

*Numerosos reclamos a las concesionarias del servicio ferroviario*

## Los trenes en vía muerta

**Vagones en mal estado, falta de servicios, inseguridad, aumento de tarifas, incumplimiento de los contratos de concesión, millonarios subsidios estatales, son algunos de los problemas que enfrenta el transporte de trenes a pocos años de su privatización. Mientras tanto, los usuarios sufren las consecuencias del pésimo servicio que brindan los operadores.**

Los resultados de los relevamientos realizados por la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires sobre el funcionamiento y estado de los trenes en las estaciones de Retiro, Constitución, Chacarita y Once fueron contundentes: el 85% de los 2.000 usuarios encuestados consideró al servicio como "malo y muy malo"; el 10% "regular"; y apenas el 5% consideró como "bueno" el servicio que brindan las empresas concesionarias del sistema ferroviario. "Decidimos realizar este trabajo como consecuencia de la gran cantidad de reclamos que recibimos en la Defensoría. Queremos verificar el nivel de cumplimiento de los contratos; es el paso previo para acudir a la Justicia para que se mejoren los servicios de inmediato", afirmó el defensor adjunto Alejandro Nató.

Los pasajeros fueron consultados sobre higiene, seguridad, frecuencia y puntualidad de los trenes. El ramal Roca, que parte de Constitución, fue el peor juzgado por la gente: el 90% lo consideró "muy malo" y se quejó por el estado de los vagones con ventanillas y asientos rotos; falta de seguridad; y las permanentes cancelaciones de los servicios. En Retiro las opiniones fueron más diversas, el ramal San Martín fue considerado como "malo" y "muy malo"; el Belgrano como "regular"; y el Mitre -la única excepción- fue juzgado como en "buen estado" por sus usuarios. En la terminal Federico Lacroze, perteneciente al ramal Urquiza, el resultado fue menos crítico que el de Retiro. En general, las quejas apuntan a la falta de higiene, seguridad, el mal estado de las estaciones y la deficiente accesibilidad para discapacitados y personas mayores.

"Comprobamos que el estado de los servicios de trenes es en general muy malo. Es lamentable que estas empresas subsidiadas por el Estado no dediquen el mínimo esfuerzo por satisfacer las necesidades más elementales de los pasajeros. Vamos a exigirle al Gobierno Nacional una respuesta a esta situación y, de ser necesario, recurriremos a todas las instancias posibles para hacer valer los derechos y el respeto a los usuarios", afirmó Nató.

### **Una larga historia de abusos**

Las privatizaciones son el símbolo de la década de los noventa, en ellas se sintetizaron la corrupción política, las ganancias fáciles y extraordinarias, la enajenación de los bienes acumulados por la sociedad y el abandono del Estado de sus funciones elementales. El traspaso de los ferrocarriles a manos privadas no fue la excepción.

La última polémica se desató a principios de julio. La Secretaría de Transporte de la Nación había desembolsado un subsidio por 14 millones de pesos para los trenes de pasajeros que operan en el Gran Buenos Aires, a pesar de que la Subsecretaría de Transporte Ferroviario aconsejaba suspender el pago, porque las empresas no habían cumplido con los arreglos e inversiones comprometidos en febrero de 2003 cuando afirmaron que pondrían en condiciones todos los trenes en "40 días", luego de un

demoledor informe presentado por la Jefatura de Gabinete de Ministros y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). Algunas de las conclusiones del estudio de la CNRT muestran el nivel de deterioro del sector:

- "El 70% de los coches inspeccionados tiene observaciones por el nivel de material rodante usado, por falencias en el sistema de freno y enganches fuera de norma. En el 30% de los casos, el tipo de problemas implica un riesgo de seguridad."
- "El 40% de los pasos a nivel inspeccionados tiene distinto grado de irregularidad en el estado del pavimento, cerramiento y pasos para peatones."
- "El 20% de los aparatos de cambio de vías cuenta con falencias severas que obligan a precauciones de velocidad e implican riesgo para la marcha de los trenes."
- "Se ha observado además ausencia o deterioro de cerramientos de zona de vías, facilitando la existencia de pasos peatonales no autorizados."
- "En el caso del mantenimiento del material rodante y la infraestructura general de las vías, se observaron numerosas falencias que, de profundizarse, podrían derivar en condición de inseguridad."

