

Implementación de Políticas Públicas: El transporte público urbano y las relaciones interjurisdiccionales como condicionante en los procesos de socialización y convivencia.

Mirta Beatriz Cámara Guillet y Nancy Edith Etchart.

Cita:

Mirta Beatriz Cámara Guillet y Nancy Edith Etchart (2017). *Implementación de Políticas Públicas: El transporte público urbano y las relaciones interjurisdiccionales como condicionante en los procesos de socialización y convivencia. XXXI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Montevideo.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-018/2624>

XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017
3 al 8 diciembre Montevideo
Las encrucijadas abiertas de América Latina
La Sociología en tiempos de cambio

GT-2 Ciudades Latinoamericanas en el Nuevo Milenio

Título

El transporte público urbano, en la ciudad de Mercedes, San Luis (Argentina). Las relaciones interjurisdiccionales como condicionantes en los procesos de socialización y convivencia.

Autoras:

Mirta Beatriz Cámara Guillet *

E-mail: ingcamaraguillet@gmail.com

Nancy Edith Etchart*

E-mail: nanetchart@gmail.com

María Silvia Cámara Guillet*

E-mail: lic.camaraguillet@gmail.com

*** Docentes e investigadoras Proyecto Análisis de Políticas Públicas**

PROICO 15-0514 UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN LUIS. ARGENTINA

Diciembre 2017

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. Específicamente el servicio de transporte urbano, investigando desde el origen de esta política, su diseño e implementación y su posible influencia en la realidad del ciudadano. Este trabajo se enmarca en una investigación que tiene como objetivo exponer los avances realizados en el análisis de la política local de transporte público urbano, los actores intervinientes en su formulación, sus modos de financiamiento y sus efectos en la reproducción de una sociedad y en la construcción de ciudadanía como una noción que alude a una titularidad universal 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 releven 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 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.

Palabras Clave:

Políticas Públicas - Régimen Político - Ciudadanía

Keywords:

Public Policies - Political Regime - Citizenship

1. Introducción:

Se considerará la gravitación 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.

Partiendo de estudiar qué consecuencias tiene el régimen político imperante en la producción de determinados procesos de socialización y convivencia, y en la posibilidad de concreción de los derechos de ciudadanía, investigar 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.

El presente trabajo, que forma parte del PROICO- 15-0514: “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.

Los servicios públicos, particularmente el servicio de transporte urbano, objeto de esta investigación, ¿Responde a criterios de justicia social, equidad e inclusión? ¿Pueden ser considerados, de acuerdo con el planteo de la política -y la prestación del servicio- un medio para brindar igualdad de oportunidades para los sectores menos favorecidos? ¿Se puede hablar de una política con enfoque de derechos?

Quedarán pendientes para próximas entregas las respuestas a otras cuestiones tales como:

¿El Estado, arbitra los medios necesarios para la participación ciudadana habilitando la posibilidad de exigir el cumplimiento de los derechos sociales?

¿La política de vivienda, se implementó considerando el concepto ampliado que plantea Yujnovsky, (1984) que resalta su sentido social? ¿Cuáles fueron los criterios que primaron en la formulación e implementación de la misma?

¿Qué 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 seguirá 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.

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, específicamente, las políticas sociales, como parte de las obligaciones del Estado para lograr el efectivo cumplimiento de los derechos sociales de ciudadanía.

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 abarcando 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 los sectores excluidos, que cuentan con la posibilidad de exigirle 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 legítimamente 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 su implementación.

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.

Es en la exigibilidad del cumplimiento en 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.

Y es que, desde este enfoque, los derechos humanos ya no están limitados a la lucha contra el autoritarismo, sino que representan una guía para las políticas de los Estados, 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.

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 dicen 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.

Como explica Oszlak, 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” y luego de ocupado ese espacio, 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 a Oszlak (1983) 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.

Para Oszlak(1983), 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, como dice Oszlak (1983), 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 sociales y su acceso se encuentra muy próximo a la vivienda, y quienes quedan ubicados en la periferia no estarían gozando de los mismos beneficios.

Según la Carta de la Ciudad de México por EL DERECHO A LA CIUDAD:

“El Derecho a la Ciudad es el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en el respeto a sus diferencias, expresiones y prácticas culturales, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y a un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos”.

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, definiéndola 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.

