voy a citar solamente un caso. El español y el debate que se dio en España frente a sus proyectos de reordenamiento territorial. Evidentemente las compañías transnacionales fueron las que sacaron mayor beneficio de su proyecto de reorganización a nivel territorial en todo el planeta. Y este es un caso que puede darse también en el país. En España se estima que solo el 20% de su territorio, se vio beneficiado por el proyecto y esto es claro y eso ha sido un debate público dentro del ámbito europeo y dentro del ámbito español. Se ha dicho que la globalización tiene dos caras. Una de altos de beneficios y otra de altas pérdidas, con ciudades triunfadoras y ciudades perdedoras. Yo hago un llamado de atención para que Mar del Plata, que es la séptima ciudad del país y la ciudad más grande de todas las ciudades marítimas del país, entre en un debate a todo nivel sobre el proyecto de reestructuración nacional. De reestructuración del territorio a nivel nacional. Voy a aclarar algo más porque creo que vale la pena por más que me extienda en el tiempo. Mar del Plata está entre dos de los puentes bioceánicos. El que tiene cabecera en La Plata y el que tiene cabecera en área metropolitana, en el AMBA de la ciudad de Buenos Aires. Los dos extremos tienen puertos libres. Bahía Blanca y La Plata. Mar del Plata en ese diseño tiene un carácter periférico. Lo importante es saber cómo nos integramos a un proceso de desarrollo y cómo el país explota todos sus recursos en bien del país y no en bien de estas economías planetarias. El segundo punto que quiero tratar es algo que hace a las dinámicas de las estructuras litorales dentro del país. Las estructuras urbanas litorales dentro del país.

Urbano regionales dentro del país. Este punto es importantísimo. ¿Por qué lo digo?, primero de todo porque hay una evidente literalización en todo el planeta en cuanto a sus desarrollos urbanos, en cuanto a sus concentraciones. Solamente el eje de la hidrovía Del Plata, desde la ciudad de Santa Fe hasta la ciudad de Bahía Blanca, contiene más del 60% de la población total del país, y del tráfico de cargas, más del 80% del tráfico de cargas. Y tiene casi el 80% de la economía agropecuaria, que es nuestra fundamental fuente de exportaciones. El eje industrial norte es el más importante del país. Y el arco Atlántico de la provincia de Buenos Aires, es la zona turística más importante del país. ¿Cuál ha sido el fenómeno que se ha generado?, el fenómeno que se ha generado es que esta última economía, la economía turística ha determinado nuevas estructuras urbanas regionales, lo que llamamos conurbaciones. El Municipio Urbano de la Costa es el elemento más evidente. Estas han sido desarrolladas por la presencia de la ruta 11 como corredor turístico. Mar del Plata tiene tendencia, igual que Pinamar, Villa Gesell, etc., a construirse como un conurbano, entre los tres partidos. El Partido de General Alvarado, Mar Chiquita y Mar del Plata. La estructura viaria costera dentro de estos tres partidos es completamente distinta del resto de la Provincia. En esta zona se confunde el eje viario regional, la ruta 11, con la colectora de los balnearios por su ubicación costera. Esto ha sido de enormes problemas, tanto para los movimientos locales como para los movimientos regionales. Esa estructura, es una estructura que hoy en día carece de sentido en función de los enormes problemas que nos trae. Con instituciones locales hemos propuesto a Vialidad Provincial la reestructuración de esta zona, la reestructuración viaria de estos tres Partidos, para integrarlos a una red viaria, que tome todos los partidos costeros de la Provincia de Buenos Aires, es decir, todos aquellos Partidos que tienen función turística y portuaria de la Provincia de Buenos Aires, son economías particulares, son economías determinantes. Esa propuesta instala una vía periurbana, que conecte todos estos desarrollos urbanos, costeros, desde Santa Clara hasta Miramar. Y le den continuidad a la vía regional en su desarrollo interurbano aliviándonos de todos los problemas que tenemos por tener una ruta de tipo costero. De ser así, habría que ver cuál sería la mejor ubicación de estaciones como la que se está tratando. Por último voy a tratar al problema concreto de las estaciones o de las opciones que se dan para las estaciones ferro-automotriz en Mar del Plata. Evidentemente hay una que tiene un emplazamiento periférico, potencialmente apto si hubiere una reestructuración como la que se propone de la red viaria en estos tres Partidos. Es un proyecto que libera tierras que tienen un valor estratégico para la ciudad. Y no genera impactos más que los propios que han tenido los desarrollos periféricos en todos los países, es decir, la generación de expansión de la ciudad, y este sí es un problema. El segundo, que es un capital de riesgo, y eso también puede ser un elemento a su favor. De las otras opciones que se han manejado, las dos son interurbanas. Una corresponde a la Estación de Carga y la otra a la Estación Norte. Las dos son interurbanas y en esto hay que llamar la atención porque acá mismo se han dicho sus enormes ventajas, pero también pueden ser desventajas si las zonas donde están ubicadas no son aptas para este tipo de desarrollo y más pensando -como bien se dijo acá- en las tecnologías a futuro y en los impactos que pueden tener si no disponemos de superficie suficiente para su desarrollo. La de la Estación de Carga tiene casi todos elementos a favor, tiene dimensiones suficientes como para la instalación de una nueva Estación Ferroviaria, moderno, -yo diría- contemporánea. Tiene superficie, no tiene una sola vía de ingreso. Y esto me parece que es significativo. Segundo, libera terrenos de la misma manera que libera la ubicación periférica. Y tiene un entorno capaz de absorber el impacto de esta estación. Sin duda el acceso a través de Juan B. Justo es un acceso perfectamente adaptado a este tipo de cuestiones. La tercera ubicación, la de la Estación Norte, se han hablado acá y en muchas otras reuniones de los problemas que esa estación conlleva. Primero de todo, es una estación -como bien dije- que tiene una sola vía. Que ha producido una interrupción de la continuidad de la trama urbana. Segundo, está ubicada en zonas consolidadas y atraviesa una gran parte de la zona consolidada de la ciudad. La confluencia de las dos estaciones en el mismo sitio tendría un altísimo impacto en el barrio. Y esto creo que son todos elementos a considerar. Quiero hacer también mención a otro aspecto que se ha hablado. Los intereses urbanos, los intereses comerciales, etc. Y es un llamado de atención acerca de los programas. Sabemos que hay programas que

viabilizan más el negocio inmobiliario que la satisfacción o la solución de los problemas que nos preocupan. Y este es un factor determinante muchas veces para la elección del emplazamiento. Estas cuestiones deber ser cuidadas por los administradores locales y por la ciudadanía. Se ha dicho que para viabilizar ese tipo de inversiones, habría que hacer un polo de fuerte atracción en el área. Tiene que saber la comunidad de Mar del Plata, que generar ese tipo de cosas, significa sustraer cuotas de mercados a otros sectores económicos distribuidos en la ciudad o en su propio entorno, con una crisis enorme a favor de estas formas de concentración urbana, que por demás debo decirlo, están prohibidos por una ley provincial. Estas cuestiones son determinantes, porque siempre bajo la coartada de la respuesta funcional, viene la de optimizar el negocio privado. Creemos que el interés social -creo particularmente- tiene que imponerse sobre los intereses sectoriales. Y esto creo que debe hacerse fortaleciendo al gobierno local, porque sabemos las presiones de la patria contratista, de los intereses encañados en estas estructuras que han pertenecido al Estado y hoy en día están privatizadas, etc. Creo en particular que debe fortalecerse la sociedad civil para el debate en estos temas y creo que este que ha abierto el concejal, me parece que es una de las mejores vías para poder lograr un fin mejor para nuestra sociedad.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Vamos a escuchar al arquitecto Luis Salles, del Colegio de Arquitectos.

**Sr. Salles:** Buenos días. En nombre del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, Distrito IX, agradecemos la posibilidad de participar en esta jornada de trabajo, desde el marco de nuestras incumbencias profesionales y con el compromiso de intentar cumplir nuevamente con nuestra responsabilidad profesional e institucional ante la comunidad. Nuestro país, como el resto de América Latina, ha implementado importantes reformas de sus políticas públicas. En este marco, las nuevas políticas de desarrollo no parten de estrategias propulsadas por los gobiernos nacionales como antaño, con los planes de incentivo industrial o de polos de desarrollo, hoy deben ser las diferentes comunidades las que impulsen estrategias de desarrollo local tendientes a hacer más eficientes sus sistemas productivos, empleando las potencialidades existentes en su territorio. Esto significa una redefinición del rol de los gobiernos locales, los cuales han dejado de ser simples controladores de las políticas de desarrollo adoptadas en instancias superiores del Estado, para asumir responsabilidades como promotores e incentivadores de acciones tendientes a producir el desarrollo local. En consecuencia, hoy son las propias comunidades las que tienen que pensarse y proyectarse a si mismas, con el objeto de generar acciones tendientes a auto-gestar su desarrollo, de no hacerlo o demorarse en instrumentar un plan consensuado para tal fin, están predestinadas al fracaso. Desde el Colegio de Arquitectos, en múltiples oportunidades y por distintos medios, hemos advertido sobre la imperiosa necesidad de implementar un Plan de Desarrollo Estratégico para Mar del Plata, en el "Encuentro Ciudadano" del año 1999 sobre los Proyectos de Iniciativa Privada, en las Audiencias Públicas sobre el Predio de Disposición Final de Residuos, en la de Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros, en la de Presupuesto Participativo, en la del Complejo Hotel Provincial Casino, y hoy con la Terminal de Ómnibus. Con respecto a la propuesta presentada, debemos aclarar que muy probablemente sea un buen proyecto de arquitectura en si mismo, entendemos que ello no está en cuestión aquí. Expresamente advertimos que tomar decisiones sobre temas aislados como el que hoy nos ocupa, sin verificar el encuadre del mismo en un proyecto de ciudad consensuado con todos los sectores de la comunidad y sin los estudios e información imprescindibles que permitan evaluar su pertinencia, nos coloca en el grave riesgo de materializar iniciativas erróneas, cuyas consecuencias económicas y ambientales afectarán el futuro de nuestra comunidad. Otra iniciativa se sumó en el día de ayer, publicada en un medio de prensa local, el proyecto del Consorcio Portuario Regional, que propone la reactivación del acceso del ferrocarril al Puerto de Mar del Plata, enumerando una serie de problemas de vivienda e industria para resolver y una

serie de supuestas ventajas comparativas para el desarrollo de la ciudad, que podría traer aparejadas dicho emprendimiento. Los temas estructurantes de un proyecto de desarrollo local, hoy subsisten como problemas pendientes de solución. Además de los antes mencionados, se contabilizan entre otros: la planta de efluentes cloacales, las inundaciones en la ciudad, el descontrolado crecimiento de la planta urbana, la ausencia de una política de tierras y vivienda, la falta de contención social, la degradación de la industria local, la carencia de puestos de trabajo genuinos, etc. En el escenario actual, donde el Estado Municipal no cuenta con los recursos necesario para estas erogaciones, resulta imprescindible atraer y canalizar la inversión del capital privado. En este sentido, cualquier obra que se ejecute significará el empleo episódico necesario para su materialización y funcionamiento aislado, pero cualquier obra que se construya integrada en un proyecto general de ciudad, no solo empleará los mismos puestos laborales, sino que producirá un efecto multiplicador sobre los puestos de trabajo y sobre el conjunto de ramas de la actividad, colaborando con el desarrollo productivo de toda la comunidad. Cabe señalar que contar con un plan de desarrollo local posibilita más y mejores oportunidades de inversión, pues se ofrecen con el consenso de la comunidad, en un contexto de estabilidad jurídica, compatibilizando rentabilidad económica y rentabilidad social sostenida en el tiempo. En ese marco de planificación urbana, todos y cada uno de los emprendimientos que se materialicen, posibilitarían un desarrollo integral compatible, generando un efecto multiplicador de puestos genuinos de trabajo permanente, promoviendo mejores condiciones de vida para la comunidad, calidad ambiental y minimizando los riesgos de los inversores. Estamos convencidos que nuestro mejor aporte, al Estado Municipal, a las instituciones presentes y a la comunidad marplatense en esta jornada de trabajo, es informar y dejar expresamente aclarado acerca de los procedimientos e instrumentos necesarios para producir el debate previo pertinente, a cualquier toma de decisión con respecto a este tema en particular y a los demás enunciados en general. En el año 2001, un grupo de instituciones de Mar del Plata comenzamos con la tarea de intentar instrumentar la realización de un plan estratégico para General Pueyrredon, ésta iniciativa fue refrendada con la Ordenanza N° 14.957 que crea la Comisión Mixta con el objeto de “asegurar la elaboración, implementación, actualización y seguimiento de un Plan Estratégico para la ciudad de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon”. En el Primer Encuentro hacia el Plan Estratégico de Mar del Plata, realizado en septiembre del año 2002, el actual Intendente, Arquitecto Daniel Katz expresó: “La manera de construir ciudades sin planificación ni bases técnicas para tomar decisiones no va más”. A continuación expresó la voluntad de “seguir comprometidos con este plan de desarrollo estratégico que debe ser tal vez la política de Estado más importante que tenga Mar del Plata”. Esto es precisamente, lo que reclamamos al Estado Municipal, cuando nos referimos a su rol indelegable de planificador y administrador del presente y futuro de nuestra comunidad, estos temas son indudablemente cuestiones de Estado, que deben ser asumidos como tales por todos los sectores de la comunidad, independientemente de las circunstanciales administraciones municipales. Por todo lo expuesto, con respecto a la Terminal de Ómnibus y demás temas estructurantes, reclamamos al Estado Municipal en pleno, que asuma el compromiso de no tomar este tipo de decisiones, sin contar con el marco de planificación reclamado y sin los instrumentos técnicos que las avalen, resguardando el futuro de nuestra comunidad de las presiones por los tiempos del inversor, o por las urgencias políticas de períodos pre eleccionarios. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Vamos a escuchar ahora al arquitecto Jorge Cotura, del Instituto de Estudios Urbanos.

**Sr. Cotura:** Buenos días. En nombre del Instituto de Estudios Urbanos del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, Distrito IX, agradecemos al Honorable Concejo Deliberante por la oportunidad brindada para expresar nuestra opinión respecto a la futura Estación Terminal de Micros.

Pero creemos indispensable manifestar que la realización de esta jornada de trabajo o de una posible consulta popular, no logran suplir los mecanismos de planificación, estudios y análisis necesarios que una decisión de este tenor debería contemplar. Instancias de participación de la comunidad sin una convocatoria efectuada con una amplia difusión pública, sin suficiente información previa sobre el tema a discutir o con escaso tiempo de exposición, empobrecen el debate y ponen en desigualdad de condiciones para opinar a las partes intervinientes, trasuntando en potenciales riesgos de convalidar socialmente, decisiones tomadas de antemano en otros ámbitos. Entendemos que esta jornada debería servir para que el gobierno municipal asuma definitivamente el compromiso declamado de poner en práctica los mecanismos de planificación -de carácter participativo- necesarios para revertir la habitual toma de decisiones aisladas sobre temáticas trascendentes para el futuro de toda la comunidad, inscribiéndolos en un proceso de desarrollo local. Enunciados estos recaudos, creemos importante efectuar una serie de consideraciones referidas al proceso de gestión de la producción de la ciudad y a cuestiones técnicas inherentes al tema que nos convoca hoy. Resulta innegable que nuestra ciudad requiere emprendimientos como el de una nueva Terminal de Ómnibus. Si bien reconocemos como una alternativa posible la participación de la inversión privada en este tipo de emprendimientos, en momentos en que el Estado carece de recursos necesarios para su ejecución, somos conscientes que la ausencia de planificación constituye un campo fértil para la tradicional justificación de encarar emprendimientos sin la misma, mediante la argumentación de que las instancias de planificación constituyen una demora que podría conducir a la pérdida de las inversiones. Incluso, el pedido de planificación suele ser asociado con la puesta en marcha de la “máquina de impedir”, términos que son habitualmente empleados para justificar emprendimientos ajustados exclusivamente a los intereses del inversor, incluso a veces desde la propia órbita estatal. A su vez, reconocemos que las muchas veces premeditada desinversión estatal sobre equipamientos, infraestructura y fragmentos urbanos, ha sido una de las metodologías empleadas durante la década pasada para fundamentar la intervención privada sobre los mismos. Por otra parte, somos conscientes que en el presente contexto de recesión prolongada y de insuficiente inversión estatal, anuncios como el de las iniciativas privadas para una nueva Estación Terminal de Ómnibus generalmente provocan adhesiones inmediatas en la comunidad, sin que medie la reflexión previa requerida y, -por lo tanto- disminuidas en su posibilidad de advertir las potenciales consecuencias que la ausencia de planificación puede llegar a provocar sobre el desarrollo de la ciudad. Cabe recordar que la planificación resulta ser una tarea indelegable del Estado, la cual no puede ser abandonada al libre juego del mercado. Por ello, no resulta comprensible que el Estado acepte irreflexivamente los términos propuestos por las iniciativas privadas, y -menos aún- que adopte como propia la lógica del inversor, pues es su responsabilidad garantizar la satisfacción del interés general por sobre los intereses sectoriales. Si se deseara concebir una ciudad sensible a los intereses de toda la comunidad, sería importante que en el tratamiento de los grandes temas pendientes de Mar del Plata se contemplara lo siguiente: Por un lado, la ausencia total de apresuramientos en la toma de decisiones, derivados de la necesidad de efectuar anuncios electoralistas, de responder a las presiones ejercidas desde los medios de prensa o de sujetarse a los tiempos dispuestos por los inversores. Por otro, la modificación del momento del ingreso de la inversión privada en el proceso de gestión urbana. Lo racional indicaría que fuere el Estado Municipal quien planifique en la ciudad con la participación de todos los sectores de la comunidad, para con posterioridad, iniciar la convocatoria a las inversiones privadas a intervenir en la materialización de lo planificado, ajustándose estrictamente a las condiciones pautadas y a los mecanismos regulatorios previamente diseñados. La existencia de un plan -concebido en estos términos- contribuiría a poner las inversiones en función de la sociedad, con el objeto de conciliar la rentabilidad económica del inversor con la rentabilidad social de la comunidad. En base a estos argumentos enunciados, sostenemos que el debate respecto a una nueva Estación Terminal de Ómnibus no debería reducirse a una mera disputa entre inversores, pues una decisión equivocada, tomada escindidamente respecto al conjunto de las problemáticas de Mar del Plata y sustentada exclusivamente en la lógica del mercado, podría llegar a condicionar negativamente el desarrollo de la

ciudad. Por lo tanto, debería reencauzarse la discusión en un marco de planificación del desarrollo local que aborde articuladamente las variables económicas, sociales y ambientales, como podría llegar a constituirlo en un futuro el Plan Estratégico de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredon. El mismo cuenta -como representantes de la Junta Promotora- a miembros del Ejecutivo y del Honorable Concejo Deliberante, y entre sus tareas pendientes, la ampliación de la base social de su composición. Dicho espacio podría llegar a resultar el ámbito adecuado tanto para el tratamiento de la Estación Terminal de Ómnibus como para el resto de las grandes problemáticas pendientes en nuestra ciudad, requiriendo cumplimentarse los siguientes pasos: a) La definición de un perfil de ciudad, a través de un proceso que incorpore en su concepción la totalidad de los intereses de la comunidad, -considerando la inserción de la misma en las escalas regional, nacional, del Mercosur y/o global-. b) El establecimiento del tipo de equipamiento urbano requerido, para la consecución del perfil de ciudad consensuado -en este caso, terminal de ómnibus, estación ferro-automotora, estación multimodal-. c) La elaboración de un plan integral que -entre otras cosas- contemple la interacción del equipamiento requerido con el conjunto de la estructura urbana. d) La determinación de la oferta de localizaciones posible, en base al tipo de equipamiento urbano definido como necesario y al plan integral elaborado. e) El establecimiento de los impactos urbanos, ambientales y sociales a suscitar -en las diferentes escalas de afectación- por los equipamientos urbanos requeridos en las localizaciones adoptadas. Transitados estos pasos, recién entonces debería convocarse e iniciar las inversiones -públicas y privadas-, si quisiera dársele a las mismas -en simultáneo- una máxima rentabilidad social y económica. Señores concejales: está en sus manos tomar una “decisión política” con o sin fundamentos técnicos sólidos que la avalen, dando respuesta o no a las necesidades del conjunto de la comunidad. Del mismo modo, será también su responsabilidad asumir las consecuencias de dicha decisión. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Convocamos a la señora Mirta González del Departamento de Geografía de la Facultad de Humanidades.

