



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

G

Una mirada geográfica sobre la planificación de obras públicas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Procesos y consecuencias socioespaciales de los proyectos realizados sobre arterias de circulación

Autor:

Díaz, Lorenzo Martín

Tutor:

Piccinini, Daniel

2007

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Geografía.

Grado



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

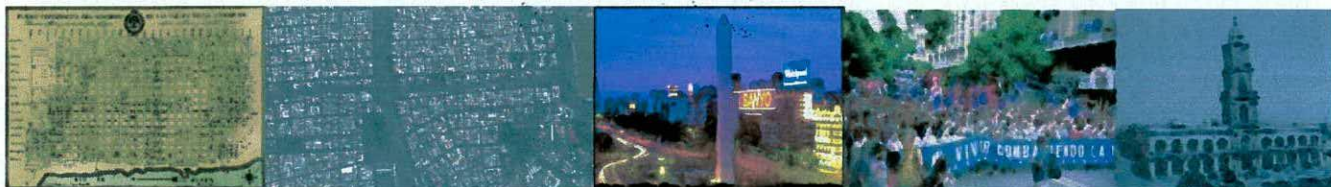
Tesis 12.9

FACULTAD de FILOSOFIA y LETRAS	
Nº 833.583	MESA
09 MAR 2007	DE
Agr.	ENTRADAS



**UNA MIRADA GEOGRÁFICA
SOBRE LA PLANIFICACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS
EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**

**Procesos y consecuencias socioespaciales de los proyectos
realizados sobre arterias de circulación**



**UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas**

Lorenzo Martín Díaz



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	2
1. EL ESTADO Y EL ESPACIO URBANO.....	6
1.1 LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO	6
1.2 LA PLANIFICACIÓN URBANA Y SU HISTORIA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES	9
2. PROYECTOS SOBRE ARTERIAS DE CIRCULACIÓN.....	31
2.1 LAS ARTERIAS DE CIRCULACIÓN.....	32
2.2 LAS LINEAS PARTICULARIZADAS.....	33
2.3 LAS EXPROPIACIONES Y SUS CONSECUENCIAS SOCIO-GEOGRAFICAS	38
2.4 CATASTRO Y LÍNEAS PARTICULARIZADAS.....	42
3. AU3 - LA OBRA INCONCLUSA.....	52
3.1 LA AU3 Y SU IMPRONTA SOCIOESPACIAL	53
3.2 PROYECTOS URBANÍSTICOS Y SOCIALES	59
3.2.1 El Programa de Recuperación y los planes habitacionales	62
3.2.2 Proyectos nuevos y rezonificación.....	70
3.2.3 Estimación de costos y beneficios del proyecto.....	75
3.3 FRAGMENTACIÓN SOCIOESPACIAL.....	76
3.3.1 Los ocupantes.....	77
3.3.2 Los vecinos.....	81
3.3.3 Sectores inmobiliarios	87
3.3.4 El Estado	89
A MODO DE CONCLUSIÓN	93
BIBLIOGRAFÍA.....	98
INDICE DE FIGURAS / TABLAS / GRAFICOS.....	102
SESIONES DE LA LEGISLATURA.....	104
DIARIOS / SITIOS WEBS.....	105
ENTREVISTAS.....	105



INTRODUCCIÓN

Luego de cursar la carrera de Geografía mi interés se fue centrado en cuestiones urbanas, en especial en los procesos de construcción de este tipo de espacios y sus manifestaciones sociales y paisajísticas. Este interés motivó realizar el presente trabajo de investigación, donde se intenta analizar los cambios producidos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como consecuencia de la planificación de obras sobre arterias de circulación.

Esas obras tendieron, sin lugar a dudas, a incrementar los procesos de diferenciación socioterritorial. La generación de nuevas arterias provoca fuertes cambios en la trama urbana; favorece la conexión entre distintos puntos de la ciudad y otras áreas, y también revaloriza algunos sectores urbanos. La planificación de este tipo de obras implica además distintos procesos y decisiones políticas para llevarlas a cabo. Por lo general son obras que llevan largo plazo de realización.

Buenos Aires, como las demás ciudades hispanoamericanas, resultó de una planificación sistemática de conquista territorial, que aplicó reiteradamente en nuestro continente un modelo de traza regular en forma de cuadrícula. (Nicolini, A; 2001:58). A medida que la población fue creciendo se incrementaron las parcelas privadas, la densidad de la trama urbana y se definieron nuevos sistemas de circulación, destacándose entre ellos la red ferroviaria como soporte de la expansión de la ciudad. Estos cambios obligaron a reorganizar y trazar nuevas arterias de circulación (calles, avenidas, autopistas), y generaron modificaciones en la orientación de los ejes de circulación en grandes sectores de la trama, de manera tal que dejó de ser una cuadrícula perfecta. Sin renunciar a aquella matriz básica, que sigue siendo su regla ordenadora. Poco a poco se fueron incorporando diagonales, manzanas rectangulares o con formas irregulares. El paisaje fue tomando su forma propia y las vías de circulación jugaron en ello un rol primordial.

No por ello la ciudad creció en forma espontánea, sin directivas ni normativas de desarrollo, lo que hubiera generado una importante cantidad de situaciones dominiales confusas, de desequilibrios urbanos y un uso absolutamente irracional del suelo. El Estado tuvo, y aún tiene, un papel importante en el proceso de urbanización. Por otra parte las



intervenciones estatales no son acciones aisladas, ajenas a las contradicciones de la misma sociedad que le da origen. Su existencia es producto de determinadas relaciones sociales y, especialmente, de los intereses de la clase políticamente dominante.

El paisaje urbano refleja la evolución de esas relaciones. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, esos vínculos son, en cierto grado, mediados por las direcciones normativas plasmadas en políticas de ordenamiento territorial. En este sentido, en el proceso de construcción del espacio se identifican dos frentes particulares: una acción que se rediseña y se redefine con base en las políticas urbanas para transformar el espacio construido y en espera de ser transformado y el aspecto ideológico, en tanto manifestación de los imaginarios sociales e ideales de ciudad, que se plasma en la trama urbana. (Carrasco Aquino, J.; 2005).

Las grandes ciudades son símbolo de desarrollo, de progreso y de la modernidad; se constituyen en fuerte polo de atracción de personas y actividades económicas, financieras y de servicios. Sin embargo, es posible reconocer que en las metrópolis coexisten espacios deteriorados que contrastan fuertemente en el paisaje como consecuencia de su heterogeneidad social. Estos contrastes generan que las urbes estén atravesadas por diversos tipos de intereses y conflictos y se definan espacios de disputa en cuyo interior se pone en juego tanto el interés por su apropiación como reclamos por los derechos a vivir en ella. Así, el espacio urbano como construcción/producción social no se conforma con un mosaico de sectores estancos y homogéneos, sino que hay variaciones y contrastes más o menos marcados de acuerdo con particularidades o especificidades históricas, sociales, económicas y culturales. (Formiga, Nidia: 2005).

En las últimas décadas los Estados nacionales ^{locales} tuvieron que hacer frente a problemáticas urbanas de índoles diversas: dificultades en el abastecimiento de servicios básicos, falta de vivienda, desempleo, analfabetismo, pobreza, problemas de transporte, contaminación, seguridad y algunos otros. Estas problemáticas tienen diferentes grados de presión o interés y se traducen en distintos grados de importancia dentro de la agenda pública. La intención de solucionar alguna problemática tendrá traducción espacial inmediata, positiva o negativa, favorable a algunos sectores sociales más que a otros. Estas realidades generan deficiencias funcionales y estructurales, consideradas como verdaderas crisis urbanas, y son un gran desafío para los gobiernos de turno. Las resoluciones de cada una de esas crisis



depende, fundamentalmente, de la capacidad técnica y política de la Administración para formular políticas urbanas capaces de modificarlas. (Castells, M. et al; 1987:45)

En este contexto de heterogeneidad social y espacial se abordan los procesos y las consecuencias de las planificaciones de obras públicas sobre arterias de circulación en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se propone como forma de aproximación “una mirada geográfica”, entendiendo a la Geografía como una disciplina integradora cuyo objeto de estudio es la espacialidad de las relaciones sociales, en tanto su preocupación inherente. Esta investigación no es un estudio puramente jurídico, económico, catastral, social ni político, sino que intenta ser integrador con una mirada geográfica por definición.

Actualmente existe en la ciudad de Buenos Aires una importante cantidad de proyectos tendientes a lograr ensanches de calles o avenidas, aperturas y creación de autopistas urbanas. Estas propuestas contribuyen a incrementar los procesos de diferenciación socio-territorial, tienen gran impacto en el paisaje urbano, en la propiedad privada, en la accesibilidad y la circulación de transporte. También impactan en los valores y usos del suelo, en las arcas del Estado y en la generación de conflictos e intereses diversos sobre el espacio urbano. Asimismo las situaciones de prórroga de concreción de las obras por diversos factores, generan escenarios de complejas y a veces conflictivas formas de sociabilidad urbana.

Este trabajo está dividido en tres partes: la primera aborda el rol del Estado en la planificación urbana. Se presentan los cambios evidenciados en la forma de ordenar y construir la ciudad, desde fines del siglo XIX hasta la actualidad, destacando las planificaciones e intervenciones sobre las arterias de circulación.

La segunda parte presenta los diferentes tipos y jerarquías de arterias en la ciudad de Buenos Aires. Además se indaga acerca de los proyectos actuales, los diferentes procesos y mecanismos legales para la concreción de obras, las expropiaciones realizadas, sus valores económicos y las consecuencias que genera la incertidumbre en cuanto a su efectiva concreción.

unidad
ciudad
no es
unidad
unidad
depende
Contexto
situación



La tercera parte ofrece como caso testigo la zona comúnmente denominada “Ex AU3”, autopista planificada durante la última dictadura militar. Esta obra tendió a la expropiación de bienes inmuebles y no fue concretada. Se abordan las consecuencias sociales y urbanísticas que generó esa situación y el debate actual acerca de la implementación de diferentes alternativas de solución.

Para esta investigación se recopiló información planimétrica oficial existente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se utilizó bibliografía específica, marcos legales (ordenanzas, leyes) y se hicieron entrevistas a especialistas en temas sociales, urbanos, jurídicos, y también a profesionales vinculados a la valoración y el relevamiento de inmuebles. Sus comentarios, opiniones, y consejos, enriquecieron el marco interpretativo.

Cada uno de los momentos de la exposición nos permitirá comprender y reflexionar acerca de las implicancias de la planificación de obras públicas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Siendo que pensamos que la investigación científica debe traducirse en conocimientos prácticos, intentaremos arribar a algunas propuestas para su tratamiento, a los fines de disminuir los conflictos sociales y la manipulación sesgada que la clase políticamente dominante pueda realizar sobre los proyectos urbanos.



1. EL ESTADO Y EL ESPACIO URBANO

En la producción del espacio urbano confluyen distintas fuerzas naturales y sociales no siempre coordinadas y articuladas. Muchas de esas fuerzas se presentan como antagónicas; determinando un paisaje urbano heterogéneo en constante construcción y redefinición. En su interior se puede verificar una lucha permanente por su apropiación, tanto por aquellos que pretenden moldearla en su propio beneficio como por quienes reclaman vivir allí. En este sentido, los procesos urbanos dejan al descubierto las contradicciones de las diferentes clases sociales, reflejadas en los contrastes paisajísticos, en el valor del suelo y en los diferentes usos y tipos de ocupación.

Al iniciar un estudio de estas características el factor tiempo en tanto período histórico de realización, pero también en cuanto lapso de concreción de una obra y las políticas urbanas que promueven determinado tipo de operaciones, resultan claves para comprender e interpretar la dinámica espacial de la ciudad de Buenos Aires. Esos factores representan un marco ideal de análisis del rol del Estado en tanto promotor y productor principal de la ciudad. Esta primera parte indaga acerca de las influencias que ha tenido el poder en las configuraciones espaciales. Se intenta mostrar como fue variando esta relación según los distintos contextos (políticos, económicos, intelectuales), con un especial énfasis en los diferentes proyectos sobre arterias de circulación en la ciudad desde fines del siglo XIX hasta nuestros días.

1.1 LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO

Las fuerzas de poder pujan en la producción del espacio urbano y juegan un rol preponderante dado que, de la misma forma que busca adecuar la estructura social a sus objetivos, intentan modelar el territorio en función de sus estrategias. El espacio urbano no es neutro, depende de los distintos usos que de él puede hacerse.

El poder dominante intenta optimizar su uso a través de modelos de localización y asentamiento territorial, o de su jerarquización de acuerdo a la estructura social que lo ocupe. Joan Sánchez afirma que “el objetivo prioritario en esta optimización espacial corresponderá



al propio mantenimiento y reproducción de las relaciones de poder a través de la producción, circulación, gestión y apropiación del excedente”. (1991:76) Así, las clases dominantes tienden a apropiarse del espacio urbano, moldearlo, ordenarlo y utilizarlo para sus propios fines, permitiendo pensar a la burguesía no sólo como una clase dirigente sino también como una clase urbanizante. (Garnier, J., 1976).

Con la expansión de la industria a fines del siglo XIX, el mercado surgió como la principal fuerza en los procesos de producción espacial. Sin embargo se hizo evidente que la “mano invisible” de la regulación comercial no bastaba para crear el tipo de armonía y controles sociales necesarios para la expansión sostenida del capital. En este marco el Estado, en tanto instrumento de dominación política y articulador de la sociedad, intentaba, en forma permanente, poner un freno al crecimiento espontáneo o desordenado de la ciudad a través de la implementación de distintos tipos de políticas o acciones específicas. En este sentido el crecimiento se da por un lado, de manera “espontánea”, en el libre juego del mercado. Por el otro, la ciudad creció de manera “planeada”, en la medida que el Estado intervenía en la producción de infraestructura o en la creación de leyes de zonificación urbana. (Alessandri, 1994:189).

Las tareas tendientes al ordenamiento y a la planificación territorial son parte de una racionalidad que pretende afianzar el poder en ese espacio urbano delimitado, acompañándolo en sus procesos de crecimiento y en la expansión misma del capitalismo. En este marco, el Estado es el principal generador de infraestructura e instrumentos que facilitan el propio desenvolvimiento de las fuerzas productivas. A la vez permite crear las condiciones para la producción y reproducción en la sociedad capitalista, es decir, las condiciones que permitan el proceso de acumulación y la reproducción de las clases sociales y sus fracciones. (Correa, L.; 1993:26).

Algunos trabajos ya clásicos en sociología urbana llegaron a la conclusión que la política pública se constituye en el eje del proceso de urbanización (Catells, M.; 1981: 73). Básicamente se define a la política pública como un conjunto de prácticas y de normas que emanan de uno o de varios actores estatales. (Meny, Ives y Thoening, J.; 1992:89). Estas políticas varían a lo largo del tiempo, según los sectores sociales que controlan el aparato de gobierno y según las influencias ejercidas por el contexto social, económico e intelectual de



cada período. Teniendo en cuenta que el Estado se constituye en la condensación material de una relación de clases, y que en toda sociedad histórica hay una clase dominante, la configuración del Estado será acorde a los intereses de esta última. Esto permite afirmar que, por lo tanto, las políticas públicas serán el resultado de la confrontación entre clases. (Catells, M.; 1981: 74, Meny, Ives y Thoening, J.; 1992:89).

El Estado, a través de sus diferentes políticas, puede potenciar o limitar el desarrollo urbano. Su acción o inacción tiene un fuerte impacto. Milton Santos plantea que “la selección que el poder hace para satisfacer las necesidades colectivas constituye un elemento de reorganización espacial: es decir, cada opción llevada a cabo por el Estado en materia de inversiones, aunque sean improductivas, atribuye a un determinado lugar una ganancia que modifica de inmediato los datos de organización del espacio. (...) El Estado aparece así como un factor por excelencia en la elaboración del espacio y debe, por lo tanto, considerarse como el elemento fundamental de su estudio, incluso aunque la acción (...) esté marcada por contingencias y limitaciones¹” (Santos, M. 1990:200).

El aparato estatal se encuentra conformado por un conjunto de organismos con determinadas responsabilidades y capacidades en distintas esferas de acción. Entrikin define a esta característica como su “racionalidad instrumentalista”, manifestada por la capacidad de la burocracia gubernamental por abarcar casi todas las áreas de la vida moderna.

A modo de ejemplo cabe mencionar el mantenimiento de ^{es una infraestructura} infraestructura básica de la ciudad (recolección de basura, creación y mantenimiento de redes cloacales, pavimentación y refacción de calles); la promoción económica (apoyo a ciertos sectores productivos), la atención social (prestación de servicios de salud, transporte e infraestructura, planes de vivienda), el desarrollo cultural y del turismo (promover lugares turísticos, servicios educativos, bibliotecas); la protección ambiental (políticas de preservación o recuperación urbanísticas, implementación de lugares de recreación o espacios verdes), y otras acciones que se llevan a cabo a través de diferentes organismos específicos.

En el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires existen organismos de carácter propiamente estatales (Ministerio de Educación, Ministerio de Salud, Dirección

¹ La acción del Estado es contingente dado que debe adaptarse a cuestiones coyunturales que, muchas veces, lo exceden, como por ejemplo las políticas internacionales, fuerzas productivas o fuerzas financieras.



General de Espacios Verdes, Ministerio de Transporte, Dirección General de Catastro, Dirección General de Rentas, Ministerio de Infraestructura, por mencionar algunas) así como empresas privadas concesionarias (Autopistas Urbanas SA, Sistemas Catastrales SA, CLIBA, CEAMSE, MetroVías). Estas organizaciones dependen del contralor de las respectivas oficinas públicas. Algunos son de larga data, otros surgen por nuevos intereses o por cuestiones coyunturales.

Las diferentes intervenciones llevadas a cabo conforman la denominada Gestión Urbana, definida como aquellos procesos dirigidos a articular (utilizar, coordinar, organizar, asignar) recursos (humanos, financieros, técnicos, organizacionales, políticos, naturales) para satisfacer las necesidades de las actividades económicas y de la población, y permitir el mantenimiento y buen funcionamiento de la ciudad. Es una actividad político-técnica, que puede ser o no explícitamente parte de una política de gobierno. (Pírez, P.; 1995:55).

1.2 LA PLANIFICACIÓN URBANA Y SU HISTORIA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

La planificación urbana, en tanto instrumento de gestión y ordenamiento territorial, es una de las formas más directas de acción del Estado en el espacio urbano. A la hora de analizarla es importante tener en cuenta los diferentes contextos sociales, políticos y económicos en que se gesta y su crítica es fundamental para desmitificar las “buenas intenciones” explícitas de la planificación y colocarla de ese modo en su real contexto. (Clichevsky, N., 1985:236)

Antes de proceder a interpretar la planificación de obras públicas sobre arterias de circulación es necesario presentar como han ido variado las visiones acerca de la ciudad y sus formas de intervención a lo largo del tiempo. Para ello hemos identificado cuatro etapas principales desde fines del siglo XIX hasta nuestros días; esas fases servirán de marco para analizar cómo se ha interpretado y moldeado la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:

a) Planificación urbana incipiente - tendencia a la esteticidad de la ciudad (1890-1945)



Liernur afirma que a fines del siglo XIX Buenos Aires, al igual que muchas ciudades latinoamericanas, tuvo fuertes cambios en su trama urbana como consecuencia del crecimiento poblacional y las influencias del modelo de transformación de París, donde el ensanche de calles, los *boulevares*, las grandes avenidas y las calles en diagonal, fueron los elementos más destacados para lograr la ansiada imagen de modernidad. En palabras del autor: “Buenos Aires se introdujo hacia mediados de 1880 en el campo de las cirugías urbanas, cuando M. Torcuato de Alvear inició la demolición de la Vieja Recova y parte del antiguo Cabildo para dar paso en 1898 a la inauguración de la Avenida de Mayo, en tanto arteria de 30 metros abierta como eje monumental entre la Plaza de Mayo y la del Congreso, que implicó la formación de manzanas rectangulares”. (Liernur, 2004). La apertura de esta avenida fue muy controversial, incluso bautizada durante esta etapa como la *Avenida de los Pleitos* dado que afectó a propiedades del patriciado porteño, muy celoso con respecto a su patrimonio. Por esta obra se sucedieron innumerables juicios que cuestionaban la legitimidad de las restricciones a la propiedad y, fundamentalmente, las expropiaciones totales pretendidas, cuando en realidad se afectaba una pequeña superficie para la obra pública. Esta situación generó que el 15 de diciembre de 1893 se dictase la ley 3046. Esta norma dispuso que al indemnizarse por la expropiación se tendría en cuenta el incremento del valor del terreno por la realización de la obra pública, de ese modo la expropiación se transformaba en un negocio particular. (Liernur, 2004; Llanes, R. 1955; MCBA, 1960; GCBA, 2006). Así, la Avenida de Mayo fue la primera en romper con el damero de Garay.

Durante la primera década del Siglo XX se diseñaron los primeros planes que tuvieron como fin principal adecuar la ciudad para los festejos del centenario de la Revolución de Mayo. Gutman et al (1992:137) afirman que en esta época la discusión urbana se centraba en cuestiones físicas de la ciudad, referidas a la transformación de las edificaciones, al trazado urbano y a la creación de espacios verdes. Por esos años los proyectos referidos a aperturas de avenidas y ensanches de calles pretendían dar solución no sólo a los problemas de circulación sino también a los referidos a salubridad e higiene, protección de los vientos y asoleamiento de los frentes de los edificios.

Hacia principios del Siglo XX las únicas avenidas que ofrecían aspecto urbano calificado eran las de Mayo y Alvear. Alem y Colón estaban precariamente adoquinadas y divididas por una vereda central. Callao y Entre Ríos estaban aún sin pavimentar. Las demás



arterias eran características de los pueblos del interior tratándose de avenidas periféricas y caminos polvorientos. (Maroni, J., 1969:86-87).

Durante la intendencia de Joaquín Manuel de Anchorena (1910-1914) se concretaron varios proyectos en el área central, entre los que se destaca la apertura de las discutidas avenidas diagonales, mucho más numerosas de las que finalmente se concretaron. Su propuesta original data de 1885 (Fig.1). En 1912, con la sanción de la ley 8.854, se abrió e inauguró la primera cuadra de la Avenida Presidente Roque Sáenz Peña -Diagonal Norte-. Su continuación se demoró por los juicios expropiatorios y por el impacto económico que tuvo en nuestro país la Primera Guerra Mundial. Ese mismo año se promulgó la ley 8.855, la que aprobó la traza de la Avenida 9 de Julio. Se pretendió con ello abrir una vía maestra para el tránsito regional y también eliminar los remanentes que había generado la apertura de la Avenida de Mayo. En esos años también se tomaron medidas para ensanchar las avenidas *rivadavianas*, Santa Fe, Córdoba, Corrientes y Belgrano. El proyecto más importante fue la Avenida Alvear, hoy Avenida del Libertador. (Gutman et al; 1992:141; Liernur: 2004).

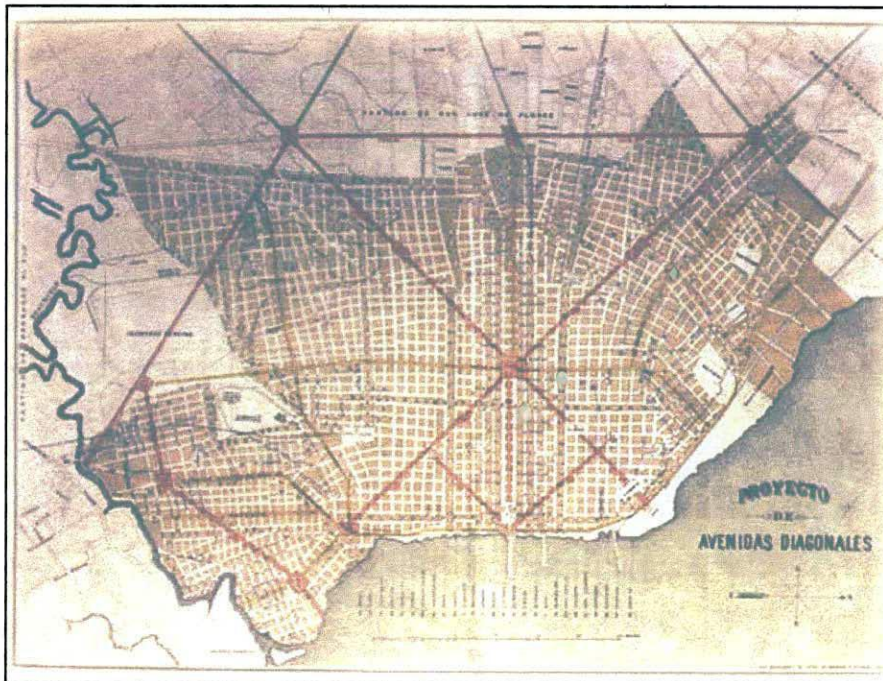


Fig. 1 - Proyecto original de las diagonales en la Ciudad de Buenos Aires (1885).



Todas estas obras estuvieron precedidas por la creación de dos instrumentos técnicos de importancia: el Catastro, creado en 1892, y el plano oficial del municipio, preparado en 1895. En los círculos profesionales, y en la prensa, se ponían en tela de juicio costos y beneficios de los ensanches y las aperturas de calles. Mientras tanto en el Consejo Deliberante se presentaban numerosos proyectos de esa naturaleza.

El Proyecto Orgánico elaborado en 1925 por la “Comisión Estética Edilicia”, durante la presidencia de Marcelo T. De Alvear (1922-1928), y bajo la intendencia de Carlos M. Noel, se constituye en el primer documento oficial concentrado en problemáticas propiamente urbanas de la ciudad de Buenos Aires. Una de las misiones principales que tenía la Comisión encargada de llevarla a cabo era el estudio de un plano general de la ciudad basándose en las propuestas del arquitecto Baovard realizadas en 1906. Estas consistían en un trazado de avenidas y numerosas diagonales convergentes en plazas, con el fin de adaptarlo, en lo posible, a las bases de un programa edilicio. (Suárez, O.; 1986:13).

Las propuestas presentadas en el Proyecto Orgánico apuntaban a recuperar el río y el respeto por la figura histórica de la Ciudad; lograr una distribución edilicia equilibrada a través de una zonificación en función de comportamientos demográficos y de edificación; estructurar la ciudad a través un sistema de calles. Este proyecto resaltaba la necesidad del camino periférico como pieza del sistema vial y los centros con edificios públicos en torno a las estaciones y a los nudos de circulación principal. En el capítulo final de la propuesta se planteaban los instrumentos para la creación de un *Plan Regulador* que contemplaba un plan de vialidad y extensión, la división de manzanas y loteos, la higiene urbana, transportes y tráfico, aguas corrientes y los desagües. (Liernur, J. Et al, 2004:76-77, PUA, 2002)

En el Proyecto Orgánico se puede apreciar “un fuerte énfasis en lo estético, en un sentido que trascendía lo puramente formal, para representar los impulsos culturales de la modernidad. En el artículo 1º de los fundamentos se menciona que ha de sintetizar (el Plan) la expresión total del sentido estético a que aspira el progreso social e intelectual de la Nación. Mientras en su art. 4º detalla que la belleza, no siendo tan sólo un halago para los sentidos, sino que también contribuye eficazmente al desarrollo espiritual de nuestro pueblo,

fortaleciendo al propio tiempo en él sus cualidades morales, el fomentarlo ha de ser una de las preocupaciones de la Comuna”.²

El privilegio del plan sobre el paisajismo, el monumentalismo, el esteticismo y la “composición urbana”, y la ignorancia de las deficiencias en infraestructura, servicios, equipamiento urbano y, fundamentalmente, la ignorancia de las realidades sociales de la ciudad, marcaron sus principales debilidades. El proyecto se caracterizó por formular nuevos instrumentos operativos más que propuestas innovadoras de transformación urbana, las que pasaron a formar parte de un esquema sistematizado de los cambios de la ciudad. (PUA, 2002:6)

Durante estos años se llevó a la práctica el Proyecto *rivadaviano*: ochavar las esquinas, procediendo *Manu Militari* en algunos casos. También se realizó la pavimentación de la mayoría de las arterias y se rectificaron casi todas las líneas de las avenidas. (Llanes, R.; 1955:16). A mediados de 1930 se comenzó el ensanche de la Avenida Corrientes. (Fig. 2)

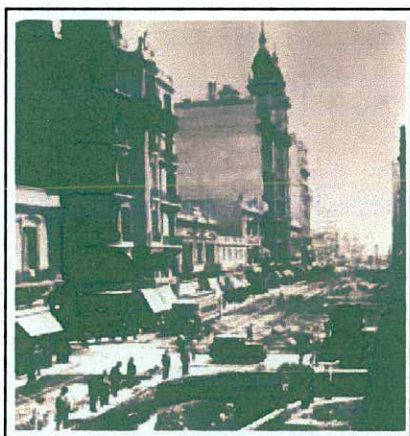


Fig. 2 - Ensanche de Avenida Corrientes.