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 espacio público en el que tiene lugar, el cual estará definido por las posibilidades de participación concreta de las diferentes fuerzas políticas. Será fundamental en este proceso la gravitación del régimen político imperante.

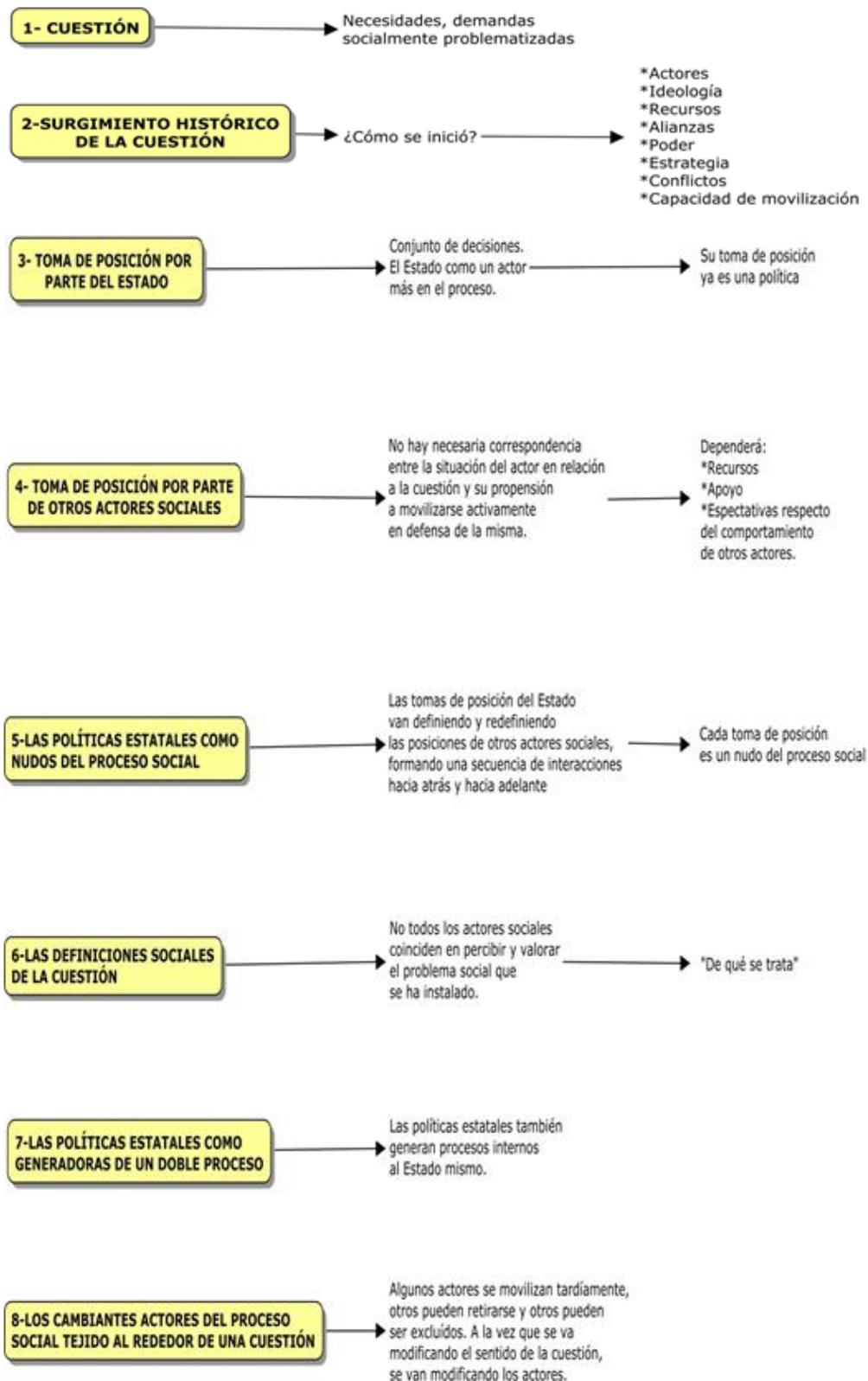
Se entiende por régimen político el conjunto de reglas e instituciones que regulan la manera de acceder al gobierno (O'Donnell y Oszlak 1980) y una vez en él la forma de ejercer el poder. En el caso en estudio el régimen posee características patrimonialistas, y su característica fundamental, tal y como plantea Rouquaud (2012) 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.