La declaración de la situación de emergencia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria (Ley 25.561) presentó una excelente oportunidad para rever la relación con las empresas y obligarlas a cumplir los contratos poniendo especial énfasis en la calidad de los servicios prestados. Pero nada de ello sucedió. En otras palabras, todavía subsisten -agravados- los problemas que a diario denuncian los usuarios en la Defensoría del Pueblo porteña, producto de los sucesivos incumplimientos de las empresas a pesar de recibir permanentes, y millonarios, aportes del Estado.

### **De subsidios y controles**

Las compensaciones que reciben los operadores son por "subsidios de explotación", que figuran en los contratos, y por "mayores costos operativos", ítem incorporado para compensar el incremento de insumos importados o nacionales producidos luego de la devaluación del peso que significó el abandono de la "Convertibilidad". Pero al igual que con otras privatizaciones, las renegociaciones de los contratos fueron permanentes y siempre favorecieron a las empresas en desmedro de la calidad de los servicios y de toda la sociedad vía la transferencia de recursos estatales (ver recuadro).

En este sentido, las cifras son por demás significativas. De acuerdo con la información difundida por el Ministerio de la Planificación los subsidios que recibieron los transportistas en junio de este año ascienden a 13,9 millones de pesos distribuidos por empresas de la siguiente manera: Metropolitano (líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur) 5,85 millones de pesos; Metrovías (Urquiza y Subterráneos) y Ferrovías (Belgrano Norte) recibieron 2,7 millones cada una; y TBA (Mitre y Sarmiento) 2,65 millones de pesos.

Ante esta situación de subsidios millonarios, mala calidad de los servicios y deterioro del material (rodantes y, especialmente, vías férreas), y de la difusión de los datos del relevamiento realizado por la Defensoría del Pueblo, el ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Julio De Vido, dispuso que se realicen inspecciones sorpresivas a los trenes para verificar si las empresas cumplen los requisitos de higiene,

seguridad y confort. Los controles corrieron por cuenta de Secretaría de Transporte y de la CNRT.

Con un mínimo de control, llegaron las multas por más de 4,5 millones de pesos por incumplimientos de los operadores entre noviembre de 2002 y marzo de 2003. Las sanciones por infracciones en la prestación de los servicios ascendieron a 3,38 millones de pesos; por problemas con el material rodante a 831.970 pesos; y por falta de higiene en las estaciones, las multas llegaron a 351.360 pesos. Considerando las empresas, casi la mitad de las penalizaciones fueron para Transporte Metropolitanos General Roca (2,18 millones de pesos); seguida por Transporte Metropolitanos General San Martín con algo más de 1 millón de pesos; Trenes de Buenos Aires con 925 mil pesos; Trenes Metropolitanos Belgrano Sur con 227 mil pesos; Metrovías con 138 mil pesos; y Ferrovías con un poco más de 38 mil pesos. Si bien pueden ser apeladas, estas multas están consolidadas y notificadas.

Al respecto, Nató consideró que "hace falta un rol más contundente de los organismos de control, en este caso de la CNRT, y del Gobierno Nacional, que tiene que poner los puntos sobre las íes acerca de qué tipo de servicio tienen que brindar las empresas de acuerdo con lo que se han comprometido en los contratos de privatización". Y agregó que "hay que estructurar un servicio con la calidad que requieren los usuarios".

"Nos sobran argumentos para decir por qué algunas empresas no cumplen con lo que deben cumplir. A mí me importa poco -continuó Nató- cuál es el operador que está a cargo de tal o cual servicio ferroviario, lo que sí me importa es que esa empresa cumpla con la garantía de la accesibilidad, de la comodidad, con un servicio eficiente. Hay mucha gente que pierde el presentismo en el trabajo porque no se cumple ni con la frecuencia ni con la puntualidad de los servicios y esto, en algo que verdaderamente es un negocio, porque da ganancias y no pérdidas, es imperdonable", afirmó el ombudsman adjunto.