En 1932 se creó la Oficina Técnica del Plan de Urbanización, transformada en 1934, y hasta 1942, en la Dirección del Plan de Urbanización y Extensión. Fue dirigida por Carlos M. Della Paolera, quien encaró estudios sistematizados sobre las condiciones geográficas, climáticas, históricas, sanitarias, de comunicaciones y de abastecimiento de la ciudad y sus alrededores.

En 1936 se construyó el ícono principal de la futura avenida 9 de Julio: el Obelisco. Su finalidad era de adornar la rotonda que facilitaría el tránsito cuando la avenida fuera habilitada. Para su construcción se debió demoler la iglesia de San Nicolás. Muy pronto la Municipalidad se enredó en una maraña de juicios de desalojo. En marzo de 1937 el intendente Mariano de Vedia y Mitre ordenó, por decreto, la apertura del primer tramo de la avenida, entre las calles Bartolomé Mitre y Tucumán. Se inauguró de ese modo un rasgo a

² Citado en el site: <http://www.puertomadero.com/>



menudo distintivo de las operaciones referidas a las aperturas de nuevas arterias: se tardó varias décadas hasta completar el proyecto, que recién se finalizó en los años '70.

En medio de protestas, un desfile de carros de mudanzas se llevó las pertenencias de los habitantes de 138 viviendas afectadas a las obras. El 20 de abril se dio el primer golpe de piqueta³. En un artículo publicado en el diario La Nación, Della Paolera reflexiona sobre la obra de la siguiente manera:

“El anuncio de la apertura de la Av. 9 de Julio ha alborotado a la opinión pública, que a diario manifiesta que será ancha, que será hermosa, que constituirá un grandioso paseo, que descongestionará el tránsito y que inmolará a muchos peatones (...) Los que hayan seguido de cerca los progresos del urbanismo en nuestros días recordarán que hace poco años se calificaba como embellecimiento urbano al cambio de faroles de alumbrado en una arteria, y se designaba como plan de urbanización a la limpieza y profundización de cuneta en las calles de un barrio apartado.” (De la Paollera, 1977:56)

En estas declaraciones resultan evidentes los cambios en las formas de interpretar y construir la ciudad. La planificación y la puesta en marcha de obras que implican modificar fuertemente el paisaje urbano, y las visiones acerca del impacto que ocasionan sobre las propiedades privadas, van adquiriendo mayor importancia, tanto en la opinión pública como en la estatal.

En 1937 se inaugura también la Avenida Belgrano. Un año más tarde la Avenida General Paz, que determinaba el límite entre la por entonces Municipalidad de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires. Otros proyectos que tuvieron mucha prensa en esta época fueron los propuestos por Le Corbusier y los arquitectos argentinos Juan Kurchan y J. Ferrari Ardi en 1938, entre los que se destacan: la especialización de áreas urbanas, la reestructuración del sistema vial y la incorporación de autopistas al tejido urbano. Propuestas que se traducirían en la transformación del tradicional damero de la ciudad y que, como veremos, tuvieron gran influencia en futuros proyectos en la ciudad. (Gutman et al; 1992:192)

³ En 40 días, 1.500 operarios demolieron 55.728 metros cuadrados de edificación. Los escombros, sacados por 1.300 camiones, fueron usados como subcalzada de la avenida Juan B. Justo y de relleno en Costanera Norte. El 2 de julio empezó la construcción. Demandó 10.000 toneladas de cemento, 3.000 de hierro y 40.000 metros cúbicos de piedra. La parquización fue obra de Carlos Thays, que plantó jacarandás, ceibos y mil cerezos donados por el Japón, hoy inexistentes. También se trasladó un palo borracho de 14 toneladas, desde el Hospital Rivadavia hasta Cerrito y Tucumán. Finalmente, el 12 de octubre, el presidente Agustín P. Justo inauguró la avenida de 140 metros de ancho, ¡70 más que la parisina Champs Elysées!. (Diario Clarín, 29/05/2005).



b) Planificación Intelectual (1945-1976)

A partir de la postguerra se asiste a un creciente interés del urbanismo en las políticas públicas, como consecuencia fundamental de las influencias por la reconstrucción de las ciudades europeas y de la necesidad de encontrar soluciones a los problemas urbanos emergentes. Según Randle “los años correspondientes al desarrollo de la última Guerra Mundial fueron propicios en nuestro país para los primeros intentos de planeamiento urbano. Se realizaron estudios en ciudades como Tucumán, Salta, Mendoza y San Juan a cargo de distintos profesionales. Desgraciadamente, esos estudios⁴ no hallaron el eco deseado, en buena medida porque no era dable esperar una aceptación completa de las autoridades, frente a planteos que recién estaban madurando.” (1965:42).

En el ámbito académico la creación de la carrera universitaria de “Arquitecto especializado en Urbanismo” se empieza a dictar en 1948 en la facultad de Arquitectura y Urbanismo, lo que da cuenta del interés en esas temáticas. En el ámbito gubernamental se creaban nuevas reparticiones y oficinas públicas destinadas a esos mismos temas.

En 1948 se crea el “Estudio del Plan de Buenos Aires (EPBA)”, organismo descentralizado dependiente de la Municipalidad porteña a cargo del Dr. Siri. Se organiza, por primera vez en el país, una oficina con recursos humanos y materiales suficientes para emprender este tipo de labor; sin embargo fue disuelta cuando se había concluido la primer etapa de investigación. (Randle, 1965:48).

En 1958, en el ámbito de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, se diseñó el Plan Director. Fue aprobado recién en 1962. Este Plan consistió en el primer análisis que abarcaba la situación regional en su conjunto y situaba a la ciudad de Buenos Aires en la compleja red de interdependencias a nivel nacional. Por ese entonces se veía con cierta preocupación el crecimiento no planificado del Gran Buenos Aires y los fuertes desequilibrios que se iban generando.

⁴ Para ampliar el estado de los distintos proyectos existentes en esos años se puede consultar el trabajo de la unidad de Investigación para el urbanismo y la Regionalización, “El Urbanismo en la Argentina, inventario de los estudios de Planeamiento urbano y Territorial”, OIKOS, Buenos Aires, 1982.

La planificación estaba elaborada en tres escalas: el *Área Urbana* (conformada por los límites de la ciudad de Buenos Aires); el *Área Metropolitana* (comprendía a la ciudad de Buenos Aires y los sectores de los partidos limítrofes en un radio de 30 km, desde el centro de la ciudad); y el *Área Regional* (abarcaba la Metropolitana y sectores rurales de producción de alimentos).⁵ Estas propuestas muestran el énfasis puesto en la conectividad y circulación en las diferentes escalas a través de la creación de autopistas y otras vías rápidas de circulación. (Fig.3)



Fig. 3 – Plan Director de 1968.

⁵ Entre las principales propuestas a cada una de estas escalas podemos mencionar:

A escala regional:

• Propiciar las localizaciones industriales y las concentraciones de población hacia núcleos urbanos alejados del centro porteño, expandiendo localidades como Pilar, Mercedes, Zárate, Campana, Cañuelas y Chascomús, entre otras. Estas ciudades estarían vinculadas por una amplia red vial.

A escala metropolitana:

• Implementar un plan de obras hidráulicas en las cuencas de los ríos Reconquista y Matanza.
• Orientar el crecimiento del área en sentido Norte-Sur, incorporando sectores con destino a parques industriales.
• Reorganizar el área costera desde Tigre hasta La Plata, recuperando terrenos para esparcimiento. Hacia el Sur intercalar algunos conjuntos residenciales frente al río.
• Definir una estructura vial básica que comprenda una Autopista de la Costa (desde Tigre hasta La Plata) y una Autopista Central, de unión entre los accesos Norte y Sur.

A escala para Capital Federal:

• Promover una distribución más equilibrada de las poblaciones.
• Reorganizar el desigual desarrollo de las áreas Norte y Sur, mediante el saneamiento del entonces Bañado de Flores y el basural, generando nuevas urbanizaciones.
• Satisfacer la falta de espacios recreativos con áreas verdes distribuidas equilibradamente.
• Rellenar 400 hectáreas sobre el río para espacio recreativo del área central.
• Reestructurar la actividad portuaria con la supresión de Puerto Madero, la ampliación de Puerto Nuevo y la creación de una Estación Marítima.
• Crear una isla Aeropuerto, a escala regional, sobre el Río de la Plata a 3.000 mts. de la costa, frente a los terrenos del Aeroparque, con una superficie de 350 hectáreas. Desactivar el Aeroparque y transformarlo en área para esparcimiento.
• Eliminar en Puerto Madero los viejos diques, recuperar el área para usos administrativos, culturales, de deporte y esparcimiento.
• Desarrollar un Parque Recreativo Central en la zona de Puerto Madero, a la que se agregaría una superficie de relleno de 400 hectáreas a refutar, en una franja de 850 metros de ancho, paralela a la Costanera Sur.

Extraído del site: <http://www.puertomadero.com/>

En 1959 se creó el Consejo Federal de Inversiones (CFI) con la intención de lograr una planificación integral y asegurar la participación provincial en el quehacer nacional. Los objetivos de este organismo consistían en brindar asistencia a las provincias y a la ciudad de Buenos Aires y procurar la formación de técnicos para la realización de estudios específicos. Siguiendo con este proceso se creó el CONADE (Consejo Nacional de Desarrollo), organismo encargado de planificar las obras públicas. En 1974 se crea la Secretaría de Estado de Recursos Renovables y Medio Humano, y la Secretaría de Vivienda y Urbanismo de la Nación. (Sarrailh, Eduardo J., 1974:23).

En este período se destacan dos importantes proyectos urbanísticos: *El Esquema Director – Año 2000*⁶ (Fig. 4), elaborado entre 1967 y 1969 por el CONADE, y con el asesoramiento del *Institut d'Aménagement et Urbanisme de la Région Parisienne* (IAURP); *El estudio preliminar del Transporte de la Región Metropolitana*, del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación y de la Secretaría de Urbanismo y Vivienda, asistido por el Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo, PNUD. (Torres, 1991:25).

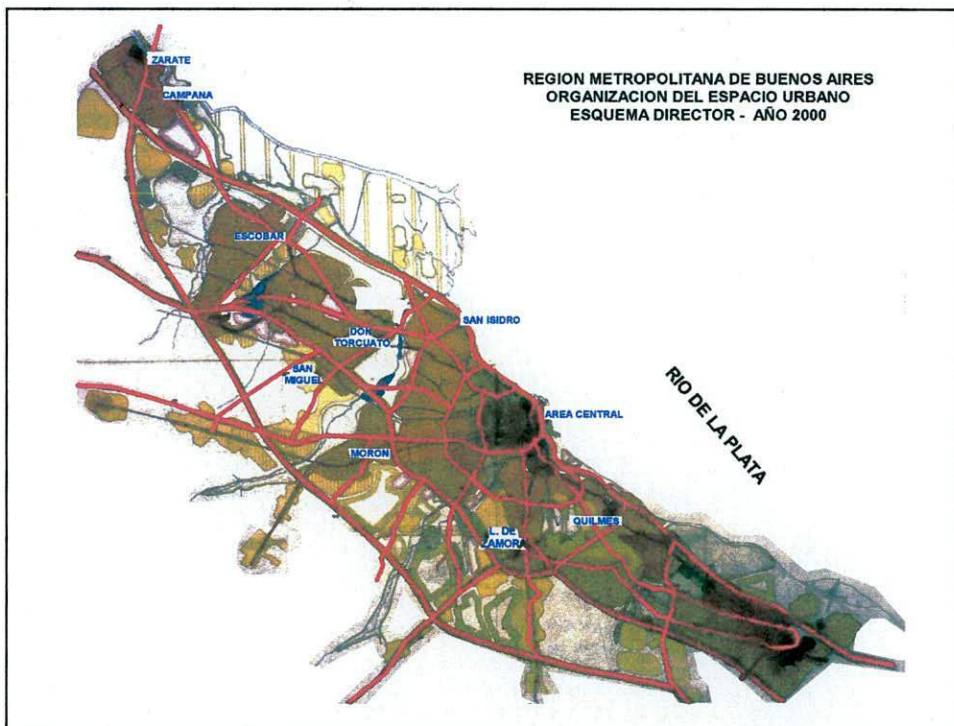


Fig. 4 – Esquema Director Año 2000

⁶ Proponía ejes principales de urbanización que permitieran un crecimiento metropolitano en la dirección del Río de la Plata y el Río Paraná. En este sentido se incluía la reestructuración del esquema de circulación a través de sistemas avanzados de transporte público (Red Expresa Regional o RER) y una red de autopistas. (Torres, 1991:25-26).



El aspecto de la ciudad cambia, sobre todo, por la implementación de nuevos instrumentos técnicos y legales: la organización del Catastro de la ciudad en 1942 y el código de edificación en 1944. La sanción de la Ley de Propiedad Horizontal, en 1948 permitió el posterior *boom* inmobiliario de la construcción de edificios de altura.

En síntesis, en este período se asiste a una importante producción intelectual en materia de planificación urbana y creación de organismos públicos específicos para llevarlas a cabo. Pero paradójicamente las propuestas fueron, en su gran mayoría, ignoradas por el poder político. Las principales arterias de circulación pretendían alcanzar la integración y el desarrollo regional. El principal obstáculo estuvo en los diferentes intereses y escalas de implementación (nacional, provincial y municipal). A pesar de ello, muchas de las propuestas reaparecieron años más tarde en nuevos proyectos, incluso a veces se llevaron a cabo, pero en un contexto muy distinto del original, lo que determinó que también fuesen diferentes sus características y su sentido. (Domínguez Roca, 2005).

b) Planificación Urbana y Fragmentación Socioespacial (1976-1983)

Durante la última dictadura militar la planificación urbana tuvo un papel importante. Se intentó posicionar a Buenos ^{Aires} como una urbe moderna, avanzada con respecto a otras ciudades del mundo. Existieron ambiciosos proyectos, generalmente realizados, que tuvieron gran impacto en el paisaje urbano. Se destacan el tratamiento de la basura de la ciudad (CEAMSE); la remodelación de grandes estadios de fútbol en ocasión del Campeonato Mundial (River Plate y Vélez Sarfield); la ampliación del aeroparque; el edificio para Argentina Televisora Color; la Terminal de ómnibus de Retiro; la construcción de numerosas escuelas primarias en toda la ciudad y el rediseño de numerosas plazas públicas.

En materia de arterias de circulación se destacan la construcción de las autopistas, el ensanches de avenidas y aperturas calles (Avenida San Juan, Avenida Independencia y la culminación de la Av. 9 de Julio, desde Av. del Libertador hasta Constitución). Muchas de estas obras ya estaban planteadas en etapas anteriores, pero la presencia de una decisión firme en este sentido y, fundamentalmente, de fuertes ingresos provenientes de préstamos externos, hicieron posible su concreción.

La red de autopistas urbanas se diseñó en el gabinete de ingenieros del Ministerio de Defensa, con el apoyo técnico de asesores extranjeros, durante la intendencia del brigadier Osvaldo Cacciatore. (Fig. 5).

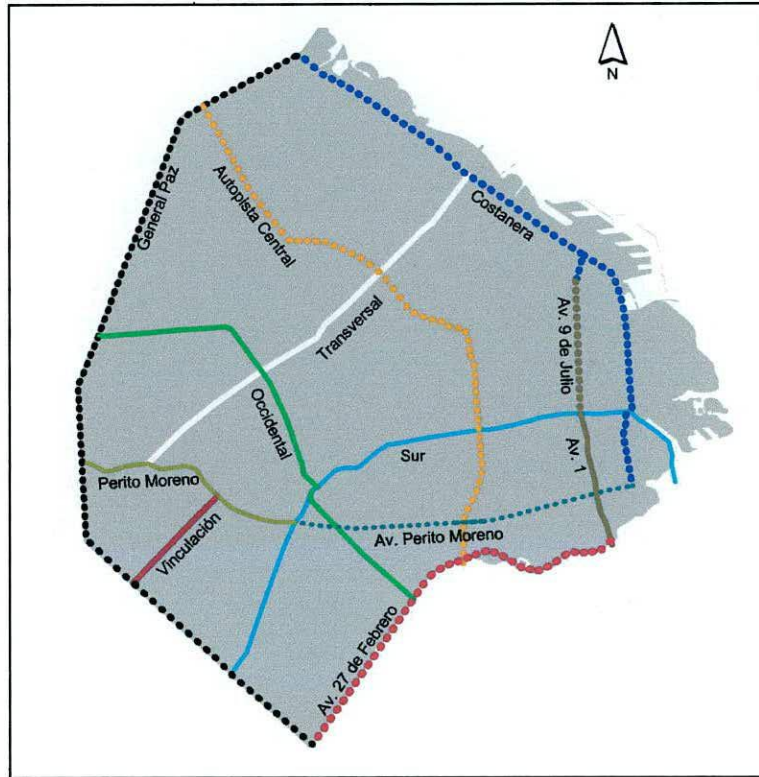


Fig. 5 - Red de Autopistas ideado en la Última Dictadura Militar.

Elaboración propia en base al Mapa Mural oficial de la Ciudad de Buenos Aires, 1976. (MCBA)

El diseño de la red tuvo como antecedente principal las propuestas realizadas por el abogado Guillermo Laura en su libro “La Ciudad Arterial” (1970), quien en 1976 fue designado como Secretario de Obras Públicas. En su obra Laura manifiesta una preocupación importante sobre el futuro de la ciudad de Buenos Aires. Consideraba que la accesibilidad y la circulación se iban a ver dificultades por el crecimiento de la población y del parque automotor. Concibe así una ciudad surcada por numerosas autopistas para optimizar las comunicaciones intraurbanas y los accesos desde el área metropolitana hacia la Capital.

Entre otras ventajas que Laura reconoció sobre estas arterias se destacaban: el desarrollo de una velocidad adecuada y constante por la ausencia de cruces al mismo nivel, la disminución de accidentes de tránsito por la división de los sentidos de circulación y la



exclusión de estacionamientos y peatones. También se generaba una reducción a la mitad de los tiempos de viaje promedios y se aseguraba la vinculación en forma más rápida de las distintas zonas de la ciudad pudiéndose entrar y salir de ella en contados minutos.

Estas obras pueden interpretarse también como instrumentos policiales estratégicos del Estado ya que favorecen el orden de la circulación y un mejor control del territorio. En este sentido permiten desplazamientos de un extremo de la ciudad a otro en forma más rápida ante, por ejemplo, la necesidad de una intervención de las fuerzas públicas.

A través de la Ordenanza N° 33.387 y la N° 33.439 se aprobó y estipuló el cronograma de creación de las siguientes autopistas:

“Artículo 3° - Apruébase la traza y declárase de utilidad pública con afectación inmediata la expropiación de la Autopista Perito Moreno (AU 6) según los planos 1.75.041 al 1.75.049 y de la Autopista 25 de Mayo (AU 1) según los planos 1.75.013A al 1.75.025A de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, los que forman parte, a todos sus efectos, de la presente Ordenanza.

Apruébase la traza de la Av. 9 de Julio (AV 1) y declárase de utilidad pública con afectación diferida al año 1979, en los términos del Art. 34 de la Ley 21.499, según Plano N° 1.601 del Consejo de Planificación Urbana. Los planos citados forman parte, a todos sus efectos, de la presente ordenanza.

(Con las modificaciones introducidas por los Art. Nros. 1° y 2° de la Ordenanza N° 33.782, B.M. N° 15.616).” (Ord. 33.387, Boletín Municipal N° 15.475; Publicado el 11/03/1977)

“Artículo 1° - Apruébase la traza de la Autopista Central (AU 3) y declárese de utilidad pública con afectación diferida en los términos del Art. 34 de la Ley N° 21.499; al año 1980 el tramo comprendido entre la Av. General Paz (AU 4) hasta la Av. Estado de Israel; al año 1981 el tramo siguiente hasta la Autopista Sur (AU1); y al año 1982 el tramo restante hasta la Av. 27 de Febrero (AV2), todo ello según Plano N° 1.596 del Consejo de Planificación Urbana.

(...)

Artículo 3° - Apruébase la traza de la Autopista Occidental (AU 7) y declárase de utilidad pública con afectación diferida en los términos del Art. 34 de la Ley N° 21.499; al año 1985 el tramo comprendido entre la Av. General Paz (AU 4) hasta la Autopista Transversal (AU5); y al año 1986 el tramo restante hasta la Av. 27 de Febrero (AV 2), todo ello según plano N° 1.599 del Consejo de Planificación Urbana.

(...)

Artículo 6° - En caso de obras en construcción o cualquier otro en el cual se presenten situaciones especiales debidamente justificadas, el Departamento Ejecutivo queda facultado para autorizar la compra con antelación a las fechas establecidas en la presente ordenanza.” (Ordenanza 33.439, Boletín Municipal N° 15.492; Publicado el 05/04/1977)

La construcción de las autopistas se realizó por medio de concesiones, anticipando así el fenómeno de privatizaciones de obras, mantenimiento y gestión de infraestructuras urbanas tan característico de la última década (Liernur, J.; 2004). Las concesiones al sector privado



eran consideradas imprescindibles para no dilatar los tiempos de ejecución de las obras. Se creía que al existir un concesionario cuyo único objetivo era la construcción de las autopistas, se evitaba que dispersara su atención sobre otras actividades, tal como ocurre con gran parte de los órganos estatales. (Laura, G.; 1970:136). Paradójicamente, mientras en Buenos Aires se creaban las autopistas, en algunas ciudades europeas, como Madrid, se las demolía, por sectores, debido a los serios problemas ambientales y de circulación que causaban. (Gutman et al; 1992:229).

El diseño de las autopistas se caracterizó por atravesar las manzanas por la mitad. Se consideraba que así se reducía la cantidad de expropiaciones de propiedades particulares. Algunas sólo eran afectadas en sus fondos. Este diseño permitiría además que en el futuro se agreguen nuevos carriles de circulación, no perjudicando a las manzanas contiguas. (Laura, G.; 1970).

El proceso de expropiación de las arterias generadas se realizó en el marco de la Ley Nacional de Expropiaciones N° 21.499 / BO 21/01/1977. En ella se estipulaba que, en la indemnización a pagar, el valor del inmueble se incrementaba automáticamente en un diez por ciento. Situación que disminuía considerablemente los potenciales conflictos por las expropiaciones realizadas.

Este ambicioso proyecto de red de autopistas no pudo concretarse en su totalidad como consecuencia de factores políticos y fundamentalmente económicos. En 1981 gran parte de esas obras fue derogada por la ordenanza N° 36.737:

“Artículo 1° - Exclúyense las autopistas Transversal (AU5), Occidental (AU7), parcialmente y AU8 del plan de realizaciones previsto por esta Municipalidad, quedando desafectados los predios comprendidos en el ámbito de su ejecución.

Artículo 2° - Deróganse los Arts. 2° y 4° de la Ordenanza N° 33.439 (B.M.N° 15.492) AD620.31 y 620.33 y parcialmente el Art. 3° de la misma, según texto de la Ordenanza N°36.593 (B.M. N° 16.506) y, por lo tanto, déjense sin efecto las trazas de las autopistas Transversal (AU5), Occidental (AU7), en el tramo desde la Autopista 25 de Mayo hasta la Av. Gral. Paz, y AU8, así como las declaraciones de utilidad pública con afectación diferida de los inmuebles comprendidos en dichas trazas.

Artículo 3° - Deróganse, asimismo, todas las normas dictadas en consecuencia de las aprobadas por el Art. 1°, así como todas las que expresa o implícitamente se le opongán.

Artículo 4° - Dispónese, a sus efectos, remitir nota a Poder Ejecutivo Nacional poniendo en su conocimiento la decisión adoptada en esta ordenanza, solicitando se sirva arbitrar los medios



para que se deje sin efecto la declaración de interés nacional en cuanto a las autopistas citadas precedentemente.” (Boletín Municipal N° 16.546; 15/6/1981)

A pesar de las derogaciones en muchas de estas obras se había iniciado el proceso de expropiación de las propiedades afectadas, engrosándose así el patrimonio municipal y con consecuencias variadas en el paisaje urbano. La AU3 fue la de mayor impacto dado que la desafectación total recién se realizó a mediados de los '90, tal como trataremos más adelante en el análisis de caso.

En 1977 se puso en vigencia el nuevo Código de Planeamiento Urbano, con dos nuevos instrumentos dirigidos explícitamente al ordenamiento territorial y vinculados en las formas de ocupación de la parcela, desde entonces limitada por un factor de ocupación total (FOT) y un factor de ocupación del suelo (FOS). En este código están contempladas todas las temáticas referidas al uso del suelo, las edificaciones y los cambios en el parcelamiento. Aparecen definidas las *Líneas Particularizadas*, en tanto limitación que se impone a nuevas construcciones en superficies afectadas a futuros ensanches o apertura de arterias de circulación.

La tendencia a generar una ciudad para pocos se manifiesta con claridad en las distintas políticas implementadas, por ejemplo a través de los escasos créditos otorgados a familias de bajos recursos mediante los planes habitacionales del FONAVI ya que las cuotas mínimas eran muy altas: representaban casi cuatro veces el sueldo mínimo. (Rodríguez, C., 2005:59). Otra manifestación en este sentido fueron las políticas implementadas para la erradicación de villas miserias. Declaraciones oficiales de la época muestran la ideología imperante:

“Se ha producido un estancamiento de la población de la ciudad junto con un crecimiento, en las últimas décadas, de las villas y los hoteles – pensiones. Se trata de un problema grave que justifica una acción creciente del poder público. Lo que se verifica es que la ciudad está expulsando su crecimiento vegetativo y su población de mejor calidad, que se ha ido al Gran Buenos Aires y a las zonas Norte y Oeste. Aún estamos a tiempo de corregirlo (...) Buenos Aires está a tiempo de constituirse en la Gran Ciudad de América Latina, en una ciudad residencial, con una población de altos ingresos según los diversos estratos y con recursos humanos calificados. Se trata de mejorar la calidad de la población.” (Yujnovsky, O. 1984:201 – citando una declaración del Director de la CMV en Clarín, 16 de septiembre de 1976).

Las intervenciones urbanas de este tiempo se caracterizaron por su tinte autoritario y tecnocrático, por la escasa consideración del tejido urbano del patrimonio arquitectónico y de las opiniones y sentimientos de la población. (Domínguez Roca, J.; 2005). Prevalecía la

preocupación obsesiva por la circulación y el uso del automóvil particular: construcción de autopistas, ensanches de avenidas y creación de estacionamientos subterráneos. (Fig. 6-7) Dejando además una deuda externa que prevalece hasta nuestros días⁷.

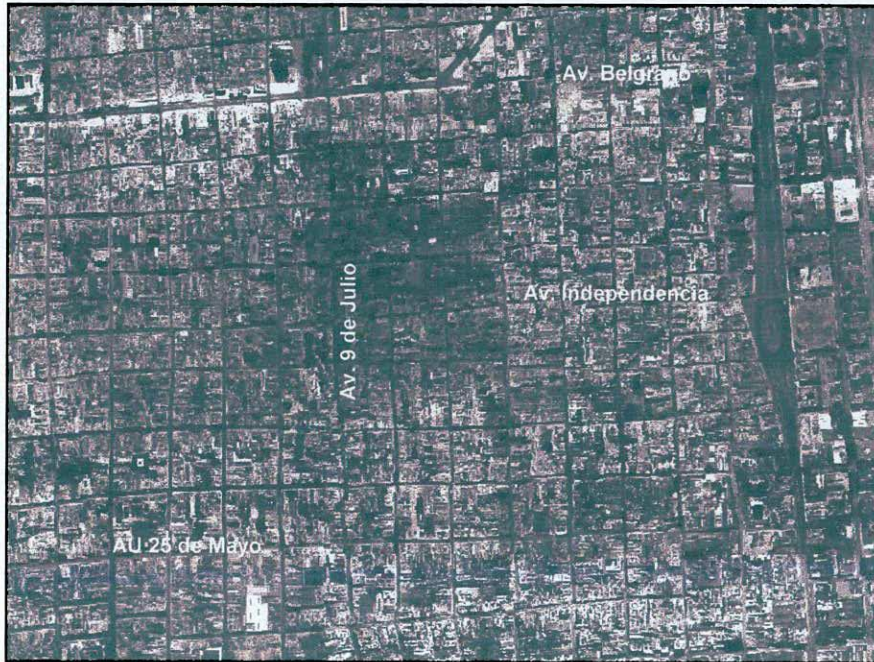


Fig. 6 – Fotog. aérea de la ciudad de 1940 sin grandes obras de arterias de circulación.

