

Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires

## PROYECTO DE LEY

EL Senado y la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, sancionan con fuerza de

### LEY

**Artículo 1.-** Incorpóranse al Plan de Trabajos Públicas de la provincia de Buenos Aires las obras que se indican a continuación:

- a) Camino de circunvalación a la ciudad de Mar del Plata.
- b) Ramal ferroviario de vinculación entre las Estaciones Camet y Chapadmalal del ferrocarril.
- c) Canal derivador de excedentes hídricos superficiales en el sector rural donde se materializará dicha infraestructura vial.
- d) Cinturón ecológico – forestal de Mar del Plata.

**Artículo 2.-** Las obras públicas mencionadas en los incisos a), b) y c) del artículo precedente, serán ejecutadas en el área rural que se extiende desde el kilómetro 397 de la Ruta provincial N° 2 hasta el kilómetro 5 de la Ruta nacional N° 226, y desde allí hasta la intersección del Camino provincial 045-04 con la Ruta provincial N° 88; teniendo como eje una línea recta que une dichos puntos, con un ancho de cien (100) metros a cada lado de la misma, de acuerdo con el gráfico que como Anexo I forma parte de la presente.

**Artículo 3.-** Decláranse de utilidad pública y sujetas a expropiación las fracciones de tierra delimitadas en el artículo anterior, las que serán afectadas para la realización de las obras de infraestructura citadas en toda su extensión.

**Artículo 4.-** De acuerdo con el artículo 40 del Código Rural de la Provincia de Buenos Aires: Aires -Decreto Ley 10.081/83-, el Poder Ejecutivo propondrá a los propietarios de las fracciones de tierra identificadas por el artículo 2° de la presente ley, la donación de las mismas al Estado, quedando exentos del pago de la contribución de mejoras hasta la concurrencia del valor de lo donado, y operándose en forma automática la reducción del impuesto inmobiliario.

**Artículo 5.-** Proyéctese el camino asfaltado de circunvalación de forma tal de permitir, en una primera etapa, la vinculación periférica al ejido urbano de la ciudad de Mar del Plata entre las Rutas provinciales N° 2 y N° 88, y la Ruta nacional N° 226, construyéndose intercambiadores en las respectivas intersecciones. Las características del camino permitirán el tránsito pesado a fin de actuar como derivador del autotransporte de cargas, contando con paradores públicos para camiones y automóviles.

**Artículo 6.-** Proyéctese el ramal ferroviario de vinculación entre la Estación Camet y la Estación Chapadmalal, de forma tal de permitir la circulación de convoyes de pasajeros entre la Estación Constitución de la ciudad de Buenos Aires y la



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Estación Ferroviaria de Miramar, sirviendo asimismo para el desplazamiento de convoyes de carga; debiéndose considerar la proyectada instalación de la nueva Estación Mar del Plata Cargas en un predio lindante al trazado previsto, en proximidades del Parque Industrial General Savio.

**Artículo 7.-** Proyéctese el canal derivador de excedentes hídricos superficiales, de forma tal de impedir el ingreso de grandes volúmenes de agua al casco urbano de la ciudad de Mar del Plata, vinculando las cuencas hídricas superiores de los arroyos El Cardalito y La Tapera, transfiriendo los caudales excedentes hacia este último curso. Se estudiará la posibilidad de conformar reservorios superficiales de agua a fin de regular el desplazamiento de la misma.

**Artículo 8.-** Proyéctese el cinturón ecológico – forestal definido por el artículo 9º de la presente, de forma tal de lograr un mejoramiento de las condiciones ambientales del sector periférico de la mencionada ciudad, permitiendo simultáneamente una revalorización paisajística en toda la extensión de tierra afectada por las obras, y posibilitando el uso esporádico de los espacios forestados con especies diversas y conformaciones de masas arbóreas variadas, para el esparcimiento público.

**Artículo 9.-** El Poder Ejecutivo, a través de sus dependencias competentes, establecerá un plan destinado al desarrollo de la silvicultura en una franja de tierra rural cuyo ancho no será menor a los mil (1.000) metros y que comprenderá toda la extensión de la fracción afectada por la presente, el cual será promovido entre los propietarios de los inmuebles involucrados, aplicándose para tal fin el régimen establecido por la Ley 12443, de Inversiones para Bosques Cultivados, y el Plan de Incentivos a la Generación de Bosques de Producción, creado por la Ley 12662.

**Artículo 10.-** Incorpórese como parte integrante de la obra mencionada en el artículo 8º, la forestación del sector donde se construirá el camino de circunvalación, de acuerdo con el régimen establecido por la Ley 11722 que regula la forestación de las rutas provinciales, y al Plan Verde Vial, de la Dirección de Vialidad.

