

KAIROS. Revista de Temas Sociales
ISSN 1514-9331. URL: <http://www.revistakairos.org>
Proyecto Culturas Juveniles
Publicación de la Universidad Nacional de San Luis
Año 26. Nº 49. Julio de 2022



**El transporte público urbano, en la ciudad de Villa Mercedes, San Luis
(Argentina).**

**Las relaciones interjurisdiccionales como condicionantes en los procesos
de socialización y convivencia¹**

Mirta Beatriz Cámara Guillet ²

María Silvia Cámara Guillet³

Recibido: 7 de marzo de 2022

Aceptado: 20 de abril de 2022

Resumen

El análisis del espacio urbano en su doble condición tanto como reflejo de fenómenos y problemáticas estructurales, como también causa y factor determinante de la producción de la realidad social, implica considerar a la ciudad como escenario de las prácticas sociales y a su vez como productora y reproductora de la estructura social. En este sentido se analiza el servicio de transporte urbano, desde el origen de esta política, su diseño e implementación y su posible influencia en la realidad social del ciudadano.

Este trabajo tiene como objetivo exponer los avances realizados en el análisis de la política local de transporte público urbano y sus efectos en la reproducción de una sociedad y en la construcción de ciudadanía como una noción que alude a una titularidad de derechos sociales.

El estudio se realiza en la ciudad de Mercedes, provincia de San Luis (Argentina) para ello se recopila información documental, y a su vez se relevan datos primarios aplicando técnicas cualitativas de entrevista en profundidad y observación participante. Con el objeto de poder reconstruir la red de interacción en torno a la

¹**PROICO 15-1018 UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN LUIS. ARGENTINA** El presente trabajo, que forma parte del PROICO- 15-1018: “Análisis de políticas públicas”, pretende mostrar algunos avances en los aspectos teóricos y los datos que hasta el momento se han obtenido en el curso de esta investigación.

²**Docentes e investigadoras Proyecto Análisis de Políticas Públicas**
E-mail: ingcamaraguillet@gmail.com

³**E-mail: lic.camaraguillet@gmail.com**

política en estudio, se seleccionarán los informantes, teniendo en cuenta su posición en la sociedad política, el grado de influencia en los procesos decisionales y su capacidad para influir sobre la opinión pública.

Se reflexiona sobre la construcción de ciudadanía, el papel del Estado en la política social y la gravitación del régimen político en todo el proceso de la política pública.

Palabras Clave: políticas públicas, régimen político, ciudadanía

**The urban public transport in the city of Villa Mercedes, San Luis (Argentina).
Cross-jurisdictional relationships as constraints in the socialization and coexistence
processes**

Abstract

The analysis of the urban space both as a reflection of structural problems and phenomena, and as cause and determining factor for the production of the social reality implies considering the city as a scenario for social practices as well as a producer and reproducer of the social structure.

Thus, the urban transport system is analyzed from the origin of its policy, its design and implementation and its possible influence on the social reality of the citizen.

This paper aims to display the progress made in the analysis of the local policy of public urban transport and its effect on the reproduction of a society and on the development of citizenship as a notion alluding to the entitlement of social rights.

The study is done in the city of Mercedes, province of San Luis (Argentina). To do so, information on the record is collected and, in turn, raw data is gathered by applying qualitative in-depth interview research and participant observation.

In order to be able to rebuild the interaction network as to the studied policy, the informants will be selected, taking into account their position in the political society, the degree of influence on the decision-making processes and their ability to weigh on the public opinion.

Reflections are under way on the building of citizenship, the role of the State in the social policy and the force of the political system throughout the process of the public policy.

Keywords: public policies, political system, citizenship

1. Introducción

El trabajo considera la implementación de las políticas públicas, específicamente el servicio de transporte público urbano como fuente de oportunidades o de desigualdades, desde una perspectiva de derecho. Por otra parte, se aborda la influencia que tienen las relaciones interjurisdiccionales en los diferentes momentos del

ciclo de la política y su efecto en los derechos del ciudadano. Ello implica analizar el contexto socio-histórico donde se genera la política pública en cuestión, focalizando en particular en el régimen político imperante y su influencia en la producción de determinados procesos de socialización y convivencia, como también en la posibilidad de concreción de los derechos de ciudadanía, investigando las posibilidades de inclusión e igualdad social que la política de transporte público ofrece a la ciudadanía y que han sido planteados en los objetivos específicos del plan estratégico municipal, como se verá más adelante.

En relación con los servicios de transporte urbano, objeto de esta investigación, se generan interrogantes como:  Responde a criterios de justicia social, equidad e inclusión?  Se puede considerar la política de transporte y su implementación como un medio para brindar igualdad de oportunidades para los sectores menos favorecidos?  Se puede hablar de una política con enfoque de derechos?

Así mismo, desde una perspectiva amplia, surgen otros como:  El Estado arbitra los medios necesarios para la participación ciudadana?  habilita la posibilidad de exigir el cumplimiento de los derechos sociales? Si se considera el concepto ampliado de Yujnovsky (1984) sobre la política de vivienda  Se consideró el servicio de transporte público como parte de ella?  resalta su sentido social?  Cu les fueron los criterios que primaron en la formulación e implementación de la misma?  Qu  influencia tiene el régimen político en las relaciones interjurisdiccionales y qué consecuencias se manifiestan en el proceso de las políticas públicas?

En la búsqueda de respuestas a estas preguntas, se seguir  el enfoque que desarrollan Oszlak y O'Donnell (2011), en el que consideran a las políticas públicas como el resultado de un proceso social tejido alrededor de un asunto, actores sociales y estatales, focalizando su estudio en las transformaciones sociales, siguiendo la trayectoria de una cuestión. En este caso la política de transporte público asumida por el Municipio de la ciudad de Villa Mercedes, provincia de San Luis.

2. Lineamientos Teóricos

El concepto de políticas públicas con enfoque de derechos ha ido generando cierto consenso respecto de la necesidad de repensar las mismas. En particular, las políticas sociales, como parte de las obligaciones del Estado para lograr el efectivo cumplimiento de los derechos sociales de ciudadanía. Tal como plantea Abramovich (2006), el denominado “enfoque de derechos en las políticas y estrategias de desarrollo” se enmarca en la concepción general del derecho internacional sobre los derechos humanos aceptado por la comunidad internacional, con posibilidades de guiar el proceso de formulación, implementación y evaluación de políticas.

Desde esta perspectiva se podría ayudar a definir con mayor precisión las obligaciones de los Estados respecto de los derechos humanos, dentro de una estrategia de desarrollo que abarque los derechos tanto económicos, sociales y culturales como civiles y políticos.

La titularidad de derechos otorga poder a todos los ciudadanos pero el acceso a los bienes y servicios es desigual, lo cual se manifiesta especialmente en el caso del transporte, por lo que los sectores excluidos cuentan con la posibilidad de exigir al Estado el cumplimiento de los mismos.

En ese sentido el documento de la CEPAL, (2006) afirma que el empleo de un enfoque de derechos humanos a otros aspectos de la protección social los convierte en derechos exigibles, y a sus beneficiarios en ciudadanos que exigen leg tamente derechos, al reclamar la asignación de recursos y la disponibilidad de servicios. Esto es, la apelación a los derechos humanos, como menciona Cunill Grau (2010), conduce por lo menos a la exigibilidad de provisión de ciertos bienes y servicios, a la integralidad en su diseño y a la universalidad en la provisión para toda la población. Las políticas con enfoque de derechos implican poner a los menos favorecidos en una línea de igualdad básica con el resto de la población respecto de los resultados de una política.

Así, es en la exigibilidad del cumplimiento dónde radica la verdadera fuerza del enfoque de derechos. Ahora bien, para asegurar el cumplimiento de un derecho no basta con instituirlo como tal, sino que debe corresponderse con la existencia de una real obligación de los responsables de su efectiva concreción, que asegure el acceso universal al mismo, con igualdad en la calidad de las prestaciones. De tal manera que, como plantea Abramovich (2006), los beneficiarios de las políticas públicas pasan de ser considerados como sólo personas con necesidades -a quienes se les brindarán beneficios asistenciales u otras prestaciones discrecionales- a convertirse en titulares de derechos, con poder jurídico y social de exigir al Estado determinados comportamientos, modificando la estructura de relación prestador-beneficiario a la nueva forma de Estado-ciudadanos.

Desde este enfoque, los derechos humanos representan una guía para las políticas de los Estados democráticos, de manera que los principios que los rigen influirán en el modo de distribuir presupuesto y gasto social. Dentro de este marco y entrando en la discusión sobre la ciudad, el territorio y el espacio, es menester mencionar que se acuerda con Abramovich (2006) en que la discriminación en el acceso a derechos puede provenir, por ejemplo, de la disparidad entre regiones geográficas.

En ese sentido, las posibilidades de los ciudadanos y familias estarán condicionadas por la localización, el hábitat en el que desarrollan su vida cotidiana y las condiciones de acceso a los servicios, equipamientos urbanos, lugares de trabajo, etc. Como sostienen Rodríguez y Di Virgilio (2011), las oportunidades asociadas a la localización introducen importantes diferencias sociales entre los lugares de residencia y, también, entre sus habitantes.