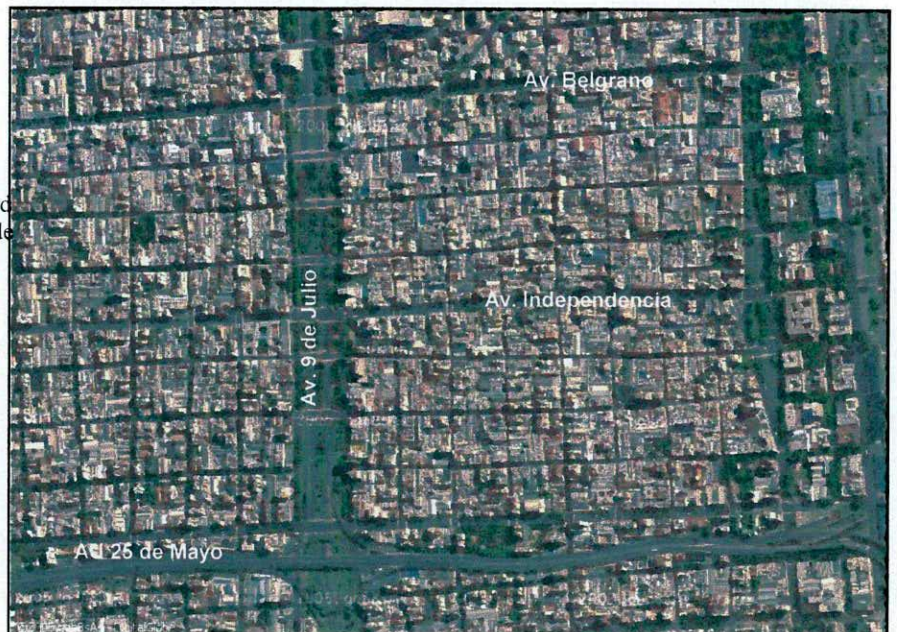


Fig. 7 – Fotog. aérea actual de la Ciudad se aprecia parte de la obras de arterias de circulación llevadas a cabo.

⁷ La deuda argentina creció en el período de gobierno militar (1976-1983) de 8.000 a 45.000 millones de dólares, en la que una parte importante (5.000 millones) se obtuvo por cubrir deudas de empresas privadas. Esas empresas, habían tomado préstamos en el exterior y por imprevisión se encontraron en situación crítica y el Estado salió al rescate. Entre ellas, se encontraban poderosas empresas que habían participado en este período como contratistas y administradores en la construcción de esta infraestructura como Cogasco (1.350 millones), Autopistas Urbanas (950 millones), Techint (350 millones), entre algunas otras.



c) De la planificación a la mercantilización de la ciudad (1983-1995)

En los primeros años de retorno a la democracia hubo un interés en la constitución de una autoridad coordinadora de planificación regional, entre la Municipalidad de Buenos Aires y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, manifestado en la firma de un convenio denominado Convenio AMBA, refrendado por la Nación y favorecido por la existencia de un mismo color político en ambas jurisdicciones y en el gobierno nacional. A pesar de la identificación de la aglomeración urbana como un área específica con problemáticas comunes a las tres escalas, la experiencia fracasa y cuando el gobierno de la provincia pasa a manos de la oposición, en ese entonces el peronismo, se trasladan los equipos técnicos a la Nación creándose la Comisión Nacional del Área Metropolitana (CONAMBA). Si bien el objetivo era la culminación de una propuesta para el AMBA, que se denominó Proyecto 90 y que intentó ser una continuidad con el Esquema Director Año 2000, no fue posible implementarla dados los diferentes intereses de las partes constitutivas, tal como ocurriera en períodos anteriores. (Torres, H; 1991:34, Badía, Gustavo C., 2005)

No obstante, durante esta etapa se dieron fuertes cambios en el papel del Estado en materia de planificación y ordenamiento territorial. Con el fin de abrir el juego a las inversiones privadas hubo una fuerte flexibilización en la normativa urbana, la que si bien ya existía en el período anterior, su aplicación se intensificó en los años ochenta y a principios de los noventa. Estas excepciones dieron lugar, por ejemplo, a grandes construcciones en torre en zonas donde según la normativa existente no podían haberse construido⁸.

Los instrumentos básicos de regulación y control, como el Código de Planeamiento Urbano, articuladores del urbanismo y la arquitectura, se modificaron en beneficio de los negociados de agentes privados e incrementaron el desarrollo diferencial de la ciudad. Surgieron nuevas lógicas de diferenciación socio-territorial promovidas fundamentalmente por el mercado. El Estado relegó en gran medida el protagonismo que tenía en la etapa anterior. En este sentido las lógicas emergentes fueron selectivas, en constante búsqueda de mayor rentabilidad, y tendieron a la apropiación de las inversiones públicas para maximizar sus ganancias. (Blanco, J.; 2000:1).

⁸ Clichevsky afirma: "Hemos realizado una investigación bastante detallada a partir de analizar todas las ordenanzas del Consejo Deliberante entre 1984 y 1992 y encontramos que había 770 edificios construidos por excepción.(...) Toda esta cantidad de excepciones posibilitó que haya una nueva forma de construcción en la ciudad, obviamente vinculada a los grandes cambios en la magnitud de las inversiones". Recién en 1992, por ley aprobada por el congreso nacional, se prohíben las excepciones. (Clichevsky, 2001:34).



Según Pablo Ciccollella estas realidades se dieron en el contexto de un nuevo proceso de modernización motorizado por la reforma del Estado, la desregulación, las privatizaciones, la convertibilidad, la estabilidad monetaria, el crecimiento económico y las inversiones extranjeras directas (IED). En los años noventa el Estado pareció disminuir notablemente sus acciones sobre el territorio y pasó a ser un acondicionador y promotor del mismo según las nuevas necesidades del capital privado, que se convirtió en el actor principal del proceso de producción del espacio. (Ciccolella, P.; 2004).

En este período en materia de arterias de circulación se destacó el proceso de urbanización de Puerto Madero⁹. Su fin principal fue lograr la recalificación urbana de ese sector de la ciudad, a través de infraestructura urbana, promoción inmobiliaria, apertura de calles y subdivisión parcelaria. Las arterias de circulación emergentes tendieron a integrar y conectar la zona con el resto de la ciudad. Con excepción de este caso en particular, en el período no se hicieron otras obras relevantes en materia de arterias de circulación, sin embargo se registró el incremento de los pedidos de expropiación de privados al Estado, producto de las limitaciones que les generan la estipulación de las líneas particularizadas en el período anterior.

La disminución de las obras públicas con respecto a la etapa previa estuvo intrínsecamente vinculada con las recurrentes crisis socioeconómicas que se sucedieron, cuyo origen principal fue el fuerte endeudamiento externo originado durante la época militar.

d) Buenos Aires: Ciudad Autónoma. La definición de un Plan Urbano Estratégico y Participativo (1996-2006)

En 1994 en la reforma de la Constitución Nacional se estableció la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires. En 1996 se nombró al primer Jefe de Gobierno que reemplazó a la figura del Intendente Municipal, hasta entonces designado directamente por el Poder Ejecutivo Nacional. El artículo 27 de la Constitución de la Ciudad Autónoma establece:

⁹ El 15 de noviembre de 1989, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior -ambos en representación del Poder Ejecutivo Nacional, y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, suscribieron un convenio por el cual acordaron constituir, con el fin de impulsar la urbanización del área Puerto Madero, una sociedad anónima denominada "Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.". Esta organización fue la encargada de impulsar los diferentes emprendimientos en el sector. (site: <http://www.puertomadero.com/historia6.cfm>).



“La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente (...)”

En este artículo se trasluce la intención de corregir los errores de épocas pasadas en las políticas de planificación y ordenamiento territorial, fundamentalmente criticadas por su autoritarismo y por ignorar los impactos que ocasionaban. La tendencia a realizar políticas públicas participativas es el principal cambio con respecto al período anterior, manifestado, por ejemplo, por la implementación de políticas de descentralización a través de la creación de los Centros de Gestión y Participación (CGP) y del debate en audiencias públicas sobre los proyectos o los presupuestos a ejecutar.

En el artículo 63 de la Constitución de la Ciudad se determina:

“La Legislatura, el Poder Ejecutivo o las Comunas pueden convocar a audiencia pública para debatir asuntos de interés general de la ciudad o zonal, la que debe realizarse con la presencia inexcusable de los funcionarios competentes. La convocatoria es obligatoria cuando la iniciativa cuente con la firma del medio por ciento del electorado de la Ciudad o zona en cuestión. También es obligatoria antes del tratamiento legislativo de proyectos de normas de edificación, planeamiento urbano, emplazamientos industriales o comerciales, o ante modificaciones de uso o dominio de bienes públicos.” (Art. 63)

En esta misma dirección, y en relación a la Planificación Urbana en el artículo 29, se estipula que la Ciudad deberá definir un Plan Urbano y Ambiental elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias aprobado con la mayoría prevista en el artículo 81, que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas. El artículo 30 determina la obligatoriedad de realizar estudios de impacto ambiental tanto para emprendimientos públicos como privados.

La ley 71 definió los lineamientos estratégicos del Plan Urbano Ambiental (PUA), y la composición del Consejo (COPUA). Este Consejo, con la participación no vinculante de los vecinos y las organizaciones intermedias, luego de un diagnóstico urbano actualizado, presentó a fines del año 2000 el Documento Final del Plan, en tanto modelo territorial y políticas generales de actuación. Aún no se han obtenido los consensos necesarios para la aprobación legislativa debido, entre otras causas, a una demanda judicial presentada por algunas organizaciones no gubernamentales que consideran que no se cumplió con el procedimiento participativo establecido por las leyes. (Szajnberg, D. Et al, 2005).



En el año 2002 cambia la presidencia del Consejo y se inicia la revisión del documento. En el 2004 se inicia una nueva gestión y el Consejo del Plan Urbano Ambiental pasa a depender de la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento. En esta nueva etapa se decide volver a presentar el PUA ante la Legislatura, para su tratamiento. La mayoría de los legisladores y los consejeros eran nuevos, desconocían todo lo referente a ese proyecto de ley. Algunos consejeros estaban en desacuerdo con ciertos temas propuestos en el Plan, situación que complicó aún más su presentación en sociedad, es decir Audiencias Públicas. (Gazzoli, R.; 2004). La incapacidad para lograr la aprobación mostró las dificultades en los mecanismos de participación auténticos y eficaces. (Domínguez Roca, J.; 2005). A eso se sumaron los problemas propios de gestión en cuanto a la consolidación del organismo responsable para la implementación del documento.

En el texto “Definitivo” del Plano Urbano Ambiental se aprecia una preocupación por la generación de nuevas centralidades para descongestionar el área central y aumentar la conexión intraurbana. Las acciones propuestas tienden a rejerarquizar el sistema vial¹⁰, eliminando las barreras urbanas como las vías férreas, especialmente las del ferrocarril Sarmiento planteando también la construcción en trinchera de una autopista en puerto Madero así como la continuación de la Avenida 27 de Febrero.

Las obras propuestas de la Avenida 27 de Febrero y de la autopista en Puerto Madero integran el denominado “Anillo Vial¹¹” (Fig. 8). La extensión de la Avenida 27 de Febrero, paralela al Riachuelo, entre Pompeya y el Puente de la Noria, permitió la redistribución de la

¹⁰ Propuesta de Jerarquización del sistema vial del Consejo de Planeamiento Urbano:

a) Vía Troncal: Canaliza predominantemente los movimientos de larga distancia (metropolitanos e interurbanos). Cumple funciones de conexión y distribución para los viajes que acceden a la ciudad o egresan de ella, o que la atraviesan sin detenerse (pasantes). Integra la red interurbana o metropolitana (regional). Función dominante: tránsito. Control de acceso total o fuertemente restringido.

b) Vía Distribuidora Principal: Canaliza predominantemente movimientos de larga distancia internos, brindan conexión a los centros no enlazados por la red troncal y distribuye el tránsito urbano e interurbano hacia las vías distribuidoras locales y a las calles de acceso. Función dominante: tránsito. Control de acceso fuertemente restringido. No penetran en las áreas ambientales.

c) Vía Distribuidora Local: Canaliza predominantemente movimientos internos de distancia intermedia y distribuye el tránsito desde las distribuidoras principales hacia las vías de acceso. Función mixta: tránsito/acceso. Control de acceso parcial. Penetra en las áreas ambientales.

d) Vía Local: Posee combinadamente las funciones de acceso, social y ambiental. El tránsito pasante se encuentra fuertemente restringido, permitir el acceso a los usos del suelo adyacentes, dentro del área ambiental. (PUA, 2001:11).

¹¹ El objetivo principal de este Anillo Vial es disponer de una red de autopistas urbanas y vías jerarquizadas que favorezca el tránsito fluido, rápido y seguro dentro de la ciudad, conforme a las necesidades de acceso a los distintos centros y subcentros generadores de actividades urbanas, garantizando paralelamente la vinculación de estos últimos con el área metropolitana de Buenos Aires. (http://www.buenosaires.gov.ar/areas/obr_publicas/anillo_vial/?menu_id=16060).

red de transporte de cargas que ingresa a la ciudad. Gran parte del tránsito pesado que antes circulaba por las avenidas Roca y Amancio Alcorta comenzó a transitar por dicha avenida. En relación a esta obra el Jefe de Gobierno, en ese momento Aníbal Ibarra, afirmó:

“Estas obras son la decisión política de un gobierno. Se trata de la asignación de recursos de una empresa que pertenece al Estado, AUSA¹², que es un ejemplo del funcionamiento de lo público. Esta inversión en la zona sur ha significado: perfeccionamiento de todos los terrenos aledaños, avances en toda la ribera del Riachuelo y, en definitiva, la mejora del espacio urbano en este sur que no muchos conocen”. (Diario Digital Noticias Urbanas, 05 de Octubre de 2005).



Fig. 8 – Anillo Vial de la Ciudad: obras existentes y proyectadas.

Site: ww.buenosaires.gov.ar/areas/obr_publicas/anillo_vial

La autopista ribereña (Fig. 9) no tuvo aceptación en la opinión pública: algunos organismos no gubernamentales realizaron diferentes reclamos, lo que dificultó el comienzo de las obras. La organización ambientalista “Asamblea Permanente por los Espacios Verdes Urbanos”, encabezada por la Asociación Civil “Por la Reserva”, y un conjunto de vecinos autoconvocados reclamaron la falta de cumplimiento con la protección de la reserva, según lo estipulado en la Constitución de la Ciudad, y la declaración de esa área como Humedal de importancia Internacional.¹³ Sin embargo el Gobierno de la Ciudad definió su traza por Nota

¹² AUSA (Autopistas Urbanas S.A.) se creó el 1º de mayo de 1997 se trata de una empresa del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que tiene a su cargo la explotación comercial, el mantenimiento y las nuevas obras de las autopistas urbanas. De las seis autopistas que administra, tres son de acceso gratuito (Dellepiane, 9 de Julio Sur, y Presidente Héctor J. Cámpora) y las restantes (25 de Mayo, Perito Moreno y Arturo Illia) cuentan con estaciones de peaje.

¹³ “La Reserva Ecológica cumple funciones educativas, de investigación, ambientales, recreativas y turísticas. Anualmente recibe más de un millón de visitantes, argentinos y extranjeros. La Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, en su artículo 27 es clara en cuanto a la protección de sus espacios públicos, las zonas de reserva ecológica y la preservación de su diversidad biológica. La Ley 449 del Código de Planeamiento Urbano (CPU), Distrito Área Reserva Ecológica (ARE), no habla del trazado de ninguna autopista. El 22 de marzo de 2005 esa zona fue designada como Humedal de Importancia

2182/2003 remitida al Órgano de Concesión de Obras Viales (OCCOVI), y el 20 de Octubre de 2006 se abrieron los sobres de licitación Pública Nacional e Internacional de Etapa Múltiple para la “Selección de Empresas Consultoras para la Elaboración del Proyecto Ejecutivo de la Obra Autopista Ribereña”. El plazo oficial estimativo para la elaboración del proyecto ejecutivo es de 7 meses. Se dio por terminada todo otro tipo de especulación respecto a la misma. (Site: www.buenosaires.gov.ar)

	Descripción
	<ul style="list-style-type: none">• Construcción de dos calzadas de tres carriles y ramas de acceso ingreso-egreso.• Desarrollo en trinchera• Carriles por sentido: 3• Longitud: 4,60 Km• Extensión: Entre Av. Brasil y San Martín (en Retiro), la traza de la autopista se ubica entre Alicia Moreau de Justo y Av. Antártida Argentina y Av. Huergo y Madero, desplazando el par de vías en operación hacia las avenidas Huergo y Madero. Entre Av. San Martín y AU Illia, la traza propuesta es entre la Terminal de Ómnibus de Buenos Aires y las vías del ex-Ferrocarril General San Martín (FCGSM).

Fig. 9 – Descripción de la Autopista Ribereña.

Fuente: www.buenosaires.gov.ar

En este período se realizó, también, la construcción de la Avenida Parque (1997) a partir de la franja expropiada durante la época militar para la construcción de la AU3, entre la Avenida General Paz y la Avenida Congreso, rebautizada en el 2004 como Avenida Roberto Goyeneche (decr. 1621 – 31/08/2004).

Por medio de la Ley 148, dictada el 30 de diciembre de 1998, se creó el “El Programa de Radicación y Urbanización de Villas y Barrios Carenciados”. Su fin principal es la integración social y urbana de estos sectores con el resto de la ciudad. En este programa se plantea, entre otros, la regularización dominial de los bienes, el reordenamiento parcelario y la

Internacional (Sitio Ramsar); se destacó su importancia como hábitat para especies acuáticas. En es acto, el Gobierno Nacional y el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires asumieron el compromiso internacional de preservación de este humedal, enmarcado dentro de la Ley Nacional 23.919. (...) Como vecinos de la Ciudad de Buenos Aires no desconocemos el grave problema de tránsito que la aqueja. Destruir espacios públicos, espacios verdes, no es camino para la solución”. (Publicado en Diario Digital Noticias Urbanas, 26/01/2006).



apertura de calles, garantizando así la conexión con las demás arterias de circulación de la ciudad.

* * *

En suma, a lo largo de este apartado vimos como la traza original, ideada por los conquistadores españoles, en nada se parece a la ciudad actual. Se trata, por el contrario, de una trama menos repetitiva y constante que la cuadrícula primigenia, signos de su crecimiento y expansión. Las formas de intervención urbana que realizó el Estado muestra distintos matices, consecuentes de las influencias sociales, económicas e intelectuales durante los diferentes períodos.

En las distintas etapas que atravesaron las intenciones de generar mayor acceso y circulación en la ciudad, se alternaron visiones sobre la salubridad urbana, embellecimiento de la ciudad, ideales para modernizarla y actualmente se verifica la tendencia de intentar “democratizar” algunas obras a través de la búsqueda de integración y consenso con la sociedad. Las diferentes concreciones respondieron a los ideales de ciudad de la clase políticamente dominante y de las clases influyentes en las decisiones, pero, por esa misma razón, no siempre estuvieron exentas de conflictos con otros sectores sociales que también reclamaban su lugar en la ciudad. El caso de la Ex Autopista 3 (AU3) puede ser leído en esta clave, pero antes de detenernos en él es necesario conocer los instrumentos con los cuales el planeamiento público trata de intervenir en esa disputa.

es así



2. PROYECTOS SOBRE ARTERIAS DE CIRCULACIÓN

La trama urbana está conformada por el exterior a los edificios y por los elementos conectivos: áreas peatonales y verdes, muros libres, sendas peatonales y caminos que van desde una bici-senda hasta una autopista. Cuanto más fuertes son las conexiones y más subestructuras tenga la trama, la ciudad tiene más vida. (Salingaros, 25005:1). Dentro de este marco se entiende por arterias de circulación a todos aquellos espacios existentes en la trama destinados al tránsito de medios de transporte, y por ende, el espacio principal de conexión entre las diversas áreas de la ciudad y la región circundante.

A medida que las ciudades van creciendo se resuelve la circulación y la conexión a través de la apertura de nuevas arterias, las que definen tramas cada vez más densas y complejas. En las primeras etapas de formación, los problemas de acceso apenas existen, y en una proporción muy alta, la población que utiliza los servicios del área central vive dentro de ella o muy cerca, su traslado no representa ningún problema. Sin embargo a medida que las ciudades alcanzan la extensión de las áreas metropolitanas, el acceso se convierte en una gran preocupación, como consecuencia del avance de los medios de transporte, una de las cuestiones más delicada y conflictiva de la vida urbana. (Chueca Goitia, F.; 1978: 204)

Si bien la complejidad de las redes viales reflejan el grado de crecimiento de las ciudades, su existencia no es condición suficiente para su pleno desarrollo, dado que requiere de cierto grado de organización y/o jerarquización para su correcto funcionamiento.

Los sistemas de circulación emergentes se constituyen en uno de los factores que discriminan y diferencian el espacio urbano; definen áreas centrales, medias o periféricas, incluso marginales, y transmiten valor diferencial a las parcelas de suelo urbano. En este sentido las mejoras de acceso se traducen en la formación de ventajas locacionales cuya importancia será relativa a cada tipo de actividad urbana y diferente en cada uno de los lugares de la ciudad. (Blanco, J.; 2004). En este apartado trataremos acerca de los tipos y las funciones de las arterias de circulación en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los distintos proyectos existentes y los procesos que se llevan a cabo para sus concreciones.



2.1 LAS ARTERIAS DE CIRCULACIÓN

Si bien las arterias permiten la circulación y conexión entre diferentes áreas, esa no es la única función que se les reconoce. En un trabajo realizado por los Consejeros del Plano Urbano Ambiental (COPUA) se identifican las siguientes:

- **Función ambiental:** es la que cumple la red vial al proporcionar luz, aire y un medio ambiente propicio en torno a los edificios.
- **Función social:** es la que desempeña la vía pública como ámbito de relaciones que ligán la vida de cada persona, vecino o ciudadano, con la de su comunidad, vecindario o ciudad.¹⁴
- **Función de acceso:** se refiere a la utilización de la vía como componente peatonal de un desplazamiento, ya sea de personas o bienes, tanto en la totalidad del desplazamiento, como en sus extremos en instancias de trasbordo. También comprende el ingreso y egreso de los vehículos a los edificios y predios, así como la detención y el estacionamiento en las adyacencias de éstos.
- **Función de tránsito:** es la que cumple la vía, en tanto sirve a los movimientos vehiculares, ya sea de un sector a otro de la ciudad, como desde o hacia el exterior de la misma.

(PUA, 2001:10)

Avanzada la consolidación de la ciudad y el crecimiento de la red urbana, el Estado tiende a realizar una tipificación y jerarquización de las arterias mediante la definición del tipo de cargas que se pueden tolerar, los sentidos de circulación y la vinculación entre diferentes arterias y zonas. De esta manera se favorece cierto control y orden en el sistema de circulación. De acuerdo con el Código de Planeamiento Urbano el sistema vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires está clasificado de la siguiente manera¹⁵:

¹⁴ En este sentido Cao afirma: “Las calles y sus particularidades son elementos orientativos e importantes para la memoria de los habitantes. Esta memoria, no está compuesta sólo por grandes monumentos, sino también por la forma de vida, el quehacer cotidiano, el lugar donde se establecen relaciones, donde se mantiene el reencuentro, donde van pasando cosas que recuerdan, que forman parte de la mitología ciudadana, son tan importantes como las grandes obras. Proveer espacios que sirvan de orientación o en los que se gesticule la memoria es primordial para la sociedad. Demarcaciones geográficas, arquitectónicas y ritualistas significan los lugares dotándolos de una identidad propia que facilita el encuentro, permitiendo establecer lazos solidarios y enfrentar el aislamiento, la soledad y otros problemas generados por las ciudades actuales.” Cao, J.L. La violencia de los otros. (Apunte interno de la cátedra de “Terapeuta Ocupacional en Salud Mental”. 1996), citado en el trabajo de Zovikian (2005) “La accesibilidad y las barreras que existen en los espacios urbanos en la ciudad de plaza Huincul”, en www.redespecialweb.org/ponencias5/originales5/zovikian.rtf

¹⁵ Esta clasificación es oficial. La jerarquización que propone el PUA, expuesta en el apartado anterior, aún no está aprobada.



Red Vial Primaria

- a) Composición: está integrada por las autopistas y las avenidas de tránsito rápido.
- b) Función: prolongar, dentro de la ciudad, los accesos que la vinculan con su región y el resto del país; distribuir el tránsito regional a la Red Secundaria y permitir el rápido ingreso y egreso a los distritos centrales.

Red Vial Secundaria

- a) Composición: está integrada por las avenidas de mano única y las de doble mano con o sin giro a la izquierda.
- b) Función: colectoras y distribuidoras que conectan los centros generadores de tránsito entre sí y con la Red Primaria. Absorben el máximo caudal de transporte público automotor y sirven de interconexión entre diferentes áreas urbanas.

Red Vial Terciaria

- a) Composición: está integrada por las calles de acceso o servicio local, los pasajes y las calles peatonales. Pertenecen a esta red todas las calles de la ciudad que no integran las redes primaria o secundaria;
- b) Función: servir al tránsito local.

2.2 LAS LINEAS PARTICULARIZADAS

Las obras planificadas se concentran especialmente en los sistemas viales primario y el secundario y tienden a armonizar la trama urbana en cuanto a la definición de estándares específicos. Actualmente el ancho mínimo de calle está definido en 17.32m, a excepción de las arterias en barrios municipales o villas “urbanizables”¹⁶ cuyo ancho puede ser menor a los fines de contribuir a la urbanización de esos espacios.

Según la normativa de Buenos Aires la propuesta de nuevas obras puede surgir desde actores estatales específicos o desde actores privados, quienes pueden proponer obras con la fundamentación necesaria. Los organismos en competencia las evaluarían y serían puestas en práctica según su pertinencia. En nuestra ciudad tal como desarrollamos, se sucedieron diferentes obras sobre arterias de circulación, con una particularidad: no hubo un cronograma de ejecución, por lo que las propuestas crecieron en forma considerable y desordenada. Esta

¹⁶ En el caso de las villas se permite un ancho de los senderos de 6m a los fines de contribuir a la urbanización de esos espacios y dar solución habitacional.



situación generó que en 1963 se dicte la ordenanza ómnibus N° 23.475/63. Esta norma priorizó las obras en función de su importancia para el tránsito, o sea, la jerarquía que tenía cada una dentro de la red. Antes de la autonomía de la ciudad, la Dirección de Vialidad Nacional determinaba la ejecución de la obras. En los últimos años se intenta realizar un trabajo coordinado entre la Dirección de Tránsito e Infraestructura y la Dirección de Planeamiento¹⁷, ambos organismos dependientes del gobierno porteño.

Algunos de los proyectos existentes son de larga data y remontan a principios del siglo XX¹⁸. Otros son de los años '50 y '60. Todos se traducen en nuevas *Líneas Particularizadas*¹⁹, nombre con el que se reconoce técnicamente la futura traza en los planos oficiales y que definen la superficie que pretende ser incorporada a la vía pública. Catastralmente la línea particularizada se refiere a una restricción constructiva que se le impone al propietario hasta que por ley se determine realizar la obra. En este sentido podemos identificar dos tipos de líneas: *Línea Particularizada* y *Línea de Expropiación*. La primera está definida por una ordenanza, o decreto, por el cual se le prohíbe al propietario realizar nuevas construcciones en la superficie de afectación. La segunda cobra fuerza cuando por ley se decide realizar la obra.

La figura de la *Línea Particularizada* surge durante la última dictadura militar. El entonces Ministro de Obras Públicas, Dr. Osvaldo Laura, presentó en forma conjunta con su plan de autopistas diferentes proyectos para ensanchar calles y abrir gran cantidad de arterias en la ciudad. Se pretendió incorporar estos proyectos al Código de Planeamiento Urbano bajo el nombre de *Línea de Afectación*. Diferentes asesores gubernamentales observaron que dicha denominación iba a generar una importante cantidad de pedidos de expropiación. Ante esa situación se decidió reemplazarla por la figura de *Línea Particularizada*, que impone restricciones a los propietarios para realizar nuevas construcciones en las superficies afectadas²⁰ (fig. 10-11). De esta manera la Municipalidad se aseguraba que, con el correr del tiempo, el propietario no fuera a realizar nuevas construcciones en la superficie afectada por el ensanche. Al realizar la obra la Ciudad sólo pagaría por un baldío o por una edificación de

¹⁷ Declaraciones en la entrevista realizada a la Arq. Fernández Marty, responsable del Área de Interpretación Urbanística de la Secretaría de Planeamiento Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

¹⁸ Por ejemplo a través del decreto 26/10 en la calle Rómulo Naón, entre Av. Monroe y Juramento, se estipuló un ensanche de calle que aún sigue vigente.

¹⁹ Algunos lo denominan como Línea de Edificación.

²⁰ Declaraciones realizadas por el Arq. Eduardo Elguezabal, miembro del Tribunal de Tasación de la Nación.



menor valor al que podría llegar a tener como consecuencia de las nuevas construcciones²¹. Sin embargo esto no podía evitar pedidos de expropiación inversa. Muchos propietarios, alentados por abogados y arquitectos, comenzaron a solicitar la expropiación con impactos variados en la ciudad.