**Artículo 11.-** Prohibese la instalación, en toda la fracción de tierra indicada en el artículo 2º de la presente de construcciones cubiertas, con excepción de aquellas destinadas al uso sanitario, de seguridad e infraestructura de servicios. Asimismo prohibese toda forma de publicidad comercial en la misma área.

**Artículo 12.-** Las dependencias técnicas competentes del Poder Ejecutivo, determinarán los trazados definitivos de las obras indicadas en el artículo 1º, a efectos de determinar con precisión las superficies de tierra sujetas a expropiación o requeridas para su cesión a los propietarios. Con el mismo fin y a efectos de coordinar las obras con la planificación municipal, se convocará a la Municipalidad del Partido de General Pueyrredon.

**Artículo 13.-** La dependencia competente del Poder Ejecutivo estudiará la posibilidad de dar continuidad, en una segunda etapa de obra, al camino de

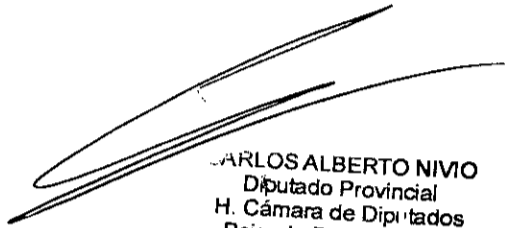


*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

circunvalación en su proyección lineal hasta la Ruta provincial N° 11, a la altura de la localidad de Santa Clara del Mar, Partido de Mar Chiquita.

**Artículo14.-** Autorízase al Poder Ejecutivo a realizar las modificaciones necesarias en las partidas presupuestarias, a efectos de cumplir con los objetivos de la presente ley.

**Artículo15.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo.



CARLOS ALBERTO NIVIO  
Diputado Provincial  
H. Cámara de Diputados  
Pcia. de Buenos Aires.

fc



## FUNDAMENTOS

### Situación vial

El acelerado desarrollo que ha caracterizado a la ciudad de Mar del Plata, trajo como consecuencia la expansión de su área urbanizada. Este fenómeno se manifiesta actualmente, entre otros aspectos, con numerosos problemas derivados del trazado original del sistema vial. Tanto las rutas de acceso como las vías férreas y las estaciones terminales de las distintas modalidades de transporte terrestre, construidas en principio en la periferia de la ciudad, quedaron con el paso del tiempo insertas en la trama urbana.

Los efectos negativos de esta situación no se limitan a las directas consecuencias sobre el tránsito, sino que repercuten fundamentalmente sobre la calidad de vida de los habitantes. Cabe consignar la generación de fuertes distorsiones en el ordenamiento urbano, con barrios impactados por la circulación troncal de automotores y trenes, y sectores postergados por el vallado que suponen estas arterias.

Lamentablemente, la planificación y la inversión en obras de infraestructura básica no han sido prioritarias durante las últimas décadas. Esta falta de previsión en el diseño y ejecución de redes de comunicación carretera y ferroviaria, ha llevado a una situación conflictiva en materia de tránsito que en áreas específicas se hace prácticamente insostenible para ciudades como la mencionada.

Mar del Plata se encuentra atravesada en su red vial interna por la vinculación entre las Rutas N° 2, N° 88, N° 226, y la interconexión costera de la Ruta N° 11. A ello se debe sumar el ramal que une la Estación Mar del Plata Norte de Pasajeros con la Estación Mar del Plata Cargas y la Estación Miramar del Ferrocarril. De tal forma, a su dinámica propia la principal ciudad turística del país debe agregar el tránsito de camiones y micros de larga distancia, así como de convoyes de pasajeros y cargas, que la atraviesan para llegar a localidades de la región.

La ciudad de Mar del Plata, a pocas décadas de su fundación, contaba en su trazado vial con una avenida -Independencia- que oficiaba de interconexión entre los principales caminos que confluían en ella. Al respecto cabe mencionar que tanto la Ruta N° 2 que la comunica con la ciudad de Buenos Aires, como la Ruta N° 226 que integra a las ciudades del centro de la Provincia con la costa atlántica -a través de la localidad de Balcarce-, se correspondían con antiguas travesías regionales.

A aquellos primeros caminos se sumaron luego la Ruta N° 88 que la conecta con la ciudad de Necochea -y a través de ella con la ciudad de Bahía Blanca-, y la ruta N° 11 que, atravesando Mar del Plata, comunica las localidades balnearias bonaerenses; en su tramo noreste hacia Villa Gesell y Pinamar -entre otras- y hacia el sudoeste con Miramar y Mar del Sud.