Ya desde el restablecimiento de la democracia, en Argentina, Oszlak (1983) explica también que, en los procesos de urbanización se van ocupando más rápidamente y a su vez valorizando, las tierras que cuentan con una ubicación más privilegiada, conformando una “centralidad” en ese espacio. Las futuras demandas se van ubicando en zonas adyacentes configurando la periferia, extendiéndose en este proceso el

radio urbano, no siempre acompañado este crecimiento por el correspondiente desarrollo de infraestructura urbana. En este sentido, se entiende junto al autor que, según cómo se vaya estructurando la ocupación del espacio se irá redefiniendo o reproduciendo la estructura social existente. De manera que, aquellos que disponen de mayores ingresos, dispondrán también de la posibilidad de ubicarse de manera más privilegiada en el espacio urbano, en lo que se refiere principalmente al acceso a los servicios, mientras que las clases populares sólo dispondrán de zonas más marginales.

Según el mismo autor, el derecho al espacio implica tanto la localización de la vivienda como también las diferentes posibilidades de acceso a la infraestructura económica, como la fuente de trabajo, la atención de la salud, la educación, la recreación y demás servicios públicos como el transporte. De manera que acceder o no a los mismos, dependerá en gran medida de la distribución geográfica de los servicios. Es así que el derecho al espacio debe entenderse en un sentido amplio, como un derecho al goce de las oportunidades vinculadas a la localización de la vivienda. El derecho al espacio se ejerce, sobre bienes situados de manera desigual respecto del acceso a oportunidades económicas o a la satisfacción de necesidades.

De acuerdo con esto, quienes habitan en la “centralidad” se benefician de la presencia de todos los servicios de infraestructura social y su acceso se encuentra muy próximo a la vivienda, y quienes quedan ubicados en la periferia no estarán gozando de los mismos beneficios. Para mencionar, en el contexto latinoamericano, el usufructo equitativo de las ciudades dentro del principio de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social es reconocido como un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, específicamente el derecho a la ciudad, como lo proclama la Carta de la Ciudad de México (2011), la cual lo reconoce como un derecho interdependiente de todos los derechos humanos reconocidos internacionalmente.

Si se considera el concepto de vivienda que expresa Yujnovsky (1984), donde se entiende a la misma como una configuración de servicios, esto es, la vivienda no es sólo la unidad física individual, sino que va a resaltar en el concepto de vivienda su sentido eminentemente social, definiéndose como una configuración de servicios habitacionales que deben dar satisfacción a necesidades humanas primordiales: albergue, refugio, protección ambiental, espacio, vida de relación, seguridad, privacidad, identidad, accesibilidad física, entre otras. Importa entonces la accesibilidad relativa a los diferentes servicios, a otras unidades físicas de vivienda, a los empleos, a lugares de compra, a los establecimientos donde se brindan servicios educacionales, de salud, etc., esa accesibilidad estará determinada por las distancias geográficas y los servicios de transporte.

Por otro lado, los estudios urbanos en la región, resaltan un creciente proceso de fragmentación socio-espacial en las ciudades latinoamericanas, para Segura (2014) el movimiento expansivo de áreas metropolitanas fragmentadas, incrementan no solo la desigualdad en el acceso a la ciudad y a sus bienes, servicios y oportunidades, sino que también consolidan redes y circuitos sociales segregados. Planteando que

los efectos de las políticas redistributivas se ven limitados por un patrón de urbanización excluyente, con lo cual entiende que una política sobre el uso del suelo podría impactar en las desigualdades sociales. Sin embargo, como se verá, el caso en estudio difiere en cuanto al tamaño de la ciudad, como así también y ésto es lo que caracteriza el caso, es que se trata de una política de Estado la que define el patrón de urbanización, basado casi exclusivamente en el costo de los terrenos.

Ahora bien, el proceso de las políticas públicas en general no opera en el vacío, sino que el mismo dependerá del “estado de salud del ámbito público” en el que tiene lugar, el cual estará definido por las posibilidades de participación concreta de las diferentes fuerzas políticas (Aguilar Villanueva, 2007), cuyo desempeño estará influenciado por el régimen político imperante (Oszlak, 1980). De acuerdo con ello, se entiende por régimen político el conjunto de reglas e instituciones que regulan la manera de acceder al gobierno (O’Donnell y Oszlak, 1980) y la modalidad de ejercicio del poder. En el caso en estudio de la provincia de San Luís, el régimen posee características patrimonialistas, tal como fuera analizado por Rouquaud (2012); Trocello, (2004); entre otros. Así, el rasgo actual de esta tipología weberiana reside en la brecha que se produce entre los derechos formalmente reconocidos por las instituciones democráticas y las prácticas políticas -principalmente el clientelismo- tendientes a diluir la percepción de los ciudadanos sobre esos derechos, para resaltar la figura de quien provee (Rouquaud, 2012).

Este tipo de prácticas se han ido reproduciendo y han sido conceptualizadas hasta constituir categorías teóricas, tal el caso de Perelmiter (2014), donde asume que la distancia burocrática (procedimientos, sistemas, formas, etc.) generan una distancia con la ciudadanía que debe ser resuelta y superada a través de un trato afectivo y directo con el ciudadano. En esa d ada se construye el concepto de lo que la autora llama “burocracia plebeya” lo cual supone subvertir las jerarquías burocráticas, con la finalidad de lograr acercamiento o “proximidad” entre el Estado y el ciudadano. Este tipo de vínculo que surgió a partir del análisis del peronismo, que la misma autora llama “evitismo” implica la generación de una m tica que abraza a los más necesitados, pero que al dejar de lado la institucionalidad refuerza el vínculo familiar y afectivo, cara a cara, con el funcionario. Esta visión de proximidad abarca el funcionamiento de los distintos niveles jerárquicos burocráticos, lo cual consagraría la práctica del clientelismo político, - ya inserto en la cultura-, en la estructura pública mediante el reclutamiento de funcionarios y militantes de base, siendo, en palabras de la autora, reconocidos como autoridades estatales legítimas (pág. 32) específicamente de trabajadores sociales afines a los objetivos de la política. Esta perspectiva tendería a consolidar lo que O’Donnell (1996) llama la “otra institucionalización”, al caracterizar críticamente a las burocracias latinoamericanas.

3. Acerca del análisis del proceso de políticas públicas

El estudio de políticas estatales, desde la perspectiva de Oszlak y O'Donnell (1981) ayuda a desagregar y poner en movimiento a un Estado y a actores (se entiende por tales: clases, fracciones de clase, organizaciones, grupos, eventualmente individuos), ya que se corresponde con una visión detallada y dinámica de cómo y por qué un complejo conjunto de actores ha actuado respecto de ciertas “cuestiones”. Este enfoque permite el análisis del proceso de una política pública desde sus orígenes hasta su posible resolución. Tal como se puede apreciar en el gráfico 1 del Anexo 1.

4. La Política de Transporte: El caso de la ciudad de Villa Mercedes

4.1. Surgimiento Histórico de la cuestión: Breve reseña desde los inicios a la actualidad

Para hablar de los inicios del transporte público en la ciudad de Villa Mercedes nos remontamos a su origen, el cual tuvo lugar con la llegada del ferrocarril a la ciudad, tal como lo relata un periodista de la ciudad:

“Cuando el ferrocarril llegó a Villa Mercedes, se construyó la terminal como a veinte cuadras del centro lo que dio oportunidad a la gente de empresa para traer coches, especialmente los llamados “Victorias” y “Breques”, con objeto de transportar pasajeros del centro de la Villa a la Estación Ferroviaria, coches que también sirvieron para los paseos domingueros alrededor de la plaza y otras festividades como los corsos de carnaval...” (Zambrano F, 2007).

De acuerdo con ello se deduce, que en sus orígenes, el transporte de pasajeros no fue una cuestión de agenda pública sino que se resolvía en el ámbito privado y estaba en manos de hombres de empresa.

A partir de 1916, siendo intendente de la ciudad León Guillet, se adjudica la concesión del servicio de transporte por Avenida Mitre,  nica calle pavimentada hasta esa fecha, por un plazo de cuatro años a la empresa Jorge Rutherford Howe con cuatro  mnibus, siendo la primera que se instaló en la ciudad y la primera del interior del país. El Estado aparece aquí como regulador del servicio, pero continúa tratándose de una prestación brindada por empresas privadas. Posteriormente, en 1922, bajo la intendencia de Rolando de Olloqui el servicio pas  a ser prestado por la empresa Numancia.

En la década del ochenta se produce un crecimiento extraordinario de la población de la ciudad generado por la Ley de promoción industrial. La evolución de la población en San Luis, fue superior en casi un 50%, respecto del total del país, en esa década. Ver tablas 1 y 2. Anexo 2.

Dicho crecimiento se vio acompañado por una política de vivienda provincial que impulsó la creación de nuevos barrios convirtiendo la tierra rural en tierra urbana. Este proceso de expansión urbana se caracterizó por una alta periferización residencial que generó diversos problemas de logística, integración

social y funcional y de complementación dentro del sistema urbano total. A partir de allí la demanda social se hizo presente en el ámbito público y la cuestión del transporte público pas  a ocupar la agenda municipal.