**Sra. González:** Buenos días a todos. Ante todo yo también agradezco la convocatoria que nos han hecho para participar de esta jornada de trabajo. Y realmente estaba tratando ahora de ordenar las ideas porque me ha pasado -cosa rara- que coincido con los expositores que estuvieron anteriormente. Pensaba qué puedo ir a decir en siete minutos, y creo que hay algo que nos une a todos y es el criterio que Mar del Plata necesita una nueva Terminal de Ómnibus, que es obsoleta la que tenemos y también me parece que estamos demandando como sociedad mayor participación y eso me parece muy bueno. Y por otro lado en qué marco. No voy a opinar sobre los proyectos, realmente me parece que no tiene sentido. En realidad no hemos sido capaces nosotros de tener una imagen objetiva de la ciudad, entonces en qué contexto vamos a estar discutiendo futuras localizaciones, cuál es la mejor localización. Bueno, depende de qué, en última instancia los suelos no son ni buenos ni malos en si mismos sino depende de la funcionalización que le damos. Por el otro lado no quería venir a dar una visión ingenua, o sea, tanto un plan estratégico como una localización, yo creo que tenemos que tener un perfil, un proyecto de ciudad, pero en última instancia también se pueden convertir en negocios inmobiliarios. Entonces pensé para qué venía a este recinto. Bueno, para demandarles realmente a ustedes, a los que están gobernando, que hemos delegado esa responsabilidad en ustedes, que tomen decisiones, que no dejen solamente librado a las fuerzas del mercado y realmente me parece que el Estado ya no puede estar más ausente. Creo que es una oportunidad de incluirnos a todos o sino profundizamos más una ciudad que se está fragmentando cada vez más, espacial y socialmente. Y por ahí lo que puedo decir desde el punto de vista del espacio, que en última instancia de la geografía estamos hablando todo el tiempo, hacer algunas reflexiones muy generales. Si se considera el espacio no como un mero soporte de factores de localización sino como el ámbito donde se entretujan relaciones de poder, de cooperación y también de tensiones entre

instituciones, empresas y actores, se asume que el territorio es un elemento clave en el desarrollo. El proceso de funcionalización de cualquier tipo de espacio que quiera ser transformado puede conllevar una carga importante de conflictos, primero para conseguir su apropiación en pugnas con otros agentes. Y en segundo lugar, por cuanto la funcionalización atribuida puede entrar en conflicto con otras funciones o atributos a espacios más o menos próximos. Toda localización significa una especialización funcional de un suelo, territorio o espacio, lo que implica una elección que descarta todas las demás funciones potenciales e implica un proceso de producción de espacio en la sustitución de la función anterior por una nueva. No nos hallamos ante un hecho neutro por muy puntual y concreto que sea su localización, sino con la modificación de un factor del sistema espacio-sociedad, que se verá obligado a readaptarse a la nueva situación y eso no siempre coincide con los intereses y deseos de todos los agentes implicados. El espacio es un producto social, somos los agentes que actuamos desde una posición social dominante, los que construimos el espacio. Quiero decir, debemos huir de personalizar las áreas territoriales, de atribuirles en cuanto a territorio la capacidad de decisión, ya que esto esconde la verdadera esencia de las relaciones sociales, de quién es la responsabilidad de los actos, cuando en realidad son los grupos de individuos los que asumen las funciones y las decisiones dominantes. En la escala de jerarquía de valores de lo social sobre lo territorial, el hombre se sitúa por encima del espacio, es decir, es más importante valorar las actuaciones espaciales en cuanto a incidencia sobre la sociedad antes que hacerlo solo sobre el territorio por muy importante que este pueda ser, ya que lo es en cuanto sirve al hombre y no asimismo. Podría seguir hablando pero no tengo mucho tiempo, pero me parece que otro punto que yo quería relacionar, es que las redes de modalidad que conforman un sistema, en este caso el del transporte, se encuentran vinculadas al territorio, es decir, se trata de un sistema de transporte relacionado con un sistema de actividades y de asentamientos. Y todo ello inscripto en una lógica organización del territorio. Se debe favorecer no solo la accesibilidad sino la conectibilidad y la articulación de su sistema de asentamientos, por lo tanto es necesaria la gestión de los tres aspectos. O sea, nosotros consideramos al espacio como un sistema de objeto y de acciones, cada objeto se crea con una intención. Qué redes y para qué sociedades, qué recursos y por qué los movilizamos. Por ahí otro punto es también pedirles..., siempre se criticó el planeamiento desde arriba hacia abajo, hoy pensamos que es consensuado y con la participación de todos, pero también por ahí anda eso muy moderno del planeamiento flexible y en realidad cierta flexibilización está más acorde a veces no con una gestión a largo plazo, sino por poder cambiar de proyecto. Me parece que no tenemos que dejar que lo regule las leyes del mercado. Yo decía que empresas e instituciones conviven en conflictos, convivencia necesaria, conflicto inevitable. Y acá el rol a este Concejo Deliberante, cuanto más desiguales la sociedad y la economía, más grande es el conflicto. Los conflictos reclaman regulación y eso me parece que es también lo que demandamos. Conflictos que den normas, que el mercado solo no puede resolver. Y creo que una de las formas que tienen es a través del Presupuesto. Obviamente que necesitamos inversores privados, pero considero que no se puede dejar solo al inversor privado por mejor intención que tenga, entonces por eso me parece que la Administración Municipal tiene que poner un poco las normas. Y por último podría decir que a veces decimos: "Queremos un Estado moderno", algunos dicen que el Estado es moderno si es capaz de comprender la estructura de su entorno y es capaz también de construir su futuro. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Convocamos ahora al arquitecto Manuel Torres Cano, Presidente del Colegio de Arquitectos y miembro de la Junta Promotora del Plan Estratégico.

**Sr. Torres Cano:** En principio cumplimos en agradecer y felicitar por la iniciativa de esta jornada y pensar que se abre a partir de la jornada, porque digamos no es un fin en si mismo, un camino para el tratamiento de este y otros asuntos que hacen al interés colectivo, lo mismo que a intereses sectoriales, y

que nos parece que la confluencia de lo comunitario, de lo privado en cuanto a la capacidad de inversión y de empresa, y del rol indelegable del Estado en esas cuestiones, es el escenario adecuado y nos parece que por este camino habría que seguir. En principios también decimos, repito porque lo han dicho otros expositores, que esta Junta Promotora para un Plan Estratégico, que hoy por Ordenanza es una Comisión Mixta, tomó entre sus objetivos y finalidades el reclamar, proponer y tratar de transitar el camino hacia que la ciudad tenga un plan estratégico de desarrollo que sea el que oriente acciones, inversiones, crecimientos y evolución de la ciudad. Y en ese marco abordamos un poco las opiniones que tenemos frente a este tema de la Estación Terminal de Ómnibus. Y planteamos así. Las noticias sobre el avance de proyectos e iniciativas para la construcción de una Estación Terminal de Ómnibus, que nos han llegado a través de los medios de prensa, nos lleva a una serie de reflexiones que pasamos a exponer. En primer lugar a plantear que esta Comisión Mixta que promueve un Planeamiento Estratégico para la ciudad, entiende que estas grandes obras de equipamiento urbano, se deciden en un marco de planeamiento y participación ciudadana, que señalan prioridades y ejes de desarrollo para una ciudad, así como el tipo de impacto, transformación y crecimiento, que dichos emprendimientos producen. En segundo término consideramos que tanto el Estado, (Municipalidad de General Pueyrredon y el Gobierno de la provincia de Buenos Aires, en este caso), la comunidad a través de sus instituciones intermedias, (asociaciones barriales y comunitarias, O.N.G., colegios profesionales, cámaras y asociaciones empresarias, asociaciones gremiales, universidades, etc.), y el sector privado, son partes de este proceso de iniciativas, consultas y toma de decisiones de estos emprendimientos, pero nunca una de estas partes unilateralmente. Esto se debe a que el impacto, los costos y el servicio de uno de estos grandes emprendimientos, tanto en sus aciertos y feliz resolución, como en sus errores, finalmente son amortizados por la comunidad toda como usuaria. En tercer lugar, consideramos que es acertado y oportuno que se debata y resuelva este tema que es una necesidad real de la ciudad, dado el estado de obsolescencia, falta de capacidad, deficientes instalaciones y mal servicio, de la actual Estación Terminal de las calles Alberti, Las Heras, Sarmiento y Garay. También en este sentido, deberíamos requerir una continuidad, y persistencia en avanzar en las gestiones, dada la historia de iniciativas discontinuas y no resueltas que se ha tenido en este tema. Baste para recordar las dos últimas, en la estación de cargas del ferrocarril en la avenida Juan B. Justo, en la que se iniciara la compra de tierras por parte del Municipio, y la última licitación para una estación ferroautomotor, en los terrenos de la estación de la avenida Luro y San Juan. Como cuarto punto, y aún sin existir un estudio de prioridades, la Estación Terminal de Omnibus forma parte de una lista de temas visiblemente pendientes de resolución en la ciudad. Como la disposición final de residuos, el emisario submarino, la recuperación del conjunto Casino, Hotel Provincial y Rambla Bristol, los asentamientos de viviendas precarias que se multiplican en la ciudad, el completamiento de accesos y red vial de la ciudad, los accesos a la costa, etc. En todos ellos se han manejado hipótesis e iniciativas, pero no existió una idea de Plan Estratégico, que en un marco de proyecto de desarrollo de la ciudad, incluyera estas obras como palancas para su transformación. Tampoco existió la continuidad y una voluntad compartida, que superando los cambios de gestión, abordara la concreción de estos emprendimientos. Debo citar que esas iniciativas para la Estación pudieron ser válidas si hubiera existido persistencia, continuidad de gestión y un trabajo más largo en el tiempo. Nuevamente reclamamos un planeamiento y gestión estratégicos para la ciudad con ponderación de los impactos, urbanísticos, sociales, económicos y de calidad de vida de la población. Con respecto a la estación propiamente dicha, cabe considerar una pregunta: ¿Qué es y qué modifica una estación terminal de transporte automotor, para una ciudad y una comunidad como Mar del Plata? En primer lugar esta estación pone en contacto por medio de la red de rutas, principalmente las rutas 2,11, 226, y 88, a nuestra ciudad con la Capital Federal y el resto del país, así como con la región de la cual formamos parte. Por lo tanto su ubicación y accesibilidad desde aquellas rutas es esencial. También es un punto nodal de la red caminera de media distancia que la vincula con la amplia región de la cual es centro. Un importante sector de la población se mueve y trabaja diariamente a través de este nudo de transportes. Y en particular, siendo Mar del Plata el principal destino turístico del país, la estación es

acceso, puerta de entrada y recepción de una buena parte de los tres millones de turistas que anualmente nos visitan. También debo decir que es la entrada de la región turística de muchas de las localidades que comparten este destino turístico. Así la estación es un punto de articulación de las redes de transporte de larga y mediana distancia, la red local de transporte urbano, tanto de microómnibus, taxis, combis y remises, por lo que su ubicación en la ciudad, así como su accesibilidad, ubicación y vinculación con las rutas, determinará recorridos, costos y tiempos que amortizará toda la población y los turistas como usuarios. La decisión de su ubicación deberá ser ponderada con estudios técnicos de recorridos, costos, construcción red vial, etc. En segunda instancia el predio necesario para este emprendimiento debe no solo ser mayor que el actual, que resulta insuficiente, sino que deberá prever tanto las necesidades actuales, como las futuras en un plazo no menor de cincuenta años. En tercer término, el lugar de implantación de un complejo de este tipo, sufrirá por impacto de este asentamiento, una gran transformación, convirtiéndose en “el barrio de la estación”, con connotaciones que pueden ser positivas o negativas para la economía y el desarrollo urbano del sector. Los organismos técnicos municipales serán los encargados de realizar estudios de impacto urbano y ambiental del proyecto en cuestión para que su incidencia sea positiva. Estos estudios deberán contar con la participación organizada del sector de vecinos del barrio, cuyas opiniones e intereses deben ser considerados. En el sentido de contemplar las transformaciones e impactos urbanos sectoriales, se deberá desarrollar un proyecto de reciclaje y remodelación del predio y el sector de las calles Alberti y Las Heras, para no generar aquí un deterioro de este sector por el vacío que generaría la mudanza de la Estación. Por último, la iniciativa que han tomado sectores privados, su voluntad de invertir y participar en grandes obras de equipamiento urbano, como la estación de ómnibus, debe ser celebrada y apoyada, así como encauzada con una participación activa, técnica e indelegable del Estado Municipal, quien convocará participativamente a los sectores comunitarios, para contar con el consenso necesario, y contemplar los intereses de toda la comunidad. Para terminar promovemos enmarcar estas acciones en un Plan Estratégico para el desarrollo de Mar del Plata. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Convocamos el señor Manuel Cueva de la Asociación de Licenciados de Turismo.

**Sr. Cueva:** Buenos días. Habiendo recibido la invitación de participación a este taller organizado por el Honorable Concejo Deliberante, entendemos altamente auspiciosa la convocatoria. Evidentemente en algo hemos avanzado, históricamente los niveles políticos invitaban a las instituciones para informarlas sobre decisiones ya tomadas, ahora se nos convoca para emitir opinión. Esperamos que podamos avanzar y dar otro paso más, y que además de opinar podamos “escucharnos”, y mejor aún si luego -y es responsabilidad de todos-, si generamos el ámbito propicio para el diálogo y podemos llegar a trabajar en común, con un interés prioritario: “el de atender a las necesidades de nuestra comunidad”. Tenemos especialmente dos elementos muy favorables para alcanzar el logro propuesto: por un lado una ciudad que a pesar de los desaciertos de gestión -y ello implica la responsabilidad de todos los sectores-, es una ciudad “vivable”; y por otro lado contamos con una comunidad que posee una capacidad profesional y técnica excepcional que está claramente demostrada. Eso nos lleva a confiar en que podemos encontrar soluciones óptimas. Durante la convocatoria realizada recientemente por el Colegio de Arquitectos, existió una coincidencia unánime de todos los expositores, sobre la falta de planificación en la ciudad y una marcada falencia en el liderazgo del desarrollo económico-social del Partido, pero también es cierto que existe un factor más preocupante, y es el desinterés de los distintos actores por la cosa pública. Es lo que algunos vulgarmente sintetizan en la frase “lo que es de todos es de nadie”, reflejando la responsabilidad diluida, cuando nadie controla, nadie es culpable de los errores y perjuicios que se generan, y llegamos a un estado de abandono y deterioro de los espacios públicos, la ocupación política con “nichos de negocios poco claros, y la falta de defensa al inversor local y a sus habitantes. La

situación actual de las terminales existentes no es problema de la planificación, deberíamos pensar en cómo se gerencian los actuales emprendimientos. Plantear el debate sobre las terminales de transporte público no es un tema menor, ni admite una resolución política ligera, por el mero justificativo que algo “nuevo” es mejor que lo que existe. Hablar de localización y diseño de terminales de transporte, implica necesariamente establecer las características del sistema del que participa ese complejo centro de servicios, y de la red regional y nacional que la conforma. No existen aspectos decisivos o variables concluyentes, sino un complejo interrelacionado de factores que afectan y se condicionan unos a otros, por lo cual es necesario alcanzar el nivel de equilibrio satisfactorio donde se obtiene la ecuación económico-social más conveniente para la comunidad, y ello involucra necesariamente a la gente y el medio ambiente. Esa evaluación implica un proceso de análisis que considere los objetivos estratégicos de la ciudad, y a partir del esquema de prioridades establecer el perfil de condicionantes que guiará el marco de decisión. En todo espacio turístico del rol estructural y funcional como Mar del Plata, la definición sobre el transporte de accesibilidad y sus terminales, constituye un factor crítico de alto impacto para la evolución del sector turístico-recreativo. En palabras simples, no sólo implica conformar el diseño del frente de nuestra casa (su ubicación, tamaño, imagen, etc.) sino una pieza esencial en el proceso productivo del sector que respalda. En Mar del Plata, las terminales de transporte no solo han constituido los puntos de conformación de la estructura urbana, sino que generaron la diferenciación entre la ciudad vieja y la nueva, con fuerte incidencia de los flujos de usuarios sobre la actividad de cada sector. Debe destacarse que la mayor porción de pasajeros corresponde a la función turística, de carácter regional de media distancia, y en singular proporción a servicios contratados que actúan por fuera del sistema. Tanto el transporte automotor como el ferroviario -en mutua competencia-, requieren el mantenimiento de las ventajas económicas que hoy gozan (tiempo y precio), y el mejoramiento de la calidad y seguridad en las prestaciones. Un sistema debidamente auditado permite garantizar la asignación de “responsabilidad” de los contratos y la defensa de los derechos del consumidor, especialmente de aquellos externos al mercado regional inmediato. La decisión del emplazamiento del futuro complejo, debe estar más allá de las meras especulaciones inmobiliarias impulsada por algunos grupos tradicionales de la ciudad, y de factores de poder político, dejando una vez más sin posibilidad de participación a los sectores técnicos, profesionales e institucionales de la ciudad. Debemos aclarar que no nos preocupa el beneficio económico empresario, al contrario es esencial, debemos garantizar sí el beneficio económico y social de toda la comunidad primero. Hoy la implantación y el diseño del CIT pueden producir fuertes impactos urbanísticos, funcionales y sociales que deben ser estudiados y definidos a través de enfoques y herramientas analíticas que incluyan las necesidades e información aportada por los diferentes grupos de actuación económica y social. En la poca información aportada respecto de las propuestas a las que se ha dado estado público, no se visualiza más que una resolución privada de un proyecto arquitectónico (lo que no desmerece en nada su calidad) sólo decimos que no existe una resolución ni un compromiso de quienes administran el sistema ferroviario de participar decididamente en un complejo integral. Ni hay la información suficiente tampoco en cuanto el proyecto, como para evaluar las características del mismo. Por lo que observamos sólo se trata -en los proyectos que se han dado estado público- de una estación de transporte automotor ubicada junto a un ramal ferroviario. Eso no constituye en verdad un CIT. Hoy es tan importante para la región, la modernización y mejoramiento del sistema automotor como del ferroviario, y la integración real a los servicios aéreo y marítimo. Hablar independientemente de terminales de ómnibus, de ferrocarriles, o de cruceros en forma independiente y aislada, sólo reflejan “negocios económicos” y no decisiones estratégicas que respondan a un plan. La tendencia mundial, muestra un fortalecimiento de las estaciones multimodales y un crecimiento del transporte ferroviario en distancias cortas y medias, complementado regionalmente con el transporte automotor, producto de la limitación impuesta por los costos operativos de otras prestaciones, las condiciones ambientales y la contaminación. La Asociación de Licenciados en Turismo desea conocer los datos estadísticos y análisis de factores (seguridad, morfología, ambientación, expansión, contaminación, compatibilidad, accesibilidad, operatividad, funcionalidad, etc.) sobre los que

se han desarrollado las propuestas de conocimiento público u otras que se presenten. Cómo serán las vinculaciones operativas, la calificación de servicios, la tecnología aplicable, las relaciones entre áreas funcionales, los indicadores de calidad, los conceptos estructurales de prestación, los sistemas de seguridad que guían el desarrollo, el trazado de facilidades del CIT, etc. Asimismo se sugiere que la Administración comunal realice con la asistencia de las Asociaciones profesionales con incumbencia (Ingeniería, Arquitectura y Turismo) la elaboración de un programa básico que guíe el posterior llamado público a presentación de iniciativas privadas sobre el desarrollo de un sistema integral de transporte que derive en su evaluación y aprobación mediante sistemas ágiles y transparentes. Entendemos que en tanto el tema no nos interese a todos en igual sentido, la solución adecuada no llegara. La Asociación de Licenciados en Turismo solicita la conformación de una Unidad de Gestión en la que se garantice la participación de las diferentes especialidades que elabore en colaboración con la autoridad municipal las condiciones de desarrollo y de evaluación de las propuestas, reemplazando la toma de decisiones en base a “beneficios políticos” por la metodología de costo-beneficios sociales en los que se reflejen las ventajas y desventajas sociales entre las distintas alternativas posibles, herramientas que hoy en cualquier proyecto de estas características a nivel mundial, es imprescindible. Finalmente, no queremos dejar de mencionar un tema vinculado a esta temática y que tiene tanta trascendencia como la de la futura terminal, y es el tratamiento de los espacios dejados por esas terminales, la búsqueda de actividades socioeconómicas equivalentes que atenúen el cambio de actividad, y que llevan a una refuncionalización urbana integral. Lo que nuestra entidad plantea no implica necesariamente demorar el tratamiento de ningún proyecto, por el contrario, sólo implica poner seriedad y responsabilidad en las decisiones sobre “nuestra casa”, pensándola como un todo y comprometiéndonos a trabajar. Si el objetivo planteado por los convocantes no es este, disculpen estos minutos ocupados. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Convocamos al arquitecto Daniel Medina del Grupo de Extensión Universitaria del Centro de Estudios del Desarrollo Urbano de la Facultad de Arquitectura.