3. Acerca del proceso de políticas públicas

El estudio de políticas estatales, desde la perspectiva de Oszlak y O'Donnell, 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". (Oszlak y O'Donnell, 1981).

Este enfoque permite el análisis del proceso de una política pública desde sus orígenes hasta su posible resolución.

Gráfico 1. Esquema de análisis de Políticas Públicas



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

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

4.1. 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: “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). Por lo que 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 única calle pavimentada hasta esa fecha, por un plazo de cuatro años a la empresa Jorge Rutherford Howe con cuatro ómnibus, 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 pasó a ser prestado por la empresa Numancia.

En la década del 80 se da un crecimiento extraordinario de la población de la ciudad generado por la Ley de promoción industrial, llegando a duplicarse el número de habitantes muy rápidamente. Dicho crecimiento se vio acompañado por una política de vivienda que impulsó la creación de nuevos barrios convirtiendo la tierra rural en tierra urbana.

Este proceso de expansión urbana con una excesiva periferización residencial 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 pasó a ocupar la agenda municipal.

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 (debido a la redistribución del ingreso realizada por el Estado nacional y que opera a través de los municipios), con lo que el rol del Estado se ve redefinido: de ser solo concesionario y regulador del servicio pasa a ser uno de los aportantes principales, que de no existir, no sería un negocio rentable para la empresa.

En la provincia de San Luis, impera un régimen político de tipo patrimonialista. (Oszlak, 1980) tal como se expresó 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)

Una de las características del régimen patrimonialista, es la concentración de los recursos en el nivel provincial de gobierno. Ninguno de los municipios, (aunque todos forman parte de un sistema de coparticipación), incluidos aquellos que gozan de autonomía por haber redactado su carta orgánica, poseen 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.

Como ha sido señalado, la ciudad de Villa Mercedes, a partir de la ley de promoción industrial fue escenario de un crecimiento demográfico extraordinario de manera que duplicó su población en un periodo muy corto. El gobierno provincial evitó la formación de bolsones de asentamientos informales mediante una política de vivienda que acompañó este proceso de crecimiento poblacional.

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

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. Esta falta de consideración de un plan estratégico trajo consecuencias problemáticas en cuanto a logística que debieron ser abordadas por el gobierno local.

Esto se ve reflejado en el diagnóstico que realiza la comisión redactora del Plan Estratégico Municipal “Proyecto Ciudad 2000” cuando expresa:

“Ineficiencias en la estructura urbana:

- *Crecimiento no planificado: presentando bolsones de escasa densidad de ocupación ocasionando mayores costos de infraestructura.*
- *Excesiva periferización residencial: con problemas accesorios de déficits de prestación y calidad de infraestructura y servicios, problemas de integración social y funcional y de complementación dentro de áreas del sistema urbano total”.*

“En la proyección de la ciudad, se tendrá un especial cuidado en prever los servicios básicos, los accesos, el emplazamiento de industrias, comercios, viviendas, etc. Para ello se realizarán tareas de actualización catastral y proyección de loteos, sectorizando a la ciudad, buscando como resultado el crecimiento ordenado y previsto para los próximos años”

“Este crecimiento residencial se ha producido a través de planes de vivienda encarados por el estado provincial, localizados en el anillo periurbano de la ciudad tradicional (...)” (Proyecto Ciudad 2000)

En este proyecto, Ciudad 2000, también queda claro que, al menos en sus propósitos, está 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).*

Y ya específicamente refiriéndose al sistema de transporte público, propone:

“PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD URBANA. MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO:

(...) Estudio e implementación de alternativas de optimización del sistema de transporte público de pasajeros, en especial

considerando la nueva localización de la Terminal de Ómnibus y la conectividad de los sectores periféricos (...)

Propósitos que se mantienen en los siguientes planes estratégicos, así vemos en el plan “Soñando Villa Mercedes hacia el 2013” que define como visión:

*“Villa Mercedes, ciudad productiva y del conocimiento, promotora del desarrollo humano con **equidad social**”.*

Y en lo que respecta al planeamiento urbano: para este programa se definen los siguientes proyectos de desarrollo:

“La ciudad que se comunica y relaciona eficientemente y es de TODOS”, “Ciudad ordenada y equitativa con participación de TODOS”, “Elaborar 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 planificación eficiente, ha estado presente en la agenda pública como queda demostrado en los diversos planes citados.