4.2 Posicionamiento del Estado y los actores privados

Actualmente el transporte está en manos de una empresa privada, pero opera con subsidio del Estado, con lo cual, la política de transporte deja de ser una cuestión privada para considerarse una política pública de corte social. Así, la redistribución del ingreso realizada por el Estado nacional oper  a través de los municipios, hasta diciembre del año 2018 en que fueron eliminados los subsidios nacionales para el transporte público. A partir de allí, la Municipalidad de Villa Mercedes declaró la emergencia en la prestación del servicio urbano de pasajeros (Ord.914 TyT/ O/2018), cre  la Comisión de Emergencia de Transporte y presentó un proyecto de ordenanza que buscaba sostener el servicio urbano. La comisión de Emergencia contó con la participación de concejales, funcionarios municipales, y representantes de la UTA y de la empresa concesionaria del servicio. El paquete de medidas incluidas en el proyecto establecí la creación de un “boleto familiar”, la reducción de frecuencias y recorridos, y la creación de un “fondo compensador” conformado con ingresos provenientes de: multas del servicio de estacionamiento medido, Canon 10 % de la concesión de servicio de estacionamiento medido, multas del Tribunal de faltas, el ahorro del 8 % por el menor incremento salarial otorgado a funcionarios del Estado municipal y cualquier otro ingreso de índole municipal, provincial o nacional. (Ordenanza 991-TyT/O/2019). Con lo cual, el rol del Estado se ve redefinido pasando de ser solo concesionario y regulador del servicio, a ser uno de los aportantes principales, que de no existir, no sería un negocio rentable para la empresa privada.

4.2.1. El ámbito público: Aspectos formales. El entorno político provincial

En la provincia de San Luis, tal como ha sido estudiado, predomina un régimen político de tipo patrimonialista (Oszlak, 1980). Tal como se expres  más arriba, el concepto de régimen se asocia a las formas de acceso y legitimación del ejercicio del poder en los aparatos del Estado (Rouquaud, 2012), estos regímenes tan comunes en Latinoamérica adquieren rasgos modernos, por lo que Trocello (2004) los ha denominado neopatrimonialismos. Según la autora, una de las características de este régimen, es la concentración de los recursos en el nivel provincial de gobierno. Ninguno de los municipios, incluidos aquellos que gozan de autonomía, posee recursos propios para la realización de obras públicas o la ejecución de políticas públicas, dependiendo absolutamente de las posibilidades económicas que le brinde el gobierno provincial, a lo que se suma un alto porcentaje de morosidad en la recaudación local.

La autonomía municipal fue introducida en la Constitución Nacional en la reforma de 1994 que en su artículo 123  expresa: “Cada provincia dicta su propia Constitución, conforme a lo dispuesto en el artículo

5 , asegurando la autonomía municipal y reglando su alcance y contenido en el orden institucional, político, administrativo, económico y financiero”.

Como afirma Ábalos (2000), en la interpretación de este artículo se pueden distinguir dos posturas: una, concibe al municipio “como una entidad de derecho público políticamente descentralizada y autónoma”; y otra que: las provincias al dictar las leyes orgánicas de las municipalidades no han establecido la autonomía municipal, sino más bien un régimen de descentralización administrativa que constituye la autarquía territorial. Una postura intermedia entiende que el art. 5  no obliga a las provincias a asegurar un régimen municipal autónomo o autárquico, sino que deja esa caracterización al arbitrio de la constitución o norma provincial, por lo tanto, un municipio sería autónomo o autárquico cuando así lo disponga la Constitución Provincial respectiva (Rouquaud-Navarro, 2009).

En ese sentido, el artículo 247  de la Constitución de la provincia de San Luis expresa:

“Esta Constitución reconoce al municipio como una comunidad natural con vida propia e intereses específicos, con necesarias relaciones de vecindad. Como consecuencia de ello es una institución política-administrativa-territorial, que sobre una base de capacidad económica, para satisfacer los fines de un gobierno propio, se organiza independientemente dentro del Estado, para el ejercicio de sus funciones, que realiza de conformidad a esta Constitución y a las normas que en su consecuencia se dicten”.

El municipio de Villa Mercedes además queda comprendido dentro del art. 248 , donde “Se reconoce autonomía política, administrativa y financiera a todos los municipios. Aquellos que dicten su carta orgánica municipal, gozan de autonomía institucional”. De esta manera, el régimen municipal se organiza, de acuerdo con el art. 249 , teniendo en cuenta el número de habitantes dentro del  jido de cada población permanente, determinado por ley en base a los censos nacionales, provinciales o municipales.

El municipio autónomo tiene la posibilidad de gestionar y resolver los asuntos de carácter local que le competen; por lo tanto, la autonomía municipal es la capacidad con la que cuenta la municipalidad para auto regularse, auto dirigirse y planificar los recursos con los que cuenta según los intereses del Estado.

Cabe preguntarse sobre cuánto de esa autonomía consagrada en la letra de la Constitución puede plasmarse en la práctica, más precisamente,  cu  capacidad tiene el Municipio de Villa Mercedes para llevar a cabo sus propias políticas públicas?

Un aspecto fundamental de la autonomía municipal, lo constituyen los recursos con que cuenta el municipio para hacer frente a las obligaciones que le competen. De acuerdo con la Ley N 5537 Régimen de Coparticipación Municipal, la provincia recibe por el mismo concepto y en virtud de la ley 23.548 -régimen

de Coparticipación Federal de Impuestos del Estado Nacional- diferentes fondos. Aparte de los fondos con afectación específica (viviendas, rutas, etc.), la provincia retiene para sí un 50%. El 50% restante se distribuye de la siguiente manera: 80% nuevamente para la provincia y 20% para los municipios, que a su vez se divide en: 16% para el conjunto de los municipios, 3,5% para el Fondo Municipal de Saneamiento y Desarrollo y 0,5% para el Fondo de Aportes del Tesoro Provincial.

Ese 16%, en términos formales, que corresponde al conjunto de los municipios, a su vez est  sujeto a redistribución en función de ciertos parámetros como por ejemplo, el número de habitantes de cada localidad.

Según ordenanza N  917-HyP/O 2018, Presupuesto año 2019⁴ para la ciudad de Villa Mercedes: Ver Gráfico 2 en Anexo 1 y Tablas 3 y 4 en Anexo 2.

Según lo que se muestra en gráfico 2 y tablas 3 y 4, puede observarse que lo que el Municipio recauda en concepto de tasas, derechos, concesiones, etc. representa prácticamente el 42% de los recursos con que cuenta. Este porcentaje no será suficiente para cubrir las erogaciones correspondientes a su personal (48%). Mientras que el 58% restante de sus recursos los recibe por coparticipación. Ello demuestra la alta dependencia de la coparticipación, a lo que se suma la baja recaudación propia.

Como se mencionara ya, los gobiernos locales cuando necesitan realizar obras y/o servicios públicos, deben recurrir a préstamos especiales del Gobierno provincial, que facilitará los fondos, no sin antes imponer sus condiciones, dando lugar así al crecimiento de relaciones de subordinación y sometimiento, por parte de los Municipios respecto del Estado provincial, propias de estos régimenes políticos.⁵

4.3. Las políticas estatales como nudo del proceso social:

4.3.1 Configuración de la ciudad: de los discursos a la realidad

Como se ha señalado, la ciudad de Villa Mercedes, a partir de la ley de promoción industrial fue escenario de un crecimiento demográfico extraordinario en un periodo muy corto. Ver anexo 3 El gobierno provincial evitó la formación de bolsones de asentamientos informales mediante una política de vivienda que acompaño este proceso de crecimiento poblacional.

Ya se ha mencionado en este trabajo la dependencia financiera de los municipios para la ejecución de la obra pública. En el caso de la política analizada, se destaca como principal fuente de financiamiento la distribución del Fondo Nacional de Vivienda (FONAVI) en función de un cierto coeficiente establecido por provincia, sujeto a la eficiencia en la utilización de dichos fondos. Habiendo alcanzado el estándar de eficiencia requerido, San Luis accedió a mayores recursos nacionales. No obstante lo cual, la estructura de financiamiento de acuerdo al presupuesto provincial del año 1999 hab  quedado conformada de la siguiente

⁴ No se consideró el presupuesto 2020 dado la atipicidad del año 2020 por causa de la Pandemia de Covid 19.

⁵ Esto, considerando solamente los aspectos formales de las relaciones interjurisdiccionales.

manera: de origen nacional 19,25%, provincial 51,15% y de uso del crédito -endeudamiento de la provincia con el Banco Hipotecario Nacional- 20,60%. (Rouquaud 2012)

El emplazamiento de los barrios no pareció responder a una planificación estratégica o a criterios de desarrollo económico sustentable sino más bien, habría primado, en el criterio de localización de los mismos, el valor de los terrenos que se disponían para el emplazamiento de las unidades habitacionales.

Como menciona Rouquaud (2012),

“Un elemento importante en el costo de la vivienda lo constituye la tierra... El Estado no provee de tierras fiscales (que podrían disminuir el costo) sino que las debe adquirir la empresa constructora. Esto ha generado que las localizaciones de los conjuntos habitacionales se realicen en lugares muy alejados de los centros urbanos, sin una planificación previa del crecimiento de las ciudades, esto se realizó sin ninguna intervención de los municipios involucrados, ocasionando y trasladando los problemas de infraestructura a éstos.”

Esto se ve reflejado en el diagnóstico que realiza la comisión redactora del Plan Estratégico Municipal “Proyecto Ciudad 2000” cuando expresa las ineficiencias en la estructura urbana al reconocer el crecimiento no planificado, que se manifiesta en bolsones de escasa densidad de ocupación ocasionando mayores costos de infraestructura, también señala la excesiva periferización residencial y sus problemas accesorios tales como: déficits de prestación y calidad de infraestructura y servicios, problemas de integración social y de complementación dentro de áreas del sistema urbano total. Al mismo tiempo, considera para la proyección de la ciudad, tener especial cuidado en prever los servicios básicos, los accesos, el emplazamiento de industrias, comercios, viviendas, etc. Para lo cual propone la realización de tareas de actualización catastral y proyección de loteos, sectorizando la ciudad, buscando como resultado el crecimiento ordenado previsto. Asimismo, el plan reconoce que el crecimiento residencial se produjo a través de planes de vivienda implementados por el estado provincial y localizados en el anillo periurbano de la ciudad tradicional.