El balance de la privatización del sistema ferroviario no puede ser más sombrío. Los principales argumentos esgrimidos para desgazar y vender Ferrocarriles Argentinos, reducir los gastos del Estado para subsidiar su funcionamiento y la supuesta modernización de la red que producirían las empresas privadas, no sólo no se cumplieron sino que los principales perjudicados son los usuarios que sufren las consecuencias del pésimo servicio brindado por empresas que ganan dinero gracias a los subsidios estatales.

## RECUADRO

### **Crónica de una sumisión anunciada**

"En 1997, a poco tiempo de comenzar la prestación privada de los servicios de transporte de pasajeros y de carga, se inició un proceso de renegociación de los contratos de concesión que quedó a cargo de la Secretaría de Transporte, y se caracterizó por un muy alto grado de discrecionalidad y opacidad.

(...) los principales temas objeto de la renegociación fueron los siguientes:

- fuerte ajuste de las tarifas (casi el 80% acumulado en principio hasta el año 2003) y libre fijación de precios en los servicios diferenciales;
- mantenimiento y reajuste de los subsidios abonados por el Estado (a fines de la década pasada, los aportes estatales a los operadores metropolitanos de subterráneos y de ferrocarriles prácticamente ascendieron a 350 millones de

dólares, nivel casi equivalente al que, en su momento, correspondiendo a la red ferroviaria en su conjunto, fundamentó la privatización del servicios);

- extensión por veinte años (treinta en el caso de Trenes Metropolitanos S.A.) de los plazos de las concesiones que, en general, habían sido fijados a 10 y 20 años. Se contempló, asimismo, la posible prórroga indefinida de las mismas; y
- como contrapartida, los concesionarios se comprometieron a realizar nuevas inversiones -no contempladas en los contratos originales- y a renovar el material rodante, previa recaudación -vía tarifas- de los recursos requeridos al efecto.

En síntesis, la inexistencia de una ley específica que sirviera de marco normativo y regulatorio sectorial; la extrema laxitud de las autoridades frente a los múltiples incumplimientos contractuales de los concesionarios; la extemporánea convocatoria a la modificación de los contratos y la nula transparencia de renegociaciones que reformularon algunos elementos sustantivos del llamado a concurso internacional (incrementos tarifarios, condonación de deudas y de diversos incumplimientos empresarios, "racionalización" de los planes de formación de capital, etc.), constituyen algunas de las principales anomalías que caracterizaron al proceso de privatización del servicio ferroviario instrumentado en la Argentina durante la década de los años noventa."

Extraído de Daniel Azpiazu y Martín Schorr, Crónica de una sumisión anunciada. Las renegociaciones con las empresas privatizadas durante la Administración Duhalde, Siglo XXI / IDEP / FLACSO.

## Estaciones de servicio: ¿una bomba de tiempo?

**La Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires denunció, en los últimos meses, una serie de irregularidades vinculadas con la instalación y el funcionamiento de las estaciones de servicio en territorio porteño. Amparadas por la falta de control por parte del Ejecutivo local, las empresas petroleras incurren en una serie de infracciones que ponen en riesgo a sus propios empleados, y a quienes diariamente circulan por la ciudad.**

De las casi cuatrocientas estaciones de servicio que funcionan en la Ciudad, sólo dos tienen iniciado el trámite de evaluación de impacto ambiental, obligatorio a partir de la sanción de las leyes 123 y 452. Así lo denunció el defensor adjunto del Pueblo Antonio E. Brailovsky, quien sostuvo: "no tenemos manera de saber si esas estaciones implican o no algún riesgo para la población, porque no se han hecho los controles necesarios para saberlo". Y como ejemplo citó los casos de estaciones que tuvieron filtraciones de combustible, como la ubicada en el cruce de 9 de Julio con la Avenida del Libertador; o aquéllas en las que se produjeron explosiones, como sucedió en la estación de Santa Fe y Aráoz.