Como documento de actualidad en esta cuestión, se presentan algunas citas del discurso del intendente municipal, en ocasión de inaugurar el período de sesiones ordinarias del Honorable Concejo Deliberante 2017:

“El transporte urbano de pasajeros (...) Tal como lo expresan todas las empresas del país, es un servicio que raya lo deficitario... Nuestra ciudad no escapa a esa realidad y muchas veces hemos tenido serios inconvenientes con empresas que no supieron cumplir con el transporte público.”

“Esto se pone de manifiesto en los escasos 8.500 boletos que se utilizan diariamente, circunstancia que lo hace muy poco atractivo para las empresas que prestan este tipo de servicio”.

“Hemos definido un servicio que tiene los siguientes objetivos:

- *Garantizar un servicio de calidad, continuo y autosustentable*
- *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 que ya se han mencionado, en una zona periférica, realizado por el gobierno provincial, y sus unidades habitacionales, entregadas a sus adjudicatarios en el año 2015.

4.3 El sistema de Transporte Público Actual

Por otro lado, tenemos que el sistema de transporte público actual, como puede observarse (ver planos de recorridos de las diferentes líneas de transporte y los horarios para los cuales rige este servicio en Anexo) 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.

4.4 Objetivos del Servicio Público:

Desde la subsecretaría de transporte se han fijado visión, misión y objetivos tales como:

Misión / Visión Institucional:

Coordinar con los inspectores municipales de las distintas áreas del municipio controles en todo el ámbito de la ciudad. Esto se manifiesta en inspecciones a comercios, control de tránsito y transporte, inspecciones de reclamos y denuncias de Obras Sanitarias Mercedes, Secretaria de Obras Públicas, Secretaria de Servicios Públicos (Espacios Verdes, Puntos Verdes, Basurales y Control de Poda), como también

ayudar en situaciones no previstas o de emergencia (por ej. Emergencia hídrica, sanitaria, u otras que se presentare).

Además se colabora con diferentes Secretarías en distintos eventos como por ej.: Peatonal en Microcentro, Corsos, Calle Angosta, Desfile 9 de Julio, Fiesta del Inmigrante, etc.

Metas / Usuarios / Beneficiarios y Productos Relevantes:

Agilización en el tratamiento de expedientes consignados al área.-

Optimización de verificaciones y controles que se efectúan en diferentes comercios bares, confiterías, etc., en lo que atañe a su correspondiente habilitación o autorización para funcionar dentro del ejido urbano, todo dentro del correspondiente marco normativo.

Optimizar el comportamiento del tránsito vehicular en colaboración con el área competente respectiva ; en lo que a las motocicletas se refiere utilizando para ese fin las herramientas que la legislación nos provee , crear conciencia en la población de la idea de seguridad y la valoración de la vida propia y ajena.-

Capacitar el personal para la realización de toda esta labor de la manera más eficiente efectiva y productiva, para así llegar a satisfacer las necesidades e inquietudes que presentan los vecinos de nuestra ciudad.-

5. Algunas Reflexiones

Como ya se ha mencionado, este trabajo pretende mostrar algunos avances, dado que la investigación se encuentra en curso, por lo que no se presentarán conclusiones finales, sino algunas reflexiones y planteo de nuevos interrogantes para continuar con la discusión.

Como lo analiza Trocello (2008) El régimen político instituido en la provincia de San Luis, colabora en la construcción y configura un perfil de ciudadano que pide y espera “el favor” del Estado. Así, este ciudadano, no se estaría reconociendo a sí mismo como un sujeto titular de derechos con capacidad de exigir a los responsables su cumplimiento, sino más bien alguien que, habiendo recibido un beneficio sin merecerlo, debe compensar esa dádiva brindando apoyo político, reproduciendo las prácticas

clientelares ya instituidas, lo que conduciría a solapar los derechos de los ciudadanos, como consecuencia de dichas prácticas.