Es menester destacar que la oferta habitacional era diversa, pero principalmente estaba dirigida a los sectores medios, es decir a quienes poseían cierta capacidad de ahorro, mientras que para los sectores de muy bajos recursos el programa consistía en la entrega de lotes y una “pequeña ayuda” para la autoconstrucción. Rouquaud (2012).

En este proyecto, Ciudad 2000, también queda claro que, al menos en sus propósitos, est  presente el enfoque de derechos, dado que persigue brindar a todos los ciudadanos igualdad de oportunidades:

“(...) *Todo esto con una sola finalidad: “Mejorar la calidad de vida de todos los habitantes de la ciudad asegurando igualdad de oportunidades en el marco de una propuesta de desarrollo humano integral”* (Proyecto Ciudad 2000).

En relación con el tema específico del sistema de transporte público, propone un programa de optimización de la accesibilidad y conectividad urbana a través del mejoramiento del sistema de transporte público considerando la nueva localización de la terminal de  mnibus y la conectividad de los sectores periféricos. Estos propósitos se mantienen en los siguientes planes estratégicos, así vemos en el plan “Soñando Villa Mercedes hacia el 2013” que define su visión, proyectando a Villa Mercedes como ciudad productiva y del conocimiento, además de promotora del desarrollo humano con equidad social. En lo que respecta al planeamiento urbano, se definen proyectos que pretenden una ciudad que se comunique y relacione eficientemente, de forma ordenada, equitativa y con la participación de todos sus ciudadanos. Consideran la realización de estudios de factibilidad para la puesta en marcha de nuevos medios de transporte urbano, más económicos y menos contaminantes.

Hasta aquí los propósitos y las buenas intenciones. Como se ha mostrado, la cuestión del transporte público en una ciudad con problemáticas propias de una urbanización que no siguió una planificación eficiente ha estado presente en la agenda pública como queda demostrado en los diversos planes citados.

En ocasión de la inauguración del período de sesiones ordinarias del Honorable Concejo Deliberante 2017, el intendente municipal se expresaba respecto del transporte urbano como un servicio que “*raya lo deficitario*” en todo el territorio del país y que por cierto, la ciudad de Villa Mercedes no era ajena a esa realidad, recordando a la vez los inconvenientes que el ejecutivo municipal había tenido con las empresas que no habían sabido cumplir con el servicio. Al mismo tiempo que enunciaba una definición del transporte público que fuera capaz de: garantizar un servicio de calidad, continuo y auto-sustentable, generar beneficios tarifarios para los usuarios frecuentes, llegar a barrios que hoy no cuentan con el servicio como el complejo habitacional de las 2.390 viviendas en la zona este de la ciudad y cubrir circuitos turísticos.

Cabe aclarar que el barrio 2390 viviendas fue construido con las mismas características -por el gobierno provincial- que ya se han mencionado, en una zona periférica, y sus unidades habitacionales entregadas a sus adjudicatarios en el año 2015.

4.3.2. El sistema de Transporte Público en la actualidad

El sistema de transporte público actual, como puede observarse (ver Gráfico 3: planos de recorridos de las diferentes líneas de transporte y los horarios para los cuales rige este servicio en Anexo 1) no llega a la

totalidad de la población, no sólo por la ubicación periférica de los barrios sino porque no dispone de horarios accesibles a las necesidades de todos los habitantes.

No obstante lo cual, desde la Subsecretaría de Transporte, se vienen realizando intentos recientes - desde finales de 2019- de integración e inclusión, como es el caso del denominado “transporte social” que presta el servicio para sectores de la población ubicados en la periferia de la ciudad.⁶ También en el año 2020 se presenta el Plan Integral de Movilidad Urbana que propone abordar de manera articulada y mediante acciones convergentes, la problemática del transporte en Villa Mercedes: el ordenamiento vehicular del microcentro urbano, la conflictividad y siniestralidad vial y las situaciones relacionadas con el ambiente que se desprenden de estos t picos (Plan Integral,2020).

Como parte de las acciones convergentes del citado plan, se encuentra el “boleto gratuito”, que consiste en subsidiar la totalidad del boleto a estudiantes, docentes, personal de salud, fuerzas de seguridad, jubilados entre otros sectores. Lo cual llevó el corte de boletos -mensual- de un total de 3.000 unidades a 16.000. Este sistema se financia con fondos provenientes de tres fuentes: nación, provincia y municipio. De acuerdo con lo expresado por las autoridades de transporte en entrevista personal, el objetivo es presentar al transporte público como una alternativa real de movilidad dentro de la ciudad, incluyendo a aquellos que poseen v h culo propio, como así también aprovechar las externalidades positivas tales como disminuir el número de ciclomotores en circulación y accidentes viales, contaminación ambiental, ordenamiento vehicular, entre otros. Según la misma fuente, el mencionado plan integral surgió, en parte, como respuesta a las demandas de la ciudadanía expresadas en audiencia pública convocada por la municipalidad, como forma de hacer participar a los ciudadanos usuarios del servicio, en el delineado de la política.

El Plan nace en primer lugar, según manifiesta el entrevistado, del reconocimiento por parte de las autoridades, de la profunda crisis que atraviesa el sistema de transporte público de pasajeros, actualmente concesionado a una empresa con la que no se logran articular estrategias en conjunto y con frecuentes conflictos laborales originados en faltas de pago y otras desatenciones e incumplimientos patronales.

La eliminación de subsidios al transporte que se produjo en 2018 colapsó la situación y fue necesario cubrir con recursos municipales los ingresos de la empresa que el estado nacional dej  de atender. En el inicio del 2020, una nueva administración nacional restituye la asistencia financiera para atender la operatividad de la empresa prestadora del servicio hasta el 50% de lo requerido. El otro 50% lo cubren en

⁶ El Transporte Social se puso en marcha durante la pandemia con la finalidad de cumplir con un doble objetivo, por un lado conectar las zonas más marginales y brindar a sus pobladores la posibilidad de acceder a otros servicios como educación, salud, comercios, etc. Y por otro lado, la posibilidad de continuar trabajando, de todos los prestadores de transporte escolar, que encontraron en el cierre de las escuelas la imposibilidad de generar sus propios ingresos. El servicio de transporte social se presta con las unidades (minibuses) que estaban habilitadas para transporte escolar exclusivamente. Este servicio alcanza a los barrios: Ciudad Jard n, Km 2 y Km 4 y 70 viviendas, los cuales presentan características especiales en relación a pasajeros efectivos y potenciales. A la vez que tienen una estructura de conectividad altamente compleja y con muchos sectores despoblados intermedios.

partes iguales el Estado provincial y el municipio, estructura que tendría vigencia hasta establecer un nuevo esquema de subsidios.

Por otra parte, el diseño de los nuevos recorridos propuestos, se basa en una estructura radial o de alas de mariposa, (Ver gráfico 4. Anexo 1) por la figura que representa en el mapa. Técnicamente se denomina Tronco-alimentador, se complementa con servicios rápidos desde los barrios más alejados con otros hechos “a medida” como el ya mencionado transporte social, destinado específicamente a barrios alejados, aunque con poca demanda efectiva de viajes, pero sin otras posibilidades de movilidad. Una línea Norte, una Sureste, una Suroeste y una troncal (A) que las une e integra con cabeceras en el edificio de la Universidad Nacional de San Luis (al norte) y en el edificio del Poder Judicial (al sur). Funciona con la posibilidad de trasbordo sin costo durante una hora veinte minutos después del primer viaje. Se apoya en una estructura que potencia y multiplica los puntos unidos por el sistema en conjunto. Son recorridos más cortos y que cubren mayor territorio al desplegar los recorridos de ida y los de vuelta por lugares diferentes.

También se han contemplado alternativas de servicio rápido, con pocas paradas durante el recorrido destinado a los barrios más populosos y alejados del casco céntrico de la ciudad.