Brailovsky consideró que, a pesar de estos tristes antecedentes, "nos cuesta mucho aprender de las malas experiencias. Las estaciones de servicio, como todas las instalaciones peligrosas, deben cumplir con el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, que fija la ley 123 (modificada por la 452) de la Ciudad de Buenos Aires. Hay un procedimiento para las estaciones nuevas, pero todas las anteriores deben cumplir con un procedimiento de adecuación para minimizar los riesgos que implica su presencia en el interior de un área urbana". En los únicos dos casos que iniciaron el trámite, el expediente se originó en la Dirección de Política y Evaluación Ambiental, autoridad de aplicación de la ley 123. "Es decir que ninguno de los dueños de las 400 estaciones de servicio se sintió motivado para cumplir con las leyes vigentes", observó el defensor adjunto.

Por el alto riesgo que representan para el medio ambiente y para la seguridad de quienes viven en la Ciudad, las estaciones de servicio deberían ser instaladas en la periferia. El legislador porteño Rubén Campos (UCR), miembro de la comisión de Planeamiento Urbano de la Legislatura, ilustró esta situación recordando la explosión que se produjo hace varios años en la estación de servicio de Cuba y Monroe, en el barrio porteño de Belgrano: "La explosión se llevó todo lo que había alrededor. Una estación de servicio no debería estar ubicada en zonas residenciales, junto a edificios donde viven familias enteras; por el contrario, habría que construirlas en las afueras de la ciudad, o a lo sumo en manzanas únicas. Esa es la realidad, pero no hay nadie que cumpla con esas precauciones, ni tampoco nadie que controle que se cumplan".

A la falta de control por parte del Gobierno se suma la desidia de algunas empresas, que ignoran las disposiciones de los tribunales porteños. Tal es el caso de Shell, que fue condenada por la justicia a remediar la contaminación que se ha generado en el suelo y las napas de la manzana comprendida por las calles Independencia, Lima, Estados Unidos y Salta; por el derrame de nafta de la estación ubicada en el cruce de Independencia y Lima. La situación se remonta a fines de la década del '70, cuando la filtración de gases combustibles hacia los túneles de la línea "E" de subterráneos produjo

una explosión. Sin embargo, hasta el momento, ni Shell ni el Gobierno han hecho nada para subsanar la situación, y los vecinos de Montserrat viven sobre una verdadera bomba de tiempo.

### **Y como si fuera poco, bares**

Cualquiera que se haya detenido a cargar nafta un sábado a la noche, en alguna de las estaciones de servicio ubicadas en Palermo, o en la Costanera Norte, se habrá topado con decenas de jóvenes que hacen en los bares de esas estaciones su predancing, y se preparan para toda una noche de música y bebidas. Pocos saben que estos bares y restaurantes no están avalados por el Código de Planeamiento Urbano, o al menos no con las características que tienen actualmente. Por este motivo, la Defensoría elaboró una resolución instando a la ex Dirección de Verificaciones y Habilitaciones (DGVH) a controlar y sancionar el funcionamiento de estos locales, por considerarlos un riesgo para la seguridad de los trabajadores, los vecinos y los transeúntes.

Alberto Michi, jefe de la Oficina de Gestión Urbana de la Defensoría del Pueblo porteña, explicó que "la preocupación surge porque sabemos que quien se instala en un bar a tomar algo, o a comer, no tiene el mismo comportamiento que la persona que está en una estación de servicio de paso, cargando nafta, y que compra algo en el maxiquiosco y sigue su camino". Y agregó: "No es que los adolescentes sean más peligrosos que los adultos, pero son quienes concurren con más frecuencia a estos lugares. En muchos de estos locales se vende cerveza, en clara infracción a la ley 247 -que prohíbe el consumo de bebidas alcohólicas en cualquier ámbito donde haya conductores de automóviles-; y aunque no se vendiera alcohol, la gente que está pasando un rato con sus amigos no tiene la misma conducta de alerta que tiene una persona que va a cargar nafta y está atenta a ciertas condiciones de seguridad".

El Código de Planeamiento Urbano autoriza en el ámbito de las estaciones "la venta minorista por sistema de autoservicio de bebidas y productos alimenticios envasados, de limpieza y tocador, quiosco, servicios de bar, café, hielo, carbón, leña, estafeta postal y cajeros automáticos". Según el legislador Campos, "la instalación de mesas, de sillas, de verdaderos bares y restaurantes, no corresponde, porque el Código habla de 'autoservicio'. También habla de 'servicios de bar', es cierto, pero eso se refiere a la provisión de bebidas frías o calientes para llevar. Nada más".