La idea de construir un camino que vincule la Ruta N° 2 con la N° 226 y la N° 88 no es nueva. En realidad, esta interconexión fue originalmente estudiada desde el mismo momento en que se concretaron estos importantes ejes de comunicación vial a escala regional. La materialización de esa unión fue establecida en los comienzos del pasado siglo dando lugar a la actual avenida San Marcelino Champagnat.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Esta interconexión vial estaba originalmente alejada del área con urbanización consolidada, constituyéndose en la práctica como una avenida de circunvalación y como el límite futuro de la ciudad, ya que ese sector contaba con escasa población.

Con el transcurso del tiempo, el acelerado desarrollo urbano determinó que aquella vía de circulación, proyectada con varias trochas para una fluida circulación y para ser utilizada especialmente por el transporte automotor de cargas y otros vehículos de gran porte como ómnibus de larga distancia, maquinarias agrícolas y viales, se tornara en un elemento conflictivo provocando un corte entre dos sectores de la ciudad.

La expansión de la ciudad rebasando aquellos límites, llevó a las autoridades municipales a proyectar la derivación de ese importante tránsito por un camino alternativo, para lo cual se pensó en emplear avenidas paralelas a la mencionada, situadas en áreas periféricas –tal el caso de las avenidas Arturo Alió y Fermín Errea-, pero ninguna de estas iniciativas se concretó.

El rápido desarrollo de Mar del Plata derivó en el parcelamiento de las quintas y chacras ubicadas dentro de los límites del ejido original, quedando aquel derivador vial inmerso en la trama urbana, motivo por el cual confluyen allí tanto los vehículos que lo utilizan para interconectar las rutas cercanas como todos aquellos que lo transitan en función de haberse convertido en una avenida mas de la ciudad.

### **Situación ferroviaria**

Un proceso similar ocurrió con la red ferroviaria que confluye o tiene su inicio en Mar del Plata. A la construcción de la vía férrea que terminó de unir en el año 1886 ésta ciudad con la de Buenos Aires, se le sumó entre los años 1911 y 1913 el ramal que inicialmente llegaría hasta la localidad de Miramar en el partido de General Alvarado. De tal forma, las vías que tenían su punto final en la Estación Mar del Plata del Ferrocarril Sud, fueron prolongadas para que los pasajeros que se dirigieran a Miramar pudieran continuar su viaje.

Esta extensión ferroviaria se realizó mediante un trazado que por entonces -a comienzos de la década del 10- se situaba en los márgenes del área urbanizada de Mar del Plata, uniendo además a la estación original -denominada luego Estación Norte del FCS- con el ramal que comunica al puerto y con la Estación Sur, que fue construida para acercar a las familias de la aristocracia porteña que tenían sus suntuosas residencias veraniegas en el denominado "barrio de la loma".

En la década del 60, ante la necesidad de contar la ciudad con instalaciones más aptas para recibir las cargas transportadas por ferrocarril, las cuales llegaban y/o salían de la ciudad con volúmenes cada vez mayores, se resolvió establecer una nueva terminal, la cual se denominó Estación Mar del Plata Cargas. La misma fue construida en la intersección del citado ramal con la actual avenida Juan B. Justo, que era por entonces en ese sector el límite de la zona con urbanización consolidada.

Al igual que ocurrió con la mencionada unión vial, la derivación ferroviaria y las estaciones también fueron alcanzadas por el acelerado desarrollo marplatense, quedando también inmersas en el trazado urbano, con el agravante de convertirse en una especie de barrera entre los barrios ubicados a ambos lados de la vía férrea ya que fueron -y continúan siendo- muy pocos los pasos a nivel construidos



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

para poder atravesar la misma con automotores a través de la continuidad de las calles.

La Estación Sur del ferrocarril fue desactivada de dicha función a mediados del siglo pasado, pasando a convertirse en la Estación de Ómnibus de la ciudad. Si bien el tramo de vía férrea que la conectaba con el ramal Mar del Plata – Miramar fue levantado, los conflictos en el tránsito provocados por aquella fueron reemplazados por los derivados de la gran cantidad de micros de larga distancia que debían atravesar la ciudad, ya que en su mayoría provenían de la ciudad de Buenos Aires ingresando desde el extremo norte de la urbe por la Ruta N° 2.

Las diversas crisis económicas han desacelerado el desarrollo de la ciudad y la región, impidieron un grado de conflictividad en el tránsito urbano mucho mayor. Aún así, la densidad de vehículos que se transfiere entre las rutas mencionadas utilizando las avenidas y calles, y el movimiento de trenes por los ramales que atraviesan el casco urbano, constituyen una situación cada vez más difícil de resolver.