Como ya se ha mencionado, el enfoque de derechos busca modificar la lógica de la relación entre el Estado y los beneficiarios de las políticas, en el marco de este régimen, encontramos que en la formulación de las políticas y redacción de los diferentes planes estratégicos, se pretende brindar igualdad de oportunidades, se reconoce el derecho de los ciudadanos, se propone hacer una ciudad de todos, conectada, de fácil acceso, etc. es decir hay un derecho reconocido, pero estaría quedando pendiente la posibilidad de reconocimiento por parte del propio ciudadano, para el cumplimiento de esos derechos, lo que implicaría un cambio en las prácticas políticas, es decir pasar del clientelismo al institucionalismo. Sin embargo, esta posibilidad se ve hoy remota dada la prolongación de los períodos gubernamentales, la reproducción de las prácticas políticas, que en este caso lleva más de treinta años de gobierno de una misma familia. Esto es, no estaría quedando de manifiesto la real obligación del Estado de dar efectivo cumplimiento a esos derechos reconocidos, de manera universal y con la misma calidad para todos los ciudadanos.

Así vemos que el derecho a la vivienda, se reconoce, pero en sentido restringido, sólo teniendo en cuenta la unidad habitacional, sin considerar las posibilidades de acceso a la misma, la conectividad con el resto de la ciudad, los servicios, etc. De manera que, haciendo foco ya en el servicio de transporte público, se tienen 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, obsérvese que las zonas más alejadas, que cuenta con la población menos favorecida, es la que posee 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.

Si además consideramos los planteos de objetivos y propuestas de quienes deben ejecutar la política en forma más directa, no estarían guardando relación y coherencia con lo expresado en los planes más agregados y a largo plazo como son los diversos planes estratégicos.

Bibliografía

- Abramovich, Víctor. “Una aproximación al enfoque de derechos en las estrategias de desarrollo”, Revista de la CEPAL, n° 88, abril 2006.
- CEPAL. La protección social de cara al futuro: acceso, financiamiento y solidaridad, Santiago. 2006
- 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.
- Habitat 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
- 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. Payne 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
- Plan estratégico Villa Mercedes dosmil14 dosmil25. Disponible en:
<http://www.villamercedes.gov.ar/index.php/2016-06-29-13-09-51/plan-estrategico-villa-mercedes>.
- 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, Inés M. (2012). *Políticas Públicas y cultura política. Política de vivienda y ciudadanía deficitaria*. EAE Editorial Académica Española. Lap Lambert Academic Publishing GmbH. Alemania.
- 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



Municipalidad de la Ciudad Villa Mercedes

Secretaría de Gobierno
Subsecretaría de Transporte

LINEA A:

CABECERA: Campus Universitario ruta 55 Extremo Norte

CONTRA CABECERA: Barrio Feliciano Sarmentino.-

Detalle de recorrido:

Comienzo: Av. Los Álamos, Av. Origene, Hilario Cuadros, Terminal de Omnibus, Hilario Cuadros, Ecuador, Los Heras, Braulio Mayano, Av. Mitre, R. Cortez / Rivadavia, Balcarce, Marconi, Los Heras, España / León Guillet, León Guillet, Guayaquil, Buenos Aires, (B° 940 Vdos.), Esteban Agüero, León Guillet, Amaro Galán, Miguel B Pastor, Priker (B° Virgen de Pompeya), Ramón Valdez, R. B. Díaz, Avda. Jorge Newbery, entra al B° Jardín del Sur., Sub Oficial Betty, Héroes de Malvinas (B° Feliciano Sarmentino), Mayor Palaver.-

Regreso: Dr. Moretti (B° Feliciano Sarmentino), Avda. Jorge Newbery / Pringles , Amaro Galán, M. B. Pastor, Priker (B° Virgen de Pompeya), Ramón Valdez, R.B. Díaz, Pringles, Nelson, León Guillet, Guido, Hipólito Rigoyen, Av. Pío, Ferrán, Av. Pringles / Potosi, Av. 25 de Mayo, Junín, Los Heras, España/León Guillet, Gral. Paz, Zavala Ortiz, 9 de Julio, Av. Los Álamos, Autopista Ruta 55 Norte (Ruta N° 7), Universidad Nacional de San Luis.-

Horario de inicio: 04:55 hs.

Horario de cierre: 00:55 hs.

Refuerzos: A solicitud de la Subsecretaría de Transporte,

cuando la demanda lo justifique.-
Reducción: A solicitud de LA CONCESIONARIA, cuando la reducción en el corte de boleto lo justifique, en horarios y días de baja demanda. La reducción solo podrá ser implementada previa autorización de la Subsecretaría de Transporte.

Cantidad de unidades: 7 unidades recorrida normal de lunes a viernes; 4 los sábados y 3 unidades Feriados Nacionales. Los días feriados provinciales y/o locales, se aplicara la cantidad de unidades y frecuencia determinada para los días sábados.