Toda política con enfoque de derechos, como ya se ha mencionado, lleva implícita la posibilidad de la participación ciudadana en el proceso de la misma. En este sentido, el plan integral contempla la posibilidad de que los proyectos puedan originarse de dos formas: “de abajo hacia arriba o de arriba hacia abajo”. En el primer caso se facilitarían mucho los procesos de participación porque el plan aparecería como una demanda ciudadana. En el segundo, el proceso es más forzado y podría provocar desconfianza entre los agentes implicados y disuadir su participación. En relación a este punto, la política de transporte parecería haberse iniciado con la participación ciudadana, pero en referencia a la existencia de mecanismos formales y canales de comunicación establecidos para la continuidad de dicha participación, el funcionario entrevistado manifiesta tener contacto directo con el ciudadano:

“Todos tienen mi teléfono, si necesitan algo me llaman, o golpean la puerta de mi oficina, yo siempre estoy para atender a sus demandas y resolver sus problemas. No tienen que pedir audiencia, somos una municipalidad de puertas abiertas. Todo el que viene es atendido según el mandato de nuestro Intendente...Estamos atentos a lo que se publica en las redes, si vemos que hay algún inconveniente en algún punto de la ciudad, nos trasladamos inmediatamente para darle solución”

5. Algunas Reflexiones

En este trabajo se ha mostrado que, el derecho al acceso a la vivienda, a la conectividad con el resto de la ciudad, a los servicios, etc. como parte del derecho a la vivienda se reconocen, pero en sentido restringido. De manera que, haciendo foco en el servicio de transporte público, existen barrios que no disponen de este servicio, otros que sólo disponen del mismo en determinadas horas del día, y otros que cuentan con un

servicio más regular y frecuente, teniendo así zonas, con servicio de transporte público aceptable, otras con servicio deficiente, y otras sin servicio, obsérvase que las zonas más alejadas, que cuentan con la población menos favorecida, son las que poseen la menor calidad y disponibilidad de transporte, luego la sola ubicación en el espacio de la ciudad, reproduce la estructura social, colaborando poco con el objetivo de brindar igualdad de oportunidades. (Ver Gráficos 4, 5, 6 y 7 en Anexo 1)

Retomando los conceptos de la política pública con enfoque de derechos, se observa que las propuestas actuales para el transporte público, sugieren una perspectiva social, de inclusión, universalidad e igualdad de oportunidades en lo que respecta al momento de la formulación de la política de transporte, así como la participación ciudadana en el diseño de la misma, toda vez que se comenzó implementando por primera vez en el municipio, el mecanismo de Audiencia Pública, establecido y reglamentado según Ord. N 947 /2019, según la cual, el debate permitió que los usuarios del servicio participaran como expositores y oyentes con propuestas de mejoras e innovación. Si bien se destaca el hecho de la convocatoria a la ciudadanía, también se hace notar la carencia de institucionalidad en este llamado, desde el momento que no existen formalmente mecanismos establecidos de participación permanente, que debieran existir no solamente en el momento de la formulación, sino también en la implementación como en su monitoreo y evaluación. Pero además la sola convocatoria no generar  automáticamente la democratización de la administración pública exigida a las instituciones con enfoque de derechos como tampoco la participación espontánea de la ciudadanía.

Otro de los pendientes, en lo que a enfoque de derechos se refiere, es la exigibilidad del cumplimiento del derecho en cuestión, por parte del ciudadano en la medida que pudiera reconocerse titular del mismo.

Aun cuando se reconocen incipientes avances en la construcción de una ciudadanía plena, subyacen en la práctica, estructuras, mecanismos y demás manifestaciones de una cultura burocrática, contribuyendo así a la construcción de lo que Rouquaud (2012) denomina “ciudadan as deficitarias”, propias de un régimen de tipo patrimonialista en vigencia desde hace más de 30 años en la provincia.

Se destaca también, otra dimensión del mismo régimen, cuando se verifica la concentración de poder y recursos a nivel del gobierno provincial, que se manifiesta a través de la coparticipación, lo que genera alta dependencia de los municipios, como el caso del de Villa Mercedes, 2do. en importancia dentro de la provincia. En este sentido se destaca la marcada discrecionalidad del gobierno provincial, que se evidencia en el emplazamiento de las viviendas sociales, en zonas alejadas, que tal como se ha expresado, generaron un problema para el municipio de conectividad y accesibilidad, que por su falta de autonomía financiera no lo puede resolver por sí solo, generándose un círculo de dependencia que repite su ciclo continuamente. Según López Accotto, A.; Macchioli, M. (2015), los municipios argentinos se caracterizan por poseer una gran dependencia de las transferencias provenientes de los niveles superiores de gobierno, puesto que la mitad de

los recursos municipales provienen de lo que se recibe de la coparticipación y de otras transferencias corrientes, nacionales y provinciales. En este sentido, mientras la Constitución Nacional de 1994 jerarquiza a los municipios al promulgar el principio de su autonomía institucional y política en todo el territorio nacional, estos se encuentran en la práctica en una situación de dependencia producto de sus limitadas prerrogativas para alcanzar niveles mayores de autonomía financiera.

Adicionalmente, no se detectaron mecanismos formales de retroalimentación con la ciudadanía sin embargo, tal como lo manifestara el funcionario entrevistado, aparecen los modos de vinculación con los ciudadanos, similares a la idea de proximidad enunciada por Perelmiter (2016) en el sentido que el trato directo y afectuoso -que implica subvertir las jerarquías burocráticas-, permitiría lograr ese acercamiento. Es así que se entiende que la burocracia sería un obstáculo en el vínculo. Esto contribuiría a la problemática de las instituciones formales, sustituyéndolas por las informales (O'Donnell.1996) con lo cual se tiende a institucionalizar las modalidades del clientelismo político instalado en la cultura. En este sentido surge el interrogante acerca de si esta es la solución para salvar la distancia burocrática, o sería más conveniente producir mejoras en los niveles burocráticos de contacto con el ciudadano que pudieran atender sus problemáticas, en tanto los funcionarios se dedicaran a desarrollar estrategias que les permitieran cumplir con los objetivos de los planes que diseña. Esto no implica un apego a las estructuras, sino que se apela al tratamiento igualitario para todos los ciudadanos, mientras que el funcionario se aboca a la solución de los problemas que afectan a toda la comunidad.

Estos planteos van a ser guías para dar continuidad a próximos avances en esta línea de investigación.

Bibliografía

Abramovich, Víctor. "Una aproximación al enfoque de derechos en las estrategias de desarrollo", Revista de la CEPAL, n  88, abril 2006.

Abalos, María Gabriela (2003). El régimen municipal argentino, después de la reforma nacional de 1994. Cuestiones Constitucionales, (8),3-45. [fecha de Consulta 15 de noviembre de 2021]. ISSN: 1405-9193. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=8850080>

AGUILAR VILLANUEVA, Luis (2007) "Problemas Públicos y Agenda de Gobierno" Miguel  ngel Porrúa Grupo Editorial. Estudio Introductorio pág. 15 a 72.

Cunill Grau, Nuria. Las políticas con enfoque de derechos y su incidencia en la institucionalidad pública. Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 46. Caracas. 2010.

KAIROS. Revista de Temas Sociales
ISSN 1514-9331. URL: <http://www.revistakairos.org>
Proyecto Culturas Juveniles
Publicación de la Universidad Nacional de San Luís
Año 26. N  49. Julio de 2022

Hábitat International Coalition (2010), Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad. Disponible en: http://www.hic-al.org/eventos.cfm?evento=941&id_categoria=13

López Accotto, A.; Macchioli, M. (2015). La estructura de la recaudación municipal en la Argentina: alcances, limitaciones y desafíos. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.

Mensaje del señor intendente de la ciudad. Apertura de Período Sesiones Ordinarias 2017. Honorable Concejo Deliberante.

Municipalidad de Villa Mercedes. Plan Estratégico. Soñando Villa Mercedes hacia 2013. Primera parte. Payn  S.A. Villa Mercedes.

O'Donnell, Guillermo, Schmitter, Philippe y otros."Transiciones desde un gobierno autoritario". I, II III y IV . Ed. Paidós. Bs. As. 1988

Oszlak, Oscar. "Los sectores populares y el derecho al espacio urbano", Punto de Vista, Buenos Aires, Argentina.1983

Oszlak O. y O'Donnell G. "Estado y Políticas estatales en América Latina: Hacia una estrategia de investigación", en Acuña (comp.) *Lecturas sobre el Estado y las políticas públicas: Retomando el debate de ayer para fortalecer el actual*. Buenos Aires: Jefatura de Gabinete de ministros de la Nación. Proyecto de Modernización del Estado. 2011

OSZLAK, Oscar. "Políticas Públicas y Regímenes Políticos: Reflexiones a partir de algunas experiencias Latinoamericanas. CEDES. 1980.

PLAN INTEGRAL <http://oktubre.org/index.php/novedades/actividad-legislativa/122-plan-integral-de-movilidad-urbana>

Plan estratégico Villa Mercedes 2014-2025. Disponible en: <http://www.villamercedes.gov.ar/index.php/2016-06-29-13-09-51/plan-estrategico-villa-mercedes>.

Perelmiter, L. (2016). Burocracia Plebeya. La trastienda de la asistencia social en el Estado Argentino. UNSAM EDITA de Universidad Nacional de General San Martín. Buenos Aires. Argentina.

Proyecto: Ciudad 2000. Villa Mercedes: La ciudad que queremos. Gestión de Gobierno 1999-2003. Partido Justicialista. Agosto 1999.

Rodríguez, C. y Di Virgilio, M. "Coordenadas para el análisis de las políticas urbanas: un enfoque territorial". En María Carla Rodríguez y María Mercedes Di Virgilio (org.); *Caleidoscopio de las políticas territoriales Un rompecabezas para armar*. Buenos Aires, Prometeo. 2011

Rouquaud-Navarro (2012). *Liderazgo local: Análisis comparado entre España y Argentina*. Revista Iberoamericana de Estudios Municipales. Año 3. N 5. Primer Semestre-Santiago de Chile pp. 39 a 63.

Rouquaud, Inés M. (2012). *Políticas Públicas y cultura política. Política de vivienda y ciudadanía deficitaria*. EAE Editorial Académica Española. Lap Lambert Academic Publishing GmbH. Alemania.

KAIROS. Revista de Temas Sociales
ISSN 1514-9331. URL: <http://www.revistakairos.org>
Proyecto Culturas Juveniles
Publicación de la Universidad Nacional de San Luís
Año 26. N  49. Julio de 2022

Segura, Ramiro (2014). "El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas", *desiguALdades.net Working Paper Series 65*, Berlin: *desiguALdades.net International Research Network on Interdependent Inequalities in Latin America*.