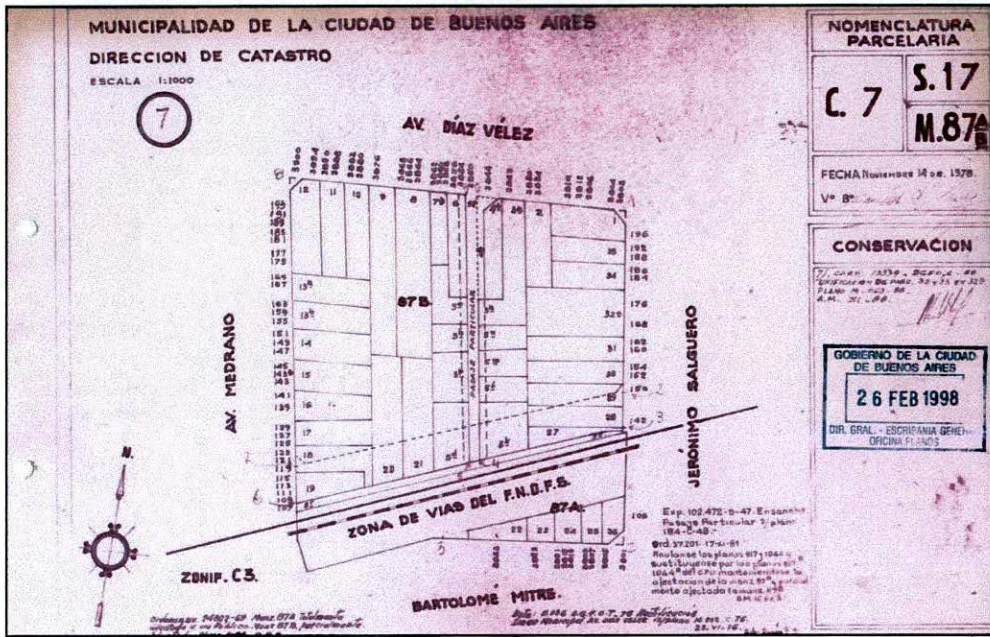


Fig. 10 – Ejemplo de apertura de Pasaje Particular y apertura de calle lindera a las vías del ferrocarril Sarmiento

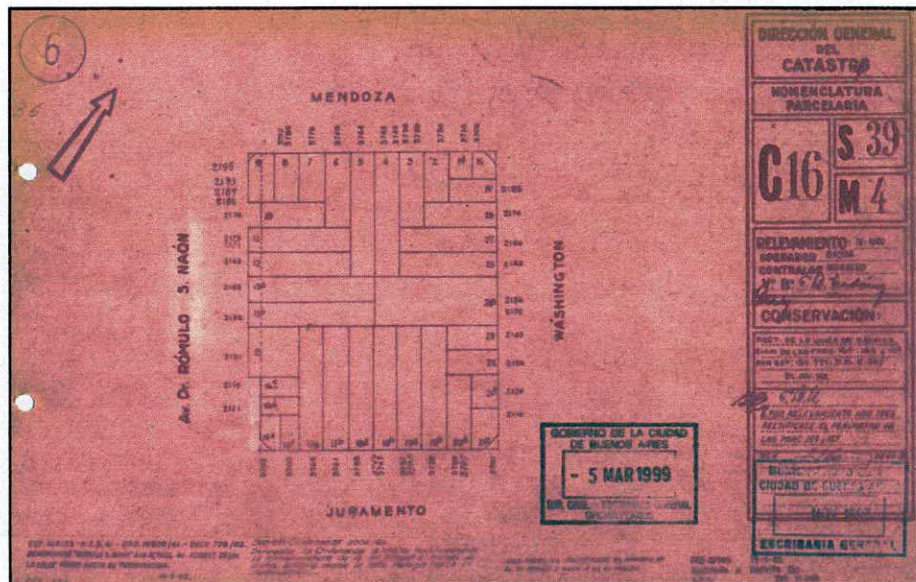


Fig. 11 – Ejemplo de ensanche: calle Dr. Rómulo S. Naón.

²¹ Entrevista realizada al Agr. Alberto Noce, responsable del área de Cartografía de la Dirección General de Fiscalización de Obras y Catastro (DGFOC) del Gobierno de la Ciudad. Octubre de 2005.



La estipulación de las *Líneas Particularizadas* afecta, en su gran mayoría, a superficies de dominio privado. A la hora de planificar las obras el Estado debe enfrentarse a intereses particulares. La Constitución Nacional en su art. 17 establece que “la propiedad es inviolable y ningún habitante debe ser privado de ella, sino en virtud de sentencia fundada en ley”. Las obras se legitiman en la figura de “*Utilidad Pública*”, es decir por su interés y beneficio para la sociedad. La ley 238, promulgada por la Legislatura Porteña el 2 de septiembre de 1999, define a la utilidad pública de una expropiación de la siguiente forma:

“Artículo 1° — La utilidad pública de un bien o un conjunto de bienes es el fundamento de toda expropiación y comprende todos los casos en que se procure la satisfacción del bien común. Se declara por una ley especial, que determina el sujeto expropiante.

Art. 2° — La declaración de utilidad pública comprende no solamente los bienes que sean necesarios para lograr tal finalidad, sino también todos aquellos cuya razonable utilización en base a planos y proyectos específicos convenga material o financieramente a ese efecto.

Art. 3° — Cuando un emprendimiento privado, debido a su envergadura y al interés público que importe su concreción lo justifique, la persona privada responsable de su realización puede actuar como expropiante, mediando expresa autorización legislativa previa. En tal caso la ley de declaración de utilidad pública, que debe incluir en su trámite legislativo la realización obligatoria de una audiencia pública, debe mencionar expresamente al expropiante autorizado y el destino que se dará a los bienes que constituyen su objeto.”

La propiedad privada, si bien tiene jerarquía constitucional, no es ni absoluta, ni exclusiva, ni perpetua, porque esa concepción sería por sí misma una concepción antisocial contraria a los mismos fines del derecho. (MCBA, 1969:19) El alcance de la utilidad pública es muy amplio, por lo que es difícil definirla *a priori*. Cada caso responde a una cuestión muy particular o mejor dicho a un proyecto en particular.

A través de la utilidad pública se define una limitación al pleno uso de la propiedad privada; se trata de una restricción administrativa, no forma parte del código civil. Estas reglas tienen carácter general y se fundan en necesidades colectivas. Las normas regladas por el Derecho Civil colocan al propietario frente otros propietarios o vecinos. Estas restricciones emanan de la autoridad pública y son del ámbito del Derecho Administrativo mediante leyes y, más frecuentemente, por actos administrativos como las ordenanzas municipales. (MCBA, 1969:20).

En el Código de Planeamiento Urbano se establece que en un predio afectado por líneas particularizadas se pueden realizar obras de edificación siempre que el propietario:



- 1) Renuncie al mayor valor originado por dichas obras y al daño que eventualmente pueda causar su supresión.
- 2) Se comprometa a ejecutar o completar la fachada cuando la edificación afectada por la obra pública se demuela.
- 3) Limite la edificación a piso bajo.

Si la Municipalidad acepta el pedido de nuevas construcciones en la superficie de afectación, el propietario deberá perfeccionar la escritura, que se inscribirá en el Registro de Renuncias al mayor valor a cargo de la Subsecretaría de Escribanía General. En algunos casos hay construcciones nuevas en propiedades con afectación, que sólo se limitan entonces a planta baja y por lo general se trata de locales comerciales. El particular ajusta por lo tanto las construcciones a esa restricción y sigue haciendo uso de su bien, sin reclamar la expropiación inversa.

Hasta tanto no se realice la definición de utilidad pública, todas aquellas propiedades que se encuentran afectadas por una línea particularizada se encuentran en situación de incertidumbre. No se sabe con certeza cuándo se efectuará la obra. La limitación al pleno uso de la propiedad se impone y genera, en aquellos casos en los que la superficie de afectación es considerable, que el bien quede excluido del mercado y sólo sea absorbible por el Estado. Especialistas en Interpretación Urbanística y Registro Inmobiliario²² opinan que, en algunos casos, el particular no pierde. Si bien pueden expropiarle una parte de su bien, se modifica el factor de ocupación del suelo (FOS), y aumenta el potencial de construcción por el nuevo ancho de la arteria. En otros casos los particulares hacen la solicitud de expropiación (expropiación inversa o indirecta); realizan el retiro correspondiente hacia la nueva línea municipal y construyen edificios cuyo FOT se ajusta al valor del futuro ensanche de la calle. El particular pierde, sobre todo, en cuestiones afectivas que involucran al propietario con su bien: historias familiares, esfuerzos de adquisición, apego al barrio, y otros similares.

²² Declaraciones realizadas por la Arq. Cristina Fernández Marty, responsable del Área de Interpretación Urbanística de la Secretaría de Planeamiento Urbano del GCABA, y la Dra. Carlota Escudero, Directora de la Dirección Jurídica Registral de la Subsecretaría de Escribanía General del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



2.3 LAS EXPROPIACIONES Y SUS CONSECUENCIAS SOCIO-GEOGRAFICAS

Tras los largos y laboriosos trayectos de los procesos de expropiación se van desarrollando buena parte de los procesos sociales que nos interesa estudiar más adelante. El tema requiere, por lo tanto, que nos detengamos en él con algún detalle.

Presentadas y aprobadas las obras a realizar, quedan definidas las propiedades afectadas a la futura obra pública susceptibles de expropiación. En el circuito administrativo, actúa entonces el organismo que plantea el proyecto y le da impulso para que se trate en la Legislatura donde le darán fuerza de ley. Actualmente el organismo de mayor injerencia al respecto es la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento Urbano. Luego actúa el Banco Ciudad como tasador oficial²³. La Procuración General es la encargada de llevar a cabo los procesos judiciales. Si el propietario acepta la tasación, la Escribanía General confecciona la escritura de avenimiento y se incorpora este bien al patrimonio de la Ciudad para más tarde formar parte de la vía pública²⁴. Si el propietario no acepta la tasación y urje la necesidad de llevar a cabo la obra, el Estado realiza la expropiación en forma directa e indemniza al propietario (Expropiación Directa). En este caso, el Estado es quien inicia el proceso judicial de expropiación. En el artículo 14 de la Ley de Expropiaciones de la Ciudad se estipula que el sujeto expropiante promueve la demanda contra el propietario/a del bien indicando el precio ofrecido y la debida justificación de la expropiación. Si existiesen otros actores con algún derecho sobre el bien, acreedores hipotecarios, por ejemplo, el expropiante debe notificar la situación. Al tratarse de un bien resgistrable debe anotarse la litis²⁵ en el Registro de la Propiedad Inmueble. Desde ese momento el bien es indisponible e inembargable.

El expropiado puede retirar la suma depositada según la tasación estipulada por el Banco Ciudad, previa justificación del dominio y la constatación que el bien no posee hipoteca u otro derecho real y que no está embargado ni pesan sobre él restricciones a la libre disposición. En este pago se descuentan los impuestos y las tasas impagas, incluyendo las expensas comunes en los inmuebles sujetos al Régimen de Propiedad Horizontal. En un plazo no mayor a 30 días, el ocupante debe desalojar el bien. Sólo en caso de fuerza mayor se puede

²³ Antes de la autonomía de la ciudad (1996) el tasador oficial era el Tribunal de Tasación de la Nación.

²⁴ Declaraciones de la Dra. Carlota Escudero, Directora de la Dirección Jurídica Registral de la Subsecretaría de Escribanía General del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

²⁵ Se trata de anotaciones que dan cuenta del estado legal o judicial en que se encuentra un bien inmueble (litigios, deudas, restricciones, afectaciones por obras públicas).



solicitar prórroga por un mes más. Promovida la acción, el expropiado tiene un plazo de 10 días para presentar la demanda con las pruebas que considere relevantes y la suma que pretende en concepto de indemnización. Se abre entonces la causa “a prueba” por el plazo de 30 días; en este período las partes pueden alegar, por escrito, sobre la prueba presentada. Luego el juez llama a autos para sentencia. A efectos de este juicio se entiende como monto del proceso la diferencia entre la tasación y la indemnización pretendida por el expropiado. La expropiación se efectiviza cuando se realiza la transferencia del dominio al expropiante mediante decreto de avenimiento o sentencia firme, pago de la indemnización y toma de posesión. En la ciudad existen casos en los que han pasado casi 20 años y aún se sigue en litigio, a pesar de que la obra ya fue realizada²⁶.

Definida la utilidad pública de todos los inmuebles existentes bajo la línea particularizada, se les imputa a los propietarios, automáticamente, una fuerte limitación al pleno uso de sus propiedades. Al poseer esta restricción los propietarios pueden pedir la expropiación de la superficie afectada, o incluso de toda la propiedad, como consecuencia de dicha restricción tal como definimos anteriormente. En el artículo 19 de la Ley de Expropiaciones se estipula que el propietario tiene derecho a accionar por expropiación inversa cuando transcurre un año desde la vigencia de la ley de Declaración de Utilidad Pública y el expropiante no notifica la tasación o bien cuando transcurre un año desde que es aceptada la tasación y la expropiación no se concreta o cuando el expropiante paraliza, o no activa, los procedimientos estipulados después de haber obtenido la posesión judicial del bien. Las expropiaciones pueden ser totales o parciales. En el artículo 6 de la ley 238 se determina:

“Todo bien inmueble susceptible de ser expropiado puede serlo en forma parcial, quedando a favor del propietario/a el derecho de exigir la expropiación total siempre que la parte que quedase bajo su dominio no permitiera la continuidad del uso previo a la expropiación”.

La indemnización a pagar al expropiante comprende el valor objetivo del bien, los daños ocasionados por la expropiación y los respectivos intereses. La actual ley de expropiaciones (238) del Gobierno de la Ciudad se diferencia con la que regía antes de la Declaración de su Autonomía. La ley anterior (21.499/77) estipulaba que en la indemnización a pagar, el valor del inmuebles se incrementaba automáticamente en un diez por ciento. Este plus actualmente no está tenido en cuenta. El Artículo 9 de la Ley 238 determina que en la indemnización:

²⁶ Declaraciones de la Dra. Carlota Escudero, Directora de la Dirección Jurídica Registral de la Subsecretaría de Escribanía General del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

“No se toman en cuenta circunstancias de carácter personal, los valores afectivos, las ganancias hipotéticas ni el mayor valor que confiere al bien la obra a ejecutarse. No se paga lucro cesante. Los contratos celebrados con posterioridad a la fecha de la ley no se toman en cuenta para determinar su valor. No se indemnizan las mejoras realizadas en el bien con posterioridad al acto que lo declara afectado a expropiación, salvo las mejoras necesarias. La indemnización se paga en dinero efectivo. Si el expropiado presta su conformidad, el expropiante podrá efectuarlo en otra especie de valor.”

El expropiante debe notificar al propietario la tasación del Banco Ciudad indicando la fecha de pago. El propietario puede, dentro de los 30 días de su notificación, manifestar, sin fundamentación necesaria, su oposición a la tasación efectuada teniendo como condición necesaria constituir domicilio en la Ciudad de Buenos Aires. Pasado ese plazo, y si no se efectuó ningún tipo de reclamo, la tasación se da por aceptada.

Las expropiaciones parciales son fácilmente identificables en el paisaje urbano. En la calle Perú o Paseo Colón (Fig. 12 –13), por ejemplo, algunas propiedades presentan un retiro mayor que otras. Existen en algunos tramos veredas anchas que suelen interrumpirse con algunas propiedades. La alternancia de retiros hacia una nueva línea de edificación con la actual se manifiestan como una desprolijidad urbanística hasta que se realicen todas las expropiaciones correspondientes para la concreción de la obra pública.



Fig. 12 – Alternancia de retiros de las propiedades sobre la calle Perú.



Fig. 13 – Retiros de las propiedades sobre la Avenida Paseo Colón.



Luego de realizados los procesos de expropiación, esos inmuebles pasan a engrosar transitoriamente el patrimonio del Gobierno de la Ciudad. La Dirección General de Administración de Bienes (DGAB), dependiente de la Subsecretaría de Escribanía General, es la encargada de la guarda de estos bienes hasta que se concrete la obra. Esta Dirección sólo administra los inmuebles de dominio privado, es decir de todos aquellos bienes cuya titularidad esté a nombre de la Ciudad y que fueron adquiridos con el fin de llevar a cabo una obra pública (ensanche de avenidas, calles, aperturas, creación de autopistas). Hasta el año 2002 la DGAB fue la responsable del control de la ocupación y el alquiler de estos inmuebles a sectores sociales de bajos recursos. A partir de ese año, a través de la resolución número 11 del Escribano General, se determinó que la Administración no podía alquilar más inmuebles a familias. Y esta tarea quedó bajo la competencia de la Secretaría de Desarrollo Social y del Instituto de la Vivienda de la Ciudad. Desde entonces, la DGAB sólo tiene injerencia en la disposición de estos bienes cedidos a organismos de gestión o a instituciones culturales y/o barriales. Estos cambios en la administración estuvieron vinculados a sucesos acaecidos durante períodos anteriores, cuando los inmuebles se cedían a veces por amiguismo o relaciones políticas y los procedimientos no eran claros. A pesar de ello, los bienes que antes de esa fecha estaban con contratos siguen en la mayoría de los casos, siendo alquilados por la DGAB.

Algunos de estos inmuebles se encuentran actualmente en una situación de ocupación irregular. Hay ocupaciones de departamentos, casas y construcciones de viviendas precarias en los terrenos o estructuras existentes. En el paisaje urbano esta situación se detecta con mayor claridad cuando los contrastes son más marcados, fundamentalmente en las zonas en que residen sectores de población de mayores ingresos. Así, por ejemplo las expropiaciones realizadas para la ex AU3 en los barrios de Belgrano, Coghlan y Villa Urquiza presentan mayores contrastes con la zona que le rodea que las expropiaciones que se hicieron en los barrios de La Boca o Barracas, por el ensanche de la Avenida Pedro de Mendoza. En estos casos el estado físico de los inmuebles pasa más desapercibido, al tratarse de barrios con edificaciones más antiguas, asociadas a una clase media-baja. La segregación socioespacial cobra mayor fuerza cuando se presenta en contraste con el paisaje inmediato.

El control de las ocupaciones hoy se encuentra limitado por la cantidad de personas que forman parte del equipo responsable de la DGAB, nueve empleados deben hacer un



control de aproximadamente 2.500 inmuebles. Alicia Gercovich (responsable del área de Arquitectura) en relación al control de las ocupaciones, afirma:

“Para lo que es el universo de todos los inmuebles es muy difícil y complicado, y por varias razones. (...) Cuando se nos solicita un pedido de relevamiento sobre inmuebles específicos, se hace un análisis de los antecedentes del bien, es su historial, allí constan afectaciones, titularidad de ocupación, fechas de ingreso. Luego en el Departamento de Contable recopilamos la información de gastos, deudas y todo lo referido a este tema. Después en campo, un relevador puede ir y no encontrarse con nadie o que no lo dejen entrar. O si entra busca los datos que se solicitan, lo que pueden estar referidos a la ocupación o a la seguridad habitacional. En esta etapa se hace el relevamiento para ver el estado edilicio, las conexiones de gas y electricidad. Si es un relevamiento de ocupación hay que ver si hay alguien o no, si hay hacinamiento, si la titularidad de la ocupación es correcta. Hay muchos casos en los que la titularidad no se corresponde con quien está registrado, ya sea porque se fue, se murió o se separó de la familia.

En todos los casos que se pide relevamiento, si no se pueda acceder a la vivienda se va un par de veces más. Si el relevador no tiene éxito se envía una Cédula de Inspección solicitándole al ocupante que se contacte, en un plazo determinado, con la Administración para coordinar una visita. No es demasiado sencilla la operación, lleva tiempo. Lógicamente sería más acertado organizar circuitos de inspección por barrios, por ejemplo, pero la cantidad de personas y demandas extras que tenemos acá hacen muy difícil esta tarea”.

Existen muchos alquileres vencidos. Los procesos para solucionarlos no son nada sencillos. Hay *Concesiones de Desocupación*, solicitudes de desocupación de los inmuebles en un plazo no mayor a treinta días. Por lo general se va a un juicio por desalojo. En el caso de contratos vencidos, estos juicios pueden llevar mucho tiempo. Si se decide realizar la obra pública por la que estaba afectada, por medio de un decreto, se define que en menos de diez días se debe desocupar el bien. La ocupación ilegal es un problema para la administración de estos bienes. Los procesos para llevar a cabo la regularización no son nada sencillos, y son signos, tal como señalamos anteriormente, de las crisis urbana de Buenos Aires.

2.4 CATASTRO Y LÍNEAS PARTICULARIZADAS

El Estado, para poder llevar a cabo el ordenamiento de su territorio cuenta, entre otros elementos, con el Catastro. En la Ley del Catastro Nacional (20.440) se estipula que los catastros territoriales registrarán y ordenarán información relativa a los inmuebles existentes en sus respectivas jurisdicciones para determinar la correcta ubicación, límites, dimensiones, superficie y linderos con referencia a su situación dominial. Los catastros también establecen el estado parcelario de los inmuebles y regulan su desarrollo, permiten conocer la riqueza territorial y su distribución, elaborar datos económicos y estadísticos de base para la legislación tributaria y establecer la acción de planeamiento de los poderes públicos nacionales y locales.



Al reflejarse en la planimetría oficial el Estado Parcelario y las *Líneas Particularizadas*, intentaremos, a través de un Sistema de Información Geográfico³¹, llevar a cabo una serie de análisis de la información relacionada. El acceso al Catastro Jurídico Georreferenciado fue facilitado por la Subsecretaría de Escribanía General de la Ciudad, así como los planos y archivos que permitieron analizar y georreferenciar las líneas particularizadas.

En el Código de Planeamiento Urbano (CPU) aprobado en diciembre de 2001 se presenta una serie de listados referidos a arterias de circulación con afectaciones. En estos listados se discriminan las arterias en las que los propietarios deberán respetar el retiro de la edificación respecto de la calle. Y también aparecen las afectaciones sobre las que ya se determinó su carácter de utilidad pública, Líneas de Expropiación, y por lo que están sujetas a dicho procedimiento. Estos listados tienen la particularidad, tal como lo expresa el mismo Código, de estar desactualizados e incompletos, pueden existir arterias sobre las que se han planificado obras y que no figuren en las listas; pueden haber obras ya realizadas y otros casos en los que las ordenanzas o leyes ya fueron derogadas pero aún estén en los listados. (GCABA, 2001).

Ante esta situación, y para poder analizar las afectaciones, se procedió a cotejar cada uno de los listados del CPU con los planos oficiales emitidos por la Dirección General de Fiscalización de Obras y Catastro (DGFOC) y con las normas existentes (ordenanzas o decretos), para determinar así la vigencia de las afectaciones. Se georreferenció³² la planimetría necesaria y se digitalizaron, sobre las bases catastrales, las líneas particularizadas. Obtuvimos una base de datos actualizada con un total de 148 proyectos sobre obras en arterias de circulación. De ellas 56 (38%) se refieren a aperturas de calles y 92, a ensanches (62%). En la figura 14 podemos observar la distribución de las líneas particularizadas en la ciudad.

³¹ Los Sistemas de Información Geográfica (SIG) se constituyen en una herramienta eficiente en la disponibilidad rápida de la información. Están basados en la capacidad aumentada para almacenar, extraer y analizar la información. A *grosso modo* podemos entender a este tipo de herramientas como mapas digitales inteligentes, poseen la particularidad de estar adosados a una base de datos. A través de ellos se permite resolver problemas y contestar preguntas referidas a distribución y comportamiento en el territorio, de modo inmediato.

³² Entendemos como procesos de georreferenciación a la asignación de coordenadas geográficas a los planos escaneados, de manera tal de poder hacerlas compatibles con las coberturas existentes, facilitando así su interpretación y/o digitalización.

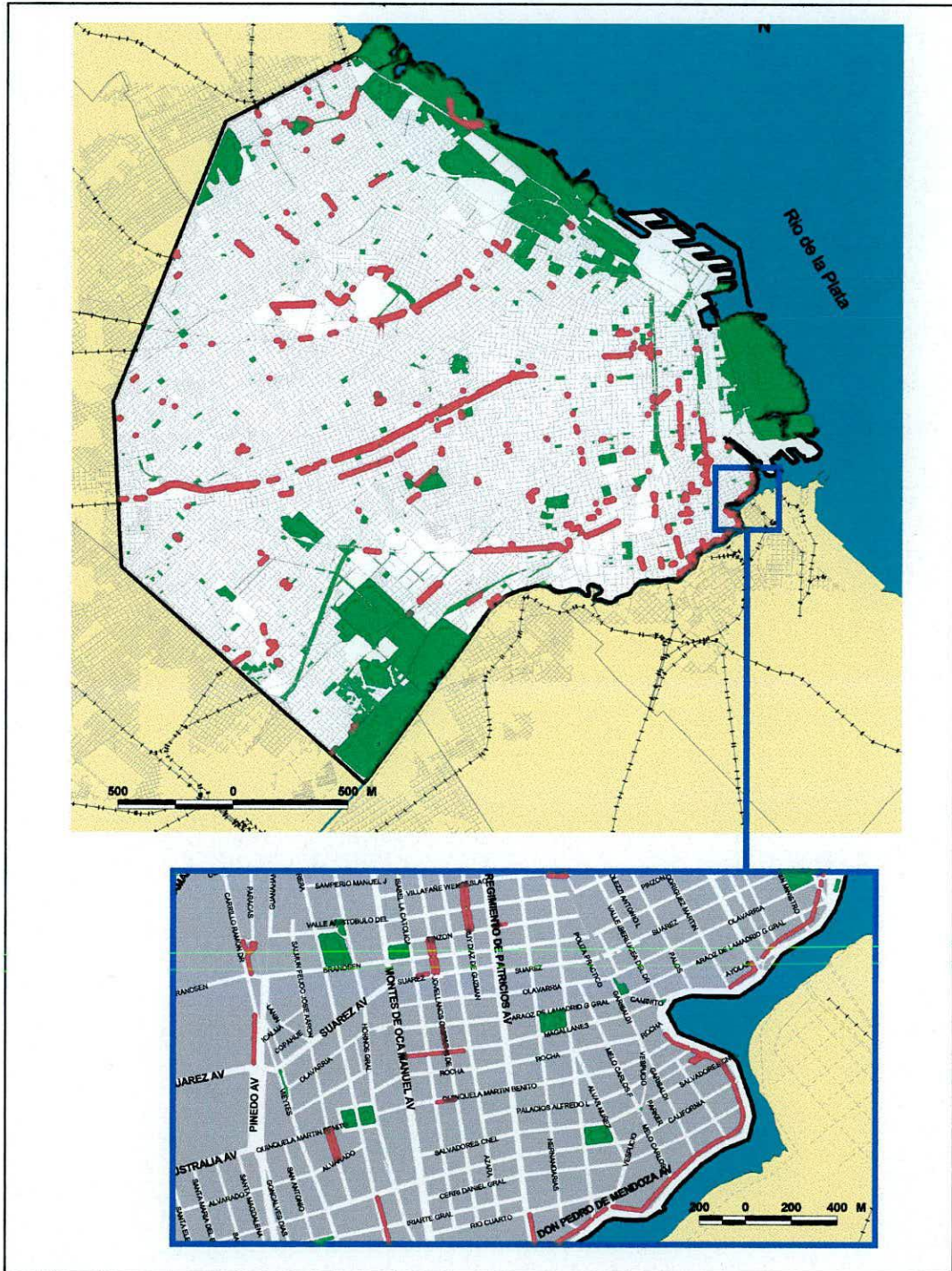


Fig. 14 - Distribución de las líneas particularizadas en la Ciudad.



En la Tabla 1 se puede observar la base de datos referida a la distribución de las líneas particularizadas en la Ciudad de Buenos Aires.