Frecuencia: No mayor a 17 minutos.

Frecuencia: En días inhábiles y/o feriados la frecuencia a cumplir será determinada por la Subsecretaría de Transporte.-



Línea: B - RAMAL J

CABECERA: Terminal de Ómnibus.-

CONTRACABECERA: Terminal de Ómnibus.-

Detalle de recorrido:

Comienzo: Terminal de Ómnibus, Hilario Cuadros, Zavala Ortiz, Av. Presidente Perón, Carlos Pellegrini, Gdor. Besso, M. Berrondo, R. Barreiro, Pereyra, Hospital de día, Vinuesa, Dr. Dominguez, R. Barreiro, Olagaray, Landaburu, Gdor. Besso, Carlos Pellegrini, Nelson, Zavala Ortiz, B° Independencia, Juan B. Justo, Nelson, Arenales, Tallafiero, Paraguay, Avda. Pte. Perón, Malpu Policlínica Regional, San Martín, Hipólito Yrigoyen.-

Regreso: Hipólito Yrigoyen, Belgrano, Tte. Turrado/Remedios de Escalada, Avda. Pte. Perón, Zavala Ortiz, B° Independencia, Juan B. Justo, Nelson, Carlos Pellegrini, Gdor. Besso, M. Berrondo, R. Barreiro, Pereyra, Hospital de día, T. Ferrati, Vinuesa, Dr. Dominguez, R. Barreiro, Olagaray, Landaburu, M. Berrondo, Gdor. Besso, Carlos Pellegrini, Av. Presidente Perón, Av. Aviador Origone, Hilario Cuadros, Terminal de Ómnibus.-

Horario de inicio: 05:20 hs.

Horario de cierre: 22:30 hs.

Refuerzos: A solicitud de la Subsecretaría de Transporte, cuando la demanda lo justifique.-

Reducción: A solicitud de LA CONCESIONARIA, cuando la reducción en el corte de boleto lo justifique, en horarios y días de baja demanda. La reducción solo podrá ser implementada previa autorización de la Subsecretaría de Transporte.

Cantidad de unidades: 3 unidades recorrida normal de lunes a viernes, sábados, domingos y feriados nacionales 2 unidades. Los días feriados provinciales y/o locales se aplicara la cantidad de unidades y frecuencia determinada para los días sábados.

Frecuencia: No mayor a 33 minutos.- (días hábiles)

Frecuencia: En días inhábiles y/o feriados la frecuencia a cumplir será determinada por la Subsecretaría de Transporte.-



Secretaría de Gobierno
Subsecretaría de Transporte

Línea: **8 - RAMAL II**

CABECERA: Pte. Perón y Madre Cabrini

CONTRACABECERA: Plaza del Sesquicentenario

Detalle de recorrido:

Comienzo: Pte. Perón y Madre Cabrini, Moreno, Guído, Paraguay, R. Barrero, Maipú, Calle 16 Este, Maipú, Avda. Mitre, R. Cortez.

Regreso: Plaza del Sesquicentenario, Rivadavia, Belgrano, Tte. Turrado/Remedios de Escalada, Pte. Perón, Moreno, Guído, Paraguay, R. Barrero, Maipú, Calle 16 Este, Maipú, Avda. Pte. Perón y Madre Cabrini.

El recorrido quedará sujeto a adecuaciones, en relación del avance de obra de pavimentación, siendo facultad de la MUNICIPALIDAD autorizar recorridos transitorios por vías alternativas hasta tanto la obra esté finalizada, como así también disponer ampliaciones y/o cambios, en consonancia, al crecimiento poblacional.

Horario de inicio: 05:20 hs. Aprox.

Horario de cierre: 22:30 hs. Aprox.