Trocello, M. G. (2008) "La manufactura de ciudadanos siervos: cultura política y regímenes neopatrimonialistas" Editorial Nueva Universidad - U.N.S.L., San Luis Argentina. 400 p. ISBN 978-987-1031-74-0.

Yujnovsky, O. "Capítulo 1: Aspectos teóricos de la vivienda: *Claves políticas del problema habitacional argentino* 1955-81. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano. 1984

Zambrano, F (2007) "Malones, 150 años de la conquista a la dominación" Tres D Full Design.

ANEXO 1
GRÁFICOS

Gráfico 1. Esquema de análisis de Políticas Públicas



Fuente: Elaboración propia en base a Oszlak y O'Donnell (1981)

Gráfico 2: Composición de Recursos Presupuestarios (%)

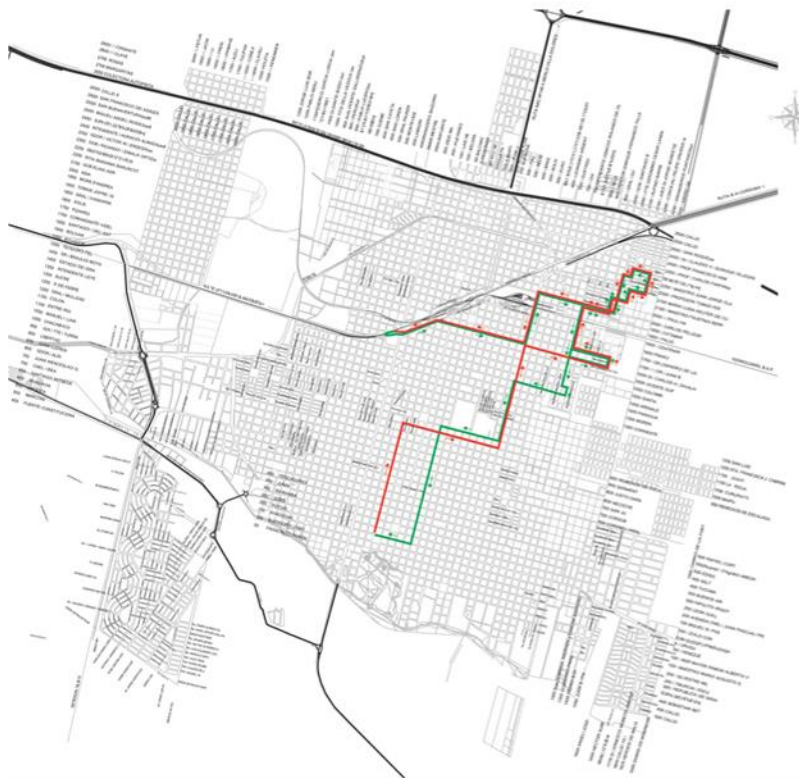


Gráfico 3: Planos de recorridos de las diferentes líneas de transporte y los horarios

Línea A



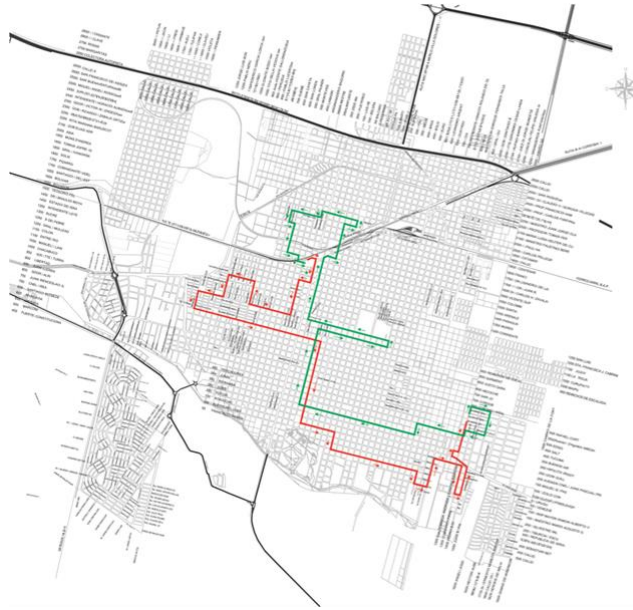
Línea B-Ramal I



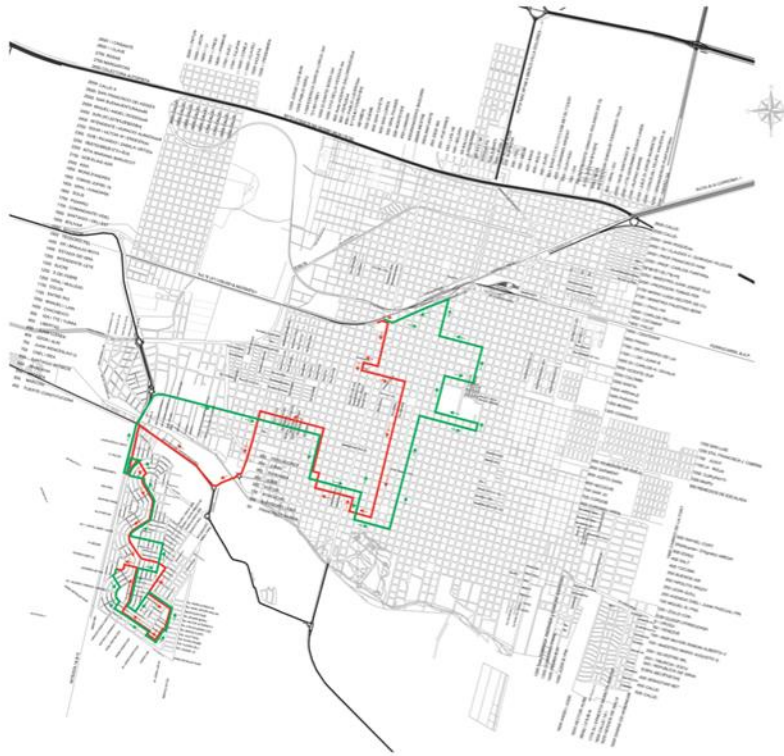
Línea B-Ramal II



Línea D



Línea E



Línea "ZONA OESTE"

Chacabuco y Guemes	Llerena y Sallorenzo	Balcarce y Ayacucho	Policlinico	Potosi y Belgrano	Lainez y Sallorenzo	3 de Febrero y 25 de Mayo	Llegada a Terminal	Salida de Terminal
								05:15
05:30	05:39	05:51	06:02	06:12	06:25	06:31	06:33	06:48
07:03	07:12	07:24	07:35	07:45	07:58	08:04	08:06	08:21
08:36	08:45	08:57	09:08	09:18	09:31	09:37	09:39	09:54
10:09	10:18	10:30	10:41	10:51	11:04	11:10	11:12	11:27
11:42	11:51	12:03	12:14	12:24	12:37	12:43	12:45	13:00
13:15	13:24	13:36	13:47	13:57	14:10	14:16	14:18	14:33
14:48	14:57	15:09	15:20	15:30	15:43	15:49	15:51	16:06
16:21	16:30	16:42	16:53	17:03	17:16	17:22	17:24	17:39
17:54	18:03	18:15	18:26	18:36	18:49	18:55	18:57	19:12
19:27	19:36	19:48	19:59	20:09	20:22	20:28	20:30	

Línea "ZONA ESTE"

Pellegrini y Nelson	Maipú y Ávila	Tucumán y Tallaferro	Policlinico	Llegada a Terminal	Salida Terminal	Balcarce y Maipú	E. Agüero y L. Guillet	Gauna y Maipú	Hosp. B° E. Perón II
									05:15
05:18	05:29	05:40	05:53	06:01	06:16	06:20	06:31	06:43	07:00
07:03	07:14	07:25	07:38	07:46	08:01	08:05	08:16	08:28	08:45
08:48	08:59	09:10	09:23	09:31	09:46	09:50	10:01	10:13	10:30
10:33	10:44	10:55	11:08	11:16	11:31	11:35	11:46	11:58	12:15
12:18	12:29	12:40	12:53	13:01	13:16	13:20	13:31	13:43	14:00
14:03	14:14	14:25	14:38	14:46	15:01	15:05	15:16	15:28	15:45
15:48	15:59	16:10	16:23	16:31	16:46	16:50	17:01	17:13	17:30
17:33	17:44	17:55	18:08	18:16	18:31	18:35	18:46	18:58	19:15
19:18	19:29	19:40	19:53	20:01	20:16	20:20	20:31	20:43	21:00

KAIROS. Revista de Temas Sociales
ISSN 1514-9331. URL: <http://www.revistakairos.org>
Proyecto Culturas Juveniles
Publicación de la Universidad Nacional de San Luís
Año 26. N° 49. Julio de 2022

Linea "E"

M.Ernst y Cazorla	Hospital La Ribera	Escuela Agraria	Ayacucho y Balcarce	Policlinico	Llegada Terminal	Salida Terminal	Hospital de la Villa	Balcarce y Riobamba	Entrada B° La Ribera
05:10						06:22	06:28	06:34	06:47
06:52	07:02	07:11	07:26	07:36	07:49	08:04	08:10	08:16	08:29
08:34	08:44	08:53	09:08	09:18	09:31	09:46	09:52	09:58	10:11
10:16	10:26	10:35	10:50	11:00	11:13	11:28	11:34	11:40	11:53
11:58	12:08	12:17	12:32	12:42	12:55	13:10	13:16	13:22	13:35
13:40	13:50	13:59	14:14	14:24	14:37	14:52	14:58	15:04	15:17
15:22	15:32	15:41	15:56	16:06	16:19	16:34	16:40	16:46	16:59
17:04	17:14	17:23	17:38	17:48	18:01	18:16	18:22	18:28	18:41
18:46	18:56	19:05	19:20	19:30	19:43	19:58	20:04	20:10	20:23
20:28	20:38								