### **Necesidad de planificación**

La solución a este problema, para el cual desde hace ya muchas décadas se vienen anunciando proyectos nunca concretados, requiere tanto de las imprescindibles obras públicas como de una planificación de las mismas que tenga muy en cuenta el futuro desarrollo de la ciudad de Mar del Plata, a fin de evitar los inconvenientes producidos con anterioridad.

Las ciudades, y en particular la mencionada, se han convertido en polos de desarrollo regional atrayendo -por lo tanto- grandes contingentes de inmigrantes del interior del país. Este es un aspecto importante a tener en cuenta para establecer un adecuado diseño de la infraestructura vial, a efectos de canalizar los crecientes flujos circulatorios. Asimismo, deben considerarse estas particulares circunstancias para un correcto Ordenamiento Territorial y un Plan Estratégico que opere como marco regulador y director del acelerado crecimiento urbano.

La falta de previsiones respecto a los factores que condicionan el futuro desarrollo, así como la carencia de alguna de estas herramientas de planificación, su falta de actualización, y/o el incumplimiento de su normativa; son elementos que favorecen las actividades de quienes especulan y lucran con el comercio inmobiliario. Las citadas imprevisiones generan, con el paso del tiempo, graves inconvenientes para un desarrollo ordenado de las ciudades y, por lo tanto, hipotecan a largo plazo la calidad de vida de sus habitantes.

La construcción de un camino de circunvalación a la ciudad es una necesidad desde hace décadas que debería materializarse cuanto antes y que será de suma importancia para el presente, y más aún en el futuro. Una obra de este tipo puede generar efectos más allá de los estrictamente relacionados con la infraestructura vial, en la medida en que su construcción implicaría valorizaciones de las tierras por las que atravesase su trazado; más aún si el mismo posibilita rentables operaciones inmobiliarias mediante el fraccionamiento de predios rurales con destino a loteos urbanos.

Este último aspecto reviste especial trascendencia, ya que una errónea elección del sector a utilizar para la conexión vial y/o la no complementación de la obra con disposiciones en materia de uso del suelo y de planificación territorial, seguramente desencadenará expansiones incontroladas de las áreas



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

urbanizadas, desequilibrios en la provisión de infraestructura y equipamiento para la misma y para el abastecimiento de la propia obra y su utilización.

Cuando a comienzos de la presente década se ensanchó la Ruta N° 2, se informó que se realizaría como obra complementaria un camino "de cintura" o circunvalación, para evitar el flujo de vehículos que transitan entre las localidades cercanas a Mar del Plata por las calles del área urbana de ésta última.

Uno de los problemas más conflictivos que se intentaba resolver era la circulación de micros de media y larga distancia que entraban y salían de este centro turístico, dado que la Estación Terminal de Ómnibus había quedado situada en el macrocentro de la ciudad, requiriéndose por lo tanto su traslado. A tal efecto existían desde hacía ya muchas décadas diversos planes para su reubicación, al igual que para la ferroviaria que adolecía de similares inconvenientes. Para resolver ambos problemas se había proyectado la construcción de una "Estación Ferroautomotora" cuya ubicación se preveía en los terrenos ocupados por aquella última.

No caben dudas respecto a las dificultades que provocan vehículos de transporte público de pasajeros de gran porte, como son los micros de larga distancia, al transitar por las avenidas y calles de una ciudad, En ese sentido la reubicación de la Estación Terminal de Ómnibus implicaría alterar el tránsito de alrededor de un centenar de dichos automotores que operan desde ella, a lo que se debe agregar todos los vehículos que enlazan localidades aledañas a Mar del Plata y que se ven obligados a atravesar su trama urbana.

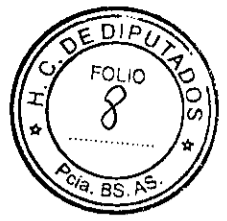
Cabe destacar que similares conflictos ocasionan los camiones que transportan cargas entre las distintas localidades de la zona. En este caso los inconvenientes son mayores en la medida en que se trata de tránsito pesado, el cual debería circular por rutas aptas para tal fin. Actualmente dichos transportes atraviesan la ciudad utilizando calles que no soportan grandes cargas, motivo por el cual se generan grandes deterioros en la infraestructura vial urbana.

La construcción de un camino de circunvalación permitiría solucionar dicha situación, evitando los actuales perjuicios sobre aquella, la cual no solo se deteriora por el tránsito de los camiones sino que también se satura con la circulación de estos vehículos -así como maquinaria vial, agrícola, etc.- de gran porte.