CALLE	TRAMO	TIPO	NORMA	AÑO	SUP_AFEC	PARC/AFEC
12 de Octubre	Cucha Cucha hasta su cierre	Apertura	Dec.23.475	1968	1637,7	3
14 de Julio	Girardot - Montenegro	Ensanche	S/plano 41 -C- 56	S/D	174,9	3
Albarracin	Provincias Unidas - Vernet, Av.	Apertura	Ord. 37.614	S/D	464,1	10
Alberdi, Juan Bautista, Av.	San Pedroto, Av. - Pumacahua	Ensanche	Ord. 23.475	1968	11103,9	166
Alte. Brown	Ayolas - Don Pedro de Mendoza, Av.	Ensanche	Ord. 23.475/68	1968	1765,6	4
Alv Jonte	Campana - Cuenca	Ensanche	Ord. 44095	S/D	20,3	2
Alvarez, Cristomo	Lopez, Candido - Santander	Apertura	Ord. 49.666	S/D	1484,8	3
Alvarez, Thomas	Pedro Rivera - Vias FNGBM	Ensanche	Dec. 22.558	S/D	51,2	2
Angaco	Treinta y tres Orientales - Bocayuba, Quint	Apertura	S/ Plano 1916	1916	196,3	1
Arenales	Bulnes - Diaz Coronel Av.	Apertura	Ord. 23.475	1968	1440,8	1
Asamblea, Av.	Curapaligue - Carabobo , Av.	Ensanche	Dec. 8.654	1953	1854,7	23
Asuncion	Lopez, Juan Pablo - Cervantes	Ensanche	S/D	S/D	28,1	6
Atahualpa	Escalada de San Martin, R. - Cesar Diaz, Gral	Apertura	Ord. 23.475	1968	1008,1	9
AU - Illia, Arturo U. Pte	Sector Norte - enlace con Cantilo Av.	Apertura	Ord. 34.162	S/D	30658,1	7
Avalle	Caseros, Av. - Chiclana, Av.	Apertura	Ord. 23.475	1968	567,6	6
Avellaneda	Campichuelo - Otamendi	Ensanche	Decr. 1722 (BM 19046)	S/D	20,4	1
Bacacay	Repetto, Nicolas Dr. - Garcia Lorca, Federico	Apertura	Ord. 24.802	1969	1366,6	2
Barracas	Suarez, Av. - Brandsen	Ensanche	Ord. 30.481	1974	369,7	1
Basualdo	Directorio, Av. - Remedios	Ensanche	S/D	S/D	103,2	4
Beauchef	Rivadavia, Av. - Rosario	Apertura	Ord. 23.475	1968	2040,0	2
Berg. Carlos	27 de Febrero, Av. - Ferre	Apertura	Ord. 23.475	1968	1790,6	3
Bidegain, Pedro. Pje.	Treinta y tres Orientales - Bocayuba, Quint	Apertura	S/ Plano 1916	1916	125,7	3
Bonorino, Esteban Cnel	Ferre - 27 de Febrero, Av.	Apertura	Ord. 23.475	1968	1259,7	3
Brasil, Av.	Peru - Chacabuco	Ensanche	S/D	S/D	86,3	6
Cañada de Gomez	Saraza - Castañares, Av.	Apertura	Ord. 23.475	1968	2094,6	1
Camargo	Dorrego, Av. - Humboldt	Apertura	Ord. 23.475	1968	9768,4	5
Caseros	Salta - Santiago del Estero	Ensanche	Ord. 34.675	S/D	7,4	1
Cerrito	Cordoba, Av. -- Sarmiento	Ensanche	Ord. 24.421	1969	131,5	14
Cevallos, Virrey	Pavon - Garay, Av.	Apertura	Ord. 23.475	1968	1141,1	2
Charcas	Godoy Cruz - Justo, Juan B. Av.	Apertura	Ord. 30.559	S/D	1723,9	1
Chiclana, Av.	Maza - Boedo	Ensanche	Dec. 2.220	1970	583,6	33
Cochabamba	Paso - Rincon	Ensanche	Ord. 36.896	1982	496,1	4
Colonia	Alcorta Amancio, Av - Cooperacion	Ensanche	Ord. 29/910	1910	246,7	3
Combate de los Pozos	Rivadavia, Av. - Yrigoyen, Hipolito	Ensanche	Dec. 4/51	1951	986,0	7
Cordoba, Av.	Paraná - Rodriguez Peza	Ensanche	Ord. 23.475	1968	151,2	9
Coronda	Rivadavia, Av. - Burgos	Apertura	Dec. 10.481	1956	713,1	1
Corrientes, Av.	Ayacucho - Alem, Leandro N. Av.	Ensanche	Ord. 10/11/910	1910	793,0	42
Cortajarena	Alcorta Amancio, Av - Chutro Pedro Profesor Dr	Apertura	Ord. 23.475	1968	2024,2	3
Cramer	Pico - Deheza	Ensanche	S/Plano 284-C-75	1975	51,6	3
Curapaligue	Laferrere, Gregorio de - Fernandez Moreno	Ensanche	Ord. 23.475	1968	300,5	3
Darregueyra	Santa Fe, Av - Cervizo	Apertura	Ord. 23.475	1968	3791,5	4
Darwin	Cabrera J. -Vega Niceto Cnel.	Ensanche	Ord. 24.802/69	1969	789,6	11
De la Torre, Lisandro, Av.	Lopez, Candido - Santander	Apertura	Ord. 23.475	1968	3571,6	7
De los Constituyentes, Av.	Cabezon, Jose Leon - Mosconi, Av.	Ensanche	Ord. 44.095	S/D	4744,0	68
Del Trabajo, Av.	Mitre - Curapaligue, Av.	Ensanche	Ord. 23.475/68	1968	8413,9	8
Del Barco Centenera	Goyena, Pedro Av. - Bonifacio, Jose	Ensanche	Ord. 23.475	1968	3050,1	18
El Salvador	Godoy Cruz - Justo Juan B., Av.	Apertura	Ord. 23.475	1968	2410,4	2
F.C.D.F.S.	Pueyrredon Av. - Moliere	Ensanche	Ord. 24.802	1969	207814,4	690
F.C.G.U.	Del Campo Av. - Beiro Francisco Av.	Ensanche	Ord. 24.802	1969	26829,2	42
F.G.B.M	Gral. Paz, Av - Escobar	Ensanche	Ord. 33.439	S/D	141,4	2
F.G.S.M.	Garmendia, Av. - Cabrera, Jose	Ensanche	Ord. 24.802	1968	35415,1	184
F.N.D.F.S.	Carhue - Paz, Gral., Av.	Ensanche	Dec. 17526	1951	4488,3	17
F.N.G.B	Tabare - Las Palmas	Ensanche	Der.1665	S/D	2273,8	7
Falcon, Ramon	Miralla - Albarizo	Ensanche	S/ plano 593-67	1967	138,5	1
Famatina	Monteagudo - Zavaleta	Apertura	Ord. 23.475	1968	2852,9	5
Fernandez de la Cruz, Francisco, Gral. Av	Castañon - Acosta, Mariano	Ensanche	Ord. 23.475	1968	8490,8	104
Flores V. Gral.	Helguera - Cuenca	Ensanche	Ord. 24.802/69	1969	865,6	12
Franco	Concordia - Lavallol	Ensanche	Dec. 4986	S/D	817,8	7
Freire, Ramon, Cap. Gral.	Vilela - Paroissien	Ensanche	Dec. 2961	1947	55,2	5
Garay, Juan de, Av.	Saenz Peza, Luis - Sois	Ensanche	Ord. 23.475	1968	1367,0	10
Garcia del Rio	Superi - Pinto	Ensanche	Dec. 2.961	1947	222,1	11
García, Teodoro	Forest, Av. - Guzman, Av.	Apertura	S/D	S/D	2849,5	1
Grote, Padre Federico	Carbonari, Comandante - Mendoza, Don Pedro	Apertura	Ord. 23.475	1968	746,2	3
Gutierrez, Ricardo	Condarco - Bolivia	Ensanche	Ord. 24.802	1969	709,6	8
Herrera	Lujan Pedro - Don Pedro de Mendoza	Ensanche	Dec. 655	S/D	1675,8	37
Hubac	Martiniano Leguizamon - Rucci J. Ignacio	Ensanche	Ord. 49.660	S/D	402,5	5
Humboldt	Velazco, Juan Ramirez de - Loyola	Apertura	Ord. 23.475	1968	5502,4	16
Iguazu	Alcorta, Amancio Av. - Ancaste	Ensanche	Dec. 1.666	1949	110,1	10
Jovellanos, Melchor G de, Av.	Suarez - Pinzon	Apertura	Ord. 23.475	1968	2404,8	12
Jujuy, Av.	Independencia, Av. - Mexico	Ensanche	Ord. 33.739/28	S/D	204,1	28
Juramento	Vidal - Cabildo, Av.	Ensanche	Ord. 23.475	1968	3035,3	21
Justo, Juan B., Av.	Cabrera - Gorriti	Ensanche	S/ plano 595 -C-56	1956	192,6	2



CALLE	TRAMO	TIPO	NORMA	AÑO	SUP_AFEC	PARC/AFEC
La Fuente	Bustillo - Fernandez Moreno Baldomero	Ensanche	Ord. 27.917	S/D	10,9	2
Lavalle	Talcahuano - Libertad	Ensanche	Ord. 23.475	1968	197,0	6
Lima	Independencia, Av. - Venezuela	Ensanche	Ord. 24.421	1969	141,2	6
Lista, Ramon Coronel	Bruselas - Curuzu Cuatiá	Apertura	Ord. 23.475	1968	472,8	2
Los Patos	Santa Cruz - Monasterio	Apertura	Ord. 23.475	1968	4921,4	1
Lozano, Pedro	Cervantes - Naciones Unidas	Ensanche	Dec. 6.747/53	1953	119,7	4
Magallanes	Montes de Oca Manuel A. Av. - Azara	Ensanche	Ord. 23.475	1968	668,9	18
Mendoza, Don Pedro de, Av.	Brasil - Vieytes	Ensanche	Ord. 23.475	1968	55823,2	139
Mirave	Zavaletta - Suarez	Ensanche	Ord. 35.336	S/D	160,7	1
Moctezuma	Escalada de San Martin, R. - Cesar Diaz, Gral	Apertura	Ord. 23.475	1968	1191,6	6
Monte	Araujo - Corvalan	Apertura	Ord. 23.475	1968	1749,7	1
Montes de Oca, Manuel A., Av.	Cruz Osvaldo - Mendoza, Don Pedro	Ensanche	Ord. 23.475	1968	2074,5	12
Morelos	Neuquen - Gaona, Av.	Ensanche	Ord. 23.475/68	1968	3172,5	2
Moreno, Perito, Av.	Dellepiane, Luis J. Tte.Gral. Av. - Alcorta, A. Av	Ensanche	Ord. 34.898	S/D	30217,0	133
Morlote	Punta Arenas - Tronador	Apertura	Ord. 23.475	1968	3928,0	6
Murquiondo	Patron - Acasuso	Apertura	Ord. 44.176	S/D	2321,5	1
Naon, Romulo	Juramento - Monroe, Av.	Ensanche	Dec. 26/10/909	1909	1032,7	19
Nazare	De Peralta, Manuel Porcel - Bruselas	Ensanche	Exp. 59.166- D	1968	27,0	1
Neuquen	Gainza, MartYn de, Gral. - Espinosa	Ensanche	S/Plano 879-C-74	1948	23,9	3
Nogoya	Cervantes - Bermudez	Ensanche	Ord. 97.18	1951	56,3	1
Nutez	Perez, Roque - Melian	Ensanche	S/D	S/D	37,4	1
O Gorman	27 de Febrero, Av. - Ferre	Apertura	Ord. 23.475	1968	1330,3	2
Oruro	San Juan, Av. - Humberto 1	Ensanche	Ord. 23.475	1968	67,9	2
Paracas	Arolas, Eduardo - Brandsen	Apertura	Dec. 297	1946	2070,9	9
Paraguay	Montevideo - Rodriguez Peta	Ensanche	Ord. 43.395	S/D	224,1	2
Pasaje Particular (e/ Medrano y Salguero)	Diaz Velez - Vias del FCGS	Ensanche	S/ Plano 184-C-49	1949	615,5	12
Paseo Colon, Av.	Calvo, Carlos - Garcia, Martin	Ensanche	Ord. 23.475	1968	11155,5	27
Paz, Gral., Av.	Tres de Febrero - Arcos	Ensanche	S/D	S/D	88,7	13
Paz, Jose C.	Iguazu - Monteagudo	Apertura	Ord. 23.475	1968	1848,5	1
Pedraza, Manuela	Cramer - Amenabar	Ensanche	S/D	S/D	312,8	1
Perdriel	Cruz, Osvaldo - Rio Cuarto	Ensanche	Ord. 23.475	1968	1025,7	40
Peron, Juan Domingo, Av.	Billinghamurst - Sanchez de Bustamante	Ensanche	Ord. 40.479	S/D	50,0	6
Peru	Alsina - Belgrano, Av.	Ensanche	Ord. 23.475/68	1968	2976,9	41
Pico	Conesa - Cramer	Ensanche	Nota 4618 - DGFOC 75	1975	27,7	2
Pinto	Garcia del Rio, Av. - Paroissien	Ensanche	Ord. 23.475	1968	476,3	6
Pinzon	Regimientos de Patricios, Av. - Hernandarias	Ensanche	S/D	S/D	75,6	2
Planes	Donato Alvarez - Segui, F. J., Alte	Ensanche	Ord. 23.475/68	1968	2233,1	1
Plaza	Pico - Vedia	Apertura	S/ plano 551-67	1967	186,2	1
Primera Junta	Araujo - Corvalan	Apertura	Ord. 23.475	1968	1500,5	1
Quinquela, Martin Benito	Jovellanos, Melchor G.de - Isabel La Catolica	Ensanche	Ord. 23.475	1968	499,4	7
Rabanal, Francisco Intendente Av.	Culpina - Rivera Indarte	Ensanche	Ord. 23.475	1968	601,2	28
Rafaela	Benedetti, Osvaldo Ernesto Dip. Nac. - Lacarra	Apertura	Dec.23.475	1968	4714,5	23
Regimientos de Patricios	Rio Cuarto - Don Pedro de Mendoza, Av.	Ensanche	Ord. 15.505/63	1963	221,6	6
Remedios	Pola - Basualdo	Ensanche	Ord. 26/1/912	1912	142,7	5
Remedios de Escalada	Boeri, Juan - Moctezuma	Ensanche	Ord. 33.366/77	1977	54,9	9
Repetto, Nicolas Dr.	Yerbal - Bacacay	Apertura	Ord. 23.475	1968	1070,5	2
Rivadavia, Martin Comodoro, Av.	Cabildo, Av. - Del Libertador Av.	Ensanche	Ord. 23.475	1968	3172,6	39
Rivas, Gral	Bolivia - Condarco	Ensanche	Ord. 7.862/36	1936	138,9	4
Roca, Coronel, Av.	De la Torre, Lisandro - Cosquin	Ensanche	Ord 23.475	1968	1095,5	6
Roca, Julio, Pte., Av.	Piedras - Irigoyen, Bernardo de, Av.	Apertura	Ord. 02/07/1907	1907	9203,0	39
Rosario	Del Barco Centenera - Gimenez, Angel M.	Ensanche	S/D	S/D	91,4	8
Ruiz Huidobro, Av.	Holmberg - Palme, Olof	Ensanche	Ord. 23.475	1968	967,5	19
Ruy Diaz de Guzman	Pinzon - Villafate, Wenseslao	Apertura	Ord. 23.475	1968	3309,1	9
Saladillo	Peron, Eva Av. - Argentina, Av.	Ensanche	Ord. 23.475	1968	708,6	5
Salmun Feijoo, Jose Aaron	Quinquela, Benito M. - Alvarado	Apertura	Ord. 23.475	1968	2244,7	8
Salta	Estados Unidos - Independencia, Av.	Ensanche	S/D	S/D	55,8	2
Sancti Spiritus	Tronador - Estomba	Ensanche	Dec. 1.021	1956	9,6	1
Santa Fe, Av.	Godoy Cruz - Fray Justo	Ensanche	Ord. 23.475	1968	1602,4	8
Santa Magdalena	Santo Domingo - Villarino	Ensanche	Ord. 33.739	S/D	2169,7	12
Santander	Piedrabuena, Av. - Argentina, Av.	Ensanche	Ord. 23.475	1968	2334,4	4
Santo Tome	Caracas - Gavilan	Apertura	Ord 2.065/63	1963	2183,0	1
SNO e/Olavarría y Martín García, AV	Olavarría - García, Martín Av	Apertura	Ord. 44.520	1990	31239,6	13
SNO e/Reservistas Argentinos - Irigoyen	Reservistas Argentinos - Irigoyen	Apertura	Exp 86758 - 88	1988	43825,5	4
SNO e/Figueroa Alcorta y Chonino	Cavia - Casares Av.	Apertura	S/ Plano 1916	1916	3285,4	2
Soria	Thames - Serrano	Apertura	Ord. 23.475	1968	295,9	2
Suarez	Isabel La Catolica - Azara	Apertura	Ord. 38.259	S/D	15239,0	6
Triunvirato, Av.	Monroe - Echeverría	Ensanche	Ord. 1.752	S/D	8772,7	20
Tucuman	Uruguay - Parana	Ensanche	Dec.23.475	1968	49,8	1
Uspallata	Baigorria - Perdriel	Apertura	Ord. 23.475	1968	1173,5	4
Valparaiso	Larraca - Laguna	Ensanche	Ord. 23.769	1968	139,3	2
Viedma, Francisco de	Cuzco - Paz, General Av.	Apertura	Ord. 23.475	1968	4340,9	4
Vilela	Donado - Machain	Apertura	S/Plano Oficial 1916	S/D	1178,4	14
Villarino	Cruz, Osvaldo - Lujan, Pedro de	Apertura	Ord. 23.475	1968	1555,7	9
Zamudio	Beiro, Francisco Av. - Tinogasta	Apertura	Ord. 23.475	1968	1002,9	2

Tabla 1 - Arterias con afectación por obras de aperturas o ensanches de calles.



Del análisis de las bases georreferenciadas surge que 2.632 parcelas están afectadas por una línea particularizada y de éstas 306 ya fueron expropiadas para la realización de obras públicas. No existe un patrón de distribución especial ya que están dispersas por toda la ciudad.

Si quisiéramos hacer un simulacro de realización de las obras, y proyectásemos las *Líneas Particularizadas* sobre las parcelas tal como ocurriría si se decidiera realizar las obras, obtendríamos que la superficie a ser incluida a la vía pública es de 701.208,2 m². Si tuviéramos en cuenta el porcentaje de afectación de cada una de las parcelas podríamos ver que la mitad de ellas tienen menos del 24% de su superficie total afectada, lo que podría llegar a representar expropiaciones parciales. Mientras que el porcentaje de parcelas que poseen más del 75% de la superficie afectada, seguramente implicarán una expropiación de tipo total. (Gráfico 1)

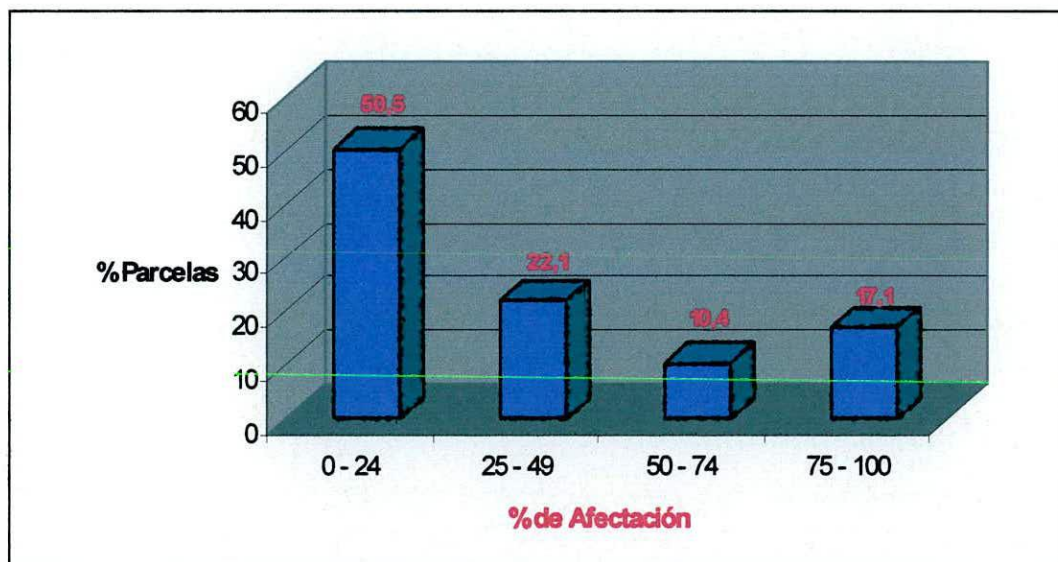


Gráfico 1 - Porcentaje de superficies de afectaciones de parcelas

A partir de un trabajo sobre el valor del suelo en la ciudad (Fig. 15 – Tabla 2), realizado por la Unidad de Sistemas de Información Geográfica³³ del Gobierno de la Ciudad, determinamos que si a septiembre de 2006 las parcelas afectadas a vía pública hubieran estado libres de construcción y se hubiera decidido expropiarlas para la obra pública, el monto aproximado de esas superficies hubiera sido de US\$ 445.000.000 cuatrocientos cuarenta y cinco millones de dólares).

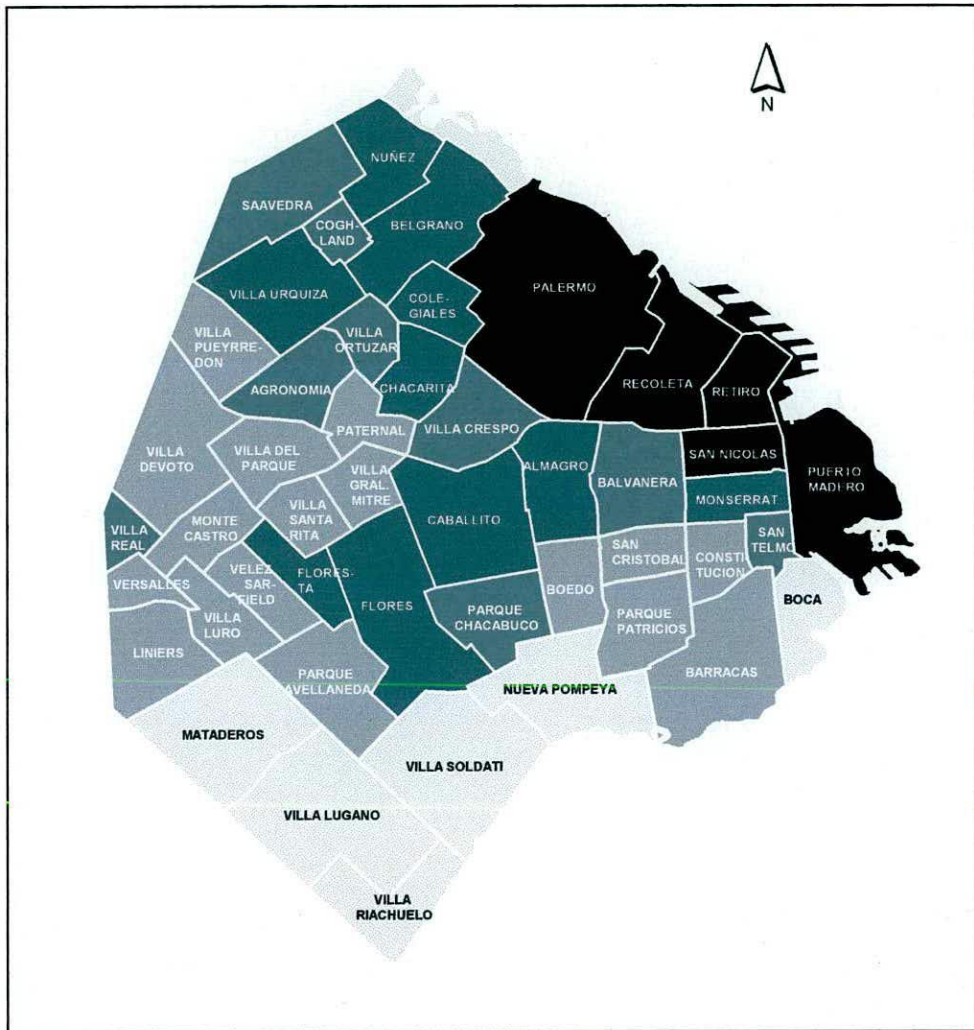


Fig. 15 - Distribución del valor del suelo en US\$ del m² por Barrios.

Fuente: USIG, 2006

³³ Para determinar el valor del suelo se “realizó un relevamiento durante el mes de septiembre de 2006 (...) Se obtuvo información sobre ubicación de los inmuebles, dimensiones y superficies y el precio de oferta de los mismos. Todos estos datos fueron extraídos de los suplementos clasificados de los diarios Clarín y La Nación, más los proporcionados por las inmobiliarias asociadas al *Sistema Integrado de Propiedades, Expoclasificados, Argenprop, Segundamano* y un listado de inmobiliarias que informaron de sus ofertas. En los casos de datos incompletos o valores que hacían dudar acerca de su veracidad, se corroboró y se completó mediante un contacto directo con el oferente.” (USIG; 2006: 6)



BARRIO	VALOR M ²
AGRONOMIA	832,6
ALMAGRO	966,4
BALVANERA	629,8
BARRACAS	358,6
BELGRANO	1721,2
BOCA	213,5
BOEDO	562,8
CABALLITO	1019,8
CHACARITA	878,3
COGLAND	795,7
COLEGIALES	1276,9
CONSTITUCION	571,1
FLORES	864,5
FLORESTA	1055,2
LINIERS	482,0
MATADEROS	315,7
MONSERRAT	1515,5
MONTE CASTRO	476,2
NUÑEZ	1267,4
NUEVA POMPEYA	291,7
PALERMO	2167,1
PARQUE AVELLANEDA	375,1
PARQUE CHACABUCO	759,4
PARQUE PATRICIOS	465,9

BARRIO	VALOR M ²
PATERNAL	568,0
PUERTO MADERO	5017,8
RECOLETA	2637,5
RETIRO	5680,9
SAAVEDRA	599,3
SAN CRISTOBAL	557,4
SAN NICOLAS	2724,9
SAN TELMO	799,1
VELEZ SARFIELD	562,1
VERSALLES	379,1
VILLA CRESPO	735,9
VILLA DEL PARQUE	572,6
VILLA DEVOTO	534,1
VILLA GRAL. MITRE	524,5
VILLA LUGANO	209,4
VILLA LURO	426,4
VILLA ORTUZAR	773,8
VILLA PUEYRREDON	553,4
VILLA REAL	613,0
VILLA RIACHUELO	246,7
VILLA SANTA RITA	518,7
VILLA SOLDATI	256,9
VILLA URQUIZA	916,1

Tabla 2 - Valor del m² por barrios en dólares.

Fuente: USIG, 2006.

Los proyectos sobre arterias de circulación son de larga data y forman parte de una lenta transformación urbana que tiene consecuencias variadas. La propiedad privada es la primera que sufre estas consecuencias dada la limitación que se impone a su libre uso y disposición. La incertidumbre, en cuanto a plazos de efectiva concreción de la obra, propicia a la especulación por parte de algunos propietarios, estudios jurídicos y agentes inmobiliarios.

De las entrevistas realizadas surgió que ciertos estudios jurídicos toman conocimiento de las afectaciones y promueven a los propietarios para que realicen el pedido de expropiación. Existen casos en los que a pesar de las expropiaciones realizadas, los propietarios siguen haciendo uso del bien, aún cuando se dictó sentencia y se concretó el pago efectivo por la expropiación. Como caso emblemático está la expropiación parcial realizada por el ensanche de la Avenida Paseo Colón, donde existe una playa de estacionamiento. El

propietario no dejó el retiro correspondiente y sigue utilizándolo como lugar de alquiler para estacionar vehículos.

El mercado inmobiliario, al no reflejar los valores que tendrían las propiedades por la realización de las obras abre en algunos casos oportunidades para la inversión especulativa. Existen agentes que realizan estudios de rentabilidad de inversiones y compran inmuebles para emprendimientos a valores inferiores a los que se obtendrían cuando se realice la obra pública. La cercanía a avenidas, o a calles importantes, le da al suelo un valor agregado considerable, incluso tres veces superior al que tiene. Por otro lado existen situaciones especulativas curiosas como lo observable en el ensanche de la avenida Juan Bautista Alberdi (Fig. 16). Allí algunas edificaciones presentan el retiro hacia la nueva línea municipal lo que las favorece con un mayor FOT, mientras que en la superficie afectada a la futura obra pública, frente de la parcela, existen construcciones a piso bajo y por lo general con un uso de tipo comercial. Estos casos se deben a que los propietarios no han pedido la expropiación inversa y pueden conservar esa superficie hasta tanto se decida realizar la obra pública. La ley de expropiaciones permite esta curiosa hibridación arquitectónica.

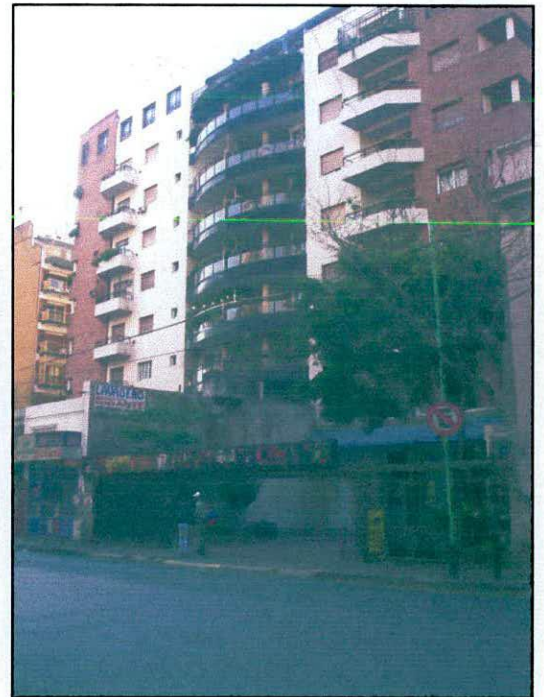


Fig. 16 - Edificaciones nuevas con retiro hacia una futura línea municipal y locales comerciales a piso bajo en la Avenida Juan Bautista Alberdi.