Tras notificar a la Secretaría de Energía de la Nación sobre la actuación en curso, la Defensoría porteña recibió una nota del Director Nacional de Recursos Hidrocarbúricos y Combustibles, quien consideró que "no es conveniente el funcionamiento de actividades ajenas a la principal, más aún cuando dicha actividad implicaría un incremento en la circulación de personas en zonas riesgosas". Aún así, en algunas estaciones, el bar y los "servicios complementarios" se han convertido en la principal fuente de ingresos, por lo que pocas empresas parecen dispuestas a retirar esas instalaciones, en detrimento de la seguridad propia y de terceros.

Para el diputado Campos, el problema de los locales instalados en estaciones de servicio no es de fácil resolución. "Antes se trataba de un emprendimiento independiente: una persona, como inversión, podía instalar una estación de servicio. Pero hace 10 o 15 años las petroleras empezaron a comprar esas estaciones y formaron cadenas, y la presión sobre el sistema de regulación se volvió más fuerte". De hecho, algunos de estos maxiquioscos y bares funcionan de manera irregular desde hace años, porque las

modificaciones que se hicieron en los planos originales a partir de su construcción no están regularizadas ante el Gobierno de la Ciudad.

“Actualmente -agregó Campos- no hay ninguna ley que le permita a la gente quedarse dentro del local de la estación de servicio. La norma no da lugar a que la gente coma o beba ahí adentro”. Sin embargo, como es una situación que de hecho se ve a diario, el diputado consideró que el problema es la falta de implementación de lo legislado: “Si yo no coloco sillas y mesas, difícilmente una persona se siente: no tiene dónde, ni cómo. Ahora, cuando uno las pone, la gente se queda a tomar, a comer, a leer el diario. Hay que hacer hincapié en el cumplimiento de la noción de “autoservicio”, que no avala la existencia de mesas ni de sillas. La estación de servicio debe ser un lugar de paso, por la seguridad de los que trabajan allí y del público en general.

Ante la gravedad de la situación, Brailovsky le exigió al secretario de Medio Ambiente (Resolución 2288/03) que “arbitre urgentemente las medidas necesarias a fin de dar cumplimiento de la ley”, y concluyó afirmando que “no se trata de cuestiones formales sino de la seguridad de todos los porteños, porque una estación de servicio es un lugar que implica un riesgo alto y por ello debe ser especialmente controlada y vigilada”.

*Silvina Paula Seijas*

*La ley sobre servicios de vigilancia no se aplica*

## Los patovicas pegan sin control

**Se trata de personal que presta servicios de seguridad en locales bailables. Han protagonizado violentas agresiones y pusieron en riesgo la vida de muchos adolescentes. Hay una ley en la ciudad creada expresamente para evitar el descontrol de los violentos, pero no se aplica.**

En la Defensoría del Pueblo se han recibido numerosas denuncias de víctimas de la violencia de los patovicas en boliches de la ciudad de Buenos Aires. No obstante, sólo los casos de extrema gravedad trascienden públicamente, la violencia que padecen los adolescentes en los locales bailables es un hecho cotidiano, que provoca la reacción de las autoridades sólo cuando la crueldad de la golpiza pone al borde de la muerte a la víctima.

De acuerdo con la reiteración de hechos violentos y con el incremento de las denuncias recibidas en la Defensoría, pareciera que esta actividad no está regulada y que no se ha legislado sobre la seguridad privada. Sin embargo, existe la Ley 118 sancionada en 1998, que determina claramente el objeto de regulación: "...la prestación del servicio de vigilancia, custodia y seguridad de personas y/o bienes por parte de personas físicas y/o jurídicas privadas con domicilio en la Ciudad de Buenos Aires o que efectúen la prestación en dicho territorio".

Según el Art. 2 de la ley, debe comprenderse como "Servicio de Seguridad Privada a la actividad desarrollada por personas físicas o jurídicas que tengan por objeto la seguridad de personas y de bienes en lugares fijos; el acompañamiento de personas;(...) incluidas además las actividades de seguridad, custodia o portería prestada en locales bailables, confiterías y todo otro lugar destinado a la recreación".