Otro de los aspectos positivos que tendría una obra como la mencionada sería la incorporación de espacios para el estacionamiento de los camiones, preparados para tal fin y para permitir el descanso de los conductores, con instalaciones sanitarias complementarias; los cuales podrían incorporarse en un lateral de la zona de camino, en los extremos del trazado.

### **Antecedente de proyecto vial**

Las circunstancias mencionadas precedentemente obligan a materializar interconexiones entre las rutas a efectos de derivar los flujos vehiculares para que no confluyan con el tránsito urbano. Ante esta situación se había tomado la determinación de construir un camino de circunvalación a efectos de derivar parte del tránsito que llega por la Ruta N° 2 y cuyo destino final es alguna de las otras ciudades de la zona para que pudieran retomar por las demás rutas sin tener que atravesar Mar del Plata.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Por tal motivo, al resultar imperiosa la construcción de una obra vial como la citada, se planteó su concreción en oportunidad de concesionarse la Ruta N° 2, por lo que se suponía que la empresa adjudicataria del sistema de peaje sería la encargada de la misma. Más aún, en el mes de marzo de 1999 trascendió en un medio periodístico un posible trazado que, extrañamente, estaría relativamente alejado de la ciudad atravesando diversos sectores rurales.

De acuerdo con el mapa difundido en aquel momento, la traza principal comenzaba en la Ruta N° 2 en proximidades de la Estación Camet del ferrocarril, atravesaba la Ruta N° 226 a una distancia de un kilómetro del barrio Hipódromo, concluyendo en la Ruta N° 88 a mitad de trayecto entre el barrio General Belgrano y la ciudad de Batán.

A partir del último de los sitios mencionados, el camino con dirección sudoeste empalmaría con el que une la Ruta N° 11 con la localidad de Estación Chapadmalal. También estaba en estudio la traza que vincularía la Ruta N° 2 con la Ruta N° 11 en proximidades de Santa Clara del Mar, con una orientación hacia el noreste partiendo de la Ruta N° 2 en la intersección mencionada en el párrafo anterior.

Cabe destacar que la trayectoria difundida en la década pasada se correspondía solo en parte con caminos vecinales existentes, mientras que en el resto atravesaba campos, en muchos casos no por sus extremos o deslindes de fracciones sino cruzando las propiedades por la mitad; situación conflictiva de resolver para las unidades económicas afectadas y el costo que demandarían las expropiaciones de tierras.

Dicho criterio, que podría entenderse desde el punto de vista de producir un ahorro en el costo final de la obra vial de circunvalación, en la práctica resulta muy discutible, tanto por los inconvenientes provocados a las propiedades, como porque se deben emplear caminos rurales que no se corresponden con la traza más lógica y conveniente.

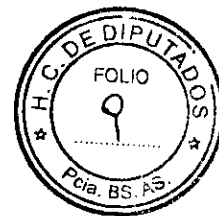
En lugar de reducirse los costos, éstos se incrementan por la mayor longitud del recorrido. Más aún, dado que sólo puedan tomarse tramos de aquellos caminos y efectuar cambios de dirección atravesando predios para lograr conectar los puntos extremos de cada tramo, se generan también dificultades para la circulación vehicular.

Comparando aquel trazado con el que proponemos en la presente iniciativa, resulta evidente la diferencia en la longitud de la obra. Nuestra propuesta adopta un trazado recto desde el kilómetro 397 de la Ruta provincial N° 2 hasta el kilómetro 5 de la Ruta nacional N° 226, y desde allí hasta la intersección del Camino provincial 045-04 con la Ruta provincial N° 88, lo que permite un menor trayecto al cubrir solo algo más de 12 km, contra los 19 km de la traza inicialmente difundida.

### **Propuesta integral**

Sin embargo, existe otro aspecto por el cual resultaría mucho más conveniente el presente trazado respecto del anterior: la posibilidad de concretar simultáneamente la circunvalación ferroviaria -muy necesaria- conjuntamente con la vial; a lo que se deben sumar las restantes obras complementarias, es decir canal fluvial, arboestación de la zona de camino y cinturón ecológico forestal.





*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Para una obra de las características planteadas, revisten gran importancia los puntos de enlace, la forma de la traza y la topografía del sector, situación contemplada para la presente iniciativa. Principalmente deben coincidir las pendientes para el escurrimiento de las aguas superficiales hacia los cursos naturales -canalizados por los terraplenes- y, más particularmente, los niveles topográficos para el correcto desplazamiento de los convoyes ferroviarios.

Resulta poco entendible que se quiera construir el camino de circunvalación muy lejos de un ejido urbano como el de Mar del Plata, cuya expansión se trata de contener, habida cuenta de las implicancias que la conurbación provoca sobre los tendidos de infraestructura y servicios, así como sobre la calidad de vida de la población residente en los barrios periféricos.