**Sr. Medina:** Buenos días. Expongo en carácter de Director de este Grupo de Extensión Universitaria, por lo tanto la autoría de esta ponencia, también pertenece a los arquitectos Godoy y Galaverna y a las arquitectas Caballero y Flores. Con la voluntad de síntesis que impone este encuentro, creemos oportuno exponer algunas precisiones que -a nuestro entender- debieran ser consideradas para la toma de decisiones respecto a la construcción de una Estación de Ómnibus y/o Ferroviaria, en el caso particular de nuestra ciudad. El emprendimiento debe orientarse hacia la materialización de una única Estación Ferroautomotora de servicios de pasajeros, que responda a los requerimientos de Mar del Plata y su zona de influencia. Por su naturaleza, debe facilitar al público el uso de los servicios de transporte interurbano (ferroviario y automotor público) involucrados y los urbanos (ómnibus, colectivos, taxis, automóviles particulares) y evitar los conflictos de coordinación intermodal. La Estación Ferroautomotora debiera ubicarse con el mayor nivel de centralidad que fuera posible, en tanto se neutralicen o atenúen los conflictos que un emprendimiento de tal naturaleza pudiera ocasionar. Debe desalentarse todo intento de dispersar en distintas localizaciones los servicios interurbanos de transporte automotor. La Estación Ferroviaria de Cargas debiera concentrarse en otra ubicación, en función de la especificidad del tipo de flujos y actividades que origina, que que en general son incompatibles con los de una Estación Ferroautomotora de servicios de pasajeros. Esa Estación de Cargas tiene que estar necesariamente vinculada a nuestro Puerto, cuyo ramal ferroviario debe ser preservado para su eventual reactivación. Debieran adoptarse -al mismo tiempo- decisiones respecto a la zona donde se ubica la actual Terminal de Ómnibus, a fin de potenciar los efectos positivos y mitigar los negativos que la relocalización de sus actividades impliquen, siempre considerando que los intereses particulares que resulten afectados deberán subordinarse al interés general. Las modalidades de los servicios aéreos, sus prestaciones y las

características del público usuario, determinan que no resulte necesario unificarlos con la Estación Ferroautomotora. Los predios a evaluar como factibles para la localización de una Estación Ferroautomotora, en función de los aspectos ya planteados, debieran reunir algunas condiciones básicas: una superficie suficiente para albergar las actividades internas propias de tal emprendimiento, proximidad inmediata con la traza de vías ferroviarias existente, condiciones de centralidad respecto a la totalidad del núcleo urbano, vinculación directa con las redes viales primaria y secundaria de la ciudad, factibilidades adecuadas para la provisión de servicios y ausencia de interferencias que obstaculicen o impidan la materialización de las obras. Asimismo, debiera contemplarse la posibilidad de contar con un entorno inmediato con condiciones aptas para absorber las actividades que de la localización de la Estación Ferroautomotora deriven, que permitan superar las evaluaciones de impacto socio-ambiental pertinentes. Un último aspecto puntual, es que preseleccionados los predios que reunieran las condiciones expuestas, debiera definirse la modalidad de ejecución y explotación de la Estación Ferroautomotora, a fin de establecer si se trataría de un edificio único o de dos unidades a construir en distintas etapas, para vincularlas a posteriori. Para fundamentar sintéticamente los criterios expuestos debemos decir que la localización conjunta de las Estaciones de Pasajeros automotor y ferroviaria significaría evidentes ventajas para los viajeros, que así dispondrían de alternativas para definir el modo de transporte, pero también desde el punto de vista de los costos de instalación y funcionamiento, ya que se podrían compartir prestaciones (estacionamientos, lugares de espera, comercios, etc.) y en el entorno inmediato se localizarían actividades que habrán de servir tanto a uno como a otros usuarios. En el caso de Mar del Plata, si bien hay fuerte demanda turística que condiciona el patrón de viajes, ella es de carácter estacional, por lo que deberían privilegiarse los viajes diarios por motivo de trabajo. Los desplazamientos de los usuarios de la Estación Ferroautomotora son “extra-muros” (desde/hacia la ciudad) e “intra-muros” (internos en la ciudad), requiriéndose, para una adecuada respuesta a los mismos, que los flujos resultantes de los primeros signifiquen el menor tiempo de permanencia y recorrido de los vehículos de transporte de media y larga distancia dentro del sistema circulatorio interno de la ciudad y que los flujos resultantes de los segundos posibiliten el logro del máximo nivel de beneficio social, económico, funcional y ambiental. Esto implica no sólo la selección del sitio más apto para minimizar el costo de funcionamiento intrínseco del proyecto, sino también para la más adecuada relación en cuanto al impacto que su localización produce sobre las demás actividades y condiciones urbanas. El sistema circulatorio urbano es uno de los factores determinantes en el proceso de análisis, selección y evaluación para la localización de la Estación Ferroautomotora, a fines de facilitar una adecuada accesibilidad y evitar situaciones conflictivas con el tránsito general de vehículos y peatones. El sistema circulatorio es el conjunto de espacios urbanos destinados al tránsito ferroviario, vehicular y peatonal, que permiten la circulación de personas y bienes a niveles intra e interurbano. La red ferroviaria está constituida por todos los espacios e infraestructuras destinados a la circulación ferroviaria. La red vial está compuesta por las subredes primaria, secundaria, terciaria e interna. Sólo las dos primeras (en lo referido al transporte automotor), es decir, las redes viales, las subredes viales primaria y secundaria, son aptas para localizar la Estación Ferroautomotora. La subred vial primaria, integrada por las rutas nacionales, provinciales y avenidas de circulación rápida, vincula el área urbana con el espacio regional y el resto del país distribuyendo los flujos a la subred vial secundaria. Las vías primarias tienen como característica funcional presentar cruces transversales limitados y controlados, estando destinadas a permitir la circulación rápida y libre del transporte privado y público de media y larga distancia. El transporte público urbano queda restringido a circular por las calzadas laterales, cuando existen. Las vías secundarias son las arterias de circulación rápida de carácter intraurbano destinadas a distribuir el tránsito hacia los grandes sectores urbanos y también a absorber el mayor caudal de autotransporte público urbano. Por su rol funcional, orientado a canalizar el tránsito de todo tipo de vehículos, la localización de la Estación Ferroautomotora sobre esta red (o directamente vinculada a ella) sería conveniente. Además, permitiría un menor tiempo de recorrido interno en la ciudad, una fácil conexión con la red primaria de ingreso y egreso a la misma, y una buena vinculación

con los distintos sectores del núcleo urbano. Es necesario señalar que la superposición de intereses - algunos necesariamente contradictorios- que un emprendimiento como el que nos ocupa habitualmente implica, obligan a la Municipalidad a adoptar aspectos técnicos como los expuestos, que otorguen precisión a su rol protagónico e indelegable en función del interés general. Podrán así nuestros representantes expresar con claridad los criterios que se adopten ante otros organismos del Estado que resulten involucrados y ante el sector privado que requiere orientación para definir sus inversiones. Las condiciones de localización a ser contempladas, determinan la necesidad de vincularse con los máximos niveles de decisión de otros organismos estatales, como el O.N.A.B.E. para establecer criterios respecto a bienes inmuebles que pudieran afectarse a este emprendimiento, o la U.E.P.F.P., para conocer sus propósitos respecto a las prestaciones ferroviarias o el Consorcio Portuario, para que precise sus gestiones respecto a la reactivación del ramal ferroviario. Abordar la resolución de este postergado tema significaría dotar a la ciudad de la Estación Ferroautomotora que merece, al tiempo que concretar una obra que por su magnitud sería de las más trascendentes en mucho tiempo. La inversión que conlleva contribuiría a recuperar la alicaída economía de la ciudad, sin que ello signifique producir des-economías a costa del erario público o del espacio urbano. En épocas en que es impensable afrontar una obra de estas características con fondos públicos, se requerirá interesar y articular con la inversión privada. Las ecuaciones económico-financieras alternativas, superan las posibilidades de este análisis y los datos con que hoy se cuentan son insuficientes, pero además muchos de los cuales surgirán del propio proceso de gestión que se lleve adelante. La concreción de la Estación Ferroautomotora brinda, asimismo, la oportunidad de liberar y recuperar tierras ferroviarias que podrían sumarse armoniosamente al tejido edilicio. La trascendencia del emprendimiento obliga a asegurar que el impacto de su localización redunde en resultados positivos para el conjunto de nuestra comunidad. Las variadas alternativas de renovación de sectores urbanos que se presentan permiten pensar en la aplicación de modalidades de expropiación y de tasa por plusvalías urbanas innovadoras. Todo esto es posible, y además, puede ser ejecutado con rapidez, sin que esto impida la realización de los estudios técnicos suficientes y las indispensables consultas de diferente carácter que será necesario realizar. Por último, queremos destacar que aspiramos a que se asuma este tema como una cuestión central a nivel municipal, que trascienda los ámbitos de los Departamentos Ejecutivo y Deliberativo y de las actuales y próximas gestiones, por lo que debieran adoptarse modalidades de consulta y participación popular que aseguren su resolución de manera transparente y eficaz. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Convocamos al señor Guido Dalia, Presidente de la Sociedad de Fomento La Florida.

**Sr. Dalia:** Buenos días y gracias por tener la posibilidad de explayarnos ya que lamentablemente a veces perdemos la hilera en algunos casos y quedamos fuera de las convocatorias. Los motivos los ignoro pero supongo cuáles deben ser. Llegó hace pocos días a nuestra sede un semario, donde nos califican gratuitamente de “Opinólogos”, es posible que tengan razón; si el hecho de defender nuestros derechos, que sentimos avasallados, nos convierte en opinólogos, bienvenido sea el título que se nos ha otorgado. También se agrega que estamos en contra del progreso. Rechazamos totalmente los conceptos de este periodista, que deja traslucir, quizás, algún interés particular, que no compartimos. No nos oponemos al progreso, que puede venir de la mano de la inversión pública o privada y tampoco nos oponemos a cualquier proyecto que sea fuente de mano de obra genuina para muchos trabajadores marplatenses, necesitados de empleo, como lo evidencia el alto índice de desocupación que posee nuestra ciudad. Simplemente creemos que no deben tomarse decisiones tan importantes, sin estar comprendidas en la planificación global de nuestra ciudad, sin tener en cuenta adecuados estudios que nos indiquen, cuáles serán los impactos que se producirán en nuestro barrio, la evolución de los mismos y las consecuencias

que surgirán, a partir de la localización de una Terminal de Ómnibus lindera al barrio La Florida. Una importante investigadora del CONICET, en una reunión a la que asistimos nos dijo: “En Europa hay ejemplos de muchas intervenciones urbanísticas donde está combinada la inversión pública y la privada. El Estado tiene presencia en la regulación de la actividad del capital privado, equilibrando la rentabilidad del mismo con la preservación de los derechos e interés de la comunidad”. Este equilibrio no existe en esta propuesta. Para lograr esto, hace falta contar con estudios de base y planificación del territorio, de lo contrario el costo social es irremediamente muy elevado. La ecuación económica de este proyecto, que impresiona en un momento de extrema austeridad estatal, pierde totalmente su magnitud, al compararla con la ecuación económica que pagaremos todos los ciudadanos a lo largo de por lo menos los próximos 50 años. ¿Por qué no tratamos de aprovechar algo bueno del primer mundo? Comenzando por respetar los derechos de los vecinos, respetando la ley, en cuanto a la planificación y zonificación existente se refiere; con criterio urbanístico social, no condicionado únicamente por especulaciones de renta inmobiliaria y comercial; considerando el impacto ambiental que producirán el smog y los altos niveles de ruidos; la polución, el enorme impacto vehicular y de transporte urbano que esto va a ocasionar, y teniendo en cuenta el costo extra que le va a generar a los usuarios locales y a los turistas, y a todos los demás aspectos involucrados en este tema. Reconocemos que la actual Terminal de Ómnibus no es ningún orgullo para la ciudad y nos avergüenza como marplatenses. Sabemos que es necesario cambiar su imagen y trasladarla a otro lugar que ofrezca alternativas de comodidad, de modernización de todos sus servicios, con una adecuada infraestructura edilicia, tanto para turistas, como para los residentes que utilizamos este medio de transporte. Pero señores, esto es una obviedad. Lo malo que hoy tenemos y la muy conocida propuesta de transformarla en algo mejor, no constituyen de ninguna manera una justificación, ni fundamento para el desarrollo de este nuevo proyecto. Utilizar este argumento para justificar y apuntalar esta nueva propuesta, nos resulta infantil y demagógico. Ante algunas preguntas que nos hicieran en reiteradas oportunidades, sobre cuál sería el lugar más apropiado para la posible instalación de la nueva Terminal de Ómnibus, contestamos que esta Asociación de Fomento, no tiene la capacidad ni la responsabilidad de definir este tema. Tengamos claro que este tema afecta y afectará por décadas a todos los habitantes de nuestra ciudad. Corresponde al Municipio, la responsabilidad de arbitrar entre todas las fuerzas vivas de nuestra Mar del Plata, y asegurar la mejor resolución técnica de la cuestión, velando por el respeto de los derechos de todos, con el último fin de alcanzar el bien común. No aceptamos ni aceptaremos que en función a un negocio inmobiliario de capitales privados, que este emprendimiento propone concretar solapadamente, en un sector que cuenta desde el vamos con serias dificultades operativas y fundados cuestionamientos, se arruine la calidad de vida de quienes decidimos vivir en La Florida. Nosotros invertimos, construimos y trabajamos en nuestro barrio, encuadrados en la ley y en las normativas vigentes, y exigimos hoy que el respeto hacia esa misma ley, garantice la defensa de nuestros derechos ciudadanos por sobre cualquier negocio inmobiliario, no encuadrado en la misma. Quienes elegimos este barrio, lo hicimos pensando en un lugar con aire puro, con poco tránsito de vehículos, con bajo nivel de ruidos, y con un claro predominio de espacios verdes y vegetación. Todo nuestro esfuerzo, estuvo y está fundado en el respeto de una zona, de las características que actualmente tiene. ¿Acaso quienes viven en el barrio del Bosque de Peralta Ramos tolerarían que inmediatamente lindero a su lugar de residencia se instale esta Terminal de Micros? En nuestro barrio, sin la presencia de la nueva Terminal, ya tenemos serios problemas ocasionados por la Autovía 2, que citamos como medio de ejemplo: No cumplimiento por parte de COVISUR de la clara señalización e iluminación de los accesos, desagües no construidos y el riesgo que representa para los vecinos entrar o salir del barrio por la alta velocidad que desarrollan todos los vehículos que circulan por esta ruta. ¿Alguien se puso a pensar, además en el incremento de tránsito que se producirá en la zona y en los trastornos que va a ocasionar el ingreso a la nueva Terminal, los vehículos que deban traer a los viajeros que llegan y a los viajeros que abandonan la ciudad y que obligatoriamente deben cruzar en ambos sentidos de circulación? Un cálculo muy sencillo: en los días de recambio turísticos entran en la ciudad quince mil pasajeros en ómnibus y se retiran una cantidad similar. Todos ellos lo hacen abordo precisamente de

ómnibus. En caso de instalarse la Terminal en la zona de La Florida, habría que llevar y traer a todos estos pasajeros. Suponiendo que la mitad se trasladase en combis y la otra mitad en autos, tendríamos novecientas combis y por lo menos cinco mil autos trasladándose desde la nueva Terminal hasta la ciudad y la misma cantidad en sentido contrario, o sea, desde la ciudad a la Terminal. Los vecinos somos testigos de la congestión de tránsito que se origina en la Autovía hacia Mar del Plata durante la época estival, soportando en varias oportunidades largas esperas, que se suman al ingreso y egreso de un hipermercado instalado en la zona, que ha producido un impacto vehicular totalmente negativo en la zona. No es solamente nuestro interés, el que debe ser respetado. También, el tema de la instalación de esta nueva Terminal, debe ser debidamente estudiado nutriéndonos de la experiencia del resto del mundo y de nuestro propio país, en donde las terminales son instaladas en zonas cercanas al centro de la ciudad, precisamente por el problema que implica el movimiento vehicular de traslado de viajeros, la polución, los ruidos molestos, y fundamentalmente el costo agregado al pasaje que estos movimientos ocasionan. Para finalizar, el proyecto de una nueva terminal de cargas sumada a la de ómnibus y con el propósito de acoplarse en un futuro no muy lejano, la ferroviaria, va a generar y favorecer la localización de muchas actividades, entre las que citamos con certeza, crecimiento desmedido de los asentamientos precarios ya existentes y otros nuevos, como el aumento de la inseguridad producido por el delito. No nos resignamos como marplatenses a que este emprendimiento, necesario para la ciudad en lugar de convertirse en un polo de desarrollo, si se concreta en una ubicación adecuada, se lleve a cabo atendiendo únicamente a un negocio privado y produciendo un serio e irremediable impacto negativo que afectaría a toda la zona. Por todos los motivos expuestos y por algunos que el tiempo no nos permite explicar, definitivamente no queremos la terminal bimodal, ni multimodal, ni polimodal al lado de nuestro barrio La Florida. Que las autoridades municipales se hagan cargo de analizar y evaluar este proyecto y otros que se hubiesen presentado, para que mediante un debate serio, con profesionales representativos de esta comunidad, se incorpore este tema al Plan Estratégico con motivo de unificar criterios y básicamente consensuar intereses, teniendo en cuenta también la opinión de los vecinos que somos los primeros perjudicados y por sobre todo respetando los derechos de quienes hemos elegido una forma de vida, que no puede cambiarse de un plumazo. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Invitamos ahora el señor Juan Junakovich, Presidente de la Sociedad de Fomento López de Gomara.