M.Ernst y Cazorla	Hospital La Ribera	Escuela Agraria	Ayacucho y Balcarce	Policlinico	Llegada Terminal	Salida Terminal	Hospital de la Villa	Balcarce y Riobamba	Entrada B° La Ribera
05:44	05:54	06:03	06:18	06:28	06:41	06:56	07:02	07:08	07:21
07:26	07:36	07:45	08:00	08:10	08:23	08:38	08:44	08:50	09:03
09:08	09:18	09:27	09:42	09:52	10:05	10:20	10:26	10:32	10:45
10:50	11:00	11:09	11:24	11:34	11:47	12:02	12:08	12:14	12:27
12:32	12:42	12:51	13:06	13:16	13:29	13:44	13:50	13:56	14:09
14:14	14:24	14:33	14:48	14:58	15:11	15:26	15:32	15:38	15:51
15:56	16:06	16:15	16:30	16:40	16:53	17:08	17:14	17:20	17:33
17:38	17:48	17:57	18:12	18:22	18:35	18:50	18:56	19:02	19:15
19:20	19:30	19:39	19:54	20:04	20:17	20:32	20:38	20:44	20:57
21:02	21:12								

M.Ernst y Cazorla	Hospital La Ribera	Escuela Agraria	Ayacucho y Balcarce	Policlinico	Llegada Terminal	Salida Terminal	Hospital de la Villa	Balcarce y Riobamba	Entrada B° La Ribera
06:18	06:28	06:37	06:52	07:02	07:15	07:30	07:36	07:42	07:55
08:00	08:10	08:19	08:34	08:44	08:57	09:12	09:18	09:24	09:37
09:42	09:52	10:01	10:16	10:26	10:39	10:54	11:00	11:06	11:19
11:24	11:34	11:43	11:58	12:08	12:21	12:36	12:42	12:48	13:01
13:06	13:16	13:25	13:40	13:50	14:03	14:18	14:24	14:30	14:43
14:48	14:58	15:07	15:22	15:32	15:45	16:00	16:06	16:12	16:25
16:30	16:40	16:49	17:04	17:14	17:27	17:42	17:48	17:54	18:07
18:12	18:22	18:31	18:46	18:56	19:09	19:24	19:30	19:36	19:49
19:54	20:04	20:13	20:28	20:38	20:51	21:06	21:12	21:18	21:31
21:36	21:46								

Línea "A"

Terminal	Balcarce y Urquiza	L.Guillet y G. Paz	Entrada Jardin del Sur	Salida B° F.Sarmiento	Nelson e Yrigoyen	Junin y Las Heras	Gral. Paz y Maipu	Llega Cruce descanso	Salida de Cruce
									05:37
05:49	06:01	06:05	06:21	06:31	06:46	06:53	07:03	07:16	07:31
07:43	07:55	07:59	08:15	08:25	08:40	08:47	08:57	09:10	09:25
09:37	09:49	09:53	10:09	10:19	10:34	10:41	10:51	11:04	11:19
11:31	11:43	11:47	12:03	12:13	12:28	12:35	12:45	12:58	13:13
13:25	13:37	13:41	13:57	14:07	14:22	14:29	14:39	14:52	15:07
15:19	15:31	15:35	15:51	16:01	16:16	16:23	16:33	16:46	17:01
17:13	17:25	17:29	17:45	17:55	18:10	18:17	18:27	18:40	18:55
19:07	19:19	19:23	19:39	19:49	20:04	20:11	20:21	20:34	

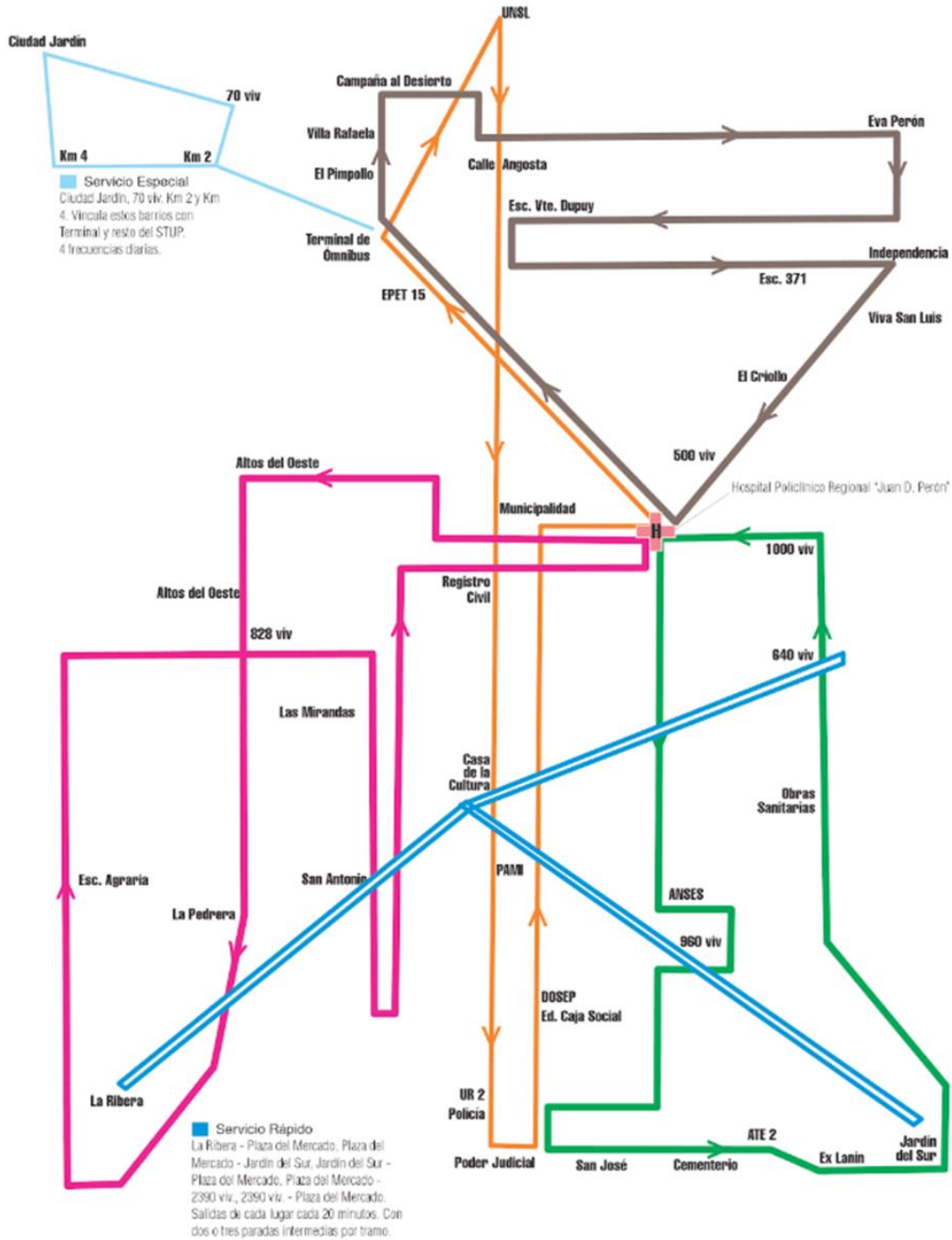
ENTRA A POLICLINICO LA PRIMER VUELTA

Terminal	Balcarce y Urquiza	L.Guillet y G. Paz	Entrada Jardin del Sur	Salida B° F.Sarmiento	Nelson e Yrigoyen	Junin y Las Heras	Gral. Paz y Maipu	Llega Cruce descanso	Salida de Cruce
			05:05	05:15	05:30	05:37	05:47	06:00	06:15
06:27	06:39	06:43	06:59	07:09	07:24	07:31	07:41	07:54	08:09
08:21	08:33	08:37	08:53	09:03	09:18	09:25	09:35	09:48	10:03
10:15	10:27	10:31	10:47	10:57	11:12	11:19	11:29	11:42	11:57
12:09	12:21	12:25	12:41	12:51	13:06	13:13	13:23	13:36	13:51
14:03	14:15	14:19	14:35	14:45	15:00	15:07	15:17	15:30	15:45
15:57	16:09	16:13	16:29	16:39	16:54	17:01	17:11	17:24	17:39
17:51	18:03	18:07	18:23	18:33	18:48	18:55	19:05	19:18	19:33
19:45	19:57	20:01	20:17	20:27					

ENTRA A POLICLINICO LA PRIMER VUELTA

Terminal	Balcarce y Urquiza	L.Guillet y G. Paz	Entrada Jardin del Sur	Salida B° F.Sarmiento	Nelson e Yrigoyen	Junin y Las Heras	Gral. Paz y Maipu	Llega Cruce descanso	Salida de Cruce
									06:53
07:05	07:17	07:21	07:37	07:47	08:02	08:09	08:19	08:32	08:47
08:59	09:11	09:15	09:31	09:41	09:56	10:03	10:13	10:26	10:41
10:53	11:05	11:09	11:25	11:35	11:50	11:57	12:07	12:20	12:35
12:47	12:59	13:03	13:19	13:29	13:44	13:51	14:01	14:14	14:29
14:41	14:53	14:57	15:13	15:23	15:38	15:45	15:55	16:08	16:23
16:35	16:47	16:51	17:07	17:17	17:32	17:39	17:49	18:02	18:17
18:29	18:41	18:45	19:01	19:11	19:26	19:33	19:43	19:56	20:11
20:23	20:35	20:39	20:55	21:05	21:20	21:27	21:37	21:50	