Para el cumplimiento de las tareas de seguridad, el personal debe satisfacer una serie de requisitos psicofísicos, que hacen a la responsabilidad de la labor que cumplen. Por esta razón, la ley los obliga a obtener un certificado de aptitud psicofísico con validez anual, emitido por la autoridad pública o un establecimiento privado reconocido por el Ministerio de Trabajo. Al respecto, Gustavo Lesbegueris, defensor adjunto del Pueblo, quien ha intervenido especialmente en esta problemática, solicitó informes a la Secretaría de Salud porque -explicó- "es indispensable conocer en detalle las características de los requisitos para contratación de personal, en atención a lo que entendemos como una actividad en la cual la estabilidad psíquica y emocional de los vigiladores adquiere vital importancia".

Otras de las exigencias para la actividad es que los empleados acrediten estudios primarios completos. Sin embargo, una cláusula transitoria estableció un plazo de diez años para que el personal que se encontrara prestando servicios pudiera completar los estudios. Para Lesbegueris, esta cláusula de la ley genera un interrogante, y es -en parte- una explicación del fenómeno de la violencia de los patovicas: "Si en la actualidad a los jóvenes que solicitan empleo en un supermercado, en una estación de servicio o en otros tantos lugares similares se les exige el certificado de estudios secundarios, cuánto menos puede y debe exigirle el Estado a aquellos a quienes delega funciones de seguridad de personas y bienes".

La Ley es rigurosa en las definiciones sobre las aptitudes que debe cumplir el personal, como así también los casos inhibitorios para desarrollar la tarea. Establece la exigencia de no tener condena por delitos violatorios de los derechos humanos y por delitos dolosos en el tiempo que dure la condena. Prohíbe además desarrollar la actividad al personal de las fuerzas armadas, de seguridad o de organismos de inteligencia en actividad o exonerado. Para Lesbeguiris estos requisitos son sistemáticamente incumplidos con la contratación en negro. Según el ombudsman adjunto, se trata de una acción deliberada para evadir la ley y sus restricciones: "cabe preguntarnos acerca de si la contratación informal de personal de seguridad y portería -que muchas veces realizan algunos propietarios de locales bailables- no obedece tanto a razones de índole económica, como al hecho de que muchos 'vigiladores' no están en condiciones de reunir los requisitos previstos en la Ley".

### **Necesidad de coordinar**

De acuerdo con el diagnóstico que hace Lesbeguiris, "hay una evidente falta de coordinación entre las distintas secretarías que intervienen para la aplicación de la ley". El control se divide entre la Dirección General de Servicios de Seguridad Privada, encargada de registrar y habilitar personas físicas y jurídicas (y que en los hechos carece de poder de policía propio para ejercer los controles), y la Secretaría de Gobierno y Control Comunal, cuyos inspectores sólo supervisan lo referente a las condiciones de habitabilidad, uso, higiene y seguridad de los locales pero no del personal que presta servicios en los mismos.

Oswaldo Rizzo, titular de la Dirección General de Servicios de Seguridad Privada, admite la superposición de tareas; la dependencia a su cargo no cuenta con inspectores propios y por esta razón, asegura, "debemos solicitar a la Secretaría de Control Comunal que los envíen". Lesbeguiris entiende que "esa división de funciones entre dependencias de distintas secretarías genera deficiencias en materia de control y debería ser motivo de análisis y revisión por parte de las autoridades del Gobierno de la Ciudad". Para Oswaldo Rizzo, -en una nota publicada por el diario La Nación, el 13 de mayo del corriente- existen inconvenientes para verificar la tarea de los patovicas: "Cuando se realizan las inspecciones no se producen las agresiones y los vigiladores se hacen pasar por concurrentes o por amigos de los dueños de los locales".

A esta situación se agrega, según se pudo constatar en las actuaciones realizadas en la Defensoría del Pueblo- el accionar indolente y desaprensivo de algunos funcionarios policiales. Para Lesbeguiris

-que se interiorizó de los pormenores de las denuncias- "frente a las situaciones de violencia que se presencian a la salida de los locales bailables, poco o nada hace la policía para impedirla o, al menos, proteger o disponer la derivación a centros asistenciales de las víctimas".