**Sr. Junakovich:** Buenos días. Muchas gracias por invitarnos a participar, lo cual conlleva un gran progreso. También les voy a decir que aparte de la Sociedad de Fomento López de Gomara, voy a hablar en representación también de la Federación de Asociaciones de Fomento de General Pueyrredon, que nuclea a más de 40 Sociedades de Fomento. Y con la simplicidad que hablamos los fomentistas pero con el amplio conocimiento que tenemos de las cosas que nos pasan en los barrios y para hacer un poquito de historia, para arribar al mejor lugar para la Ferroautomotora, decimos que años a, como todos habrán leído en la historia, yo alcancé a ver parte de las trincheras de esos trenes, los primeros trenes llegaban a la actual terminal de ómnibus. Con el correr del tiempo (en muy poco tiempo en realidad), por el crecimiento edilicio y demográfico que vertiginosamente se produjo en la ciudad, los trenes pasaron al actual lugar de arribo y la primera estación de trenes se transformó en la primera estación de ómnibus. No cabe la menor duda que ambos hoy día resultan obsoletos, nada acorde con los tiempos que corren. Todos los años en vísperas de la temporada estival, se reavivan las críticas a la estación de trenes y ómnibus; que están sucias, que los baños no funcionan y son insuficientes, que es una vergüenza, etc., etc. Entonces llega una tibia partida de dinero para un maquillaje, que en muchos casos es peor el remedio que la enfermedad. Y bien dónde hacemos la nueva ferroautomotora. Muchos afirman que el lugar ideal es donde está la estación ferroviaria, tampoco considero aquí, en las opiniones que las hay,

que merecen el mejor de los respetos, que debería ser donde está la actual Terminal de Ómnibus, me parece inviable y que ya ese lugar no da para más. Pero volviendo a la primera factibilidad o sea donde está la estación ferroviaria, cómo se haría el arribo de los trenes. ¿Con una circulación por trinchera? Me parece que sería costosísimo e inviable por las interferencias, como por ejemplo, la tercera cloaca máxima, ¿además continuaría dividiendo la ciudad el ferrocarril?, interrumpiendo la circulación desde San Juan a Chile, con una pasada que hoy hacemos todos por la avenida Jara, donde se producen tremendas concentraciones de tránsito cuando maniobra un convoy. La otra opción, la estación de cargas, bien podría ser un buen lugar, pero también estaría insertada e interrumpiendo en un sector de la ciudad la circulación vehicular y peatonal. Llegamos a la última de las opciones propuesta, frente al aeropuerto. Aquí los ómnibus no circularían por la ciudad, con el consiguiente beneficio de menos polución y rotura de pavimento. Las vías ya no dividirían la ciudad, pero se argumenta, con mucha razón lo lejos que le quedaría la ciudad a los pasajeros. Claro los que arriban en avión actualmente también les queda lejos el centro de la ciudad; pero esta gente que puede, invierten más, para llegar más rápido. La llegada a la ciudad debería tener un complemento sin costo adicional, aun para los que vienen del sur. En este lugar en cuestión está la evaluación ecológica que es fundamental, pues como bien lo afirma el señor Guido Dalia -que me precedió en el uso de la palabra-, Presidente del barrio La Florida, el predio es un reservorio de agua, si se lo interrumpe traería consecuencias graves –una de ellas- para los barrios La Florida, Los Tilos y López de Gomara. ¿Qué debería hacerse? Esto no lo digo como una hipocresía, quizás una laguna artificial, no charco sino una laguna, para juntar el agua de las lluvias, que los que vivimos al lado observamos que cuando llueve mucho allí se produce un reservorio. Bien, para los fomentistas, estamos seguros, que nunca se prevén las obras necesarias que solucionen los riesgos ecológicos, pues no reditúan. Entonces, ¿qué hacemos?, ¿dónde se hacen?, así como está no puede seguir. Es evidente, tengamos en cuenta que no podemos equivocarnos, tiene que ser por lo menos para 50 años adelante, tiene que salir de los lugares que está por el crecimiento de la ciudad y para que no intercedan en él. Es por todo esto que la Federación de Sociedades de Fomento exhorta a que no se lleve a cabo por el negocio mismo, sino teniendo en cuenta todos los detalles prácticos, éticos en bien del futuro de la ciudad, para que no nos recuerden mal. En definitiva para no ser ambiguos en nuestras apreciaciones y para dar una estimación precisa, de los tres lugares, uno de ellos en la actual Terminal de Trenes, nos parece inviable por lo costoso y resultaría de alto impacto para el entorno. Frente al aeropuerto traería indefectiblemente un trastorno para la paz y la idiosincrasia de los barrios aledaños. Para terminar, estimamos el lugar para llegar a un consenso satisfactorio, la actual estación de cargas, ampliando los lugares de acceso como la avenida Juan B. Justo, terminar la circunvalación que une la ruta 2 con la ruta 226 y por allí tendrían un amplísimo lugar de acceso y se podría instalar allí porque los terrenos dan, el lugar absorbería muy bien el alto impacto ecológico que produciría, los terrenos están, sería lo más viable para poder llegar a un lugar un pasajero, que no tendría que trasladarse desde tan lejos como quedaría hacerlo frente al aeropuerto de nuestra ciudad. Por lo expuesto agradezco a todos la oportunidad que nos han dado para poder explayarnos y espero que lo sigamos haciendo para llegar a un mejor arribo y poder tener un consenso general. Muchísimas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Vamos a invitar al licenciado Vorano, de la Asociación de Agencias de Viajes del Sudeste Argentino.

**Sr. Vorano:** Muchas gracias. Nuestro enfoque sobre el tema va a ser algo netamente pragmático y desde el punto de vista del usuario, con el cual tenemos contacto diario. Entendemos como usuario de las terminales de transporte, tanto a las empresas de transporte de pasajeros como al pasajero en si mismo. Y hacemos un análisis de la evolución que ha tenido en las últimas décadas la oferta de transporte desde y hacia la ciudad, para satisfacer las necesidades de la comunidad residente y de los turistas que

concurrer a la misma. Hay un factor muy notorio en la composición de la oferta de transporte interurbano desde Mar del Plata, que la podemos dividir en los siguientes aspectos. La oferta regional de transporte de la ciudad, el único medio de transporte público, regular y oficial, por denominarlo de alguna forma, que tiene la ciudad, es el ómnibus de pasajeros, el transporte público que se encuentra bajo un sistema regulado por la provincia de Buenos Aires. Esto se entiende en las ciudades que más o menos están a una distancia un radio de 200 kilómetros de la ciudad. En cuanto al transporte inter-regional que nos vincula ya con otras ciudades, como ser Buenos Aires y las restantes ciudades del resto del país, es atendido tanto por transporte automotor pero ya en concurrencia con el transporte ferroviario y el transporte aéreo. Hay un factor muy importante en la oferta del transporte, que ha sido la desregulación del transporte de larga distancia a nivel nacional, lo cual modificó sustancialmente la oferta en la última década, esto se produjo en agosto de 1992, e implicó un sustancial aumento de la oferta de las empresas de transporte interurbanos, especialmente el corredor Mar del Plata – Buenos Aires, de las cuales pasaron de ser 4 empresas a 14, que solamente están actualmente uniendo Retiro con Mar del Plata. Eso produjo un cambio en los ámbitos de los usuarios, y tomando en cuenta las ventajas comparativas de este medio de transporte, o sea, su accesibilidad, frecuencia y demás ventajas comparativas que hacen que la utilización del mismo sea muy rápida, ha producido un importante aumento en la oferta que tal vez en algunos momentos puede ser considerada como desmedida para la demanda existente, pero igualmente en los meses de verano esta oferta es muy importante en desmedro tal vez de la casi estática oferta del transporte ferroviario, que se ha manifestado en la última década. Con respecto al avión, hubo una transferencia de pasajeros importantes hacia ese medio sobre todo a las largas distancias a nivel nacional, por la reducción de tarifas aéreas que se operaron durante más de una década, debido a una situación dada por la paridad cambiaria que había abaratado los costos de ese medio, cosa que en este momento se está invirtiendo y estamos notando -que somos comercializadores de medios de transporte- que hay como un retorno hacia los medios de transporte terrestre por el encarecimiento del medio aéreo. Paralelamente lo que más nos sorprende a nosotros como usuarios de las terminales, como pasajeros mismos, que en toda la República Argentina en los últimos 30 años, todas las ciudades, desde las grandes capitales, las capitales provinciales, los centros regionales, los centros turísticos, todos resolvieron el problema de la terminal de ómnibus, todos tienen un lugar más o menos digno, en el cual se le brinda adecuadamente a los usuarios el servicio, y lo más sorprendente que la segunda ciudad del país en movimiento de pasajeros de larga distancia, que es Mar del Plata, no puede resolver este tema. Ahora que estamos integrados al Mercour, los países como Uruguay, Brasil, tienen grandes ejemplos de cómo resolver el tema de la infraestructura, cómo analizar la modalidad de utilización por parte de los usuarios, sin hacer tal vez proyectos faraónicos o demasiados rebuscados, para satisfacer la demanda del pasajero. Por eso nos preguntamos..., yo conozco -y lo digo por experiencia propia- absolutamente todas las terminales de las principales ciudades de la Argentina, y les puedo decir que Mar del Plata ofrece sencillamente la peor oferta de las terminales de ómnibus en todo el país. Es increíble el tiempo que insumido..., acá tenemos por ejemplo los accesos principales de la ciudad, están ubicados al norte y hacia el oeste de la misma, los ómnibus salen para el sur, o sea, no sé por qué razón tienen que ir por Juan B. Justo, cuando aparentemente se había solucionado esto y salían por otro corredor más lógico, o sea, insumimos el tiempo, a lo que vamos es a cómo se penaliza al usuario de los medios de transporte públicos al localizar una terminal inadecuadamente o programar mal los recorridos. El tiempo que insume la salida de un ómnibus desde la ciudad de Mar del Plata, el recorrido dentro del ejido urbano de la misma, es el mismo que se tarda en llegar desde la rotonda de Constitución hasta Coronel Vidal. En un viaje regional, que eso es muy importante, el tiempo insumido en un viaje a Balcarce, es prácticamente del 40% al 50% del tiempo total del viaje. Y quien no quiera tener que recurrir a la Terminal en un viaje de media distancia, tiene que padecer esperas en lugares inciertos, con compañías no muy gratas sobre la avenida Champagnat y demás, hasta esperar un medio de transporte que tiene que estar adivinando si viene. La ciudad no le brinda ningún tipo de reparo ni le da un tratamiento diferenciado al transporte de media distancia. Y todo esto conlleva a que estén

apareciendo nuevas formas de transporte irregulares, llámese remises convertidos, combis truchas, que eso está perjudicando notoriamente a quienes van a ser los destinatarios de la Terminal. Yo no sé si dentro del proyecto de la ruta 2, cuál es el tratamiento que se le va a dar, porque no creo que se pretenda que un pasajero que venga de Balcarce, de Otamendi, de Tandil, tenga que tomar después una combi, otro transporte. Yo realmente con respecto de los sistemas de transbordo, voy a citar un solo ejemplo, que he visto. Yo puedo decir que en la Argentina todas las terminales de ómnibus, están ubicadas en un promedio de 2 kilómetros del centro urbano, con algunas variaciones, puede ser el caso de la nueva terminal de Posadas que estaría en el equivalente a lo que sería la avenida Champagnat de acá. Y tenemos ejemplos muy buenos de ubicaciones como la ciudad de Mendoza, que si alguna vez ustedes viajó, directamente se accede de la ruta 7, se baja y se entra en la Terminal, y es una Terminal que existe desde hace 30 años, que ha soportado el crecimiento de la oferta de transporte, que ha soportado la desaparición de los servicios ferroviarios a esas ciudades, y puede prestar perfectamente el servicio, en una región que es netamente omnibusera, el Mercosur, Latinoamérica, son omnibuseras. Los sistemas de transporte de estos países están basados en el ómnibus de larga distancia. Hay empresas bioceánicas, o sea, que en un día pueden llegar, hay servicios que salen de San Pablo, llegan hasta Santiago de Chile, hay servicios desde Buenos Aires hasta Lima, Perú, en los que viajan un montón de gente y satisfacen las demandas regionales. Para darles un ejemplo, los ómnibus que hoy en día se están viendo en todas las regiones del mundo, están producidos prácticamente en el Mercosur, hay una industria productiva de ómnibus, marca de ómnibus brasileras, por citar a Marco Polo, o sea, los ómnibus del Mercosur están en todo el mundo, tienen plantas productoras en África, en Asia, realmente están exportando, es muy importante la filosofía del transporte que existe con respecto al ómnibus y sus prestaciones. Que por supuesto en Mar del Plata ha sido beneficiado sobre todo en el aspecto de seguridad, con respecto a la habilitación de la Autovía 2, que ya ha dejado de tener el mote de ruta trágica, si bien se siguen produciendo algún tipo de accidentes, se ha minimizado los que existían en algún momento. Redondeando creo que citando un ejemplo de terminales ubicadas fuera de las ciudades, está el ejemplo de la ciudad de Recife en Brasil, si bien es una ciudad con características muy disimiles con Mar del Plata, es una ciudad costera, es una ciudad turística, pero tiene mucha pobreza, mucha más población, es una ciudad de cuatro millones de habitantes, la capital del Estado de Pernambuco. Yo una vez me encontré, yo viajé por vía aérea y me encuentro que el aeropuerto estaba más cerca que la terminal de ómnibus de la ciudad, y quise viajar por vía terrestre hacia Maceio, prácticamente tuve que atravesar por medio de transporte urbano, toda la ciudad hasta un punto periférico más allá del eje de rutas, como para darles un ejemplo comparativo, como si la Terminal estuviese ubicada en Laguna de los Padres. De allí era una ciudadela aislada, con un sistema ferroviario metropolitano, que después la vinculaba a un lugar no muy agradable de la ciudad de Recife, lo cual daba un sistema bastante temeroso, y lo más notable cuando hice el viaje hacia Maceio, eso fue cuando fui a sacar el boleto, cuando quise hacer el viaje a Maceio, me tuvieron que trasladar con una combi hasta ahí. Después para ir hacia Maceio el ómnibus volvió a la ciudad para tomar la ruta, o sea, que eso es lo que pasaría en este momento con respecto a la localización, hay que tomar en cuenta las rutas de acceso porque esta Terminal, en la zona norte va a servir solamente hacia un punto cardinal de la ciudad, pero a los demás puntos va haber que proveerlos de algún tipo de centros de transbordo, sobre todo viajes de media distancia, porque no va a servir al uso práctico de la gente, porque hoy en día tenemos que analizar la lógica de la gente para viajar. La gente quiere seguridad, economía y si no, opta por otro medio de transporte, sino pregunten por los remises compartidos, que se utilizan hacia la ciudad de Necochea. Yo pienso que si les preguntamos a las empresas de transporte si les gusta que proliferen esos medios de transporte o bien, habrá que pedirle a la provincia de Buenos Aires que estudie un sistema de transporte diferencial, como se ha implementado en la provincia de Córdoba, que son alternativas de minibuses, pero reguladas, identificables, que pagan impuestos y que utilizan este tipo de infraestructuras. Podría seguir abundando en ejemplos. Yo ya dije que lo nuestro es desde el punto de vista pragmático. Queremos que la ciudad tome de una vez por todas

una decisión y se brinde un servicio de infraestructura de transporte acorde a la envergadura, al prestigio que tiene la ciudad dentro del contexto nacional y regional. Nada más.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Yo quería hacer alguna observación de carácter organizativo. Quedan en la lista 11 oradores, siendo la una menos cuarto. Yo tendría temor que los oradores queden hablando con muy poca gente. Entonces y por otro lado hay una observación del arquitecto López del Hoyo, que dice que él tendría interés en formular algunas apreciaciones respecto a algunas de las cuestiones que se dijeron. Con lo cual si a ustedes les parece correcto, los oradores de la lista, hacer muy brevemente cuál era el planteó del tema para no repetir algunas cuestiones, y que de ahí directamente podamos pasar al debate. La gente que está en la lista de oradores, reduce un poco el planteo y después generamos el debate. Señora María Ferrer, tiene la palabra.

**Sra. Ferrer:** Muchas gracias. Únicamente deseo hacer dos acotaciones. La inseguridad que representa la instalación de una terminal automotor frente a un aeropuerto, solo recordemos el gravísimo accidente que ocurrió en Buenos Aires con el despiste de un avión. Ciertamente que la pista está en nuestro caso, detrás de la Autovía 2, que separaría a dicha Terminal del aeropuerto, pero evidentemente cuando un avión está en emergencia accidentalmente, casi siempre cae lo más cercano a su lugar de aterrizaje o despegue. Seguramente todos los aquí presentes deben haber podido comprobar que en las grandes ciudades del mundo, digamos París, Londres, Barcelona, Viena, por solo mencionar algunas, las estaciones automotor y de trenes no están ubicadas a diez, doce o más kilómetros del centro de la ciudad, por el contrario siempre se encuentran en medio del poblado, jamás buscan para instalar estas terminales en un lugar descampado y mucho menos frente a un aeropuerto. Creo sería conveniente tener en cuenta estos pequeños detalles que pueden acarrear graves dolores de cabeza en el futuro. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Tiene la palabra el arquitecto Eugenio de la Fuente.

**Sr. De la Fuente:** Agradecemos la posibilidad de participar en estos nuevos sesgos de la democracia moderna. Quien les habla y la arquitecta Adriana Olivera -que se encuentra presente-, representamos a una O.N.G., cuyo título es Asociación de Propietarios y Tenedores de Bienes de Interés Patrimonial, Arquitectónico, Urbanístico y Ambiental. Para ser breves, por supuesto que atiende a sus asociados en sus gestiones o intervenciones específicas, pero también atienden estas cuestiones urbanas y ambientales desde el aspecto investigativo o con propuestas o proyectos de Ordenanzas. Inclusive atiende otras cuestiones fuera de tu título que es sociología urbana o arqueología urbana. Como muchas de las cosas se han expresado y nos han pedido una síntesis, sí me permito citar un caso de urbanismo internacional que es el caso llamado "de Bruselas", no con ánimo de ser académico sino de capitalizarlo como experiencia, esto es un ejemplo de participación -como este caso- ciudadana, donde se produjeron comisiones que no solo atendían a las cuestiones que hoy se están planteando, sino que además elaboraban contrapropuestas. Eso sería paradigmático. Es en parte lo que nosotros planteamos en este momento. Nuestra propuesta sería sobre el tratamiento en simultaneidad de ambos casos. Que sería la vieja Terminal y la nueva implantación, atendiendo a que nos interesa desde lo ambiental la relocalización y desde lo patrimonial histórico como antecedente. Me permito recordar que nuestra Terminal de Ómnibus es un bien declarado de interés patrimonial por este Municipio, en el año '91. La Ordenanza de iniciativa privada data del 92, así que estamos casi atrasados 15 a 20 años con estas experiencias como la que cité que es la de Bruselas. Resumiendo y yendo más bien al final nuestro aporte para ambos sitios en rasgos generales se basa en tres principios básicos, que deseamos promover

el desarrollo del sentimiento de identidad y pertenencia al barrio que se viera afectado, en segunda instancia promover la devolución de confianza al barrio y a sus habitantes, los vecinos que se irían los nuevos etc. y en tercera instancia contribuir a la reestructuración y regeneración social y económica. No nos podemos extender en las consecuencias que prevemos del análisis o de lo poco que pudimos ver de la propuesta de los iniciadores, pero deseamos además convocar una nueva jornada de trabajo donde podamos redondear todas estas ponencias que por ahí no se han podido desarrollar adecuadamente y que se difundan las decisiones tanto de estas jornadas como de las próximas y a propósito de algunos comentarios de los expositores que me antecedieron sobre cuál sería el ámbito de discusión, nosotros queremos que el Consejo Asesor Consultivo de Planeamiento Urbano es un buen ámbito, cuando terminemos algunas cuestiones a nivel personería jurídica nosotros pretendemos ingresar o ser invitados por ese Consejo en el título tercero. Nada más, gracias.

**Sr. García Conde:** Muy amable, le voy a pedir que si tenía lo que iba a exponer por escrito lo vamos a agregar al expediente para que quede completo y que no se vean perjudicados. Le voy a pedir entonces al arquitecto Creparula.

**Sr. Creparula:** Buenos días, yo hablo en este momento en nombre del partido ARI de Mar del Plata, y queríamos tener una postura, aprovechando esta oportunidad con respecto a la terminal. Hemos dado a la prensa un comunicado en su momento, no hace mucho, que se titulaba - estaciones terminales de Mar del Plata ¿a cualquier precio? Voy a empezar a leer algo, algo lo voy a extraer y lo voy a condensar porque se va a superponer con cosas que se han expuesto anteriormente. Las preguntas que nos hacemos nosotros es cuándo es el turno de las decisiones de los marplatenses y sobre todo en lo que atañe a hechos que significan una impronta muy notoria para la ciudad. Esto implica algo, el tema de las jurisdicciones, no se olviden que el ámbito de las terminales es provincial. Vamos a tener en cuenta las distintas jurisdicciones. Quien se hará cargo de los daños colaterales que produciría una implantación no estudiada en el tejido urbano, en los aspectos ambientales, de tránsito social etc. Con respecto a las propuestas presentadas voy a hacer una síntesis, creemos que esta propuesta frente al aeropuerto Brigadier de la Colina tiene serios problemas de tránsito secundario parasitario, porque ni siquiera se ha tenido en cuenta quizá, el tránsito que pueden tener los ómnibus después de dejar los pasajeros a sus lugares de limpieza, de revisiones, etc, más allá del tránsito urbano transporte de pasajeros. Y con respecto a la segunda propuesta la que apareció el 29 de mayo, tenemos serias dudas, porque corta totalmente el ejido urbano. Si ustedes tienen un plano de Mar del Plata, una planta de Mar del Plata, ese ferrocarril corta totalmente, es imposible hacerlo en trinchera por los costos y sobre todo creemos que tienen graves problemas de accesibilidad,. Pero sobre todas las cosas nos preguntamos algo, si mal no recuerdo había no hace mucho tiempo, un plan de desviar las vías del ferrocarril a partir de estación Camet, hacer un rodeo y entrar a Mar del Plata desde atrás para el tema cargas. Ahí hay un tema que no se ha tocado, que es importante tener en cuenta también, que es el tema de cargas en el parque industrial. Creo que hay un plan de desarrollo, hay setenta hectáreas o setenta y cuatro hectáreas para ampliarlo y hay que tenerlo en cuenta en una nueva traza. En tal sentido encontramos contradicciones, por ejemplo, hay contradicciones grandes en la propuesta de Luro y San Juan, habla de un sendero peatonal si mal no me recuerdo, levantar las vías de Juan B. Justo hasta Luro y puntualmente nos preguntamos si levantamos esas vías como enlazamos el puerto y como enlazamos el ferrocarril hacia Miramar. Nos quedan un montón de dudas no resueltas que habría que definir las en otra instancia, esto lo hago muy sintético. Creemos como aporte que la implantación más correcta - habría que evaluarlo muy bien - pero como primer aporte, sería la actual implantación de la estación de cargas porque el impacto urbano rodeado por sectores de equipamiento de infraestructura, de acuerdo al código de ordenamiento, atenuarían bastante acompañado porque estaría lindante con la parte posterior el campo municipal de los deportes que haría especie de colchón urbano. Aparte de eso, si las vías del ferrocarril se pueden desviar desde Camet y entrar por detrás, enlazar con lo que viene de Miramar, se accedería desde un lugar y no

se corta la traza urbana y el acceso en última instancia -eso también tendría consenso con la reactivación de la línea hacia el puerto del ferrocarril- es decir la vía que está inactiva e inclusive se podría acceder por Vértiz con tránsito de ómnibus, estoy hablando de un caso de multimodal. Y hay otro tema que hay que tener en cuenta también, que es los lugares de transferencia multimodal de cargas, es bastante más complejo que solamente pasajeros. El puerto con camión o buque u ómnibus o buque tren y también todo lo que significa la carga multimodal de contenedores, camión-tren, tren-camión, camión-barco y hay que tener en cuenta también como lo aludió el arquitecto De Shamts, todo el tema regionalización y la salida del corredor bioceánico Mar del Plata-Bahía, Bahía, no me acuerdo el puerto de Chile, pero eso está vigente. De cualquier manera y más allá del hecho físico de la postura nuestra del ARI como casa central de Mar del Plata, es aportar una opinión comprometida con la gente, que es la que siempre está o favorecida o perjudicada por las decisiones adoptadas, pero que no participa hasta el momento en ellas, esperemos que empiece a participar. Y partiendo de esa premisa se debe dejar en claro que esto no puede venir con noticias solapadas, con oscurantismo, con trascendidos, tiene que ser una cosa muy clara y con mucha llegada de conocimiento a la gente y desde un debate amplio, previa instancia informativa - la información tiene que ser muy precisa, con consistencia científica- la sociedad toda de Mar del Plata debe diseñar con la participación de los actores sociales, la implantación de un hecho que no está desvinculado de otros hechos urbanos, que se deben considerar dentro de una problemática urbana global. Y lo anteriormente expuesto conlleva a insertar cada función de importancia, transporte, tránsito, servicio, reactivación del puerto, producción, planta de tratamientos cloacales, predio de disposición final de residuos, ciudad judicial, etc. sea cual fuera su jurisdicción, cualquier jurisdicción, municipal, provincial o nacional, dentro de un contexto de planificación con una estrategia clara y concensuada, tendiendo a asegurar el desarrollo local dentro de un equilibrio entre lo social lo económico y lo ambiental, y solo en ese contexto se debe aceptar propuestas de origen claro que respondan a pautas de implantación concensuadas, sin depender para nada de urgencias electorales, ni de intereses económicos sectoriales que de alguna manera soslayan los intereses de toda la sociedad. Gracias.