3. AU3 - LA OBRA INCONCLUSA

En materia de arterias de circulación, las autopistas fueron una de las obras de mayor envergadura en la ciudad al mejorar el tránsito de los automóviles y disminuir los tiempos de conexión con otras áreas. Muchos intelectuales señalan a este tipo de obras como una de las causantes principales de ruptura urbana, congestión automovilística, y contaminación sonora, auditiva y visual, entre otros males.

no es obra el pl

Las autopistas se construyeron durante la última dictadura militar en el contexto de una serie de proyectos urbanísticos que intentaban posicionar a Buenos Aires al nivel de las principales metrópolis del mundo. Estos proyectos pretendían modernizar a la ciudad y contribuir al orden urbano. Sus implementaciones se caracterizaron por un carácter excluyente e ignorante de las consecuencias sociales y urbanas que generaban. Prevalció el afán de lograr una ciudad al servicio de un sector social de ingresos medio-altos. Las políticas urbanas y sociales orientadas a las clase media-baja y baja, características del período anterior prácticamente desaparecieron.

La AU3 fue una de las autopistas proyectadas pero, a diferencia del resto de las derogadas, se avanzó en la primera etapa de su realización: la expropiación de los inmuebles por donde pasaría la arteria. En realidad su planificación es de larga data ya que fue planteada por primera vez en el “Plan Director” en 1937. Luego resurgió en el “Plan Director para Capital Federal y lineamientos estructurales para el AMBA y su región” en 1958-1962, y otra vez apareció en el “Plan Buenos Aires Año 2000” del CONADE. Esta vía rápida debía

atravesar la ciudad en el sentido Norte y Sur y unir a la Avenida General Paz (barrio de Saavedra) con el Puente Alsina (barrio Nueva Pompeya). (Fig.17)



Fig. 17 -Proyecto AU3 y los barrios afectados por su traza.



En este capítulo nos centraremos en el estudio de la zona definida por la proyección de ésta autopista, indagaremos acerca de cuáles han sido sus consecuencias urbanísticas y sociales, e identificaremos los diferentes intereses y conflictos que surgieron en torno a la traza.

3.1 LA AU3 Y SU IMPRONTA SOCIOESPACIAL

La AU3 tuvo muchas idas y vueltas, en materia de política urbana. Durante el gobierno del General Alejandro Lanusse (1971-1972) se intentó llevar a cabo el proyecto y ante la masiva protesta de los vecinos la obra no se pudo concretar. Luego, a fines de los años '70, el intendente Brig. Osvaldo Cacciatore retomó el plan, sin embargo, por cuestiones políticas y financieras no se continuó y se sucedieron infinidad de errores, irregularidades y abandonos. Manifestados con el proceso de expropiación de viviendas a precios absolutamente por encima de los precios de mercado, con situaciones de expropiaciones cuando aún no había una decisión terminada ni una financiación para completar aquel viejo proyecto de la Autopista Central y, ni siquiera, de las demás autopistas que preveía el Plan Cacciatore. Luego continuó con el tema de los edificios en el cual, de una manera absurda, la mitad de los departamentos fueron expropiados y la otra mitad no, continuó luego con el proceso irregular, o de institucionalización de irregularidades, que tuvieron que ver con los cánones locativos, que se previeron a partir del año 84, con la presencia de extraños cobradores, de documentación falsa y situaciones en las cuales nadie sabía si se estaban pagando, si existían deudas o cuál era la situación real de ocupación de los bienes³⁴.

La interrupción de la obra dejó una impronta socioespacial de gran magnitud, debido a la desvalorización de la zona, la ocupación ilegal de los edificios y predios expropiados y el deterioro del paisaje urbanístico. A partir de entonces el Estado creó diferentes programas y acciones cuyos fines principales fueron intentar la rezonificación del sector, la solución habitacional a los ocupantes y fundamentalmente la revalorización de la traza. Un cuarto de siglo después siguen existiendo obstáculos a estas metas, vinculados a los diferentes conflictos e intereses existentes y agravados por la emergencia económica que atravesó el país durante gran parte del período.

³⁴ Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Versiones taquigráficas de marzo, julio y diciembre de 1998.



En la tabla 3 veremos cronológicamente las diferentes normativas que afectaron a la AU3 desde su promulgación hasta los intentos recientes de solucionar las problemáticas generadas en la zona de afectación:

NORMA	CONTENIDO
Decreto PEN 1.668/78 09/08/1978	Declaración de Interés Nacional el Plan de Autopistas Urbanas.
Ord. 33.439 BM 15.492 05/04/1977	Autorización de la ejecución de la AU3.
Ord. 38.464 BM 16.919 06/12/1982	Desafectación del tramo Riachuelo – AU1.
Ord. 38.856 BM 17.011 19/04/1983	Desafectación del tramo AU1 – Federico Lacroze.
Ord. 39.153 BM 17.069 12/07/1983	Aprobación del proyecto de Autopista elevada entre Gral. Paz y Av. de los Incas.
Ord. 39.487 BM 17.123 27/09/1983	Desafectación del tramo Federico Lacroze – Av. de los Incas
Ord. 40.629 BM 17.557 18/06/1985	Desafectación del tramo Av. De los Incas y Pampa.
Ord. 45.422/91	Censo Habitacional de la Traza y contratos de alquiler.
Ord. 45.520/91	Programa de Viviendas de Renovación Urbana. Rezonificación de la traza restante.
Ord. 45.586/91	Realización del Estatuto del Organismo Regulador del Programa EX AU3.
Ord. 45.529/91	Extensión de los alcances del Programa hasta la Av. J. B. Justo.
Decr. 1.052/92 BM 19.297 03/06/1992	Régimen de enajenación de Inmuebles Municipales.
Ord. 50.384 02/05/1996	Desafectación del tramo Congreso – Gral. Paz. Rezonificación del distrito como U34, los espacios libres como UP y aprobación de la traza de la Vía Rápida hasta Congreso.
Res. 52.009 18/09/1997	Suspensión de los desalojos en la traza y creación de la Comisión Especial EX AU3.
Ley 8 08/03/1998	Creación de la Comisión Especial: ordena Censo y suspende los desalojos.
Ley 324 28/12/1999	Creación del Programa de Recuperación de la Traza de la Ex AU3.
Ley N° 813, BOCBA N° 1498 del 06/08/2002	Prórroga de la ejecución del programa al 31 de Diciembre de 2003, como máximo.
Decreto 1.521 –05/10/2005	Creación del "Componente de Emergencia en el marco del Programa de Recuperación de la Traza de la Ex AU3". Otorgación de mayores subsidios.

Tabla 3 - Normas que afectaron a la traza desde su proyección hasta la actualidad.

Fuente: Unidad Ejecutora de la Traza Ex AU3 (2002), Diario Clarín (27/10/2005).

La planificación de la autopista generó la expropiación de mil quinientas propiedades. Trescientas cincuenta de ellas aproximadamente fueron incorporadas en 1997 a la vía pública, para la creación de la Avenida Parque (Hoy Goyeneche) y sus canteros centrales. Con la vuelta a la democracia, las sucesivas crisis económico-financieras y la presencia paradójica de un Estado ausente, estos bienes se convirtieron en una solución habitacional para algunos sectores sociales que carecían de vivienda. Las ocupaciones se produjeron a veces dentro de marcos legales y otras de forma irregular. Se verificaron usurpaciones de algunas casas que no



habían sido demolidas y otros ocupantes construyeron viviendas con materiales precarios sobre los terrenos vacantes. En el mejor de los casos los ocupantes pagan un canon mensual acorde a su ingreso familiar (no más del 20%) al Gobierno de la Ciudad. Según fuentes oficiales existen algunos inmuebles que a pesar de que los propietarios recibieron la indemnización por expropiación, aún lo siguen ocupando. Hay también antiguos inquilinos que no desocuparon las propiedades después de la expropiación.

En ocasiones los “punteros” políticos promovieron la ocupación ilegal actuando como verdaderos “abridores de casas”³⁵. Se constituyeron en promotores de gran parte de las usurpaciones y de ese modo el clientelismo partidario favoreció a algunos ocupantes. Gracias a esas iniciativas éstos pudieron transitar con mayor facilidad los circuitos administrativos del Estado para acceder al alquiler de los bienes.

No siempre el uso de los inmuebles se destina sin embargo a la vivienda. De hecho este destino afecta a un poco menos de la mitad de los mismos. Actualmente existen en la traza 1.149 bienes de dominio de la Ciudad, cuyos usos podemos ver en la siguiente tabla:

USO	CANT	%	USO	CANT	%
Asentamientos	16	1,4	Hospital	2	0,2
Biblioteca	1	0,1	Huerta	1	0,1
Campo Deportivo	41	3,6	Jardín Maternal	2	0,2
Centro de Jubilados	2	0,2	Local Comercial	3	0,3
Centro de Salud	2	0,2	Museo	1	0,1
Comercio	9	0,8	Ninguno	25	2,2
Cultura	3	0,3	No determinado	12	1,0
Dependencias del GCABA	24	2,1	Oficinas	1	0,1
Deposito	1	0,1	Org. No Gubernamentales	5	0,4
Deposito a Cielo Abierto	30	2,6	Taller	8	0,7
Parquizaciones	368	32,0	Teatro	2	0,2
Establecimiento Educativo	18	1,6	Vivienda con Comercio	14	1,2
Estacionamiento	7	0,6	Vivienda Multifamiliar	118	10,3
Galpón	2	0,2	Vivienda Unifamiliar	430	37,4
Hogar de Día	1	0,1		1.149	100

Tabla 4 - Bienes inmuebles de la Ciudad expropiados y los diferentes usos a lo largo de toda la traza.

(Fuente: Registro Único de Bienes Inmuebles – RUBI – Subsecretaría de Escribanía General).

D. de la A.

³⁵ Declaraciones de la Lic. Natalia Gualdoni, responsable del Área de Acción Social de la Unidad Ejecutora EX AU3.

La mayoría de los bienes que figuran en la tabla 4 están bajo la guarda de la Dirección General de Administración de Bienes del Gobierno de la Ciudad (DGAB). Si analizamos los datos podemos comprobar que los inmuebles cuyo uso es de tipo residencial (vivienda unifamiliar, vivienda multifamiliar, vivienda con comercio, y los asentamientos precarios) alcanzan el 48.9%, evidencia concreta de la importancia que tienen estos bienes en la función de paliar el déficit habitacional que sufre la ciudad.

La traza está dividida en ocho tramos. Un recorrido por cada uno de ellos muestra realidades distintas, producto de la concentración diferencial de inmuebles expropiados y de las diferentes situaciones sociales de las zonas aledañas. (Fig 18-19)

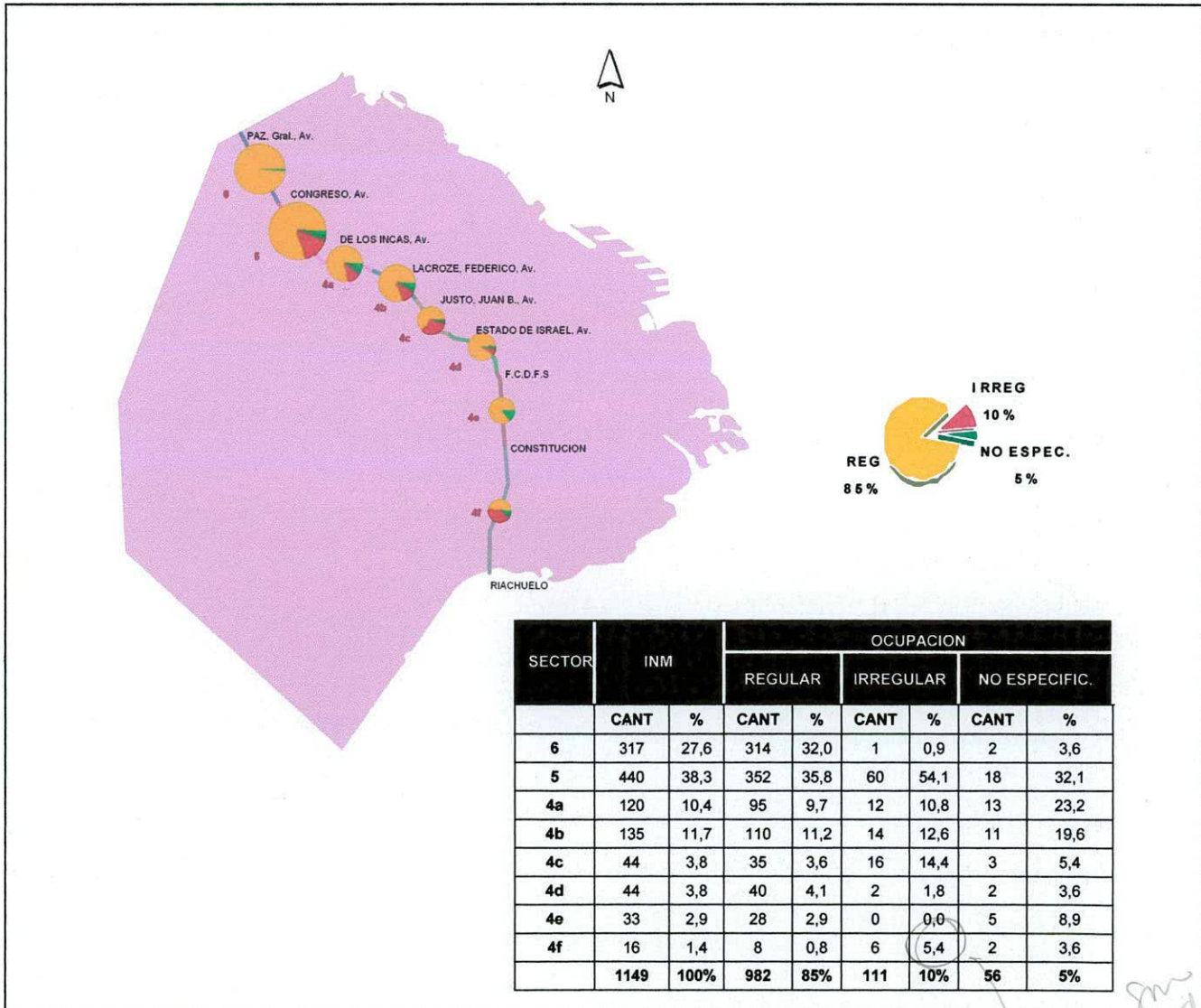


Fig. 18 - Distribución de inmuebles dominio de la Ciudad en la Traza de la Ex AU3 y Estado de ocupación.

Fuente: RUBI – Subsecretaría de Escribanía General de la Ciudad.

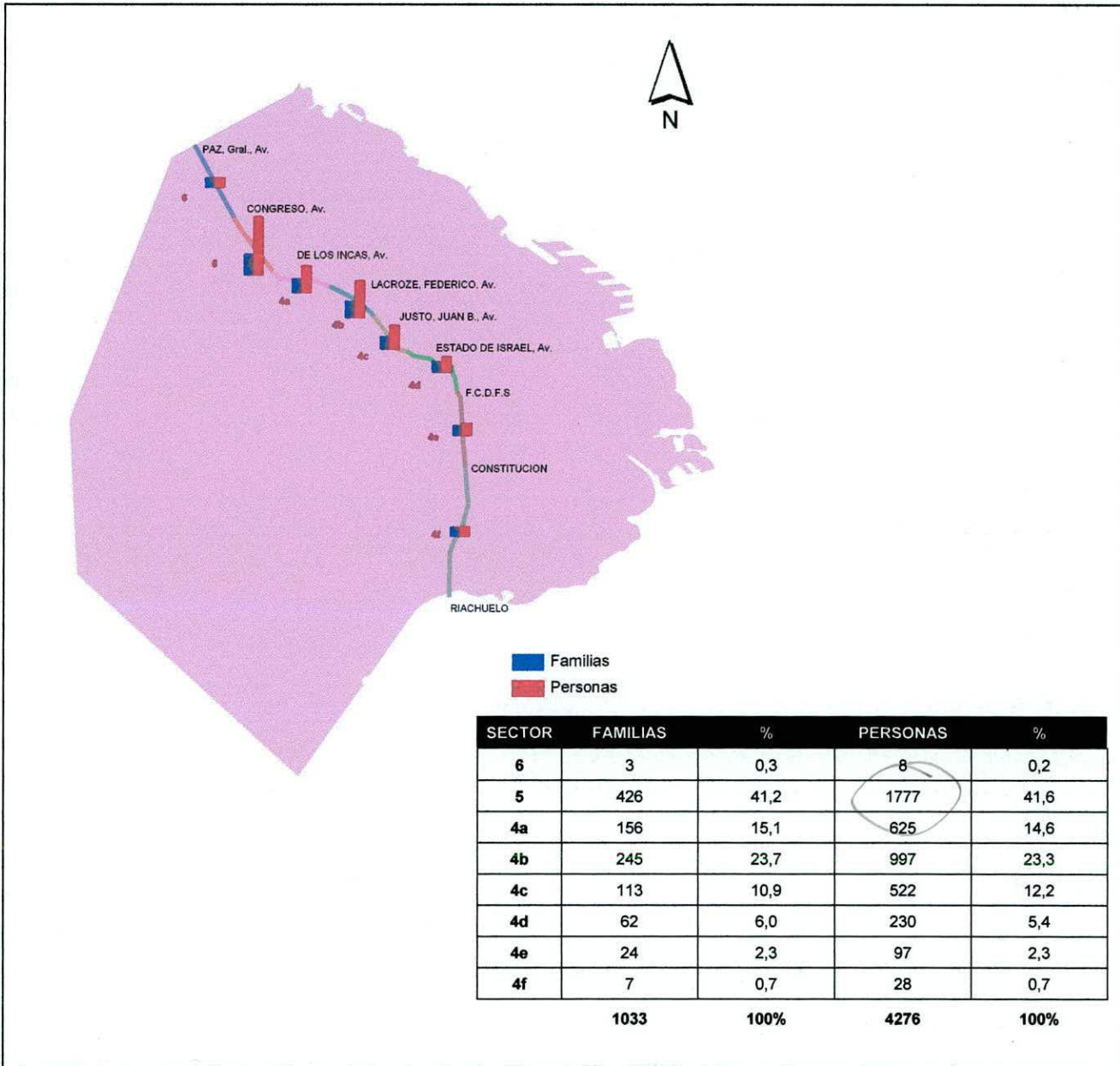
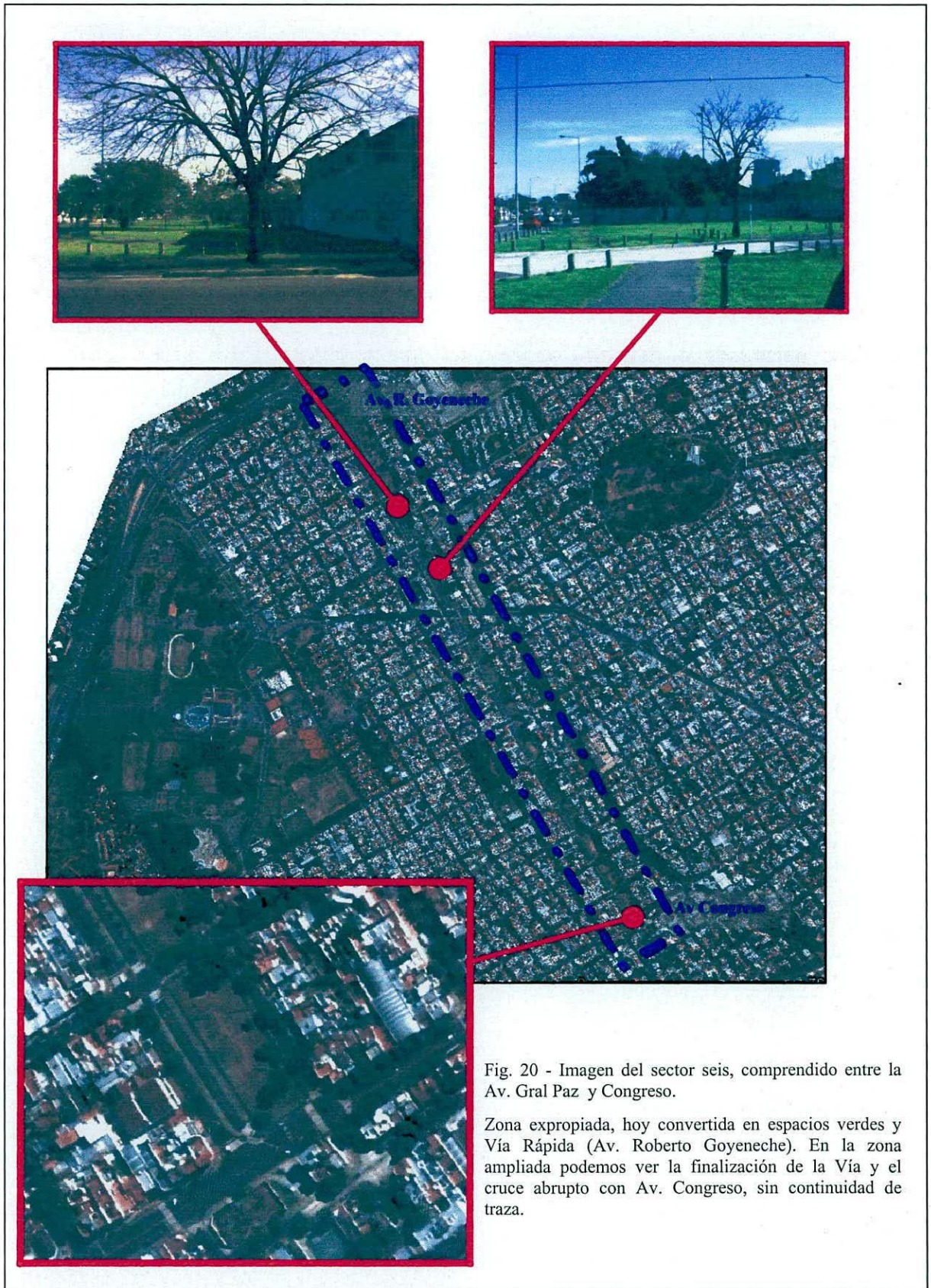


Fig. 19 -Cantidad de familias y personas por sector que ocupan inmuebles dominio de la Ciudad en la Traza Ex AU3.

Fuente: RUBI – Subsecretaría de Escribanía General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En el sector seis el porcentaje de viviendas es inferior debido a las demoliciones y la definición de espacios verdes, que tienen la particularidad de no poseer ordenanza o ley que los libre al uso público. Son parquizaciones con algunos árboles, elementos de recreación y esparcimiento (juegos, bancos). Su destino futuro puede llegar a ser otro como consecuencia, por ejemplo, de la venta de esos terrenos a particulares o por la creación de equipamiento comunitario. Son terrenos de propiedad privada de la Ciudad de Autónoma Buenos Aires, los

que, además, tienen cierto control social: los vecinos informan o denuncian posibles asentamientos ilegales. (Fig. 20).





En el sector cinco la cantidad de parcelas utilizadas como viviendas aumenta considerablemente; se alternan con algunas parquizaciones. Este sector se constituyó en el más conflictivo de la traza debido a tres cuestiones fundamentales: la concentración de población de bajos recursos, la barrera al tránsito que implica la interrupción de la Avenida Roberto Goyeneche, y la ocupación de una zona cuyo valor del suelo es uno de los más altos en la ciudad. Hay fuertes contrastes entre el frágil estado físico de los inmuebles intrusados o alquilados a la Ciudad y la situación socioeconómica de los ocupantes con respecto a su entorno inmediato.

A partir del sector cuatro, la distribución de viviendas es más discontinua y considerablemente inferior a la del sector anterior, acorde a una menor cantidad de bienes inmuebles expropiados. El estado físico de las viviendas y la situación social de sus ocupantes pasan desapercibidos, incluso se encuentran integrados al paisaje urbano (Almagro, San Cristóbal). Las diferentes situaciones de contrastes entre los sectores de la taza con su entorno están vinculadas con la distribución socioeconómica que tiene la ciudad, y con la antigüedad de cada barrio, situaciones que se encuentran polarizadas cuando recorremos su eje norte-sur.

3.2 PROYECTOS URBANÍSTICOS Y SOCIALES

La concentración de bienes inmuebles deteriorados, de población de bajos recursos económicos, y la interrupción abrupta de la Avenida Roberto Goyeneche en la Avenida Congreso, son algunos de los factores que permitirían pensar al sector cinco como una verdadera *Cicatriz Urbanística*. Estas características definen una zona de escasa integración urbana. Hoy el Estado -que declaró a la ciudad en emergencia habitacional- se encuentra limitado para disponer efectivamente de su patrimonio inmobiliario por la ocupación de familias que carecen de posibilidades para acceder a una vivienda propia o pagar el alquiler de un inmueble dentro del mercado. Una situación que, por otro lado responde también a que a lo largo de dos décadas la traza tuvo diferentes grados de importancia dentro de la agenda pública. En los últimos años parece haber mayor preocupación o interés en alcanzar a las soluciones urbanas y sociales necesarias.

Durante los años '80 en el Concejo Deliberante se discutieron diferentes proyectos con gran énfasis en el aspecto urbanístico. Esas propuestas descuidaban u ocultaban la



problemática social. De todos modos ningún plan llegó a concretarse. En la década siguiente, y en el marco de la definición de grandes proyectos de recuperación de espacios en el área central -como Puerto Madero, Retiro y la realización de nuevas obras viales-, la construcción de la Autopista 3 cobró vigencia. El destino de los ocupantes pareció acercarse a la expulsión. (Rodríguez, M, 2005:146). En el año 1991, a través de la ordenanza municipal 45.520/91, se definió un proyecto de recuperación de la traza; contemplaba la creación de una vía rápida, la edificación de viviendas para los ocupantes, el desarrollo de equipamiento social y la creación de espacios verdes en los terrenos linderos. A tales fines se creó una Mesa de Concertación, conformada por distintos organismos municipales, con competencia en la problemática y por diferentes actores locales involucrados. Se destacaban los Delegados, representantes de los ocupantes a nivel de manzana. En esa Mesa se firmó un Acta de Acuerdo de Compromiso, contemplaba la voluntad de *radicación* en la zona de los ocupantes, la colaboración de los Delegados en su regularización, la reivindicación del acceso a la propiedad y la construcción de infraestructura y equipamiento. (Rodríguez, C.; 2005:159). Estas intenciones se vieron frustradas rápidamente, producto de las fuertes contradicciones internas en las comisiones, en especial en la Mesa de Delegados. No existía coincidencia plena entre los objetivos, las prioridades y las estrategias que pretendían llevar a cabo. Se deterioraron los vínculos con los organismos de referencia, ruptura agravada por el incumplimiento de los acuerdos pactados: no aceptar nuevas intrusiones.

A principios de los '90 hubo una fuerte tendencia de intrusiones de viviendas en la ciudad. Las denuncias realizadas por distintos medios de comunicación motivaron la intervención en el sector; se firman actas de desalojo. Carla Rodríguez afirma que las acciones llevadas a cabo durante esos años comenzaron con la campaña de un medio representativo de posiciones liberales, con un fuerte énfasis en que la propiedad privada se encontraba en gran peligro en el barrio de Belgrano, en clara alusión a la situación de la traza. (2005: 80). Se suscitaron nuevas amenazas de desalojo, pero el proyecto no llegó a buen puerto, quedó en el olvido.

En mayo de 1996 se dictó la ordenanza N° 50.836 que aprobó la apertura de la Avenida Parque (hoy Avenida Roberto Goyeneche), 20 cuadras de extensión, comprendidas entre la Avenida General Paz y la Avenida Congreso. Esta obra implicó el desalojo de los pocos ocupantes que había en el sector seis. A partir del traspaso de la Municipalidad a la



figura de Gobierno de la Ciudad, la discusión tomó mayor relevancia. Algunas de sesiones de la Legislatura Porteña mostraron la preocupación que suscitó la traza:

Sr. Srur (Partido Nueva Democracia - ND): “Señor presidente (dirigiéndose al Pte. de la Legislatura), la política no estuvo ausente en el origen del fenómeno de las ocupaciones de la AU3. No fueron pocos los funcionarios, militares y civiles que repartieron llaves y se valieron de su posición para elegir a quién se protegía y a quién no. La política, entonces, no puede hoy mirar para otro lado como si nada tuviera que ver, como si todo se redujera a un problema jurídico patrimonial. Es hora de que nos hagamos cargo de nuestras deudas y nuestras responsabilidades.” (Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires “Acta de la primera sesión especial - 9 de Marzo de 1998”, Versión Taquigráfica – Acta N° 9).