La Ley N° 118 en su Art. 13 pone a cargo del dueño del local la obligación de constatar la registración y habilitación del personal dedicado a la seguridad privada. De esto surge que muchos propietarios de locales bailables son responsables directos de los hechos de violencia al contratar personal "en negro" o al no verificar la inscripción de la empresa, la agencia o el personal de seguridad en el Registro habilitante, en abierta infracción a lo estipulado por la ley.

La manifestación de estos hechos de violencia no tienen una única causa, sino que ponen en el debate un conjunto de problemas a resolver. Según el ombudsman adjunto: "La falta de controles de los funcionarios competentes a nivel nacional y local, la dispersión y el vacío normativo, la pasividad policial, sumado a la sensación de impunidad del que creen gozar muchos de los agentes que prestan servicios de seguridad, portería y vigilancia en locales bailables configuran un estado de cosas ganado por la informalidad y los desbordes".

## Derechos de la niñez

**Los conflictos entre los derechos de niños, niñas y adolescentes con relación a los servicios de salud y el ejercicio de la patria potestad son frecuentes en la práctica hospitalaria cotidiana y no existe una reglamentación clara.**

La Defensoría del Pueblo recibe numerosas denuncias por la negativa de los hospitales a atender a menores de edad, porque consideran imprescindible la presencia de una persona adulta. Con esta omisión, se niega el acceso a un derecho básico como el de la salud.

La cuestión más problemática y conflictiva se plantea en temas de sexualidad y reproducción, en casos en que los/las adolescentes se presentan en los hospitales sin la compañía de un mayor. Al no haber una directiva clara al respecto, la atención o no del/la paciente queda librada al criterio del/la profesional actuante.

Teniendo en cuenta estos antecedentes, la adjuntía en Derechos Humanos de la Defensoría del Pueblo organizó el “Consenso de Expertos sobre el acceso a la salud integral de niños, niñas y adolescentes”, con la participación de profesionales de reconocida trayectoria en el tema, de distintas disciplinas como la salud, la educación, el derecho, la antropología y otras ciencias sociales. La convocatoria fue realizada por la Defensoría en conjunto con la Secretaría de Salud porteña. El objetivo del encuentro fue consensuar criterios y elaborar un documento respecto de los alcances y límites de las obligaciones estatales y los deberes y derechos familiares relacionados con el derecho a la salud integral de niños/as y adolescentes. Sobre la base de este consenso, la Secretaría de Salud se ha comprometido a dictar una resolución específica.

### **Principales conclusiones del Consenso**

En el encuentro se arribó a una serie de conclusiones que conforman premisas para la ejecución de una clara política sobre derechos de salud de menores:

- Debe suministrarse atención de la salud sin restricciones en función del bien superior del/la niño/a y adolescente.
- Los profesionales deben formar parte del proceso educativo en salud como formadores.
- Asegurar que todos los niveles de atención tengan servicios destinados a la atención de adolescentes.
- Hacer conocer a los/as profesionales que la no asistencia a niños/as y adolescentes puede encuadrarse en la figura de abandono de persona.
- Actualizar al equipo de salud en el tema de derechos y alcances de las prácticas.
- La salud integral de niños/as y adolescentes no debe estar restringida al sector salud sino que debe extenderse a la educación.
- Priorizar la perspectiva de género e incorporar a varones y mujeres en todos los programas dedicados a la atención de niños/as y adolescentes.
- Promover mediante programas de comunicación social, los principios de salud y derechos (campañas, acciones, difusión).
- Promover el análisis para la modificación de la legislación civil en materia de patria potestad y capacidad de niños/as y adolescentes

También se apuntaron obligaciones estatales, así como obligaciones y derechos de la familia, correlativos al ejercicio del derecho a la salud integral:

- Los/as niños/as y adolescentes deben ser atendidos.
- El/la adolescente sexualmente activo/a tiene derecho a recibir la información y el método para que ejerza su sexualidad de una manera segura.
- Recomendación a la Secretaría de Salud en el sentido de la necesidad de que la información se socialice en los distintos niveles y se trabaje con los/as directores/as, el trabajo de los/as directores/as con los efectores y el control por la Secretaría de que esta información llegue en tiempo y forma.