**Sr. García Conde:** Muchas gracias, de igual modo le voy a solicitar que lo que tenga por escrito lo acompañe así lo ponemos como documentación. Es el turno del señor Juan Bilbao.

**Sr. Bilbao:** En primer lugar agradezco la posibilidad de hacer esta exposición, voy a tratar de ser breve y de no reiterar, simplificar un poco la exposición y no reiterar algunos conceptos vertidos. En primer lugar como consideración general quiero señalar que este tema de la terminal ferroautomotor de Mar del Plata, es un problema que se viene discutiendo y está sin resolver hace más de cuarenta años o treinta y cinco años. En el año setenta yo representé al gobierno de la provincia de Buenos Aires en conversaciones con Ferrocarriles Argentinos, para decidir sobre una terminal ferroautomotor en Luro y San Juan. En dicho proyecto Ferrocarriles Argentinos había elaborado una propuesta, en la cual se entraba con un viaducto a la ciudad y la terminal automotor estaba a nivel en Luro y San Juan. El proyecto era tan astronómico, de un costo terrible y ferrocarriles pretendía que lo financiara el municipio y la provincia. Por supuesto murió. En la gestión del intendente Fabrizio allá por el año ochenta y pico, le elaboré una propuesta similar a está, es decir, estos papelitos hace como veinticinco años que andan dando vuelta en mi escritorio, ahora están actualizados, donde aconsejaba en ese momento como localización la estación terminal de cargas. Hace cinco años con motivo de la licitación que hizo la provincia de la terminal acá en Luro, en la Facultad de Arquitectura hicimos una serie de reuniones con alumnos de una cátedra que no recuerdo cual era y se hizo una evaluación del proyecto, es decir de entrada y antes de la licitación sentenciamos a muerte al proyecto porque su viabilidad económico financiera era imposible en función de las grandes inversiones que había que hacer con el ferrocarril en trinchera. Ese fue el resultado. Yo creo que el problema debe estar enmarcado en el crecimiento de la ciudad, los problemas del crecimiento de la ciudad y en especial del tránsito registrado en los últimos años y sus secuelas más importantes para la ciudad que es la congestión, es decir, se debe analizar el

problema de la congestión, las perspectivas de incremento de las exportaciones a nivel zonal, la reactivación del puerto local y la necesidad de un replanteo de la característica y nivel de calidad de los servicios ferroviarios con la ciudad de Buenos Aires, que constituye factores estos, que obligan a la discusión de la localización de la terminal dentro de un plan con un concepto más amplio, que sería de transporte o yo lo llamo sistematización ferroautomotor de la ciudad y que acá he escuchado que se está hablando del plan estratégico para la ciudad. En última instancia creo que todos apuntamos al mismo objetivo. La terminal en discusión tiene una importancia relevante, no solo para la ciudad por ser uno de los centros más importantes de la provincia, sino por la trascendencia que tendrá a nivel zonal a partir del momento en un horizonte de cinco o diez años, en que el prestador del servicio ferroviario a Buenos Aires modifique las condiciones operativas de los mismos mediante una modernización que permita elevar las velocidades medias actuales de 95 a 150, 180 kilómetros. No quiero hablar de algunas propuestas de trenes balas de 250, porque no estoy de acuerdo con las utopías para nuestra realidad, pero hablar de un tren de 180 kilómetros por hora, es hablar de los trenes que hoy en Europa están pasando a desuso y que permitirían mejorar los tiempos de viajes, sustancialmente, a Mar del Plata con lo cual la ferroautomotor de Mar del Plata sería además de Mar del Plata una ferroautomotor para la zona, porque haciendo transferencia y con buenos servicios de ómnibus rápidos, Necochea, Miramar, Balcarce y aun hasta Tres Arroyos, esos tráficos pasarían por esta terminal. Desde el punto de vista de la localización, yo en los análisis que he hecho introduzco un concepto que se utiliza mucho en los estudios de economía de transporte y de decisión de alternativas de inversiones, que es el costo generalizado de los usuarios. El costo generalizado de los usuarios está integrado, es una valorización económica que se hace de las tarifas y de los tiempos de viaje, entre el origen de un viaje y su destino final. Les doy un ejemplo, un usuario de Buenos Aires que está en San Isidro y tiene que venir a Mar del Plata computa el viaje en taxímetro, el tiempo que eso le demanda, la tarifa del viaje a Mar del Plata, sea en el medio que sea, el costo del tiempo que le insume ese viaje y el costo de los desplazamientos y los tiempos de viajes complementarios así como gastos adicionales que se pueden tener. Y ese costo que el usuario lo valora, lo compara con su nivel de ingresos. Una persona con un nivel de ingresos elevados piensa en aquello que es más rápido, sin considerar mucho el valor de los desplazamientos complementarios, entonces busca un remis, un taxi, busca el avión. En este caso un usuario con un nivel de ingresos de quinientos o seiscientos pesos, piensa cuán caro es el costo del taxímetro, entonces se toma un ómnibus para su desplazamiento, para acceder a la terminal de origen o para hacer su desplazamiento complementario. Las localizaciones juegan un papel muy importante haciendo este tipo de evaluación, por eso es que desde este punto de vista cuanto más céntricas estén las terminales tienen menor costo generalizado. Obviamente la terminal -desechemos la actual localización- la terminal en Luro y San Juan sería la terminal que daría menor costo de usuario, pero lleva implícito una serie de problemas urbanos de congestión, de vías en la ciudad, que hacen poco viable esta alternativa. Desde el punto de vista la terminal en el aeropuerto, la terminal polimodal como se le ha llamado, sería la alternativa que tiene más alto costo generalizado para los usuarios, además de los problemas que se originan, si bien algunos servicios tienen menor costo operativo porque no tienen que entrar a la ciudad y algunos usuarios también tiene menor tiempo de viaje para llegar a la actual terminal de Alberti, para otros medios que son los del sur de los tráficos de media y larga distancia, se incrementan los tiempos de viaje y se genera toda una serie de problemas. La tercer alternativa que he analizado y que entiendo que desde este punto de vista sería la más viable es la terminal de la estación de cargas. Sobre este asunto la persona que habló anteriormente se manifestó en ese sentido, no me voy a explayar mucho, pero tiene toda una serie de implicancias que son muy importantes para la ciudad. Yo dije al principio que este proyecto había que analizarlo dentro de un marco mucho más amplio que es una propuesta integral de transporte para la ciudad, para la ciudad que nosotros queremos, para la ciudad que queremos como ciudad turística, como ciudad portuaria, como ciudad industrial. Entonces entiendo que la localización en Juan B. Justo tiene buena accesibilidad por el sistema vial existente actual y las mejoras que se pueden hacer en el futuro. Juan B. Justo tiene buena capacidad vehicular, se la puede mejorar en algún momento con Vértiz y la

avenida 39 y provee buena vinculación con el sistema vial de convergencia de la ciudad. Desde el punto de vista ferroviario, esta alternativa permite el levantamiento de las vías dentro de la ciudad, pero cómo hacemos para vincular esa localización con las vías que vienen del norte, como se planteó recién hay que pensar y muy seriamente en un ramal alternativo que sería de Camet por el hipódromo, ingresar a la ciudad por el sur. Estas vías si bien tienen un costo que a veces lo plantean como obstáculo hay que pensar que con esta situación se liberarían terrenos ferroviarios

**Sr. García Conde:** El licenciado Oscar De Noia, tiene la palabra.

**Sr. De Noia:** Primero que nada agradezco la posibilidad de estar acá reunidos sobre un tema tan importante. Este año estuve con el Foro Popular del Transporte, formado por organizaciones barriales, porque estamos todos preocupados por el tema del transporte y el tránsito. Y también tuve oportunidad de exponer en el seno del plan estratégico, estos temas tan importantes que hacen a la ciudad. Como he escuchado no están desvinculadas las ubicación y el tipo de terminal ferroautomotor, multimodal, o monomodal, con el sistema del transporte urbano y con el tránsito urbano. Y yo acá veo por lo menos tres áreas distintas -que como hay poco tiempo- no voy a leer lo que teníamos escritos para no abundar. Un área de reconocimiento al Colegio de Arquitectos que fue el que puso en marcha el Plan Estratégico, eso sacó a la ciudad de un estancamiento histórico, porque no hicimos los deberes, y hay un montón de obras como ya se anunciaron que no hemos atendido. El Plan Estratégico tuvo la virtud de poner en marcha las Fuerzas Vivas, de crear un Plan Participativo, donde todos tenemos la posibilidad de opinar. Gracias a eso, se extendió la modalidad al poder político, por eso estamos acá y espero que esto sea un primer paso, porque no podemos agotar todo el debate a siete minutos, todos juntos y de golpe. Pero agradezco esos avances. Yendo al tema que nos preocupa -que es la Estación Terminal- hemos visto posturas geográficas y donde evidentemente hay que articularlas como dijo De Schant con la región, Mar del Plata tiene mucha presencia en la región y si hacemos un estudio de flujo se han manejado números muy grandes de flujo, tres millones, quince millones de pasajeros al año, son números muy fuertes y ahí estamos hablando de pasajeros, que es el que paga el boleto. Pero no hablamos de la gente que lo va a despedir ni de la gente que lo va a buscar, de modo que si a quince millones los multiplicamos por un promedio de dos, por poner un número bajo, nos vamos a números muy altos de movimientos de gente. Ese como un tema, porque el análisis de la Terminal es una análisis que excede el marco de ingeniería de tránsito. Desde el punto de vista de la ingeniería de tránsito, hay localizaciones factibles con argumentos muy atendibles como la de Juan B. Justo, donde hay ciertas vías. Ahora si tomamos en cuenta el impacto urbano, vemos que esas localizaciones son muy cuestionables. Imaginemos la implantación de Juan B. Justo que coincida con eventos del Polideportivo, con partidos de fútbol, con eventos religiosos o cualquier otra de las cosas que mueve mucha gente. Y ya la ciudad no puede soportar eso. Por otra parte ahí Juan B. Justo, es el eje por donde desagota el Puerto con toda su actividad. Sobre ese eje que desagota el Puerto, tenemos el Polideportivo con sus eventos sociales muy importantes y muy puntuales, y encima ponemos ahí una Terminal de Ómnibus, vemos que va a colapsar. De modo que no llena las necesidades desde el punto de vista de impacto. El impacto urbano por lo menos va a ser desastroso. De todas maneras es una opinión y de todas maneras es una opinión humilde y creo -como se dijo reiteradas veces- que merece un estudio serio de planeamiento. Por eso digo que el planeamiento tiene que ser además de participativo, global. No solo desde la ingeniería del tránsito, sino desde aspectos sociales como otra persona también lo dijo. Retomando lo que comentó De Schant, el eje de acceso a la ciudad, podemos hablar del 85% de flujo, es el corredor Buenos Aires - Mar del Plata. Por ese corredor se canaliza los viajeros que vienen de Santa Fe, Córdoba, Mendoza, La Plata, etc. De modo que la Terminal es razonable colocarla al norte y no al sur, porque si tenemos que todo el ingreso viene del norte para qué vamos a llevarlo al sur. Una señor me contó una gran experiencia en transporte y dio ejemplo de cómo vamos a poner la Terminal en el patio trasero de la casa, la puerta de entrada tiene que estar adelante y no en el patio de atrás. Tenemos todo el flujo que proviene del norte,

tenemos que buscar una localización sobre el norte. Eso me parece como elemental. Otra de las cosas que se analizaron es si está en el centro de la ciudad o en la periferia. Este no es un debate menor, se han citado ciudades europeas, y lo que ocurrió en las ciudades europeas, en las ciudades viejas, que el crecimiento urbano se fagositó la terminal, como acá se fagositó la estación del ferrocarril donde ahora está la terminal de ómnibus, esa vieja trinchera que tenía dos faisanes que los recuerdo, que caminaban por esa fosa y porqué se corrió, porque evidentemente la ciudad creció y se la comió, como ahora se va a comer la ciudad la estación actual. Desde el punto de vista del interés particular del ferrocarril entiendo que se quiera sostener como muy interesante poner el ferrocarril justo en Luro, me parece razonable desde el punto de vista del ferrocarril, lo que no me parece razonable desde el punto de vista urbano. Por otra parte es contradictorio, nosotros estamos hoy sentados acá, lo cual insisto es un avance y lo reconozco, y estamos planteando la ciudad en base a nuestro conocimiento y nuestra experiencia de hoy y estamos tratando de llenar equívocamente espacios intersticiales, nosotros tenemos un vacío, aparente, geográfico, vacío aparente en la estación de cargas y queremos ponerla ahí, tenemos otro vacío aparente en la estación del ferrocarril y queremos ponerla ahí, entonces con esa idea podemos ponerla acá enfrente en la plaza, pero eso no se trata de llenar espacios intersticiales, primero que no están tan vacíos, segundo que hay actividades sociales muy fuertes alrededor, tercero que la terminal en un pueblito es una cuestión importante pero menor, en una ciudad del tamaño de Mar del Plata es una palanca para el desarrollo, es una palanca para el planeamiento. En una ciudad como Mar del Plata, la excusa, el motivo, de juntarnos y decidir la implantación de una terminal, puede generar un desarrollo urbano satelital interesantísimo, puede generar una jerarquización urbana, puede generar un polo de desarrollo o sea que no es para ir y ponerla en espacios intersticiales y sacarnos el problema de encima, no tenemos - si bien estamos hablando hoy cosa que es obvio- tenemos que ubicarnos por lo menos como se dijo en cincuenta años adelante y hay espacios que se van a saturar. De modo que estoy a favor de que no sea centralizada, sino de que se busque un espacio periférico y estoy a favor, sintetizando, que el espacio periférico esté en el corredor norte que es de donde viene el flujo mayoritario. Eso me parece lo más coherente, no podemos traer todo el flujo del transporte al centro y después derivarlo, porque no toda la ciudad vive en el centro por otra parte, nosotros tenemos una visión centralista, si tomamos un compás y hacemos eje en un centro geográfico, vamos a ver que la ciudad de Mar del Plata se ha extendido muchísimo se ha extendido mucho y traer gente al centro para después llevarla a la periferia es como llevar al centro de una rueda con rayos y después esparcirla por todo alrededor. No es una forma orgánica, saturamos el tránsito urbano. Entonces eso me parece lógico que no sea central ni sea trasera, que sea exterior y al norte y desde ahí se hace la distribución, primero regional, tenemos vías regionales, hay tránsito a Balcarce, no voy a abundar en lo que dijo De Schant pero lo comparto totalmente y desde una estación en la zona norte se puede distribuir perfectamente. Por el otro lado el ingreso y distribución en la ciudad, estamos pensando en una estación a cincuenta años, no quiero hacer futurología, no quiero hacer adivinanza, pero sí hice planeamiento muchos años. El planeamiento es hacer prospectiva y es hacer proyecciones, de última el planeamiento soluciona problemas que no existan para que casualmente no existan nunca y si estamos pateando problemas continuamente para adelante es porque no planificamos. Y en términos de planeamiento como dijo el arquitecto López del Hoyo podemos pensar en términos de un tren aéreo, eso no es descabellado, hoy en día con la crisis económica, con problemas urgentes, con baches que tapar y con chicos con hambre parece una utopía, pero es como casi necesario para entrar en la modernidad y en una ciudad actual como una red de distribución. Tenemos dos vías de distribución que también se hablaron recién, una es la terrestre el camino de circunvalación. La ciudad se comió la red de circunvalación antigua, pasó a ser parte de la trama urbana y tiene tanto tránsito longitudinal como transversal con lo cual quitó velocidad y le quitó el sentido de circunvalación. Necesitamos obviamente una nueva traza de circunvalación porque hay tránsito que no tiene porqué pasar por dentro de la ciudad cuando no tiene destino en la ciudad. Como la ciudad se extendió tanto necesitamos ofrecer una traza para el tránsito a través de la ciudad pero que no tiene punto de partida acá. Y el tránsito de distribución y de colección, de colectora, no solo de pasajeros

sino de acompañantes, y si hablamos de acá a treinta años, cuarenta años, vamos a ver que estamos hablando de un volumen monstruoso de gente, ese volumen gigantesco de gente no lo podemos tener adentro de la ciudad porque ya no sabemos que hacer con los autos, con los taxis, con los remises, con el sistema colapsado de transporte urbano, que es otra materia pendiente de reestructuración y encima le vamos a poner adentro una terminal, somos suicidas, somos realmente suicidas porque eso ya no se va a poder desenredar semejante nudo. Si bien tenemos una materia pendiente que fue tratar la terminal, fue bueno el problema para encontrarle algo bueno, porque ahora podemos resolverlo con una visión más alta con un horizonte más lejos si dejamos de llenar espacios vacíos, entre comillas. Entonces una solución posible, como dijo López del Hoyo, me parece razonable, ya sea por la traza el ferrocarril o ya sea por en centro de las avenidas, eso es para planificarlo no es para hablarlo ahora, pero podemos animarnos a pensar en los trenes livianos, no estamos hablando del de San Francisco, trenes pesados sobreelevados, ni trenes pesados sobre trincheras, estamos hablando de columnas livianas, trenes de aluminio, de plástico, eléctricos no contaminantes, no colapsan con el tránsito de superficie en absoluto, también pueden ser abordados por los marplatenses, también puede unir el puerto, el complejo Mogotes, etc. O sea que en términos de planificación tenemos que empezar a animarnos a pensar un poco en grande y salir del pensamiento corto de llenar espacios, de usar los colectivos obsoletos que tenemos ahora. Lo que rescato es, la necesidad del planeamiento en forma colectiva, levantar la visión, animarnos a pensar más en grande, es una ciudad grande y la estamos achatando, es una ciudad grande, fue la perla del atlántico y la estamos mediocrizando con una serie de materias pendientes, de temas importantes como dijeron del Colegio de Arquitectos, un montón de temas, no los voy a enumerar, que no los hemos resuelto. De modo que es hora de que nos pongamos los pantalones largos como se decía antes, pensemos en grande, pensemos en alto y no pensemos donde la ponemos hoy sino donde va a quedar dentro de treinta o cuarenta años, creo que esa sería un poco la acción donde nos quedaría dentro de treinta años las ideas que estamos aportando hoy. Tengo más para comentar pero no quiero abusar. Les agradezco la atención y muchas gracias.