Sr. Srur (ND): “En el caso de la AU3 existe una obligación ética esencial: el Estado, la política, tiene que resolver este problema porque el principal autor, el principal creador, el principal inventor de este problema fue el propio Estado, fue la propia política, a través de malas decisiones de administración y a través de malas decisiones desde el punto de vista urbanístico para la Ciudad”. (Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Sesión de la Legislatura Porteña del 28/12/1998, Versión Taquigráfica).

Esta preocupación trajo como consecuencia la sanción de la Ley 8, el 11 de marzo de 1998, por medio de la cual se determinó la conformación de una Comisión Especial, cuya misión era formular, en un plazo no mayor a 180 días, una solución definitiva a la problemática habitacional de los ocupantes. Esta Comisión estaría integrada por:

- Comisión Municipal de la Vivienda.
- Secretaría de Promoción Social.
- Secretaría de Hacienda y Finanzas.
- Secretaría de Producción y Servicios.
- Comisión de Vivienda de la Legislatura (asegurando la representación de todos los bloques).
- Cinco representantes de los vecinos involucrados, avalados fehacientemente por sus pares.

Asimismo se estableció la suspensión de todas las intimaciones y los desalojos hasta que se defina un plan de acción concreto. El 30 de diciembre de 1998 la Legislatura dio aprobación inicial a una ley que creó el programa de *Recuperación de la Traza*. Siguiendo con lo estipulado por los artículos 89 y 90, de la Constitución de la Ciudad, el 30 de marzo de 1999 se realizó una audiencia pública para que se presentasen propuestas y observaciones al programa. Asistieron 140 personas, 75 hicieron uso de la palabra. En la mayoría de los casos hubo adhesiones al proyecto. Se determinó la incorporación a la Comisión de funcionarios de la Secretaría de Planeamiento Urbano, del Consejo del Plan Urbano Ambiental, así como a



vecinos frentistas con el fin de consensuar la formulación e implementación del programa. Más adelante retomaremos esta cuestión.

Cumplidos los 180 días de la sanción de la Ley 8, y mientras la Comisión aún continuaba trabajando sobre el proyecto, se debió sancionar una nueva norma que prorrogó la suspensión de todos los desalojos (Ley 144, Boletín Oficial N° 623 –02/02/1999).

3.2.1 El Programa de Recuperación y los planes habitacionales

El 28 de diciembre de 1999, por fin, la Legislatura porteña sancionó la Ley 324 que determinó la conformación del “Programa de Recuperación de la Traza de la Ex AU3”, cuyos objetivos principales son:

- a. Reconstruir el tejido urbano y social de la traza.
- b. Brindar vivienda económica a los ocupantes considerados beneficiarios del programa.
- c. Iniciar el proceso de solución habitacional definitiva y garantizar la estabilidad habitacional de los beneficiarios durante el tiempo que demande el desarrollo del mismo.
- d. Atender en forma integrada y coordinada entre los diversos organismos de gobierno, los problemas sociales de los beneficiarios.

Se creó, también, la Comisión de Control y Seguimiento del Programa, debería reunirse al menos una vez cada sesenta días para cumplir funciones de monitoreo y control de la ejecución del programa. Esta Comisión se integró con:

- a. Diputados integrantes de la Comisión de la Vivienda de la Legislatura Porteña.
- b. Representantes de los beneficiarios.
- c. Cinco representantes de los vecinos de las áreas adyacentes a la traza y de las instituciones vecinales que acreditasen al menos dos años de antigüedad en el lugar y personería jurídica.

Para poder brindar una solución habitacional a las casi 1.100 familias que ocupaban los inmuebles, y para que los ocupantes pudieran ser considerados beneficiarios del programa, se definieron los siguientes requisitos:

- a. Habitar en la traza desde antes del 6 de agosto de 1996.
- b. Haber respondido al censo implementado por la Comisión creada por la Ley 8.
- c. Manifestar expresamente la adhesión voluntaria al programa.



- d. Utilizar los inmuebles para uso de vivienda exclusivamente.
- e. Percibir un ingreso mensual promedio, por grupo familiar, no mayor a mil doscientos pesos (1.200) o trescientos (300) pesos mensuales por cada integrante de la familia, considerando los ingresos del año anterior al momento de la adhesión al programa.
- f. No ser propietarios de inmuebles.
- g. No haber sido adjudicatario de un crédito o subsidio para la adquisición, construcción o refacción de vivienda.

Según el censo realizado en 1998 por la Comisión Especial, y ejecutado por la Dirección de Promoción Social, el tamaño promedio de hogares del Sector 5 era de 4.1 miembros por hogar. Este promedio resultó de una estructura compuesta por un 25% de hogares con 1 a 2 miembros; 38% de 3 a 4 miembros y el 37% restante integrado por más de 5 personas. (Tabla 4) El tamaño mayor de cinco miembros, en el marco de la situación de ocupación de estos inmuebles, está asociado a condiciones de hacinamiento.

MANZANA	CANTIDAD DE MIEMBROS					TOTAL DE HOGARES	TAMAÑO PROMEDIO
	1-2	3-4	5-6	7-8	+9		
63	4	4	2	1	0	11	3,4
64	8	18	9	3	2	40	4,1
65	17	17	14	4	3	55	4,1
89	11	15	5	0	0	31	3,2
90	3	7	3	2	1	16	4,5
91	6	5	4	0	0	15	3,2
92	6	12	7	1	1	27	4,1
93	6	6	4	2	0	18	3,7
100	4	7	5	3	2	21	4,8
101	12	9	14	6	3	44	4,5
102	4	15	9	3	1	32	4,4
103	7	13	16	3	1	40	4,3
104	16	23	13	6	0	58	3,8
105	0	11	7	0	0	18	4,2
106	6	3	2	1	0	12	3,3
TOTAL	110	165	114	35	14	438	4,1

Tabla 5 - Tamaño promedio y cantidad de hogares según tamaño por manzana de acuerdo con el Censo 1998.

Fuente: FADU (2002).

Entre los meses de mayo a julio de 2000, la Dirección General de Administración de Bienes (DGAB) ejecutó el programa de Adhesiones, que permitió actualizar la información parcial sobre los censados en el año '98 e incorporar nuevos adherentes.



Este programa pretendía saldar las falencias detectadas en el censo anterior, que no brindaba información concreta para corroborar si los ocupantes cumplían o no con los requisitos estipulados por la ley 324 para ser considerados beneficiarios. La Unidad Ejecutora Ex AU3, creada dentro del marco del programa, tuvo como primera tarea determinar quiénes, de los ocupantes, eran efectivamente beneficiarios. A tales fines, y en forma conjunta con los delegados de los ocupantes, se definió un listado de beneficiarios provisorios, a través de un mecanismo transparente y ejecutivo. Se realizó un operativo para comunicar a cada uno de los ocupantes cual era su situación frente al Programa. Las cédulas de relevamiento clasificaban a los ocupantes en: *Beneficiarios* (grupos familiares que cumplieron con la totalidad de los incisos de la Ley 324), *No incluidos en el Listado de Beneficiarios* (grupos familiares que no habían cumplido con alguno de los incisos de la Ley 324), y *Ocupantes* (grupos familiares de quienes no se tenía información). Este operativo se realizó durante el 10 y 15 de diciembre del 2001, y para el sector cinco se planificaron 578 cédulas. Se ejecutaron 425 de ellas, desagregadas en 394 notificaciones y 31 no notificadas. Las diferencias se atribuyeron a cédulas que correspondían a baldíos, plazas, instituciones públicas o privadas, locales comerciales o a familias que no habitaban más en la traza.

En febrero del 2002 la Unidad Ejecutora realizó otro relevamiento dirigido a todos aquellos ocupantes que ya habían sido censados en el '98. Se permitieron nuevas adhesiones a quienes no lo habían hecho en ese proceso. Los nuevos adherentes debieron presentar una nota acompañada de documentación probatoria y validada por un comité de evaluación. En el estudio de Impacto Ambiental realizado por la FADU (2002) se presentaron una serie de datos vinculados al análisis de la información proveniente de los censos y las adhesiones al programa al 31 de enero del 2002, donde se clasificaron los hogares del Sector 5 (529) de la siguiente manera:

Beneficiarios	Cumplen con todas las exigencias que marca la ley 324.
No Beneficiarios	Hogares censados que no cumplen una o más de las condiciones anteriores.
Beneficiarios Potenciales	No censados en 1998 que manifestaron su adhesión en el año 2000. Estos ocupantes no pudieron ser evaluados. Los datos del año 2000 no informaban sobre las condiciones a, d, e y g.

Tabla 6 - Clasificación de los ocupantes.

Fuente: FADU (2002)



En función del censo y las adhesiones, se determinó que un total de 190 hogares (35.9%) eran beneficiarios; 248 (46.9%) no lo eran y 91 hogares (17.2%) podrían llegar a serlo. Observándose un notable incremento en el número de familias, sin que podamos saber si esto se debió a nuevos arribos o a deficiencias del relevamiento anterior, aunque ateniéndonos al cuadro 2, se trataría más bien de lo último. Los principales criterios para no resultar “beneficiario” estuvieron centrados en la no adhesión al programa y el incumplimiento con la antigüedad de ocupación exigida por la ley 324. El nivel de ingreso, a valores del año 2000, sólo constituyó un factor limitante a las alternativas habitacionales para tres hogares.

Podemos observar en los datos relevados que el período de mayor ocupación en el sector cinco se dio durante 1980-1985, y continuó en forma importante hasta 1996. (Gráfico 2). Todos aquellos ocupantes que no cumplieron con los requisitos estipulados en la ley 324 fueron considerados “no beneficiarios”. Por lo tanto en un plazo de 30 días luego de realizarse el censo, fueron notificados de su condición. Serían desalojados. Pero como veremos esta situación no se concretó como consecuencia de la política oficial ante el déficit habitacional que sufre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

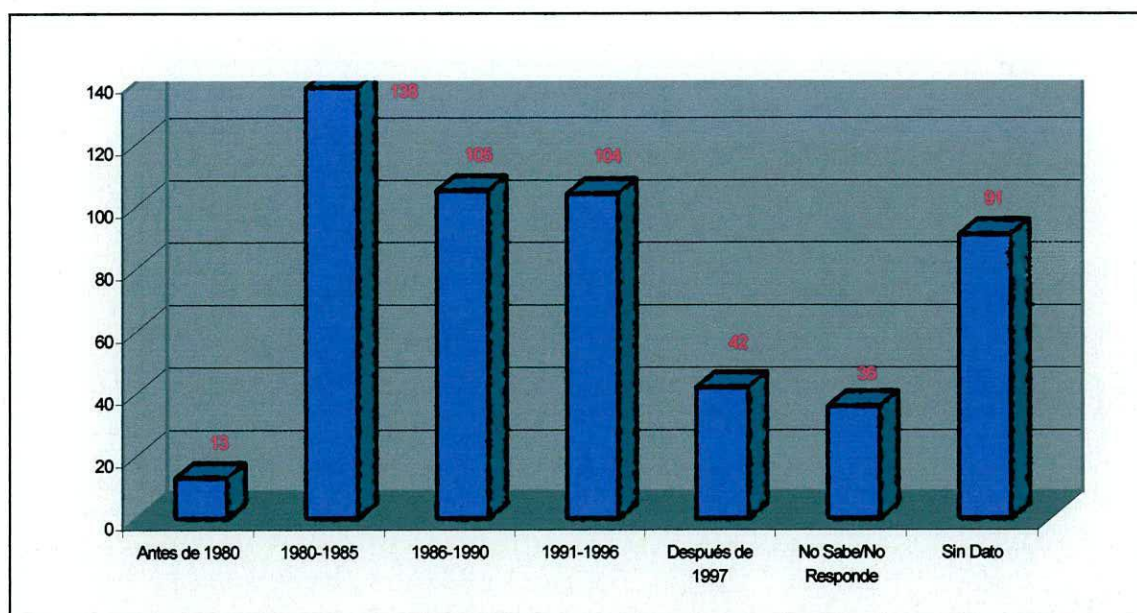


Gráfico 2 - Antigüedad de la ocupación.

Fuente: FADU, 2002



El plan habitacional es vital para lograr el éxito del programa. Los objetivos de recuperación del paisaje urbano y la disposición plena del patrimonio de la Ciudad están supeditados a su concreción. Desde noviembre del 2001 la Unidad Ejecutora del Programa de Recuperación de la Traza implementa el Plan de Soluciones Habitacionales, consistente en cuatro alternativas para que las familias beneficiarias puedan acceder a su vivienda definitiva:

a) Alternativa 1: Se trata de una línea de créditos de 20 o 30 años para la compra de inmuebles fuera de la Traza. El Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC) habilitó una línea de créditos hipotecarios para la compra, recuperación o construcción de viviendas en inmuebles que no sean propiedad del Gobierno. Los créditos no deben exceder la capacidad de pago de los beneficiarios, manifestada en Declaración Jurada.

Se estableció como tasa máxima de interés el cuatro por ciento (4%) anual efectivo y un plazo de veinte (20) años para su amortización. Los beneficiarios pueden realizar un plan de refuerzos periódicos en los pagos para resolver la diferencia, si existe, entre los montos del valor de la tasación del inmueble y del crédito acordado. Los costos de escrituración y demás gastos se incorporan a la hipoteca. Si el beneficiario tiene deudas con el Gobierno de la Ciudad se acuerda, previo a la escrituración del bien, un plan de pagos de esas obligaciones.

b) Alternativa 2: Se brinda la posibilidad a algunos beneficiarios para que puedan comprar el inmueble que habitan, a través de créditos hipotecarios a 20 ó 30 años. Las condiciones y beneficios son iguales a los de la alternativa anterior, con el agregado que el Gobierno de la Ciudad ofrece mejores condiciones crediticias (tasas y plazos) a los beneficiarios que no registran deudas con la Ciudad o que demostraron haber hecho mejoras significativas en los inmuebles que habitan hasta ese momento.

Si dentro de los diez años siguientes a la adjudicación de la vivienda, el beneficiario optara por enajenar ese bien, deberá comunicar su decisión al Gobierno de la Ciudad. En un plazo de 30 días hábiles éste podrá comprar el bien por un valor equivalente al que lo transfirió más las mejoras que el propietario hubiese realizado.

c) Alternativa 3: Presenta dos variantes:



1) Construcción de vivienda nueva “*Llave en mano*”, a través del Instituto de Vivienda de la Ciudad (IVC).

2) *Autogestión*, alternativa que promueve la organización de los pobladores en la gestión colectiva de la vivienda, con asistencia técnica y financiera del Gobierno.

En estas opciones se ofrecen también créditos hipotecarios, y las mismas condiciones y beneficios que las anteriores alternativas. Los beneficiarios pueden elegir si la construcción se realiza por intermedio del Instituto de la Vivienda o por mecanismos autogestionados (cooperativas, mutuales o asociaciones sin fines de lucro) conformados por los propios beneficiarios.

d) Alternativa 4: Presenta dos variantes:

1) *Autoconstrucción* de viviendas en terrenos fuera del sector cinco, patrimonio de la Ciudad, para las familias de extrema pobreza con subsidios de materiales y asistencia técnica.

A los beneficiarios en situación de extrema pobreza (aquellos que no tienen una capacidad mínima para la devolución de los créditos previstos en las alternativas anteriores), la Secretaría de Promoción Social les ofrece subsidios para el desarrollo de programas colectivos de autogestión, consistentes en la autoconstrucción o recuperación de viviendas.

2) *Comodato vitalicio* otorgado a los mayores de 60 años, en situación de extrema pobreza pueden ser beneficiados con un comodato, de por vida, de inmuebles de propiedad del Gobierno de la Ciudad, adaptados a la necesidad del grupo familiar. El mantenimiento del inmueble y el pago de los servicios queda a cargo del beneficiario. El Poder Ejecutivo puede disponer la condonación de las deudas por canon locativo para las familias susceptibles de optar por alguna de las soluciones previstas en esta alternativa.

Hasta tanto no se concretara la solución habitacional para los beneficiarios, éstos seguirán viviendo en el inmueble que ocupaban, bajo un contrato de comodato, teniendo a su cargo el mantenimiento y el pago de los servicios. Se determinó, también, que los beneficiarios acordarían con las autoridades del Poder Ejecutivo, pagos mensuales, a ser



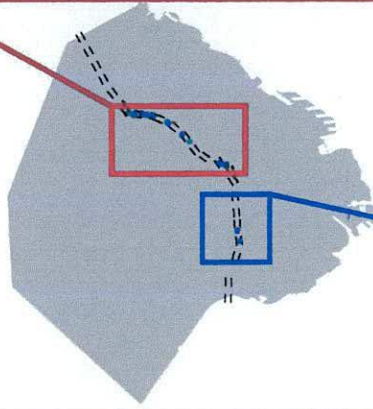
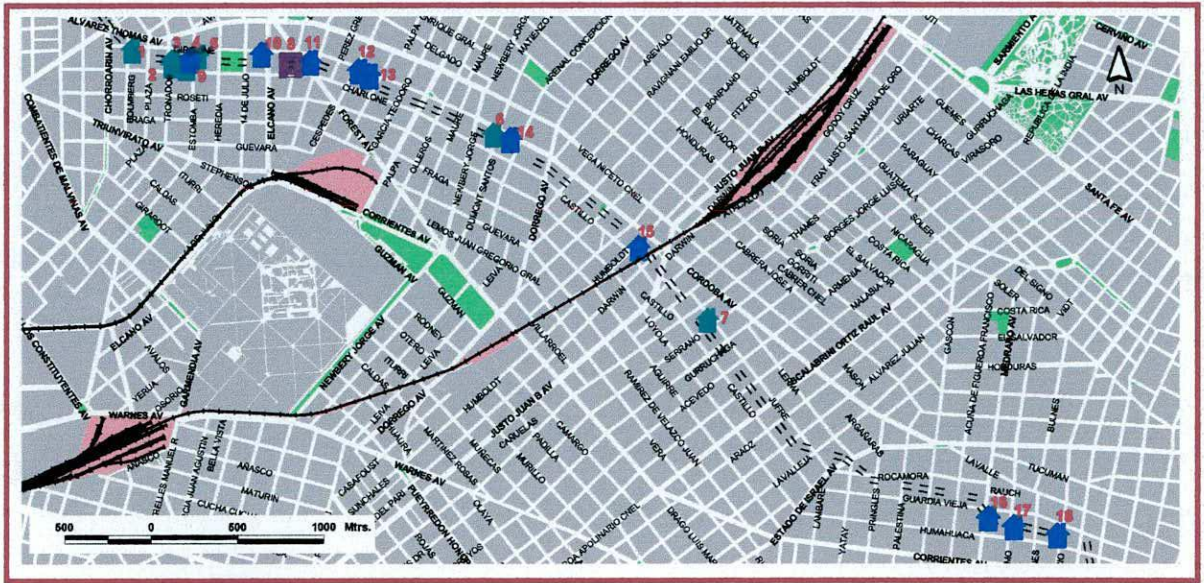
depositados en cuentas personales a nombre de los grupos familiares beneficiarios, para ser destinados posteriormente al pago de la solución habitacional definitiva.

El plazo de ejecución original del Programa se extendía hasta el 31 de diciembre de 2003. Por problemas de índole económica no se logró concretar, reavivando el conflicto. El 5 de octubre de 2005 el decreto 1.521, creó el “Componente de Emergencia en el marco del Programa de Recuperación de la Traza de la Ex AU3”. Se intentó acelerar los plazos por medio de la asignación de mayor presupuesto y, lógicamente, una prórroga de la vigencia de dicha ley. Este nuevo presupuesto consistió en una primera etapa de dos millones de pesos, y una previsión para el 2006, de doce millones. Durante los últimos cinco años el Instituto de la Vivienda de la Ciudad (IVC) otorgó alrededor de setenta créditos, la erogación del Estado fue de alrededor de cuatro millones y medio de pesos.³⁶

Dentro del marco del Programa de Recuperación de la Traza se efectivizaron, a diciembre de 2005, ciento ochenta y siete soluciones habitacionales; ciento sesenta y cinco estaban en curso por créditos y compra de la vivienda que habitaban los beneficiarios. Había hasta esa fecha doscientos setenta y cinco soluciones habitacionales en obra³⁷. (Fig. 21)

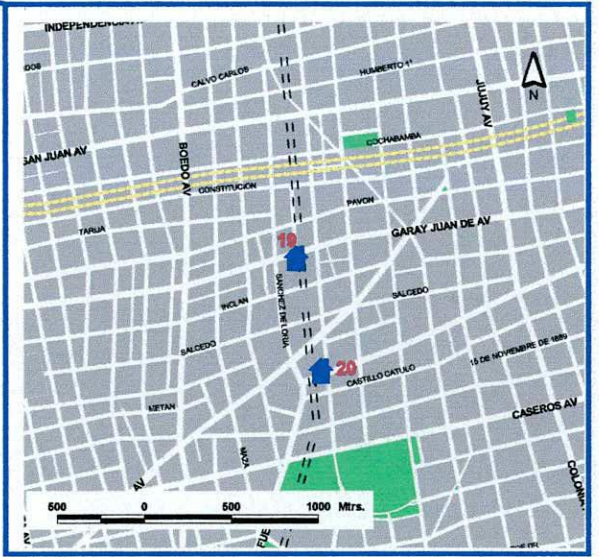
³⁶ Diario Clarín, jueves 27 de octubre de 2005.

³⁷ Diario Digital Noticias Urbanas, “Telerman entregó viviendas”, 22 de diciembre de 2005.



Tipo de Viviendas

- Autoconstrucción
- Autogestión
- Llave en Mano



Id	Dirección	Tipo	Viviendas
1	Holmberg 1283	Autoconstrucción	5
2	Tronador 1123	Autoconstrucción	5
3	Tronador 1141	Autoconstrucción	6
4	Charlone 1627	Autoconstrucción	9
5	Estomba 1167	Autoconstrucción	5
6	Santos Dumont 3529	Autoconstrucción	5
7	Jufre 830	Autoconstrucción	4
8	Virrey Loreto 3761	Autogestión	8
9	Estomba 1148	Llave en Mano	22 (*)
10	Giribone 1328	Llave en Mano	22 (*)
11	Forest 1043	Llave en Mano	5
12	Céspedes 3612	Llave en Mano	5
13	Giribone 840	Llave en Mano	7 (*)
14	Cordoba 6138	Llave en Mano	44
15	Humboldt 1235	Llave en Mano	14
16	Medrano 765	Llave en Mano	18
17	Salguero Jeronimo 743	Llave en Mano	39
18	Mario Bravo 646	Llave en Mano	14
19	Garay Juan De 3244	Llave en Mano	49
20	Brasil 3219	Llave en Mano	7

(*) En Construcción

Total: 300

Fig. 21 - Planes habitacionales en ejecución a diciembre de 2005.

Fuente: UEC (2005)



3.2.2 Proyectos nuevos y rezonificación

Otros objetivos fundamentales que se plantea el programa de Recuperación de la Traza son la rezonificación y la reestructuración urbana del sector cinco. Como primera medida se desafectaron del distrito RUA³⁸ a las parcelas afectadas entre Av. Congreso y La Pampa, atribuyéndoles en primera instancia un distrito de tipo R2bI³⁹, hasta tanto la Comisión de Planeamiento Urbano defina el proyecto final. Para alcanzar los objetivos mencionados se pretende el desarrollo y la implementación de diferentes proyectos promovidos por la Subsecretaría de Planificación orientados a:

- a. Recuperar el espacio público y reconstruir el tejido urbano atendiendo los aspectos estéticos, de seguridad y de higiene, a fin de eliminar perjuicios a los vecinos de las zonas adyacentes.
- b. Resolver los aspectos referidos al transporte y a la circulación, a través de la mejor adecuación al ingreso y egreso de vehículos de la zona; al mejoramiento de las condiciones ambientales y a la preservación del carácter residencial de los distritos consolidados como tales.
- c. Aprovechar los inmuebles de propiedad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para atender a las necesidades de los beneficiarios de los planes de vivienda, teniendo en cuenta el valor actual del suelo y la capacidad de pago de los beneficiarios.
- d. Aprovechar los inmuebles; propiedad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para atender las necesidades de desarrollo de equipamiento y espacios verdes, tendiendo a un adecuado balance con la densidad de población.

En líneas generales el proyecto prevé:

1) La apertura de una vía rápida desde Avenida Congreso hasta Avenida de los Incas, la que contaría con un boulevard central a lo largo de Holmberg hasta Echeverría, y por Donado a partir de la calle Sucre. Se considera que el diseño paisajístico, las veredas anchas, el equipamiento, la iluminación y la forestación conformará una unidad formalmente integrada al conjunto de los espacios verdes del distrito.

³⁸ Zona afectada a obras de autopistas.

³⁹ Zona destinada al uso residencial con menor densidad de ocupación total en la cual se admiten usos compatibles con la vivienda.

b) Para la resolución del nodo vial del encuentro de la futura avenida con las Avenidas de los Incas, Álvarez Thomas y Chorroarín, la definición de isletas de circulación. (Fig. 25).



Fig. 25 - Cruce de Avenidas principales visto desde arriba. Isletas de Circulación. Fuente GCABA.

4) La creación de equipamientos comunitarios en las dos manzanas comprendidas entre las calles Monroe y Pedro Rivera. Podrían ser establecimiento educativo, centro de atención primaria de salud, biblioteca, salón de exposiciones, salón de conferencias. (Fig. 26).

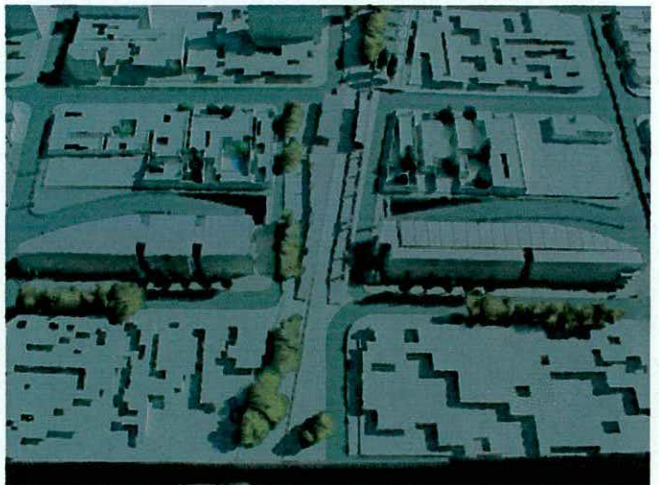


Fig. 26 – Equipamientos Comunitarios.
Fuente GCABA

5) Un amanzanamiento, división parcelaria y normas urbanísticas que articulen el tejido existente con una nueva calificación del espacio público, en pos de generar una nueva identidad.



6) La implementación de mecanismos para el fraccionamiento, la subdivisión y la venta de los terrenos, patrimonio de la Ciudad, a inversores, para el desarrollo de emprendimientos inmobiliarios.

7) El establecimiento de mecanismos de gestión y financiamiento económico para la realización de la operación urbanística y para dar respuesta a las necesidades de los beneficiarios.

Entre algunos de los impactos físicos que generará el proyecto (Fig. 27) se pueden mencionar:

- Aumento de ruido de tránsito en espacios públicos y privados, y sobre las fachadas de edificios nuevos y existentes.
- Cambios en la concentración de polución aérea en cañones urbanos y espacios exteriores, generados por el tránsito inducido y afectado por la nueva edificación.
- Nueva canalización del viento por el espacio lineal formado por el nuevo trazado del *boulevard* y el frente de edificios de altura.
- Aceleraciones locales de viento alrededor de nuevos edificios producidos por su mayor altura y la desviación del viento hacia el nivel peatonal.