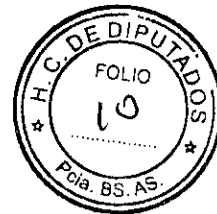
Pero no es solo ese el problema, la elección de una traza como la mencionada precedentemente favorece y potencia la especulación inmobiliaria, creando una franja de tierra que, ubicada entre el ejido y la avenida de circunvalación, da lugar a fuertes presiones dirigidas al ensanche del ejido de ciudad hasta llegar a esos nuevos límites. De igual forma, la banda de tierra colindante en el sector externo de la vía de circulación vehicular se transforma en altamente redituable para la implantación de usos vinculados con la nueva arteria, u otros de carácter residencial como son los denominados "barrios cerrados" o los clubes de campo.

Como se ha comprobado en oportunidad de materializarse caminos en áreas rurales, sin tomarse la previsión de regular el uso de las tierras colindantes con la zona de camino, con el paso del tiempo se va produciendo la instalación de comercios y servicios relacionados con el tránsito por el sector, llegándose en un futuro al desarrollo de una urbanización continua a lo largo de la ruta. Estas actividades requieren de su propio abastecimiento, motivo por el cual se genera un mayor volumen y complejidad en la circulación vehicular, desvirtuando el objetivo inicial de la construcción de la obra.

Otro grave problema estaría representado por el englobamiento de las áreas urbanas de Batán y Mar del Plata, las cuales se encuentran actualmente separadas, manteniendo cada una de ellas su propia identidad. En caso de decidirse por un trazado vial que las rodee por su límite exterior, se cae en el grave riesgo de forzarse una unificación altamente conflictiva, ya que la actual ciudad de Batán podría transformarse a mediano plazo en un barrio marginal de Mar del Plata.

La racionalidad y el sentido común indicarían que una obra de este tipo debería estar ubicada justo en el límite actual del ejido de esta última urbe, con la posibilidad de servirle también como contención física al parcelamiento urbano. Los asentamientos marginales, a pesar de ubicarse en loteos aprobados con anterioridad, son un fenómeno altamente negativo que, en ciudades como Mar del Plata -caracterizadas por ser polos de atracción regional de flujos migratorios-, requiere la adopción de medidas de contención y orientación de las directrices de su crecimiento, evitando la dispersión en la ocupación de la tierra conformando barrios marginales carentes de todo tipo de infraestructura y equipamiento urbano.

Debido a la situación descripta, surge la imperiosa necesidad de realizar las obras públicas que solucionen estos problemas. Para ello, la construcción de una ruta de circunvalación que permita vincular externamente al ejido urbano de la ciudad de Mar del Plata, las Rutas N° 2, N° 226 y N° 88, es prioritaria. De igual forma lo es el tendido de un ramal ferroviario que interconecte por el área rural las Estaciones Camet y Chapadmalal, suprimiendo circulación de trenes por la ciudad.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Consideramos que se debe aprovechar la oportunidad y materializar las obras mencionadas conjuntamente, ya que ello posibilitaría un significativo ahorro en comparación de su realización por separado. En la medida en que todas ellas son necesarias y que confluyen en el mismo sector de conveniente realización, adoptar la decisión política de su construcción simultánea sería más que conveniente. Más aún, cada una de las obras necesita de espacios laterales de servicio, los cuales pueden compartirse al adoptarse trazados paralelos colindantes entre sí.

Si bien el trazado propuesto, considerado el más apto desde el punto de vista técnico, no coincide su mayor parte con caminos vecinales preexistentes, se debe tener en cuenta que las reducidas dimensiones de estos no permiten la construcción de una obra vial de la magnitud de una ruta de circunvalación, la cual requiere de varias trochas. De igual forma, tampoco resultan adecuados los caminos vecinales ya que ni siquiera se puede utilizar su basamento de tierra debido a que una ruta como la indicada requiere de una base con alta consolidación, resistente a las elevadas cargas que deberá soportar habida cuenta del tránsito pesado al que tendrá que responder.

Se debe recordar que –como hemos expresado–, en oportunidad de trascender posibles alternativas para la ruta de circunvalación a Mar del Plata, se tomaban partes de caminos rurales relativamente cercanos a la misma. Lo cierto es que ello no eliminaría la necesidad de mayores superficies de tierra para disponer de la amplitud transversal de zona de camino requerida.

Creemos que, al disponerse un trazado que afectaría solamente los extremos de fracciones de tierra rural libre de construcciones, sería más que factible que los correspondientes propietarios procedieran a la donación de los sectores necesarios, debido a las mejoras que obtendrían por la ejecución de una obra vial tan importante a la vera de sus campos.