**Sr. García Conde:** El señor Carlos Trotta.

**Sr. Trotta:** Voy a ser breve, soy nativo marplatense, funcionario ferroviario jubilado, y qué voy a decir si han dicho todo, está todo dicho. Lo único que quedó en suspenso es el lugar para hacer la estación, así que esta es la primera sesión, va a ver otras sesiones. Yo propondría sacar una máquina del galpón del ferrocarril, agregarle un coche con toda la gente, sino entramos en un coche en dos, y les propongo hacer el viaje, despacito empezando de la calle San Juan hasta el campo de aviación y de ahí venimos, quieren parar para estudiar la tierra, evaluar todo el recorrido y si quieren ir hasta la estación de carga también, les ponemos dos coches, quieren parar, quieren bajarse, mirar acá, que le parece acá y esto y el otro, yo les propongo eso. Está acá el compañero que estaba recién señor Barros que es el superintendente de ferrocarriles que no nos va a negar hacer ese trabajo. Nada más compañeros y gracias por todo.

**Sr. García Conde:** Señor Jorge Aníbal Cabrerros.

**Sr. Cabrerros:** Buenas tardes a todos. Yo quiero hacer una síntesis un poco, va a ser medio anárquico en función más que nada de lo que he escuchado. No voy a entrar en ciertos detalles arquitectónicos muy bien expuestos por los profesionales precisos, en su mayoría arquitectos y los representantes de la Facultad. Yo vengo a título personal a pesar de que integro varias instituciones de Mar del Plata, algunas dedicadas específicamente al estudio de problemas comunitarios. Soy contador público y fui empleado ferroviario, posterior al señor Trotta, a quien conozco pero no estaba cuando estaba él. Acá hay una cosa muy importante, vine a esta reunión un poco con la expectativa, de cómo estaba armada, como venia la mano, en el sentido si era una exposición en que la comunidad Marplatense se iba a poder expresar cabalmente pero siempre con el reparo de la pésima experiencia que tengo de que cada vez que en Mar

del Plata se requirió la opinión o hemos soportado las decisiones de los funcionarios de Ferrocarriles Argentinos en su momento hablando de los de Buenos Aires y posteriormente de los de la Provincia de Buenos Aires que es exactamente igual porque eran los mismos que estaban antes que se pasaron a la provincia y siguen haciendo las mismas macanas que hacían antes y sin importarles en el fondo la opinión de los marplatenses como no lo hicieron nunca. Entonces veo y he apreciado realmente con una enorme satisfacción que me parece que está en la voluntad de los sectores de la comunidad marplatense que se han expresado la voluntad política, porque es eso, voluntad política, de organización de la comunidad- más allá - no hablamos de partidismo político, hablamos de política con mayúsculas, organizar la comunidad. Y es hora como escuché que alguno de los expositores anteriores dijeron, que los marplatenses nos pongamos los pantalones largos y que no sigamos soportando que cualquier gato con tarjeta- como dice el tango- que venga de Buenos Aires o de La Plata, se crea con la autoridad de decir "acá en Mar del Plata se tiene que hacer esto" o venga y diga "acá en Mar del Plata se hace esto y se terminó la historia". Eso pasa, pasa en el ámbito de la provincia, nos pasa con todas las jurisdicciones provinciales y nos pasó con la jurisdicción nacional de Ferrocarriles Argentinos. Comparto que no se puede hablar sectorizadamente así nada más decir la estación, hacemos una estación, me sorprendió la expresión de los representantes del sector privado de que venían a hablar nada más que de la estación terminal de pasajeros, acá no puede hablarse de ferrocarril en Mar del Plata sino se habla de la integralidad del transporte ferroviario y no solo eso de la integralidad del transporte como hablaron los distintos sectores. Porque, primero también hay otra referencia que quiero hacer de un representante de la Facultad de Arquitectura que habló de la visión estratégica nacional, porque tampoco podemos hablar de una planificación de transporte en la ciudad que involucra a la zona, sin hablar de un plan nacional de transporte. Porque en Mar del Plata no nos podemos olvidar y nos lo ha refrescado un artículo que salió en los diarios ayer, tenemos un puerto, tenemos un puerto que activar, que lo tenemos activo que siempre hablamos de proyectarlo, tenemos elevadores de granos, es puerto de salida de un amplio sector importantísimo de la Provincia de Buenos Aires ¿Cómo no vamos a hablar del ferrocarril de cargas?, que además para dato de algunos el ramal al puerto fue clausurado al principio de la década de los ochenta por la voluntad de un superintendente que vino de Buenos Aires que ni siquiera tenía la autoridad, después se consolidó la cuestión, pero no hubo una orden directamente. Me tocó a mi hacer el inventario de la baja a posteriori y buscando los antecedentes para justificar para hacer toda la burocracia la papelería burocrática que nos obligaban, entramos a buscar cuales eran las resoluciones y no las encontramos nunca. Así se decidieron y así un gerente posterior, hace un rato estuvo acá el ingeniero Rosemberg, que estuvo como gerente mientras estaba yo, pero un gerente posterior a él, él es un técnico un ingeniero, es un especialista, yo comparto prácticamente todo lo que dijo desde el punto de vista ferroviario, habló técnicamente muy bien o sea son cosas que cuando se elabore el proyecto de estaciones y se tenga en cuenta la entrada urbanísticamente, cómo entra, la capacidad de las vías etc. va a haber que tener en cuenta. Pero un gerente posterior a él nos dejó la basura del frente de la estación, un contrato espurio digitado por una gerencia y por una conducción gremial determinada en Buenos Aires. Entonces tuvimos que soportar lo que todavía tenemos que soportar y entonces el ingeniero Rosemberg hizo referencia a cuando había catorce trenes que salían y catorce trenes que volvían el mismo día y que salían todos y llegaban todos al andén dos y nunca nadie dijo señor Trotta y en las épocas de oro del ferrocarril o.....jamás hubo ningún problema. Porque había personal especializado, la gente a cargo de las estaciones como ellos, la gente de entonces de superintendencia, la gente que conocía el movimiento ferroviario, no había ningún problema. Y cuando hacen ese convenio en la década de los noventa, hacen esa concesión con una ignorada asociación de supuesto bien público -Centro para el Estudio de las Enfermedades de la Mama-, que ni siquiera tiene registro en Mar del Plata, ahí inventaron el andén tres, entonces Mar del Plata tuvo que soportar que todo el tráfico de pasajeros como lo sigue haciendo ahora, aun con tres trenes por día de ida y de vuelta, lloviendo torrencialmente, los taxis que no querían pagar el estacionamiento los dejan en la calle en el medio del agua y si no bajaban el tren de Buenos Aires los deja en el andén tres y si el túnel está inundado como estuvo tantas veces, todos los pasajeros que vienen

cruzando. Esa es la imagen que dimos y damos de Mar del Plata esa es la imagen que tuvo en el Panamericano de Mar del Plata y ustedes lo recordaran y ni que hablar si pasan ahora por la estación. Yo les pregunto municipalmente a ver todo el tema el ámbito de lo que es higiene de lo que es bromatología que tanto está en danza en este momento en Mar del Plata, porque el municipio no se mete. Yo les puedo decir porque no se mete en función de una cantidad de cosas, porque me ha tocado discutir ese tipo de cosas, pero nunca estando adentro cuando hablamos de que reivindicábamos nosotros la policía de seguridad e higiene en todo el ámbito ferroviario, debía ser del municipio de general Pueyrredon, porque era propio, no, ni hablar, acá la municipalidad no tiene nada que hacer. Y es muy importante que en todo este planteo, ese plan estratégico que se dice, que se lleve adelante con la vocación política de que Mar del Plata no solo sea escuchada, sino que participe en las decisiones, porque eso de escuchar charla de borrachos ya estamos cansados. Y les digo esto, porque me tocó atender en los pasos previos a la privatización allá por el año '92, cuando se suponía que el grupo MACRI con SIDELCO a la cabeza ganaba la licitación, antes de que lo tomara la provincia, creo que fue la última delegación de SIDELCO que vino a Mar del Plata, a la gente que vino, unos atendieron a los ingenieros yo, soy contador, atendí al que iba a ser el gerente de recursos humanos, no tenían la más peregrina idea de lo que era un manejo ferroviario. No solo en la parte personal, sino en la parte operativa podríamos traer y hacer una charla con todos los compañeros, técnicos ferroviarios viejos, que vieron los planos, yo vi uno de los planos anteriores y a un ingeniero simplemente le dijeron "que lindo choque de trenes van a armar acá" porque, y bueno desastre, como programación ferroviaria técnica, un desastre. Los que estuvieron después en la que hablaban hace un rato de que hace cuatro años más o menos que hubo una licitación también hubo ingenieros de empresas que iban a licitar que estuvieron acá y también todos sin la más peregrina idea, pero además nadie tenía en cuenta la ciudad, nadie tuvo en cuenta decir ¿cuál es la programación de la ciudad? No, estaba todo cocinado es decir, se da esto así y ahí se hace lo que ellos quieren. Pero yo sorprendentemente como acá en Mar del Plata nos conocemos todos, quien más quien menos compartimos las mismas cosas, le preguntaba a muchos compañeros que algunos son concejales, otros lo fueron o nos conocemos de otras actividades ¿qué pasa con Mar del Plata que no?, el poder político de Mar del Plata, Departamento Ejecutivo y Departamento Deliberativo, es decir el gobierno de la ciudad que son los dos departamentos no es uno solo, ¿qué pasa que no interviene ahí? ¿qué pasa que no interviene con presión política? Decir señores la ciudad es nuestra ustedes no pueden venir a hacer lo que ustedes quieren y no, porque, en algunos casos paso históricamente sobre todo con los dos partidos de mayor trascendencia nacional. Cuando el poder mayoritario acá coincidía con quien detentaba el poder en la Provincia o en la Nación, si había que tirar para arriba, no, "no sea cosa que después nos bajen el dedo para la próxima lista". Yo esto se lo he dicho a muchos compañeros que actúan en política, en política de partido. Eso es lo que tenemos que dejar de lado. En hora buena saludo esto, pero lo tenemos que profundizar y tenemos que al ingeniero Rosemberg le llamaba la atención, o sea, la presentación de los privados que decían que ellos no quieren trato con Ferrocarriles. El ingeniero Rosemberg dice: "No sabemos por qué". El tema es ¿por qué?, porque hay toda una historia atrás, hay toda una historia atrás de ir, conversar, proponer. En el año '85, inclusive acá en el seno del Concejo Deliberante, se armó la Comisión de Análisis del Esquema del Desarrollo Ferroubanístico de Mar del Plata. Y los primeros que la boicotearon fueron la gente de ferrocarriles, porque además no es la parte técnica estrictamente de Ferrocarriles, como son empresas nacionales o ahora pasa con Ferrobaires, el manejo de arriba es político, entonces de acuerdo a los manejos políticos y al peso político de algunos, se toman las decisiones. En Ferrocarriles Argentinos, lo teníamos. Tuvimos un gerente que duró cuatro horas -y Rosemberg se debe acordar perfectamente bien-, asumió a las 11 y a las 15 lo hicieron renunciar por presión política. Entonces la decisión del ferrocarril no depende solo en los funcionarios de arriba que vengan y dejen de lado a Rosemberg que es un técnico, ahora está como asesor pero es un técnico, sino que acá estamos hablando de decisiones políticas. La decisión de enchufarle a Mar del Plata todo eso que fue la concesión esa, que además después menos mal que se cortó, fue una decisión política de un acomodo, de un arreglo en Buenos Aires. Nada más. Entonces después: "Esto no se toca",

"acá no se entra". La Dirección de Tránsito entraba del andén 3 para afuera, pero no podía entrar y no tocaba un auto de todo el sector que estaba sobre Luro. ¿Y por qué?, "la orden es de arriba". Entonces simplemente y terminado. Celebro lo del Plan Estratégico y celebro la voluntad expresada acá. Pero como marplatenses digo, todos los que representamos a alguna institución, la comunidad se tiene que poner de pie. Porque acá el plan -como dijeron los que entienden todas estas cuestiones desde el punto de vista técnico, tiene que ser integral, no puede haber un plan de desarrollo parcial de un sector de Mar del Plata sin contemplar la ciudad del futuro.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Señor Baldonado, tiene la palabra.

**Sr. Baldonado:** Buenas tardes. Antes que nada quiero aclarar que vengo a título personal, como ciudadano, como contribuyente. Voy a hablar de un tema que hasta ahora no he oído que nadie tocara. Es decir, la construcción de una Estación Terminal de Ómnibus, cualquiera, es una obra pública. En este caso es una obra pública que formará parte de la infraestructura del servicio público de transporte de pasajeros. Los usuarios directos de una Estación Terminal son las empresas, los pasajeros son usuarios indirectos. Ahora, las empresas que usarán la estación terminal nueva o la actual -no importa- son empresas que pertenecen a tres jurisdicciones distintas. Tenemos la jurisdicción provincial, la jurisdicción nacional y la jurisdicción municipal en el caso de las empresas de transporte urbano, que obligatoriamente tienen que acercarse a la Estación Terminal esté donde estuviere. Ahora, desde el punto de vista legislativo, que es lo que hasta ahora no se ha tratado, la Provincia no puede imponer a servicios de transporte públicos de jurisdicción nacional, no les puede imponer nada, simplemente porque pertenecen a otra jurisdicción. El transporte por carretera de automotor de pasajeros, ha sido declarado en estado de emergencia, por el Decreto Nacional 2.407 del año pasado. Y todavía sigue en estado de emergencia. En ese Decreto la Nación deja muy claro, invocando la Ley 12.346, que el transporte de pasajeros por carretera de jurisdicción nacional, solamente puede obedecer a disposiciones nacionales, e inclusive le fija un tope a la tasa que tienen que pagar esas empresas a las estaciones terminales ubicadas en la Provincia. Entonces yo quisiera saber si los que han ideado este proyecto, han tenido en cuenta que no pueden poner un canon arbitrario a las empresas de transporte de jurisdicción nacional, que son la mayoría de las que llegan a una estación terminal aquí en Mar del Plata. Hay que tener en cuenta qué pasa con la jurisdicción nacional, porque la ley de iniciativa privada de la Provincia dice que cuando la obra pública afecte a otras provincias, a la Nación o a la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, se debe firmar un convenio con esas otras jurisdicciones para estudiar cuál ley se aplicará. Eso con respecto a los servicios de jurisdicción nacional. Tenemos los de jurisdicción provincial, los llamados intercomunales. Esos sí pertenecen directamente, están en el ámbito de la provincia de Buenos Aires. Esos servicios se rigen por la Ley Orgánica del Transporte de la Provincia de Buenos Aires. Y esa ley tiene un Decreto reglamentario que es el 6.864 del año '58. Ese Decreto reglamentario, tiene un capítulo dedicado a Estaciones Terminales. Si me permiten les voy a leer -no todo porque es muy largo- el capítulo 40° de ese Decreto. Dice así: "Las estaciones centralizadoras de servicios intercomunales cuya instalación o adaptación se proyecte, serán aprobadas por el Poder Ejecutivo Provincial". Y voy a la frase final: "Previa consulta y conformidad de las municipalidades afectadas". Quiere decir que la Provincia está obligada a consultar a la Municipalidad de Mar del Plata, si se quiere construir la nueva estación terminal de ómnibus en Mar del Plata, en nuestro Partido de General Pueyrredon. Y necesita la conformidad, no solo la opinión. Necesita la conformidad de la Municipalidad, lo cual en la práctica le está otorgando derecho de veto a la Municipalidad de Mar del Plata. Y dentro de la Municipalidad de Mar del Plata el órgano que tiene que reglamentar el transporte es el Concejo Deliberante. Por lo tanto es muy plausible que este Concejo Deliberante haya convocado a esta reunión informativa, una discusión que podríamos llamar de "precalentamiento", y que siga adelante. Pero va a tener que darle el Concejo

Deliberante la conformidad para un proyecto, el de Estación Camet o el de cualquier otro lado donde se quiera instalar una nueva terminal. Pero a su vez el artículo dice que la Provincia deberá dar vista a las empresas afectadas de los anteproyectos. O sea, que también se tiene que consultar a las empresas de transporte que van a usar esa Terminal. Máxime como decía anteriormente, que la mayoría de las empresas son de jurisdicción nacional. Entonces como en el tema de la Estación Terminal de Ómnibus o de transporte multimodal, lo principal es la elección del sitio donde será emplazada, porque una vez elegido el sitio, después como obviamente se ha dicho aquí, tendrá una vida útil de unos 50 o 60 años o más, una vez elegido el sitio, si se ha elegido mal, estamos sonados. Porque en el planeamiento del transporte o en planeamiento urbano, todos saben que no hay una solución óptima, pero sí hay muchas que son pésimas. Entonces hace falta estudiarlo con muchísima delicadeza, no solo por el Concejo Deliberante, se tiene que abrir el juego a todas las instituciones que hoy se han hecho presentes, y tomarnos todos el tiempo necesario para poder por lo menos por consenso, si nos equivocamos, que nos equivoquemos por consenso, de adónde se fijará, se establecerá una nueva estación terminal de ómnibus. Y para no abrumar a los oyentes quisiera leerles algo de los diarios, que ha sido prácticamente la única fuente de información para todos. En el diario "El Atlántico" se informa que el consorcio privado que tiene esta iniciativa de construir esta nueva Estación Terminal al lado del aeropuerto, que uno de sus principales accionistas es el señor Eurnekián. La ley 12.205 dice que las personas físicas o ideales, o los componentes de empresas o de personas ideales, que sean deudores del Estado, que sean morosos, no pueden participar de la privatización de servicios públicos en el ámbito de la provincia de Buenos Aires. Ultimamente leyendo los diarios, se ve que la situación judicial del señor Eurnekián, es por lo demás incómoda. "Aeropuertos 2000", del cual es el principal accionista está acusado por la SIGEN, de deberle \$467.000.000.= al Estado Nacional por canon no pagado en cuanto a los manejos de los aeropuertos. Y ayer en los diarios salió que la AFIP lo está buscando por evasión impositiva del orden de los más de cien millones de pesos, por haber enviado dinero a paraísos fiscales sin haberlo declarado. Entonces si este señor es el que está apareciendo como principal promotor de este proyecto, por lo menos deberíamos tener en cuenta la Ley 12.205, y verificar y que el señor Eurnekián pruebe que no es deudor moroso ni del Estado Nacional, ni del Estado Provincial, ni del Estado Municipal. En realidad tenía mucho más para decir pero como me ha tocado el puesto número 23 en esta disertación y estamos todos bastante cansados, cortaré aquí y les agradezco su atención.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Exponen juntos sobre un nuevo proyecto y terrenos para ubicar la Ferro- Automotor el señor Fabián Driusi y el arquitecto Roberto Jakubowicz.

**Sr. Driusi:** Voy a ser muy breve. Simplemente les digo que venimos en representación de un grupo de inversores privados, que están dispuestos a instalar esta Estación Ferro- Automotora, en terrenos diferentes a los que se han nombrado hasta el momento. La ubicación de este terreno está sobre la calle Libertad, son 8 manzanas delimitadas por la avenida Libertad, la calle Ituzaingó, la calle David Ortega y la calle Remedios de Escalada. Consideramos que la ubicación del terreno tiene varias cualidades, entre ellas, tiene fácil acceso del transporte que deriva de la ruta 2, de la ruta 226, como también el que se dirige hacia la ruta 11. Y por sobre todas las cosas, está sobre una avenida de doble mano y de esa manera se sacarían los micros de transporte de pasajeros que circulan por el interior de la ciudad. Está ubicada al norte y por sobre todas las cosas, está lindando con las vías del ferrocarril. Es decir, que está calle de por medio con las vías del ferrocarril. Eso le permitiría ser no solamente una estación de micros, sino que también en el futuro una estación ferro-automotora, como bien se dice. Es eso lo único que tengo para decir. Muy simple.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Tiene la palabra el arquitecto Esteban Capurro.