### **La patria potestad no es absoluta**

Además del diagnóstico, en la jornada se elaboraron las siguientes propuestas de reformas normativas:

- En todo acto médico en el que el sujeto implicado sea un niño o una niña o adolescente debe respetarse el derecho a la información, participación y confidencialidad.
- Se presume que todo/a niño/a o adolescente que requiere atención en un servicio de salud está en condiciones de formarse un juicio propio y tiene suficiente razón y madurez para ello; en especial tratándose del ejercicio de derechos personalísimos (como requerir información, solicitar análisis de HIV o la provisión de anticonceptivos).
- En caso de conflicto interpretativo entre el régimen de patria potestad (Código Civil) y la Convención sobre los Derechos del Niño, debe prevalecer esta última por revestir una jerarquía superior.
- Se propone reformar el artículo 4º inc. h, puntos 3 y 5 de la Reglamentación de la Ley Básica de Salud.

Este último punto es uno de los más importantes del documento. Es la reforma de la reglamentación de la ley básica de salud en lo que respecta a los requisitos necesarios para prestar el consentimiento válido ante la realización de una práctica médica. Actualmente se impone un límite de 18 años, la idea es eliminarlo y que cualquier persona que sea capaz de comprender la situación y de tomar una decisión autónomamente pueda prestar su consentimiento sin límite de edad.

La doctrina más estricta considera que esa capacidad plena se adquiere a partir de los 21 años, es decir cuando se es mayor de edad. En los últimos veinte años este concepto empezó a cuestionarse. La Convención sobre los Derechos del Niño, a la que nuestro país adhirió, y otros tratados internacionales de derechos humanos con jerarquía constitucional hablan de capacidad de comprender y de autonomía como elementos a tener en cuenta al momento de evaluar si un niño es capaz de prestar consentimiento y no fija un límite definido de edad. Los expertos reunidos concluyeron que una norma de rango superior, como lo es la Convención de los Derechos del Niño, debe prevalecer por sobre lo dispuesto en el régimen de Patria Potestad del Código Civil.

“En conclusión, la patria potestad no es absoluta. Puede y en algunos casos debe ser limitada. La Ciudad de Buenos Aires tiene obligación de intervenir activamente en resguardo del ejercicio de derechos que asisten a los/as adolescentes, sobre todo en salud y educación. Negarles su autonomía en cuestiones que los afectan gravemente, bajo el supuesto de tener mejores razones para tomar decisiones morales, no sólo es

jurídicamente violatorio de sus derechos sino moralmente aberrante”, afirmó Diana Maffía, defensora adjunta del Pueblo.

*Juan José Zapiola*

## RECUADRO

### **Falsos dilemas**

Asegurar el ejercicio del derecho a la salud integral por parte de niños/as y adolescentes constituye uno de los ejes de acción prioritaria de la adjuntía en Derechos Humanos de la Defensoría, en torno al cual articulamos diferentes estrategias de pro-moción y protección. La normativa en vigor –en particular, la Convención sobre los Derechos del Niño– establece el deber estatal de garantizar la atención de la salud de niños/as y adolescentes, y el de difundir los principios básicos de la salud a través del acceso a la educación.

Una de las cuestiones conflictivas relacionadas con el tema, radica en determinar la adecuación entre el régimen de patria potestad y el ejercicio del derecho a la salud integral. Creemos que se trata de un falso dilema. Los derechos emergentes de la patria potestad no son absolutos y se dirigen a la protección del interés superior de los/as menores.

La patria potestad es un régimen jurídico ordenado al resguardo de los intereses y formación integral de los/as niños/as y adolescentes. Esta concepción se basa en un viraje del paradigma del/la menor objeto de tutela hacia la perspectiva de sujetos activos de derechos, redefiniendo el rol de los adultos en el sentido que debe primar el cuidado con una fuerte connotación de responsabilidad y no de discrecionalidad / disponibilidad hacia aquellos / as.

*Diana Maffía*  
*Defensora Adjunta del Pueblo*