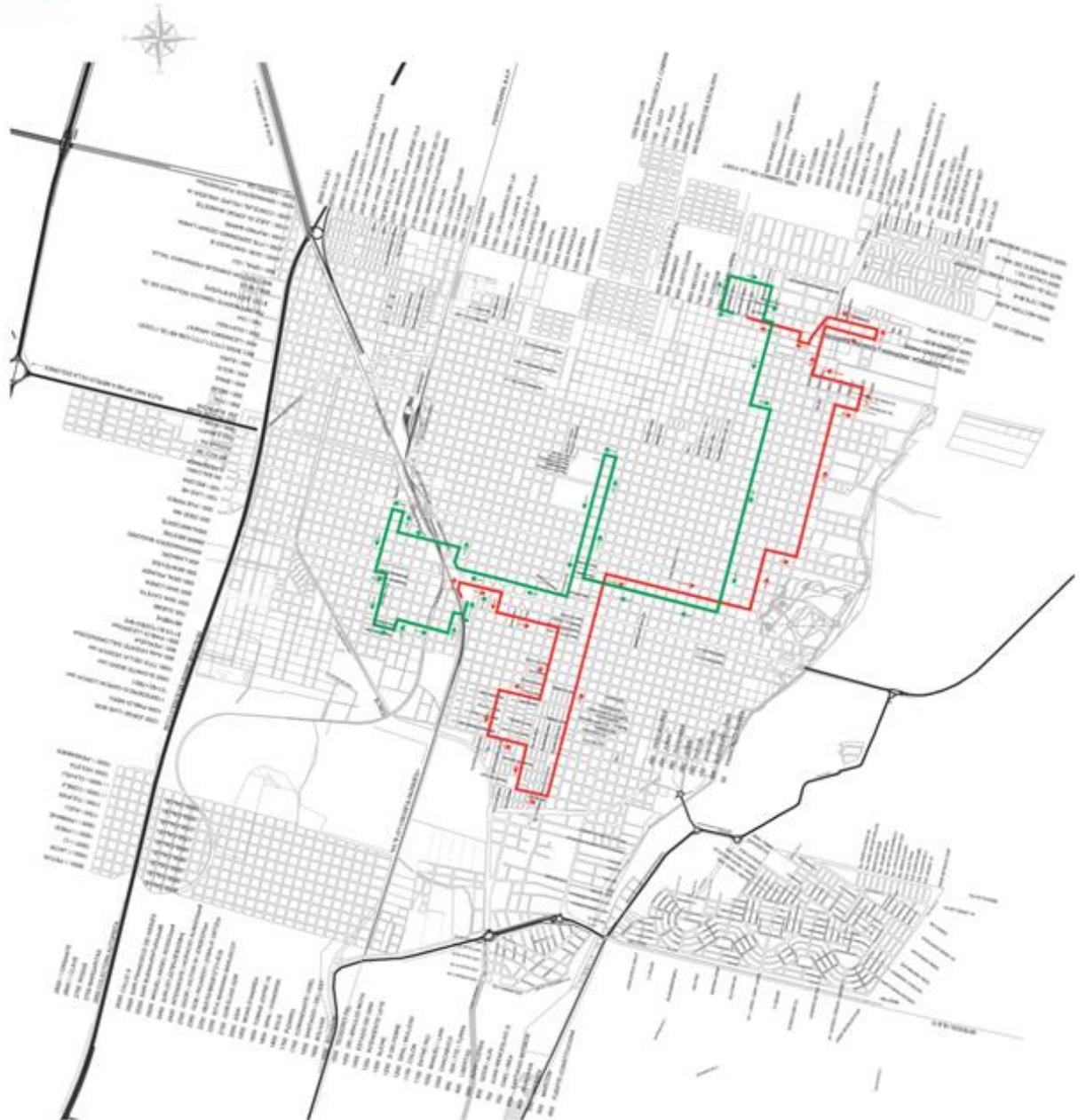
Refuerzos: A solicitud de la Subsecretaría de Transporte, cuando la demanda lo justifique.

Reducción: A solicitud de LA CONCESIONARIA, cuando la reducción en el corte de boleto lo justifique, en horarios y días de baja demanda. La reducción solo podrá ser implementada previa autorización de la Subsecretaría de Transporte.

Cantidad de unidades: 2 unidades recorrida normal de lunes a viernes, sábados, domingos y feriados nacionales 2 unidades. Los días feriados provinciales y/o locales, se aplicará la cantidad de unidades y frecuencia determinada para los días sábados. LA MUNICIPALIDAD podrá solicitar la incorporación de más unidades, en el caso de ampliación de recorrido por crecimiento de la demanda.