**Sr. Capurro:** Buenas tardes. Voy a ser breve porque la gran mayoría de los temas o de las cosas que iba a mencionar ya fueron tratadas. Pero quería hacer hincapié sobre un par de ideas que tenía. En principio yo me quería referir al hecho de que como todos ya sabemos, Mar del Plata es una ciudad que por su crecimiento, su característica, se ha consolidado como un centro regional, como un núcleo aglutinador de transporte, de servicios, de actividades económicas, comerciales y demás. Que por lo tanto es necesario pensar en una estructura de transporte a nivel regional, que satisfaga las necesidades de toda una región. El sistema de transporte ideal no solamente desde el punto de vista de pasajeros sino también de cargas, es el ferrocarril. No quiero abundar sobre eso porque ya lo han mencionado muchas veces, pero creo que es indispensable que cuando hablamos del desarrollo de planificación, políticas de transporte en la región, pensemos en no coartar la posibilidad de crecimiento del ferrocarril, sobre todo teniendo en cuenta la extensión de ferrocarriles de tipo urbano, suburbano y regional. Hoy en día parece de ficción hablar de todo esto pero tenemos ya las líneas existentes que deben ser potenciadas y hay otras líneas que pueden agregarse en un futuro más o menos lejano, yo puedo mencionar líneas que a partir del trazado existente del ferrocarril, se desprendan y vayan por ejemplo hacia la costa, es decir, a partir de La Florida yendo hacia Santa Clara, Villa Gesell, Pinamar, San Clemente y demás, o bien hacia Balcarce, ya sea a través del ramal que va a Batán, lo mismo el ramal que va a Chapadmalal, Otamendi y demás. Y la posibilidad de un ramal que puede surgir de una iniciativa privada o mixta, que unifique todos los barrios y los balnearios que van hacia el sur de la ciudad, yendo hasta Miramar. Todos estos posibles desarrollos ferroviarios -por el momento hipotéticos-, tienen que ser considerados cuando se determine la ubicación de la Estación Ferro-Automotora, y hay que tener en cuenta un elemento que me gustaría mencionar, yo lo estaba pensando cuando escuchaba a otros expositores, porque hay un concepto que me parece que habría que pensarlo porque me parece que podría llegar a ser peligroso. Que es la idea que se mencionó varias veces, o la frase, "de recuperar terrenos del ferrocarril para la ciudad, o liberar terrenos del ferrocarril". Creo que esto se puede prestar a una equivocación. Eliminar un trazado ferroviario que atraviesa ya una zona consolidada del ejido urbano, como es que atraviesa la ciudad de norte a sur, puede llegar a ser un error irreparable. Hay ciudades en la Argentina que han cometido ese error y ahora ya lo lamentan o lo van a lamentar en el futuro, por ejemplo el caso de Rosario, Tucumán, es decir, creo que hay que considerar que tenemos un bien incalculable al poseer ese trazado ferroviario que va desde la estación norte hasta la estación de carga. Que en realidad se dice mucho que eso divide la ciudad en dos, que el ferrocarril divide la ciudad en dos. Yo creo que eso es plantear el problema al revés. Ferrocarril no divide la ciudad en dos sino que une la ciudad en sentido norte, sur. Lógicamente si consideramos un ferrocarril degradado como el que tenemos ahora, donde vemos todos los veranos el espectáculo grotesco de un trabajador corriendo delante de la máquina para parar el tránsito, a un tren que va a 15 kilómetros por hora, obviamente que eso sí divide la ciudad porque corta el tránsito, crea problemas de todo tipo. Yo creo que hay que prever, hay que pensar que ese trazado que corre paralelo a la calle Guido o Funes, hay que preservarlo para el uso que ya tiene, que es el uso ferroviario, obviamente con la salvedad que hay que prever la permeabilidad, por la traza vial, es decir, se habló acá de la trinchera, yo prefiero hablar de un ferrocarril elevado, ya sea mediante un terraplén o mediante un viaducto o un sistema mixto. Los desarrollos posibles que pueda llegar a tener el ferrocarril, hacen que de acuerdo a la traza actual, el lugar más adecuado para la estación sea el de la avenida Luro y San Juan. No solamente porque es el que está más cerca del centro de la ciudad, sino porque además es una zona, un barrio que nació como barrio de estación, es decir, no estamos hablando de una zona periférica, una zona nueva, ni siquiera de una zona como es el caso de Juan B. Justo, donde tenemos una serie de localizaciones comerciales y de usos que podríamos llamar poco amigables con la presencia de una estación de pasajeros, uno va por Juan B. Justo y lo que ve son elementos de servicios para el automóvil y talleres mecánicos, corralones, es decir, una zona que al día de hoy no está organizada desde el punto

de vista de los usos como zona de estación de pasajeros, en cambio sí tenemos eso en la zona de Luro y San Juan. Hay que pensar que cuando se habla de un estación ferroautomotora -en este caso- el modo de transporte más duro en cuanto a sus localizaciones, obviamente es el ferrocarril, porque es el que no permite equivocaciones, es decir, no es tan fácil hacer una inversión y luego arrepentirse, dándose cuenta que uno se equivocó y que en realidad al ferrocarril hay que pasarlo por otro lado. Por eso yo creo que cuando se piensa en este tipo de cosas, hay que pensar de acá a los próximos cien años, porque el ferrocarril es un medio de transporte que por su crecimiento nos va a garantizar una organización del territorio durante mucho tiempo, y creo que por eso sería interesante que cuando se establezcan las bases para el diseño de la estación, además de la ubicación se establezca que por ejemplo la tipología de la estación ferroviaria más adecuada, sería de tipo pasante, es decir, la cual los trenes entran por un lado y salen por otro, no de tipo terminal que es el que se ha planteado varias veces. Porque permitiría por ejemplo la extensión a través de la ciudad de un sistema que hoy la ciudad no tiene, que es el de transporte metropolitano o ferrocarril urbano. La estación elevada o la posibilidad de elevar la estación en el lugar donde está ahora la estación de trenes, eliminaría también algunos problemas de tránsito como el de la avenida Jara o las calles adyacentes, y permitiría la ubicación de la parte de ómnibus, sobre la calle 9 de julio, con acceso directo por Jara o por Luro. Creo que eso era lo que tenía pensado decir, pero creo que es importante esta convocatoria porque tenemos que pensar que este tipo de decisiones pueden involucrar no solamente a nuestra generación sino a muchas generaciones de acá en adelante. Muchas gracias.

*-Aplausos de los presentes*

**Sr. García Conde:** Le cedemos la palabra al arquitecto López del Hoyo, que la había pedido para responder algunas cuestiones que se fueron planteando a lo largo del encuentro y después dejamos abierta la lista de oradores para que se produzca el debate. Gracias.

**Sr. López del Hoyo:** Básicamente era de alguna manera ampliar la exposición que se hizo inicialmente, porque muchos de los puntos que se tocaron como dudas al planteo presentado, están considerados en la propuesta que nosotros tenemos íntegramente graficada acá pero no sé si es el momento por disposición de mostrarla, en todo caso quien quisiera verla, luego la puede ver. La exposición del señor Rosemberg y del contador del Ferrocarril, me exime de explicar o reiterar por qué la decisión del grupo inversor fue no tomar contacto con Ferrocarril. Pero sí creímos fundamental dejar las puertas abiertas como para que el ferrocarril se pueda integrar a la Terminal de Ómnibus que nosotros proponemos. Nosotros también creemos que es inevitable o es importantísimo que esté la Terminal de Ómnibus al lado de la Terminal del Ferrocarril. Nuestra propuesta apunta a un tiempo largo de concreción, no va a ser una propuesta que funcione íntegramente con el solo hecho que la terminal esté concluida. Respecto de las vías de acceso, el proyecto plantea a través de la avenida de circunvalación, generar los ingresos de los pasajeros que vienen por ruta 2, los pasajeros que vienen por ruta 11 desde el norte, o sea, desde Santa Clara del Mar, acá tenemos graficada la avenida de circunvalación, yo no sé si todos la tienen presente, corta ruta 2, corta 226 a la altura del hipódromo, corta ruta 88 y termina en lo que es la salida del lugar ese donde están todos los cacharros en la costa, donde termina Edison y da la vuelta. Entonces nosotros entendemos que ese lugar que nosotros proponemos, que obviamente esto es una propuesta que se hizo en la Provincia -reitero-, en ningún momento se pensó que no iba a intervenir la Municipalidad, todo lo contrario, pero las vías administrativas planteaban eso. Esa avenida de circunvalación sería la que toma directamente la ruta 2, llega a ese lugar, la ruta 226, la ruta 88, derivan por la avenida de circunvalación, llegando a la ruta 2 y empalmando y todo el acceso norte de la ruta 11, llega por el desvío de esa avenida de circunvalación que desemboca también en la ruta 2. Por eso nos parecía un lugar estratégico de mucha absorción del flujo de pasajeros, pese a que no sé quién comentó que el mayoritario cerca del 82% viene por la ruta 2, no interfiere en absoluto con la ciudad de Mar del Plata y permite la posibilidad

que el ferrocarril se acople. Entiendo que el ferrocarril nunca va a tomar una decisión propia de trasladarse de ese lugar. Mucho menos si no se le generan las condiciones para que pueda acceder a un traslado. En la propuesta que nosotros hacemos dejamos abierta la posibilidad para que se integren en el momento que desee el ferrocarril o que la Municipalidad le exija a Ferrocarriles -como bien dijo el señor- con una decisión política de que salga de ese lugar porque ya entorpece la ciudad. Yo creo que es fundamental el recupero de las tierras del Ferrocarril para todos los proyectos que tiene la ciudad, proyectos institucionales que no los puede realizar en este momento por falta de tierra. Desde la ciudad judicial, ciudad universitaria, ampliación de la Municipalidad o infinidad de proyectos que se pueden llegar a desarrollar luego, centros de convenciones, que la ciudad no tiene espacio físico para poder llegar a desarrollar. Otro tema que quiero aclarar en relación a lo que se comentó de la especulación inmobiliaria, en un proyecto de esta naturaleza, el valor de la tierra es absolutamente insignificante respecto de la inversión que se realiza. Pero absolutamente insignificante. O sea, que no hay una idea de especulación necesaria de tierra, sí una idea de negocio dentro de lo que plantean las posibilidades de recupero por los distintos servicios que presta la Terminal. Esa relación exige un poco de evaluar como que se quiere hacer una especulación inmobiliaria del tema, a tal punto que en la propuesta nosotros disponemos de catorce hectáreas para el desarrollo de la terminal y donde la única actividad que está prevista es la de la terminal de ómnibus, no se prevé ningún otro tipo de accesorios, de actividades, sectores comerciales periféricos, que puedan llegar a modificar la estructura, por lo menos de la terminal que nosotros proponemos. Respecto de temas de organización vial del ferrocarril, entendemos que si se dispone o si se tiene la decisión política de que el ferrocarril se traslade como dijo el agrimensor Bilbao, la recuperación de las tierras urbanas permite con creces plantear el desarrollo que nosotros lo hacemos coincidir con la avenida de circunvalación, el desvío del empalme entre la ruta, la vía del ferrocarril de la ruta 2 con la vía que va a Miramar. Nosotros hemos propuesto al lado del Parque Industrial la terminal de cargas y hemos propuesto dejar la vía del ferrocarril al puerto porque entendemos que es una vía de recupero económico muy importante para la ciudad, el día que se ponga en vigencia un ferrocarril más o menos razonable. Eso respecto a la parte estructural externa, en dos o tres oportunidades los oradores volvieron a reiterar el costo del pasajero y yo quiero reiterar porque tal vez no se entendió, dentro del servicio que da la terminal que nosotros proponemos, proponemos un sistema de paradores interurbanos que van a ser cuatro. El primero va a estar en Garay entre Lamadrid y Sarmiento, el segundo es un parador que tenemos previsto en la entrada de lo que podría llegar a ser El Gaucho, porque en esto interviene aparte del transporte de larga distancia, el de corta distancia o media distancia y absorbería todo el nivel de gente que aparte de ir a la terminal de ómnibus para un viaje de larga distancia usa el transporte de media distancia, a lo que es la zona de Batán, Iraizos, todo ese conglomerado que tiene una combinación de trabajo muy importante. Otro parador se va a plantear en la zona de Mogotes, los paradores es la adquisición de un terreno y hacer un lugar desde donde también se va a poder hacer la compra de pasajes. En todo el proyecto que nosotros planteamos hay todo un sistema de computación previsto que va a permitir hacer la compra del pasaje desde los paradores interurbanos con anticipación y esos centros de venta darán de baja en las distintas compañías los servicios de cada ómnibus que se contrate. Simultáneamente la terminal prevé un centro de información, donde al pasajero le permita desde un mostrador o una consola acceder a toda la oferta hotelera, de departamentos, de servicios turísticos que tenga la ciudad, para contratarlos y reservarlos desde la terminal con la idea que se haga una reserva como hay en varios lugares que yo he visto en el mundo - reservas de hoteles - por cuarenta minutos hasta que la persona llega al hotel y lo contrata. En ese lugar la persona puede ver, la habitación, el baño que tiene, el hall, el lobby, todo lo que dispone el hotel para hacer una reserva desde ese lugar. En esos paradores interurbanos se desarrollaría o se va a desarrollar la recepción de cargas de encomiendas que tienen las empresas de transporte, o sea que la idea es darle a la empresa de transporte un servicio adicional que va a compensar con creces, sobre todo que la empresa de larga distancia no va a tener que llegar al centro, va a compensar con creces la justificación de la terminal en ese lugar por la desconcentración que va a hacer la terminal con el sistema de minibús, al margen como dije

originalmente que en algún momento tal vez se pueda llegar a plantear nuevamente un tren eléctrico que cose en todo lo que es el corredor de vías hasta el puerto, la ciudad de Mar del Plata y que de ahí podría llegar a tener una derivación perfectamente hacia la zona de mogotes. Respecto del tema de seguridad yo quiero que se piense en una terminal, no como la que tenemos nosotros ahora que es una terminal abandonada a la mano de Dios, en esa terminal va a ver una única entrada, va a ver control policial, control policial interno de la terminal, y precisamente lo que brinda el oferente de una terminal de ómnibus es, seguridad e higiene y organización administrativa combinada con los entes que intervienen dentro de lo que es el servicio de compañías de ómnibus. O sea que va a ser una terminal que realmente va a tener un control y una seguridad que no es comparable con lo que es la terminal de hoy. Yo no sé si a veces hay asociaciones que se teme que haya un nivel de gente que va a dormir a las terminales y eso, en esas situaciones. La condición de terreno único también excede o complementa esa posibilidad, en el sentido de que no da posibilidad de asentamiento de ninguna naturaleza. Respecto de los expositores de los barrios que están aledaños, es una consideración a tener muy grande, en el sentido de que pueden ver afectados su funcionamiento, su forma de vida, en todo esto hay una incertidumbre respecto de lo que puede venir. Pero la terminal al contrario, yo creo que le reconforma el barrio cerrado puesto que plantea tres manzanas de pulmón de espacio verde forestado, entre lo que va a ser la terminal y lo que va a ser el barrio La Florida. Por el lado de los ruidos molestos, yo entiendo que La Florida creció con una disposición en ese lugar existiendo ya las vías del ferrocarril y el aeropuerto, o sea que ahí tiene dos puntos de conflicto que son inexorables y que, al contrario al ser retirada la vía del ferrocarril de ese lugar en el futuro, uno de los conflictos va a quedar absolutamente eliminado y el ómnibus de larga distancia tampoco va a pasar por delante de La Florida. El agrimensor Bilbao planteó que la ruta 2 termina en Luro y Champagnat, indudablemente esa vía va a tener que ser completada para garantizar o mejorar los flujos de tránsito que va a tener el pasajero para redistribuirse dentro de Mar del Plata, pero indudablemente el punto de congestión que va a plantear ese lugar, tiene una posibilidad de redistribución dentro de la ciudad infinitamente mayor a un lugar como puede ser 9 de Julio y San Juan que, en definitiva repetiría en el mismo año de funcionamiento la crisis que tiene Alberti y Sarmiento, y entiendo yo también que la terminal de cargas que dentro de las dos urbanas podría ser la más aceptable, va a tener el conflicto de saturación. Juan B. Justo es una calle que está saturada hoy, hay momentos pico que en Juan B. Justo prácticamente no se puede transitar, generarle una congestión de tránsito ferrocarrilero en ese lugar, generar lo que no sé quien comentó con muy buen criterio el conflicto que va a tener los eventos que hay en el polideportivo en relación y simultáneamente con la terminal, va a ser un proyecto que va a estar caduco en cinco o diez años. Yo creo que hay que pensar estos proyectos en función de cincuenta años y que la ciudad va a seguir creciendo, y tal vez dentro de cincuenta años, esta terminal va a haber que llevarla a otro lugar, esas eran básicamente las condiciones de las contestaciones que yo quería dar en cuenta. Una consideración más, la propuesta de la terminal que nosotros presentamos tiene todos los sistemas de talleres para que las empresas de transportes en un período más o menos razonable -que lo determinará la municipalidad, decirles señores dentro de dos años, cuatro años, cinco años tienen que desarticular los talleres que tienen en este momento- les va a permitir a las empresas recuperar todos los activos fijos que tienen en el centro de la ciudad que son altamente costosos y en la misma oferta que le va a dar a las empresas de transporte les va a solucionar todo el tema, inicialmente va a estar disponible, de talleres, de galpones y de cocheras para lo que son los ómnibus que quedan en tránsito dentro de la ciudad. O sea que prácticamente nosotros en un período más o menos razonable, consensuable con la municipalidad, dejaríamos liberada totalmente la ciudad del tránsito de ómnibus. Y un tema que quiero contestar respecto de Eurnekian que es uno de los inversores, la iniciativa privada es del señor Eduardo Saladino y de Albino Valentini, el señor Eurnekian es uno de los cerca de veinte inversores que están dentro de este proyecto y con los cuales hemos firmado un compromiso de realización de esta obra. No hay que creer todo lo que dicen los diarios, no es el inversor principal, si bien es un inversor fuerte, y si no está en condiciones de operar no podrá operar, eso es una

cosa que mañana le puede pasar a otro de los inversores que nosotros tenemos o no. Quería aclarar ese tema para que se supiera.

**Sr. García Conde:** Yo tengo dos pedidos de palabra, me había anotado yo mismo en el orden para algunas preguntas muy breves. Por un lado solicitar si fuera posible que se incorpore copia del proyecto al expediente donde se va a incorporar todo lo que surja de esta jornada, porque estamos discutiendo en parte sobre un proyecto sobre el cual todavía no tuvimos acceso. En segundo lugar, usted mencionaba cuatro paradores y mencionó tres, me gustaría conocer...

**Sr. López del Hoyo:** El cuarto parador se daría en el momento en que la terminal de ferrocarril se desactivara de Luro y San Juan, proponíamos que ahí quedara el edificio histórico que también es un edificio emblemático de la ciudad, que se recuperara como museo del ferrocarril o algo, y que ahí funcione el cuarto parador. Y quería aclarar una última cosita más, dentro de la propuesta que nosotros hicimos global, nosotros hicimos una propuesta en la Provincia para la realización de la terminal de ómnibus e hicimos simultáneamente una propuesta en la municipalidad, para evitar que se genere el vacío que se habló en algún momento de la desafectación de la terminal de ómnibus, es la recuperación a orígenes de lo que es el edificio histórico de la terminal, desarrollar por dentro y por debajo de la actual terminal un centro cultural y un centro comercial, donde quedaría una plaza pública de aproximadamente una manzana y sobre Garay el parador interurbano que mencionábamos. Eso está acá en el proyecto, si después lo quieren ver, está a disposición.

**Sr. García Conde:** Lo último era una preocupación que planteo, una señora, Ferrer, respecto a la cercanía del aeropuerto y las normas de seguridad...

**Sr. López del Hoyo:** Nosotros tenemos un estudio hecho en Fuerza Aérea, el corredor del aeropuerto pasa aproximadamente a seiscientos metros del lugar que nosotros proponemos y obviamente si se cae un avión arriba de la terminal sería un desastre como podría ocurrir que caiga arriba de la misma terminal del aeropuerto. Es una cosa que para eso Fuerza Aérea dispone de un corredor donde no se pueden hacer edificios de determinado tipo de altura y que lamentablemente todo lo que es el corredor de viviendas que queda desde la cabecera de la pista hacia el mar, eso ha crecido y ya está consolidado y no se puede solucionar.