Gráfico 4: Nuevos Recorridos Propuestos



ANEXO 2- TABLAS

Tabla 1. Evolución de la población del país 1895-2001

Población Total del País- Evolución 1895-2001								
	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001
País (habitantes)	4.044.911	7.903.662	15.893.793	20.013.793	23.364.431	27.949.480	32.615.528	36.260.130
Variación Intercensal (%)		95,4	101,1	25,9	16,7	19,6	16,7	11,2

Tabla 2. Evolución de la población de San Luis 1895-2001

Población Total de San Luis- Evolución 1895-2001								
	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001
San Luis (habitantes)	81.450	116.266	165.546	174.316	183.460	214.416	286.458	367.933
Variación Intercensal (%)		42,7	42,4	5,3	5,2	16,9	33,6	28,4

Fuente: Rouquaud, 2012- Páez, 2004

Tabla N 3 Composición de Recursos Presupuestarios (\$)

Ingresos Municipales	\$ 408.101.404,97
Ingresos por Coparticipación ¹	\$574.713.013,00
Total de Ingresos 2019	\$982.814.417,97

Tabla N 4 Presupuesto General de Gastos 2019

PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS 2019		
EROGACIONES SEGÚN SU CLASE Y OBJETO		
	\$	
Gastos en personal	468.070.950,08	48%
Gastos en bienes y servicios no personales	112.439.850,00	11%
Transferencias corrientes	9.186.855,00	1%
TOTAL EROGACIONES CORRIENTES	589.697.655,08	60%
Crédito Adicional de Capital	15.600.000,00	2%
Inversiones reales-Bs. De capital	1.083.864,00	0%
Inversiones reales- Obras públicas	375.661.763,89	38%
Transferencia de capital	771.135,00	0%

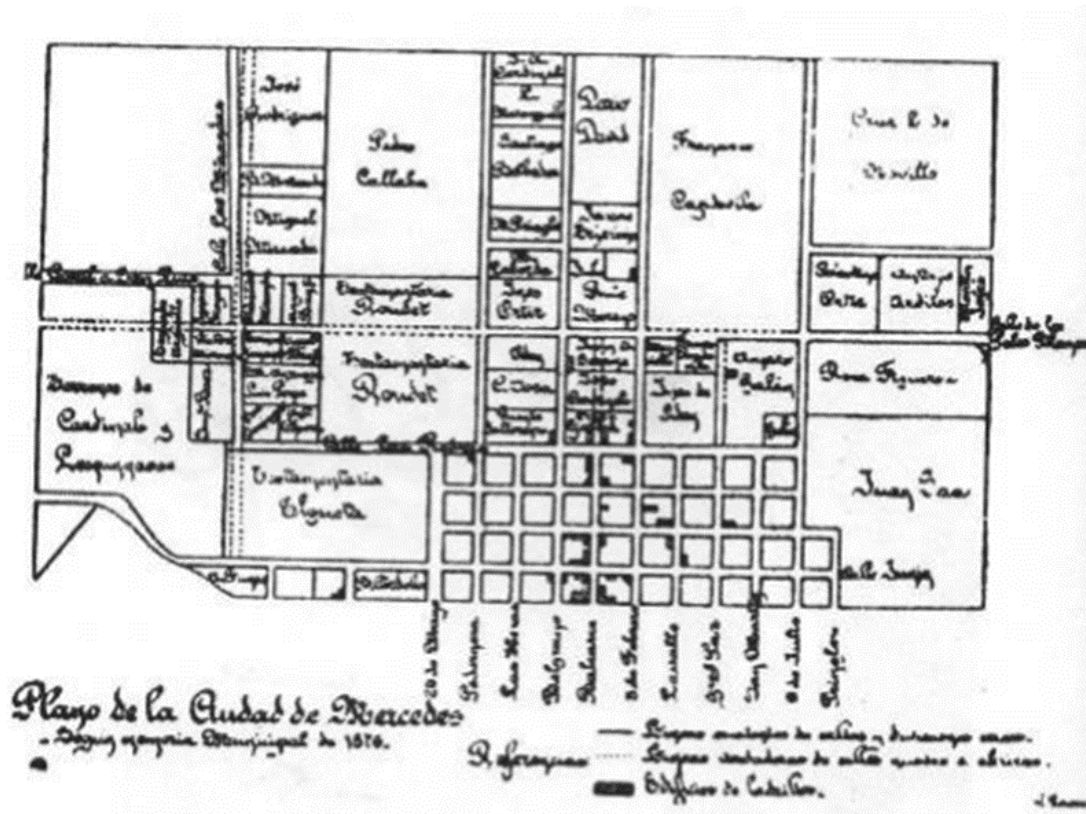
¹ Incluye monto de Coparticipación juicio San Luis c/Estado Nacional por \$45.685.907,00 (5%)

ANEXO 3- PLANOS

Evolución histórica de la morfología urbana de la ciudad de Villa Mercedes

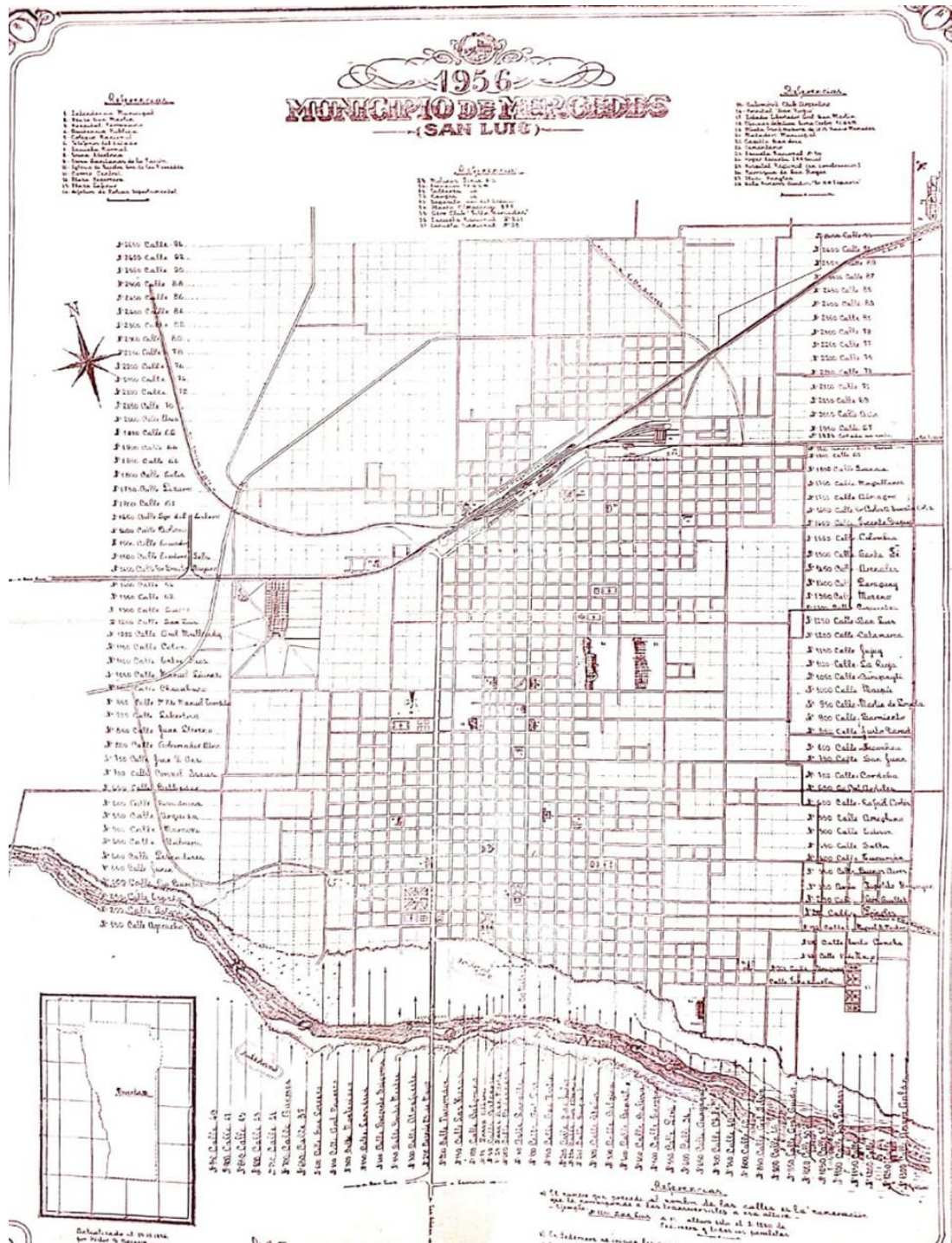
1. Plano de Lallemand (1876)

Fuente:http://www.isnsc.com.ar/assets/eje_02_08_leonhart_bertolino_morfologia_del_crecimiento_de_la_ciudad_d_villa_mercedes.pdf



Realizado por el agrimensor Ave Lallemand.

2 Plano de 1956- Fuente: Revista del centenario de la ciudad



3 Plano de la ciudad: 2019

Fuente: <https://www.villamercedes.gov.ar/2016-06-29-13-19-46/2016-07-02-13-47-29/ciudad-con-parque-la-pedreira>