Es decir que, si bien corresponde la declaración de utilidad pública y sujeto a expropiación de los sectores de tierra involucrados para la realización de la ruta y demás obras, consideramos que resultará factible su cesión. No se trata de una suposición sino que, además de lo anteriormente mencionado, se debe considerar también que se han establecido una serie de beneficios para quienes donen tierras necesarias para dicho tipo de obras.

De acuerdo con el artículo 40 -texto según Ley 12063- del Código Rural de la Provincia de Buenos Aires: “Los propietarios que donaren al Estado fracciones de tierra con destino a la apertura, construcción, rectificación o ensanche de caminos quedarán exentos del pago de la contribución de mejoras hasta la concurrencia del valor de lo donado. También operará en forma automática la reducción del impuesto inmobiliario de manera proporcional a la superficie afectada”.

### **Mejoramiento ambiental**

Para la realización de estas obras, el presente proyecto de ley establece una serie de criterios, a efectos de racionalizar técnica y económicamente las mismas. Entre otros aspectos, se plantea la concreción conjunta de cuatro obras importantes, las dos mencionadas y dos más, que se derivan del aprovechamiento de los predios a utilizar y de los movimientos de tierra a efectuar.

El último aspecto indicado consiste en conformar, a través de los terraplenes necesarios para la construcción de la ruta y de la vía férrea periférica, un canal que, vinculando los cauces de los arroyos El Cardalito y La Tapera permita actuar



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

como derivador de los excedentes hídricos superficiales. Se solucionaría así un grave problema que aqueja a todo el extremo noroeste de la ciudad, cuyos habitantes sufren periódicamente inundaciones.

Simultáneamente, se podría resolver otro inconveniente derivado de la expansión incontrolada del tejido urbano y que se tradujo en la carencia de espacios verdes, en el mismo sector anteriormente mencionado. La realización de las obras indicadas presupone algún tratamiento perimetral a la importante vía de circulación que se crearía. Ante esta situación surge la posibilidad de aprovechar las zonas de camino, que por ley deben establecerse para futuras ampliaciones y para seguridad a ambos lados de los trazados, para realizar trabajos de forestación integral a lo largo del tendido.

Ello permitiría contar con una importante banda forestada periférica a la ciudad que, actuando como un verdadero cinturón ecológico, atempere los niveles de contaminación resultante del tránsito vehicular, revalorice el paisaje rural, y mejore la calidad de vida no solo de los residentes de los sectores cercanos sino de todos los marplatenses.

Para el logro de dicho objetivo, se plantea la posibilidad de aplicar la Ley 11722 que regula la forestación en los márgenes de las rutas bonaerenses, la cual tiene también como antecedente el "Plan Verde Vial", desarrollado por el Ministerio de Infraestructura – Subsecretarías de Obras Públicas de la Provincia, a través de la Dirección de Vialidad. Esta normativa contempla la plantación de especies en las zonas fiscales que puedan ser explotadas comercialmente, permite la generación de un recurso económico renovable, pudiendo ser considerado como un programa de desarrollo sustentable.

Esta medida a aplicar sobre los sectores de dominio del Estado, se plantea acompañar con un régimen de promoción de la silvicultura en las fracciones de tierra perimetrales, con una extensión no menor a los mil metros paralelos a la vía de circulación, lo que permitiría conformar un verdadero cinturón ecológico para la ciudad de Mar del Plata.

Para la implementación del régimen previamente citado, planteamos la aplicación de la Ley 12443, mediante la cual la Provincia adhirió a la Ley nacional 25080 de "Inversiones en Bosques Cultivados", teniendo por objeto impulsar los emprendimientos forestales en el territorio bonaerense mediante exenciones impositivas. De igual forma y con el mismo objetivo, se encuentra vigente la Ley 12662 que estableció el "Plan de Incentivos a la Generación de Bosques de Producción", la cual consideramos es aplicable también para la presente iniciativa.

Al respecto conviene recordar que el Código Rural de la Provincia de Buenos Aires -Decreto Ley 10.081/83- establece que: "Los propietarios que planten árboles de sombra en los costados del camino, tendrán derecho a compensar la contribución de mejoras hasta un valor equivalente al doble del costo de las plantaciones, a partir del segundo año de la plantación".