**Sr. García Conde:** Tengo dos anotados, el señor Bilbao y después el señor Vorano.

**Sr. Bilbao:** Sobre un tema que prácticamente no se ha hablado le quiero hacer una pregunta al arquitecto Del Hoyo, es decir en todo proyecto de inversión se hacen evaluaciones económico financieras y económico sociales. La evaluación económico financiera es de interés del inversor que podrá evaluar a través de la misma en función de las inversiones que se realicen cual es la tasa interna de retorno que da el proyecto durante el plazo de concesión. La evaluación económica exclusivamente que contiene aspectos sociales es de interés público, de interés político, yo aconsejaría que se hiciera un minucioso estudio de todos los beneficios y costos sociales que tiene este proyecto, para que desde el punto de vista político exista un instrumento de decisión política que permita ver cuales son los beneficios o los inconvenientes que puede tener desde el punto de vista económico social este proyecto. Porque, además, de acuerdo a las inversiones que se hagan y al plazo de concesión son las tarifas resultantes y las tarifas resultantes pueden ser atractivas o no para los usuarios, lo cual genera una situación de reacción en contra o positiva, ya lo dijo el ingeniero Maldonado que hablo antes, que hay normas nacionales y provinciales que acotan el costo o tarifas que deben pagar los servicios públicos por el uso de las terminales. Y también tenemos en cuenta que los usuarios se van a ver afectados porque van a tener que pagar una tasa de terminal, que en este momento no la pagan entonces estos temas son de mucha

sensibilidad para los usuarios. Quería preguntarle al arquitecto, qué es lo que se ha pensado, qué es lo que se ha desarrollado en este sentido. Nada más.

**Sr. López del Hoyo:** En la propuesta que nosotros hacemos, hacemos un estudio de rentabilidad en base a una tasa de embarque que permita desarrollar el proyecto que propuso el Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires para la última licitación. Como dice Bilbao hay dos vías de posibilidades de acercarse al proyecto. Una es decir, con tasa cero qué podemos hacer, podemos hacer cinco andenes, diez andenes, podemos hacer tres boleterías y ese es el proyecto que se puede llegar, o se plantea desde un proyecto arquitectónico requerido por la municipalidad y por la provincia y se dice, para acceder a este proyecto nosotros vamos a tener que tener una tasa de embarque de un peso, un peso veinte, cero noventa, lo que fuere. En la propuesta que nosotros hacemos es tácita la intervención de la provincia de Buenos Aires y de la municipalidad que fijará los límites tal vez entre un mínimo y un máximo, de los montos que se pueden exigir o pedir por tasa de embarque. Esta es una propuesta de iniciativa que está abierta a cosensuarla con las entidades que van a definir la licitación, no es decir nosotros hacemos esto, y si no nos dan esto no hacemos nada. Obviamente se podrá hacer en la medida que la tasa de interés comercial del emprendimiento, tenga un resultado interesante para la gente y si no, no se puede hacer de otra manera, las terminales de ómnibus tienen como tasas de ingreso o como fuentes de ingreso los estacionamientos, los locales comerciales que son pocos, son de un nivel bajo a medio donde no tiene prácticamente significado el ingreso de alquiler de un local, es por publicidad y por tasa de embarque, no hay otra alternativa de financiar una terminal desde el ámbito privado. El estado por supuesto puede disponer el cien por cien del capital para hacerla, y hacerla, pero desde una propuesta privada es imposible realizarla si esa combinación de ingresos no da un resultado que sea medianamente atractivo para hacer una inversión de esta naturaleza. Nosotros tenemos comprometida una inversión entre los dos proyectos del orden de cincuenta millones de pesos, esa inversión está firmada por todo el grupo que es un grupo de acá de Mar del Plata, Buenos Aires, hay un grupo Italiano también que interviene en el proyecto de financiación. Ese es un poco el esquema, Bilbao, que planteamos nosotros porque nos autoimpusimos la condición de dar cumplimiento al programa que había elaborado la Provincia de Buenos Aires con la municipalidad en la última licitación.

**Sr. García Conde:** El licenciado Vorano.

**Sr. Vorano:** Mi pregunta al arquitecto es referida a las cuestiones operativas, que he observado, dado que esta terminal prácticamente sería inédita tanto en la Argentina como en los países limítrofes. Y es con respecto a la operatividad del transporte post ómnibus -por llamarlo así- dado que va a tener que ser utilizado prácticamente por el cien por ciento de los usuarios dado que la terminal está en una ubicación periférica. Acá tenemos en cuenta que sobre todo en temporada estival llegan con una muy marcada concentración horaria, gran cantidad de servicios - generalmente el arribo acá predominante es en horas de la mañana y a lo largo de todo el día también en la ciudad de Mar del Plata - de los ómnibus con un promedio tenemos que tener en cuenta que las unidades actuales, doble piso, un coche cama transporta cuarenta pasajeros, un semicama alrededor de cincuenta y seis a sesenta. Como se va a hacer el desagregado, cuantas unidades se prevee, porque eso es un problema no menor de trasladar toda esa gente con sus consiguientes equipajes cosa que se ve más agravada en la temporada estival porque la gente transporta, las estadias son más largas, o bien la urgencia de los pasajeros porque yo soy usuario habitual de los ómnibus de Buenos Aires y yo observo que en los días de semana el principal usuario es el marplatense que concurre y va y viene en el día a Buenos Aires, hace trámites, prácticamente sin equipaje pero tiene urgencia en dejar y abandonar el ómnibus de larga distancia. Cual es la idea si eso está resuelto, porque es uno de los puntos cruciales como para ponderar este proyecto adecuadamente.

**Sr. López del Hoyo:** La evaluación que nosotros hicimos de ese punto, la hicimos en base a un movimiento de cuatrocientos ochenta ómnibus por día en verano, cuatrocientos ochenta ómnibus día, y la idea es transportarlos en minibús de veinte pasajeros con un sistema de acoplamiento de equipaje y haciendo un circuito absolutamente permanente entre los paradores y la terminal de ómnibus. De modo tal que la espera de un minibús no pueda llegar a demorar más ocho o diez minutos en lo que es la redistribución de las personas, está previsto de esa manera. Los ómnibus esos van a poder trasladar exclusivamente al pasajero, a quien tenga el pasaje, si llegara a haber pasajeros acompañantes tendrán que pagar una tarifa diferencial.

**Sr. Vorano:** Y los ómnibus que tienen como destino las localidades cercanas, Balcarce, Miramar, Necochea, que no creo que al usuario le convenga ir hasta esa localización de la terminal, que recorridos harían, o harían paradas...

**Sr. López del Hoyo:** No le entiendo la pregunta.

**Sr. Vorano:** Por ejemplo, si yo tengo que agarrar un ómnibus para dirigirme a la ciudad de Miramar y estoy en esta localización de la ciudad, sería totalmente ilógico que vaya a Camet.

**Sr. López del Hoyo:** Lo único que no comente es que el parador interurbano de Garay, sería el único que absorbería el tránsito de Miramar, porque nos parecía ilógico llegar hasta allá, que es un transporte de media distancia...

**Sr. Vorano:** Y otras ciudades también creo que Balcarce, Necochea, creo que deberían...

**Sr. López del Hoyo:** La idea es que con el tiempo Balcarce entre por la avenida de circunvalación, es una circulación absolutamente rápida que desemboca en la ruta 2 y entra por atrás. Nosotros tenemos información de la Provincia de Buenos Aires en una reunión que tuvimos en el Ministerio de Obras, que están analizando la posibilidad de licitar la avenida de circunvalación por peaje como para plantear una relación inmediata de la realización de la misma. Ahora obviamente, va a haber un período que no se si será de dos años, tres años, cuatro años, que esto funcione mejor de lo que está ahora, porque vamos a tener una terminal mejor, no optimizada tal vez porque el ferrocarril no esté allá todavía, pero estamos planteando las condiciones como para que en un futuro el ferrocarril pueda acceder ahí. De todas maneras esto es una propuesta no quiere decir que sea la mejor, tal vez sea viable, porque si no hay un consenso político de que esto se puede hacer, se quiere hacer, seguiremos teniendo las dos terminales que tenemos. Esto, la virtud que tiene es la de abrir las puertas para que en un futuro el ferrocarril se pueda trasladar de ese lugar. Si ferrocarriles decidiera hacer hoy el traslado, la misma empresa o el mismo oferente construye las dos terminales, no es una cuestión de decir no queremos hacer la terminal de trenes, ojalá pudieran darse las condiciones como para que hoy o cuando se licite esto podamos llamar a las dos terminales. Esa es la idea.

**Sr. Bilbao:** Muy breve, no sé si quiero respuesta pero voy a plantear el problema. Usted habló de cuatrocientos ochenta ómnibus en verano, por día, como movimiento. Pensaron en los ómnibus de turismo que llegan durante todo el año y que durante todo el año congestionan la ciudad y que no entran a la terminal. Esos ómnibus pueden ser tal vez más de cuatrocientos ochenta en el día que vienen de todos lugares del país y que además estacionan en toda la ciudad y rompen toda la ciudad. Nada más.

**Sr. López del Hoyo:** Esos van a tener el mismo régimen, acá indudablemente una propuesta de esta naturaleza si no tiene un acompañamiento de las autoridades municipales que realmente controlen todo ese tipo de cosas es inviable. También es cierto, y somos conscientes que hay transporte que es

transporte no declarado, que vienen en minibus y todo eso, bueno eso no sé si vamos a poder controlar todo, si se puede controlar todo, pero lo grosero no cabe duda que se va a controlar. No puede ser que en Rivadavia y Córdoba haya dos ómnibus de larga distancia parados con cincuenta chicos esperando colectivo, o tendrán que ir a los paradores interurbanos a hacer ese tipo de diligencias o tendrán que ir a la terminal, pero no pueden para en la puerta del hotel, eso es obvio.

**Sr. García Conde:** Para ordenarlos, Fernando Baldonado. Si podemos ir redondeando.

**Sr. Baldonado:** Con respecto a la actual estación terminal de ómnibus que está en Alberti y Las Heras, ese predio fue cedido por la Nación a la municipalidad de Mar del Plata por la Ley 25.166 y a su vez fue aceptada por esta municipalidad por Ordenanza 13.127 y la ley nacional dice que se la cede a la municipalidad para su uso como bien patrimonial cultural. Yo pregunto qué tiene que ver los locales comerciales, qué tiene que ver un parador interurbano de pasajeros con el uso cultural de un predio o de un edificio. Por otro lado quería citar una encuesta que hizo la consultora ECOLATINA dirigida por el doctor Roberto Lavagna, hoy famoso Ministro de Economía de la Nación, hecha en el año 92' que se tomaron el trabajo de investigar la distribución del sitio de residencia de los turistas que concurren a Mar del Plata. Entre los que se radican en el centro de la ciudad, los alrededores de la estación terminal actual, La Perla y Plaza Rocha suman el 57,25 por ciento de turistas, los que se radican en Los Troncos y Playa Grande suman el 8,57 por ciento, los que se radican en Punta Mogotes y el Alfar suman el 14,03 por ciento, los que se radican en San José, Santa Mónica, el Estadio Mundialista y otros puntos 2,70 por ciento, los que se radican en Caisamar, Parque Luro y Barrio Constitución suman el 7,95 por ciento. Una estación en Camet solamente le quedaría más cerca a este 7,95 por ciento de los turistas que concurren a Mar del Plata, el resto que suman ochenta y dos y pico por ciento se vería mucho más alejado de sus lugares de residencia que con una terminal ubicada donde está ahora, en Luro y San Juan o en San Juan y Juan B. Justo. Y con esto termino que eran las cosas que me habían quedado en el tintero. Gracias.

**Sr. López del Hoyo:** Yo creo que es lo que dice usted, pero el tema es que entendemos que la única posibilidad es sacarlas del lugar donde están, o quedan en Sarmiento y Alberti, o en las dos alternativas del ferrocarril nosotros entendemos que va a ser absolutamente inviable realizarla. A mi me gustaría que la terminal de ómnibus estuviera en la avenida Champagnat entre Luro y Colón en catorce o quince hectáreas, pero no las tengo, y yo con el ferrocarril opino lo mismo, Mar del Plata no tiene esas tierras, no disponemos de esas tierras y hacer una gestión de esa naturaleza puede llevarnos veinte años más. Puede haber gente que esté dispuesta a decir, yo prefiero esperar veinte años y que quede en Luro y San Juan y esa será una decisión política que nosotros vamos a acatar indudablemente. Pero es una cuestión de que acá hay una propuesta concreta de realización acá y ahora, no es para apurar ninguna decisión, no es que esto se tenga que resolver en dos días, este debate es importantísimo, va a enriquecer esta propuesta o cualquier otra propuesta que haya, pero sí estoy en el convencimiento, porque hace veintitrés años que estoy trabajando en proyectos de terminal de ómnibus, que en los predios de cargas y en el predio de Luro y San Juan es absolutamente inviable hacer ninguna gestión porque Ferrocarriles no lo va a permitir y si no lo va a condicionar a hacerlo como dijo el ingeniero, hacer una estación sobreelevada o un ferrocarril sobre elevado o bajo tierra que requiera un desarrollo dependiente que tenemos que empezar a bajar a la altura de Camet para llegar a Champagnat\_bajo tierra porque el tren no tiene tracción para poder subir de otra manera, entonces es absolutamente imposible. Además hay una realidad, la única concreción de proyecto que hubo tenía como objetivo sacar el ferrocarril de superficie. Ahora qué es más lógico, ¿llevarlo tres kilómetros más lejos y resolver el problema recuperando todo el espacio urbano que esto conlleva?, o hacer una inversión. La trinchera costaba veintiséis millones de dólares hacerla en el último proyecto que yo intervine. La trinchera sola. Entonces era inviable. Hay que ser consiente que si el Estado no tiene ese dinero para hacerlo, un privado no lo va a hacer porque no lo recupera en doscientos años. Entonces hay que hacer un proyecto muy correcto, muy sencillo, en el

sentido a hacer una cosa muy adecuada a la inversión que se pueda realizar, porque no se puede hacer una inversión para una terminal de veinte millones de dólares. Ese es un poco el criterio con el cual se impulsó este proyecto. Vuelvo a repetir, es nada más ni nada menos que una propuesta.

**Sr. Cueva:** Sencillo, para terminar. Me parece que yo me autolimito a hacer preguntas sobre el proyecto que me gustaría, porque creo que no es la convocatoria, no creo que acá estemos acá para analizar un proyecto en definitiva, sino para -como lo planteamos- dar el principio para analizar algo más importante que es todo el sistema de terminales y las redes de transportes. Evidentemente nos debemos una continuidad en esto. Yo por algunos datos que se tiraron, de los cuales no coincido, tomo una lectura de que evidentemente no tenemos toda la información, o el menos no sé con qué parámetros se han efectuado los distintos proyectos, este que al menos tiene la gentileza de venir a exponer u otros que se publicitan por algún diario. Lo que me parece que es necesario, es que avancemos en lo que queremos realmente porque mal puedo yo evaluar un proyecto si no sé lo que quiero. No puedo evaluar la resolución arquitectónica del proyecto de una casa sino sé qué tipo de casa quiero. Y en eso me parece que todos, y por eso insistí en que tenemos la capacidad profesional en Mar del Plata necesaria, como para definir, hay amplia capacidad, yo recuerdo y tengo acá un estudio económico que se hizo en la Municipalidad y arquitectónico, sobre la implantación de una estación ferro-automotor en el año '82. Y evidentemente hay proyectos anteriores. Juntemos toda la información, aportemos todo el conocimiento, avancemos lo más rápido posible, porque nos debemos una respuesta y posibilitemos que los empresarios privados tengan la alternativa de jugar el riesgo que quieren jugar.

**Sr. García Conde:** Solamente a título de aclaración. Soy uno en un Cuerpo colegiado de veinticuatro. Lo que el Cuerpo había votado hasta el día de hoy era esta propuesta de esta jornada de trabajo. Me parece indudable que hay que buscarle una continuidad, está presente el Secretario del Cuerpo, al cual le vamos a pedir que recoja copia del proyecto presentado, que se adjunten todos los textos que se aportaron, que se adjunte la desgrabación y el Cuerpo planteará a través de las Comisiones respectivas distintas convocatorias o bien el planteo de otra jornada de trabajo con estas características. Creo que está prácticamente agotado el tema, tengo dos pedidos de palabras con gesto de breve, no me parece que las vayamos a coartar, con lo cual estaríamos dando con esos dos pedidos de palabras, cerrada la lista de oradores. Por mi parte agradecer a la gente de la Secretaría de Obras, que desde el principio al fin escuchó absolutamente todas las propuestas. A los concejales de los distintos bloques que así lo hicieron. A las instituciones y particulares que se presentaron. Por eso por mi parte muchísimas gracias. Quedamos en estos dos brevísimos usos de la palabra y damos por finalizada la jornada de trabajo.

**Sr. De la Fuente:** Diego, vos acabás de decir que éste es el ámbito, por ahí nosotros planteamos un tipo de ámbito mucho más técnico, interinstitucional pero con las intervenciones a la mano, como sugerí el ámbito del Consejo Asesor Consultivo de Planeamiento Urbano.

**Sr. García Conde:** Perfecto, yo creo que puede ser ese ámbito.

**Sr. :** Para el arquitecto López del Hoyo. Hoy fundamentó como una condición para resolver el tema del recorrido interurbano que va para la zona sur y para el lado de Tandil o de Balcarce, la posibilidad de aprovechar la traza de circunvalación futura. En ese caso, quién se haría cargo de la traza de circunvalación, en este caso será la Provincia, y si esto no tendrá un costo similar para el funcionamiento del proyecto, similar a lo que explicaba de la trinchera, en el caso de Luro y San Juan. En caso de no cumplimentarse esto, ¿qué sucedería con el funcionamiento que usted describió?

**Sr. López del Hoyo:** Pero no se puede plantear desde ese punto de vista. La avenida de circunvalación es una avenida que ya tiene una traza por necesidad urbana de la ciudad, no por la necesidad de este proyecto.

**Sr.:** Reitero. Si no se llegara a hacer, ¿cómo funciona su proyecto?

**Sr. López del Hoyo:** Por la avenida Champagnat, como funcionará hasta que se haga la traza.

**Sr.:** ¿Y el desagotamiento del tema del tránsito interurbano por adentro de la ciudad?

**Sr. López del Hoyo:** De la misma manera.

**Sr.:** Sería interno.

**Sr. López del Hoyo:** ¿Del tránsito de qué, de ómnibus de larga distancia?

**Sr.:** De ómnibus para ir al lado del sur.

**Sr. López del Hoyo:** No, con minibús, de la misma manera.

**Sr.:** No, para cruzar el tránsito interurbano por adentro de la ciudad.

**Sr. López del Hoyo:** No le llego a entender la pregunta.

**Sr. :** La problemática vial, la circunvalación no es un problema de la Terminal. Es un problema y responsabilidad de la Provincia de Buenos Aires. Está en la Ley Orgánica de Vialidad. Además la traza fue estudiada hace veintitantos años y está aprobada y hay que ver cómo están los expedientes, de determinación de utilidad pública y sujeto a expropiación. Pero esta es una decisión política de decir: "Comenzamos a abrir la traza, poner los alambrados", pero es un problema de la Provincia y no se debe cargar el costo de esta obra al proyecto Terminal, porque es ajeno a la Terminal. Ayuda y está dentro del contexto. Está dentro del contexto.

**Sr.:** Cito el costo de esta infraestructura porque fue una de las condiciones que se dijo que iba a permitir desagotar el tránsito de micros interurbanos por dentro de la ciudad. De no hacerse habría una parte de ese flujo que estaría circulando por las calles internas de la ciudad.

**Sr.:** Pero que mejoraría sustancialmente la situación actual, sin ninguna duda. Aún siendo así, mejoraría tremendamente la situación actual. Ahora indudablemente yo estoy diciendo que este es un proyecto para pensarlo a 40 o 50 años. En algún momento la avenida de circunvalación va a estar hecha, en algún momento la autovía 2 terminará hasta Luro y Champagnat, y serán elementos que van a coadyuvar a que se realicen, además el hecho de tener un proyecto de esta naturaleza, va a obligar a las autoridades a exigir los proyectos que están inconclusos. Al no haber una necesidad absoluta, quedan en el tiempo diferidos, pero si esta Terminal se empieza mañana, la Municipalidad va a empezar a exigirle a la Provincia que la ruta 2 quede terminada y que se ensanche desde el rompoint hasta lo que es Luro y Champagnat. Obviamente este es un proyecto que el esfuerzo no lo va a hacer solamente el inversor. El inversor hace una propuesta y va a tener que haber una suerte de acompañamiento por parte de la Municipalidad. Si la Municipalidad sigue dejando entrar ómnibus que paren en cualquier lado, obviamente que va a haber un conflicto, un conflicto de intereses. Van a mantenerse los problemas de tránsito que hay. El hecho de sacar el ómnibus de la ciudad es fundamental. El deterioro que producen

en el pavimento, el costo que le implican a una ciudad en deterioro de pavimentos es tremendo. Entonces son cosas que a nuestro entender van a ser beneficiosas. Bueno, si nos demuestran que no es lo conveniente, la inversión no se hará. Es muy sencillo.

**Sr. García Conde:** De este modo terminamos. Muchas gracias a todos.

*-Es la hora 14:53*