Frecuencia: No mayor a 28 minutos.- (días hábiles)
Frecuencia: En días inhábiles y/o feriados la frecuencia a cumplir será determinada por la Subsecretaría de Transporte.-





LINEA D

CABECERA: 8° Obras Sanitarias.-
CONTRACABECERA: Terminal de Ómnibus.-

Detalle de recorrido:

Comienzo: 8° Obras Sanitarias, Amaro Galán, Ardiles, Montero, Saita, Amaro Galán, Tucumán, Tallafiero, H. Irigoyen - Riobamba, Belgrano, Tta. Turbaco - R. Escalada, Europa, Maipú, Policarino, Maipú - Chacabuco, Pueymedón, H. Cuadros, Ecuador, Belgrano, Ivanowski, Pedernera, T. Jofre, Almatuette, Ivanowski, Paunero, Pizarro, Montevideo, T. Fels, Sgto. Bolgaria, B. Moyano, Terminal de Ómnibus.

Regreso: Terminal de Ómnibus, Avda. 25 de Mayo, Sucre, Almatuette, Chacabuco, Cuemes, Gral. Mulleady, Solferino, Chacabuco, García Lorca, Juan Llerena, Pablo Lucero, Bolcarco, España-Leon, Guillet, Supacha, Uruguay, Sgo. Bessa, Raman Valdez, R. Barreiro, M. B. Pastor, Piquer, R. Valdez, J. B. Díaz, Pringles, Granaderos Puntanos, Leon Guillet, Amaro Galán, 8° Obras S a n i t a r i a s

Horario de inicio: 05:00 hs.

Horario de cierre: 22:30 hs.-

Refuerzos: A solicitud de la Subsecretaría de Transporte, cuando la demanda lo justifique.-

Reducción: A solicitud de LA CONCESIONARIA, cuando la reducción en el corte de boleto lo justifique, en horarios y días de baja demanda. La reducción solo podrá ser implementada previa autorización de la Subsecretaría de Transporte

Cantidad de unidades: 3 unidades recorrida normal de lunes a viernes, sábados, domingos y feriados nacionales 2 unidades. Los días feriados provinciales y/o locales, se aplicará la cantidad de unidades y frecuencia determinada para los días sábados.

Frecuencia: No mayor a 33 minutos. (Días hábiles)

Frecuencia: En días inhábiles y/o feriados la frecuencia a cumplir será determinada por la Subsecretaría de Transporte.-



LINEA E

CABECERA Terminal de Ómnibus

CONTRACABECERA Terminal de Ómnibus.-

Detalle de recorrido:

Inicio: Comienza su recorrido en Complejo la Ribera, Ruta Interfabrca 2 B. Betbeder, Montevideo, Junin, Las Heras, M.B. Pastor, Gral. Paz, R. Escalada, Europa, Policlínico Regional, Maipú, 9 de Julio, San Luis, Brasil, Santa Fe, Gral. Paz, Av. Aviador Origone, Plazoleta Eva Perón, Hilario Cuadros, Terminal de Ómnibus.-

Regreso: Terminal de Ómnibus, Av. 25 de Mayo, Gral. Mulleady, Dr. Mestre, Colon, Balcarce, Petrosi, Pueyrredón, Riobamba, Lamadrid, Pescadores, Montevideo, Cnel. Iseas, Av. Sanlorenzo - Ruta Interfabrca, Complejo Bº La Ribera (Catnich-Falcone-Allende-AdolfoPerez-Frend-Rodriguez-Landaburu-Walsh-Osterheld-Ruffa-Lettelier-Demarchi-Perez-Ledesma-Lopez-Hospital-Canich-Vettoni-Canfilla-A.Perez-Angelilli-Landaburu-Cazorla-Frend-A.Perez-Allende-Robustelli- Catnich) Ruta Interfabrca.

Horario de inicio: 05:45 hs.

Horario de cierre: 00:27 hs.

Refuerzos: A solicitud de la Subsecretaría de Transporte, cuando la demanda lo justifique.-

Reducción: A solicitud de LA CONCESIONARIA, cuando la reducción en el corte de boleto lo justifique, en horarios y días de baja demanda. La reducción solo podrá ser implementada previa autorización de la Subsecretaría de Transporte.

Cantidad de unidades: 8 Unidades Recorrido Normal de lunes a viernes; 4 los sábados y 3 unidades Feriados Nacional. Los días feriados provinciales y/o locales, se aplicará la cantidad de unidades y frecuencia determinada para los días sábados.

Frecuencia: No mayor a 16 minutos. (Días hábiles).

Frecuencia: En días inhábiles y/o feriados la frecuencia a cumplir será determinada por la Subsecretaría de Transporte.-