Los efectos positivos derivados de una obra como la aquí planteada son numerosos. Por una parte se pondría un límite a la descontrolada expansión urbana, carente de infraestructura y servicios básicos. Por otra, se conformaría en área periférica dotada de una importante calidad ambiental, apta para la recreación pública y el disfrute desde el punto de vista paisajístico por parte de todos aquellos que transiten por la ruta de circunvalación y el ramal ferroviario paralelo.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

A los fines de racionalizar al máximo la construcción de estas obras, se plantea un trazado que, con una franja de doscientos metros, lindante con el límite noroeste del ejido de la ciudad de Mar del Plata, vincule en línea recta las rutas mencionadas. Este proyecto vial, que sería ajustado por las dependencias técnicas competentes de la Provincia no es antojadizo, ya que no solo tiene sustento técnico, sino que evitaría la especulación inmobiliaria derivada de un trazado alejado de la ciudad por la zona rural. Además, esta última alternativa supondría evitar un nuevo avance a mediano plazo del parcelamiento urbano, ocupándose la franja que quedaría conformada entre el ejido y la ruta de circunvalación.

Es importante destacar que este conjunto de obras, a la manera de un cinturón ecológico - como ya fue expresado -, se constituirá en un verdadero limitante para la constante y prácticamente descontrolada expansión del área urbanizada de la ciudad de Mar del Plata. Los asentamientos barriales alejados del centro geográfico marplatense carecen de los necesarios servicios básicos imprescindibles, debido a que resulta muy difícil desde el punto de vista económico, la extensión de las redes. Esta situación va en detrimento de la calidad de vida de los propios habitantes de dichos sectores, en su gran mayoría de escasos recursos.

### **Conclusiones**

Como síntesis, reafirmamos que la construcción del camino de interconexión, así como el ramal ferroviario y las demás obras complementarias planteadas, no constituye simplemente la solución de un problema de tránsito y de transporte, dando respuesta a un problema urbano. La materialización de las vías de circulación mencionadas, el canal derivador y el cinturón forestal proyectado, de acuerdo a los sectores rurales planteados para su ubicación, tienen grandes implicancias para el ordenamiento territorial del municipio de General Pueyrredon.

Como expresáramos anteriormente, para la obtención por parte de la Provincia de las fracciones de tierra necesarias, caben una serie de alternativas, además de la expropiación, tales como la donación por parte de sus propietarios, para lo cual la legislación vigente establece una serie de beneficios para los propietarios.

En general se deben analizar múltiples aspectos, entre otros aquellos vinculados a la infraestructura vial, los flujos del transporte automotor de cargas y de pasajeros, el parcelamiento rural, los límites de los ejidos urbanos de las ciudades cercanas, las consecuencias ambientales de su construcción y utilización, etc.

Desde el punto de vista de la planificación urbana, una obra de estas características puede generar importantes impactos que distorsionen en grado sumo las directrices de crecimiento ordenado establecidas para las localidades del área, así como para los sectores rurales ubicados a lo largo de su trazado. Creemos que la misma debería estar prevista en el planeamiento estratégico del municipio.

La construcción de un camino o ruta de circunvalación puede constituirse en una herramienta positiva para el distrito si, además de cumplir su función primaria, es utilizada como elemento físico limitante de la expansión del ejido urbano. Por el contrario, puede representar una obra altamente negativa si, por su implantación y por la falta de medidas complementarias de mitigación de efectos, potencia fuertes distorsiones en los usos previstos para el partido de General Pueyrredon.

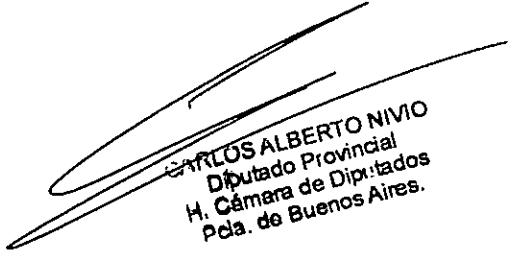


*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Sin lugar a dudas, este tipo de impactos –positivos o negativos- son consecuentes con una obra de estas características. Este hecho es conocido por los urbanistas y planificadores en general y, por lo tanto, en los municipios en los que se jerarquiza el ordenamiento y la planificación estratégica como una de las pautas rectoras del desarrollo local y zonal, una obra como la mencionada es de fundamental importancia para posibilitar beneficios y evitar conflictos futuros.

Por los fundamentos expuestos, resulta no solo muy conveniente sino imprescindible la realización conjunta de las obras mencionadas. Al ser necesario contar con una franja de tierra rural para el trazado de las vías de circulación periférica, la posibilidad de utilizar un sector con una sección transversal algo mayor, permitiría efectuar todos los trabajos indicados.

Por todo ello consideramos de muy viable concreción lo dispuesto en el presente proyecto de ley, motivo por el cual solicitamos su aprobación.

  
CARLOS ALBERTO NIVIO  
Diputado Provincial  
H. Cámara de Diputados  
Pcia. de Buenos Aires.