Disminución del acceso del sol y aumento de sombras arrojadas por edificios nuevos de mayor altura sobre el tejido existentes de baja altura y los espacios exteriores, tanto públicos como privados. (Evans, J. y Schiller, S.; 2002:23)

Handwritten notes:
2/4
Julem
1/7/15
Cuide

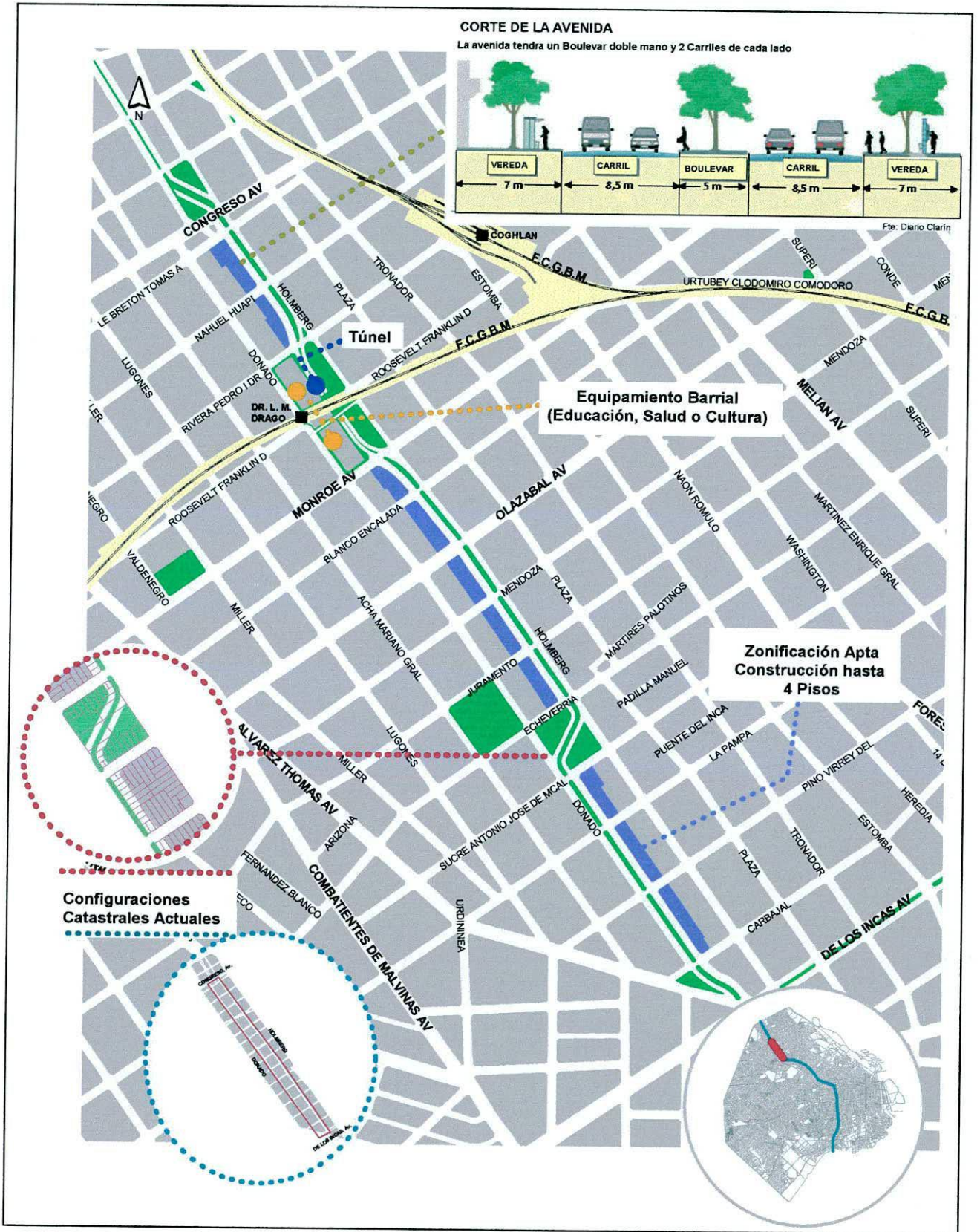


Fig. 27 - Proyecto General de Reestructuración y Rezonificación en la Traza AU3.
Elaboración Propia con fuentes de la UEC (2005). Diario Clarín (2004).

3.2.3 Estimación de costos y beneficios del proyecto

Según la Secretaría de Planeamiento Urbano (2003) las inversiones a realizar en el sector cinco de la traza de la ex AU3 tendrían los siguientes costos de inversión:



Gráfico 3 - Costo de obras de infraestructura y equipamiento comunitario en la traza Ex AU3.

Datos estimados a 2003. Fuente: Secretaría de Planeamiento Urbano del GCABA (2003)

Siempre siguiendo a la misma fuente el impacto social se manifiesta a través de:

- Mayor valor de las propiedades.
- Beneficio social producido por la mejora urbano ambiental producto de la eliminación de basurales a cielo abierto y espacios abandonados.
- Ahorro de horas hombre y combustible por paso bajo nivel.

Allí mismo se estima que su implementación generará un agregado económico a la sociedad de treinta y cinco millones de pesos.

La evaluación económica implica:

- Inversiones en obras por 18.3 millones.
- Factibilidad de construir 110.000 m².
- Captación de plusvalía por la venta de los terrenos para brindar respuesta a la demanda social (solución habitacional a los ocupantes en situación de extrema



pobreza, creación de equipamiento comunitario y desarrollo de la infraestructura urbana necesaria).

La venta de los terrenos a inversores inmobiliarios generará un ingreso de 30.3 millones de pesos. Las inversiones por las obras serían de 18.3 millones de pesos. El excedente que generaría es de 12 millones de pesos.

3.3 FRAGMENTACIÓN SOCIOESPACIAL

Lobato Correa afirma que el espacio urbano es fragmentado, articulado, condicionante social, lleno de símbolos y campos de luchas, resultado de las acciones acumuladas a través del tiempo, y engendradas por agentes que lo producen y lo consumen. Estos agentes tienen una interacción compleja, derivada de la dinámica de acumulación del capital, de las necesidades mutables de la reproducción de las relaciones de producción, y de los conflictos de clases que de ella emergen. (1989:11). La ocupación y/o apropiación de los distintos lugares en la ciudad implica una disputa por el espacio, cuyo resultado legitima pragmáticamente las posiciones adquiridas en la dimensión socioeconómica. (Catenazzi, A. et al; 2003:14-15).

Estos agentes son las unidades reales de acción de la sociedad, toman y ejecutan decisiones que inciden en la realidad local. Estos actores pueden ser individuales o colectivos. Sus comportamientos o estrategias suponen cierto cálculo, que tiene en cuenta sus intereses y necesidades, vinculación con los componentes objetivos, y la expectativa sobre el comportamiento de los otros actores. (Pérez, P.; 1995).

En el caso de la AU3 podemos identificar como agentes urbanos principales a los ocupantes de la traza, los vecinos propietarios, el Estado y los promotores inmobiliarios. Estos agentes tienen una fuerte interacción promovida por la frágil situación dominial de los bienes en la traza y la concentración de sectores sociales de bajos recursos económicos carentes de vivienda propia. En esta interacción se ponen en juego diferentes valores, y no sólo en el sentido económico, sino también cultural, ideológico y de pertenencia de clase, en cuyo centro se intenta definir, a través de distintos proyectos urbanísticos y sociales, la morfología del paisaje urbano.

En este capítulo intentáremos ver cómo se comportan e interactúan estos agentes urbanos, tanto en el plano manifiesto como en el latente.

3.3.1 Los ocupantes

Tal como tratáramos en apartados anteriores gran parte de los bienes inmuebles expropiados (casi el 50%) están siendo utilizados como vivienda por sectores de bajos recursos. En algunos casos los ocupantes pagan un canon al gobierno. En otros, ocupan las viviendas que no fueron demolidas o construyeron casas precarias en los terrenos vacantes, en forma ilegal. Según datos oficiales⁴⁰ el 78% de las ocupaciones se encuentran dentro de marcos legales. El 14% es ilegal y sobre el 8% restante no se especifica aún su situación.

La ocupación ilegal es una estrategia muy común de los que no poseen techo propio; tienden a invadir tierras como consecuencia que los terrenos dentro del mercado legal son demasiados caros para sus ingresos y posibilidades de ahorro, y están imposibilitados para construir viviendas de acuerdo con las normas edilicias vigentes. (Hardoy, J., 1987:25). Efectivamente quienes ocupan la traza de la AU3 pertenecen a un sector social de bajos recursos económicos. Esas propiedades “tomadas” presentan falta de mantenimiento, incluso muchas se encuentran en situación edilicia crítica y son prácticamente irrecuperables para un proceso de adquisición. (Fig. 28 –29)

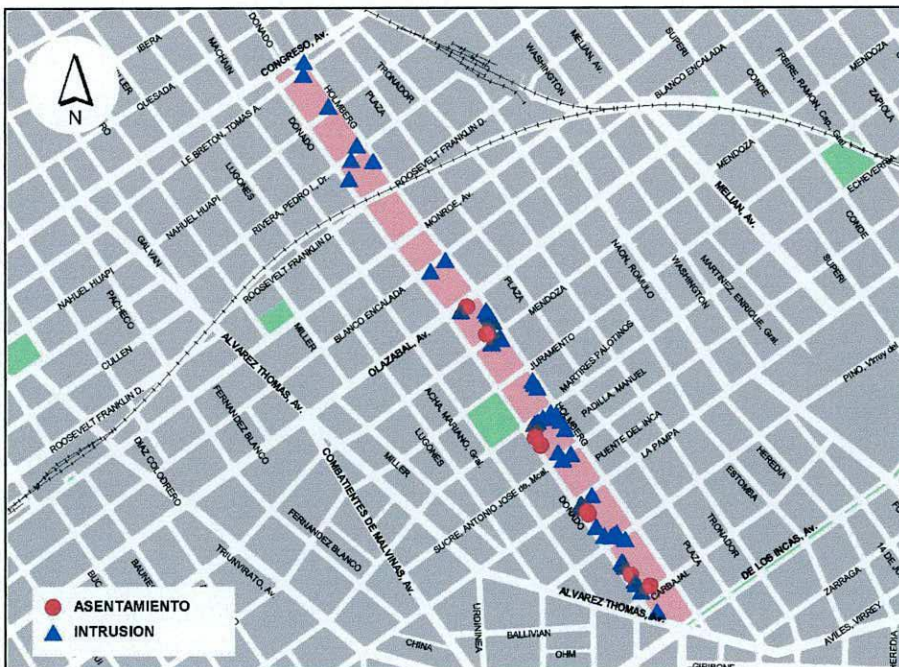


Fig. 28 - Distribución de asentamientos e intrusiones en el sector cinco de la traza Ex AU3.

(Fuente: RUBI – Subsecretaría de Escribanía General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires)

⁴⁰ RUBI, datos actualizados a enero de 2006.



Fig. 29 - Fotos de intrusiones y asentamientos, en el sector cinco de la traza Ex AU3.

En 1992 los ocupantes tuvieron una primera forma de participación en las políticas públicas a implementar en la traza: eligieron delegados a nivel de manzana para su representación. La Mesa de Delegados se caracterizaba por su organización informal; carecía de recursos técnicos y económicos. La mayoría de los representantes eran punteros políticos pertenecientes al justicialismo. Esta organización planteaba la necesidad de hallar una solución habitacional a los ocupantes de la traza, mientras el Municipio llamaba a la conformación de una Mesa de Concertación más amplia, que pretendía definir un proyecto urbanístico integral.

Los delegados vivían en la traza y compartían la cotidianidad con los demás; eran los principales referentes para que las familias pudieran acceder a ocupar las viviendas, situación que dejaba amplios márgenes para la manipulación partidaria. Según Carla Rodríguez, a pesar de lo frágil que era esta organización, se constituyó en un mecanismo eficiente como nexo principal entre el municipio y las familias, para la firma de contratos. El municipio aumentó de esa manera su capacidad de regulación y recaudación sobre los bienes. (2005; 120-121). A fines de 1992, con los cambios de autoridad en la Dirección de Inmuebles (hoy DGAB), la Mesa de Concertación se suprimió, también la Mesa de Delegados, cuya debilidad ya se



evidenciaba por las fuertes disparidades partidarias. Sin intermediarios, el Municipio decidió negociar directamente con cada una de las familias afectadas.

Luego de seis años sin avances en las políticas públicas en el sector, se sancionó en 1998 la ley 8 que determinó que los ocupantes debían participar en la creación de una Comisión de la Vivienda. Se generó así la necesidad de nombrar representantes de los ocupantes, reconstituyéndose así la Mesa de Delegados. A pesar de esta participación, los ocupantes estaban muy desarticulados como consecuencia de las diferentes situaciones de ocupación.

Algunos ocupantes entrevistados afirmaron que estaban muy conformes con las soluciones alternativas, porque era la única forma de acceder a una vivienda propia. No tenía sentido resistirse al traslado ya que estaban allí en forma precaria. Sin embargo otros ocupantes, no beneficiarios, llamaron a boicotear el traslado afirmando que no debían abandonar las viviendas y reclamaron que se las entregaran. Otros ocupantes no veían de buen grado que viviendas desocupadas aún continuasen en pie, eso invitaba a que otros las ocupasen; así nunca se acabaría el problema habitacional y se retrasarían las soluciones.

Algunos ocupantes cargan con un estigma muy fuerte: por ocupar propiedades que saben que no les pertenecen, están mal vistos por los vecinos de las zonas adyacentes y se sienten marginados. Además con la denominación de *beneficiarios* algunos se sienten afuera del programa e insisten en que también ellos son protagonistas en su formulación y concreción⁴¹, argumentan además que el acceso a las nuevas viviendas no será gratuito y en definitiva implica una nueva carga en el presupuesto familiar.

Todos aquellos ocupantes que no cumplan con los requisitos estipulados en la ley 324 serán considerados “no beneficiarios”. Por lo tanto en un plazo de treinta días luego de realizarse el censo, serían notificados de su condición y desalojados. Esta situación no se concretó a causa del déficit habitacional⁴² de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El 29 de

⁴¹ Declaraciones de la licenciada Natalia Gualdoni, Área Acción Social, Programa de Recuperación de la EX AU3.

⁴² Se estima que al año 2003 existían 250.000 personas en situacional habitacional crítica, distribuidas de la siguiente forma:

- Núcleos Habitacionales Transitorios – Villas: 110.000
- Hoteles y pensiones: 8.500
- Viviendo en la calle: 1.500
- Casas Tomadas: 130.000

Fuente: Bombarolo, Félix (2003).



julio de 2004 la Legislatura Porteña sancionó la ley 1.408, de Emergencia Habitacional, que establece:

“Durante la vigencia de la "Emergencia Habitacional" se suspenden los desalojos en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, de todos aquellos inmuebles pertenecientes al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, utilizados con uso manifiesto de vivienda, que hasta la fecha de promulgada la presente Ley se encuentren ocupados por grupos familiares en situación de pobreza crítica.” (Artículo 7°).

El decreto 1.521 sancionado en octubre de 2005, determina que la Ciudad otorgará subsidios a todos aquellos ocupantes del sector cinco que no sean beneficiarios de las soluciones habitacionales previstas, pero que deban ser desalojados ante una demolición inminente:

“Artículo 6° - Los subsidios no reintegrables reconocidos a los ocupantes de la traza de la Ex AU3 , que no estén comprendidos en la operatoria establecida por la Ley N° 324, y sus modificaciones, y que habiten inmuebles de propiedad de la Ciudad de Buenos Aires correspondientes al sector 5, en edificios ruinosos que requieran su demolición inmediata o en inmuebles que tengan otro destino en el programa y que requieran su desocupación para su avance, no serán inferiores a \$ 5.000 y no podrán superar el monto de pesos quince mil (\$ 15.000) cuando el grupo familiar sea de hasta cinco (5) personas. Cuando exceda dicho número, se ampliará el monto en \$ 700 (pesos setecientos) por cada integrante del grupo familiar que exceda de cinco miembros, y que se reducirá, proporcionalmente, en el caso de personas individuales, o que conformen un grupo de hasta dos personas.

Artículo 7°- La autoridad de aplicación y ejecución con facultades para establecer los procedimientos que se requieran para el otorgamiento de subsidios es la Secretaría de Desarrollo Social.”

En líneas generales, podemos afirmar que los ocupantes no ejercieron una presión activa a través de movilizaciones u otras formas de organización, a pesar de los intentos que, en ese sentido, trataron de promover algunos partidos de izquierda. Situación que no implica interpretarlos como espectadores pasivos, sino que, tal como señala Manuel Castells, en las crisis urbanas los mismos pobladores tienden a crear situaciones de hecho que representan una presión social en el tratamiento de la crisis. (Castells, M. Et al: 1987:45-46). La ocupación ilegal, o el alquiler social, es una forma de este tipo de presión y el Estado ante esa situación particular, tiende a implementar distintas respuestas habitacionales⁴³.

⁴³ Estas políticas también se verifican a través de los programas desarrollados por el Gobierno de la Ciudad para dar solución a los habitantes de Villas de Emergencias, o intrusiones de envergadura como el Ex Padelai o la Ex cárcel de Caseros, para citar ejemplos.



3.3.2 Los vecinos

Los sentimientos negativos de los vecinos que rodean la traza son muy contundentes: inseguridad, abandono, promiscuidad, hacinamiento, deterioro del paisaje urbano, especulación. Ellos no son simples espectadores de la precariedad en que viven los ocupantes, y reaccionan ante la situación y ante los proyectos urbanísticos que se promueven por agentes estatales y privados.

Si bien en la Audiencia Pública del 30 de marzo de 1999, sobre el Programa de Recuperación de la Traza, hubo mayoritariamente adhesiones de los vecinos, algunos solicitaron modificaciones. Los representantes de la Sociedad de Fomento de Belgrano R tuvieron una participación más activa en este sentido; y solicitaron⁴⁴ la desafectación de la traza, en el tramo comprendido entre la avenida Congreso y la calle La Pampa, y la posterior venta de los inmuebles a valores de mercado a todos aquellos que se comprometan a construir viviendas en un plazo determinado. También insistieron en la necesidad de reconstruir el tejido urbano en un plazo máximo de 180 días, a través de una codificación acorde a la de las zonas aledañas y ante la necesidad de disponer, sin demoras, la demolición de todas aquellas construcciones no aptas para habitar. Como representantes de un barrio de reconocido *standing* que se veía afectado por la presencia de los ocupantes, no dudaron en reclamar una limpieza expeditiva. Además de recalcar que en el programa se estipulasen plazos de concreción de las obras. Otros participantes señalaron la importancia de atender, en forma urgente, las situaciones de pobreza existentes en la traza.

En el año 2001 la Secretaría de Planeamiento realizó diferentes exposiciones en los Centros de Gestión y Participación, dentro del marco de presentación del Plan Urbano Ambiental. Cuando en el CGP 12 se trató el proyecto de la traza, muchos vecinos comenzaron a pedir explicaciones; se suscitaron diversos reclamos y manifestaciones de disgusto. El responsable de la exposición, ante las reacciones de los presentes, afirmó que no sabía sobre qué problema le reclamaban; según él en la traza no había ninguna problemática urbanística. Ante esa situación se exigió que se realizará una nueva jornada para explicar exhaustivamente el proyecto. Se conformó un Consejo Consultivo en el CGP12, en donde participaron distintos

⁴⁴ Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (1999): “Acta de la Primera Extraordinaria - 28 de Diciembre de 1999”, Versión Taquigráfica – Acta N° 69, Buenos Aires.



vecinos y organismos no gubernamentales. Se debatió el proyecto oficial y se plantearon propuestas alternativas. Algunas prosperaron, otras quedaron en el camino⁴⁵.

Las Asociaciones vecinales que participaron en el Consejo Consultivo fueron:

a) Sociedad de Fomento de Belgrano R (SFBR):

Participó activamente, lideró una postura crítica de la concepción del Proyecto del GCBA y de los procedimientos de gestión del Ejecutivo.

b) Asociación Civil Amigos Estación Coghlan:

Adhirió al dictamen crítico y participó en la elaboración de la propuesta alternativa. Apoyó en líneas generales; con observaciones, al proyecto. Estaba dispuesta a avanzar en procura de consenso.

c) Mesa de Instituciones de Saavedra:

Integrada por asociaciones vecinales. Adhirió al dictamen crítico y suscribió la elaboración de la propuesta alternativa.

d) Asociación de Vecinos Estación Luis María Drago:

Creada en abril del 2001 reconoce su influencia dentro del perímetro de Álvarez Thomas, Congreso, Plaza y Olazábal. Participó en la elaboración de la propuesta alternativa y procuró trabajar en forma conjunta con otras asociaciones como la SFBR.

e) Vecinos de la calle Donado:

Actuó en el ámbito constituido por la calle Donado desde Av. de los Incas y transversales. Su representante era titular en la Comisión de Control y Seguimiento del Programa. (FADU, 2000)

Durante varios meses de reuniones se produjeron diversos documentos, notas y dictámenes. A fines de mayo de 2001 se elevó al Poder Ejecutivo el primer dictamen del Consejo que cuestionaba duramente al proyecto; pedía la presencia de los funcionarios y reclamaba más información. Se consideró que el proyecto oficial había sido elaborado por el Ejecutivo sin haber tenido en cuenta las necesidades de los vecinos de los barrios afectados.

⁴⁵ Declaraciones de la Arq. Dora Young, presidenta de la Asociación Amigos de la Estación Coghlan.



En este sentido, en la Síntesis y Evaluación de lo Actuado por la Comisión durante el 2001, se hicieron fuertes críticas a los funcionarios, referidas especialmente a las funciones y tareas asignadas se señalaba allí:

- La presencia de funcionarios que no venían informados y preparados para responder a las inquietudes de esa comisión.
- Las demoras para elevar los expedientes y notas.
- La falta de difusión y divulgación.
- La deficiencia en los vínculos con las organizaciones vecinales.
- La negativa para exhibir en el CGP los proyectos elaborados por los alumnos de la carrera de arquitectura de la UBA, lo que demostró las limitaciones del concepto de participación integrada empleada en la negociación. (Consejo Consultivo Honorario CGP12, 2001).

El dictamen del Consejo fue avalado por numerosas instituciones, asociaciones vecinales y vecinos. Con este documento se inició un expediente. En junio del mismo año se presentó una propuesta alternativa elaborada por una subcomisión y aprobada por la mayoría de las instituciones antes mencionadas. A continuación se presenta un cuadro comparativo que muestra las diferencias entre el Proyecto Oficial del Gobierno de la Ciudad, aprobado, y el Proyecto Alternativo del Consejo Consultivo:

	PROYECTO OFICIAL	PROYECTO DEL CONSEJO CONSULTIVO
ESPIRITU DEL PROYECTO	Desarrollo y Recuperación Urbana. Generar una nueva centralidad en la zona y lograr su integración con el norte metropolitano.	Que no se organicen condiciones para desarrollar una nueva centralidad en los sectores 5 y 6, y se respete la identidad del barrio. Propiciar la centralidad existente en el área de la estación Saavedra.
ZONIFICACIÓN URBANA	Residencial de densidad media con indicadores urbanísticos semejantes a los sectores adyacentes. Edificación alineada de perímetro libre de planta baja, seis pisos y dos retiros sobre uno de los laterales del <i>boulevard</i> a lo largo de la traza. Se propone C3II ⁴⁷ en Monroe entre Estomba y Lugones preservando los usos residenciales en el resto de la traza. Zonificación RU ⁴⁸ : Zona destinada al uso residencial de densidad media similar al R2BI adyacente.	Residencial de baja densidad poblacional. Los edificios a construir no podrán sobrepasar los 8,80 m de altura. Zonificación U28 ⁴⁶ .

⁴⁶ Zonificación de carácter especial. Abarca parte del antiguo Barrio de Colegiales, de las Villas Ortúzar, Mazzini y Urquiza, ha mantenido un paisaje arbolado de tejido abierto y baja densidad poblacional, con predominancia del uso residencial familiar, con edificación acorde con tal paisaje, el que es menester preservar y proteger en base a las sugerencias y acciones promovidas por los mismos vecinos. (Código de Planeamiento Urbano – Sección 5, ítem 5.4.6.29).

⁴⁷ Zonas destinadas a la localización del equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional, a escala barrial. (Código de Planeamiento Urbano – Sección 5, ítem 5.4.2.3).



TRAMA URBANA	Modificación de la trama y el tejido, proponiéndose nueva fisonomía.	Mantener la trama urbana. Modificación del tejido preexistente con parcelas de ancho mayor a 8,66 m, generando mejor proporción que las preexistentes, atractivas para la construcción de viviendas privadas.
SOLUCION HABITACIONAL	Se otorgan diferentes créditos para la adquisición de viviendas teniendo en cuenta su valor actual y la capacidad de pago de los beneficiarios. Se garantiza vivienda a bajo costo completando el tejido de las áreas urbanas subutilizadas. Ambas fuera del sector cinco.	Resolución perentoria de la situación de los beneficiarios, dentro de lo establecido por la Ley N° 324, con partidas presupuestarias disponibles. No efectúa propuestas alternativas.
TRANSITO Y TRANSPORTE	Vía de tránsito medio. Exclusivo para tránsito liviano y transporte de pasajeros	Bajo nivel de tránsito vehicular y de transporte en el sector. Creación de un Centro de Transferencia y de disuasión vehicular con estacionamiento subterráneo en Saavedra, no se precisa la ubicación. Prolongación de la Línea Subte B en dirección Norte Sur hasta la General Paz, para fomentar el sistema de transporte público no contaminante.
ARTERIAS DE CIRCULACION	Avenida <i>Boulevard</i> desde la Av. Congreso hasta A. Thomas y Av. De los Incas, entre las calles Holmberg y Donado, continuadora de la Av. R. Goyeneche. Vía de transición a las vías de la red secundaria y terciaria.	Mantenimiento del actual sistema vial (calles Donado y Holmberg). Aprovechar las vías existentes desde Acceso Norte mejorando el par Álvarez Thomas / Triunvirato.
	Túnel de tránsito vehicular bajo las vías del ex Ferrocarril Mitre.	Mejorar el cruce de la calle Mariano Acha con la reapertura de un paso a nivel.
EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA	Plazoletas centrales equipadas como espacio verde público. Equipamiento en el entorno de la estación Drago. Escuela Técnica. Área Deportiva para las escuelas.	Se propone el área de la estación Drago para un proyecto de equipamiento que genere un centro barrial, reforzando el conjunto sede del CBC (UBA)/ Estación. Se genera espacio verde público a escala barrial, proponiendo una nueva L. E. Distante 15 m (aprox.) de la original, que articula distintas situaciones urbanas a lo largo de la traza, con recorridos peatonales, conjunto CBC (UBA)/ Estación Drago, situaciones de esquina, bicisenda.
		Aprovechar la capacidad ociosa ya instalada, como lo es Parque Sarmiento, para las necesidades de las escuelas que desarrollan actividades deportivas en los terrenos de la traza.

⁴⁸ Zonas en las que existe la necesidad de una reestructuración integral:

- por obsolescencia de algunos de sus sectores o elementos.
- por afectación a obras trascendentes de interés público.
- por sus condiciones de deterioro en los aspectos físico-económico-social.

La afectación a Distrito RU implica, por el término de dos años a contar desde la adopción de la medida, que no se podrá modificar el estado de los usos y construcciones, admitiéndose únicamente obras de mantenimiento y conservación. (Código de Planeamiento Urbano – Sección 5, ítem 5.4.8).



	Espacio verde y equipamiento deportivo en la manzana Holmberg, Sucre, Echeverría, Donado. Reservorio subterráneo de agua pluvial bajo este espacio verde.	Espacio verde sin equipamiento deportivo en la manzana Holmberg, Sucre, Echeverría, Donado. Reservorio subterráneo de agua pluvial bajo este espacio verde.
FINANCIAMIENTO	La asignación de partidas presupuestarias, la venta de los terrenos de dominio del GCBA bajo normativa de rezonificación, y el financiamiento privado para implementar la operación inmobiliaria generan el capital para el financiamiento de obras y de las viviendas de ocupantes.	La venta de los terrenos de dominio del GCBA genera el capital para la construcción de las viviendas de ocupantes. "Se libera; se vende; se construye".

Tabla 7 - Comparación del Proyecto Oficial y el Alternativo propuesto por el Consejo Consultivo.

Fuente Principal: FADU, 2002; Secundarias: Ley 324; Unidad Ejecutora EX AU3, 2005; Entrevista a Dora Young.

Los vecinos consideraron que les faltaban recursos humanos y técnicos para hacer frente al proyecto oficial, situación que dificultó el debate y la generación de ideas innovadoras y sustentables. El Consejo destacó el interés y el compromiso de los asistentes a las reuniones para alcanzar la mejor solución posible, y reconoció que, a pesar de la falta de experiencia en este tipo de comisiones, los vecinos participaron activamente.

El proyecto de reordenamiento urbano fue muy discutido en las comisiones. Algunos vecinos objetaron, por ejemplo, la altura y la tipología de los edificios a construir, el flujo de tránsito que accedería a una zona de carácter residencial y la división del barrio por el paso de una avenida de circulación rápida. En cuanto a los emprendimientos inmobiliarios, los vecinos sostuvieron que los edificios que se pretendían levantar violaban el código de edificación, que para esa zona está establecido con un máximo de construcción en altura de 13.5 metros. El proyecto oficial original pretendía 27 metros⁴⁹. Como consecuencia de los continuos reclamos y presiones de los vecinos se logró acordar que los edificios no tendrían ocho pisos, sino cuatro, como máximo.

En cuanto a la vía rápida, muchos vecinos prefirieron consolidar la red de transporte público y desalentar el ingreso de autos a la ciudad. La Asociación del Barrio de Parque Saavedra creía que aún quedaba por resolver un punto muy conflictivo en el proyecto: la obra vial basada en una política de tránsito y transporte que priorice el uso del automóvil particular. La obra propuesta produciría un considerable aumento del tránsito y la congestión en el cruce de las avenidas. (Asoc. Barrio Parque Saavedra et al, 2001). La prolongación de la avenida Roberto Goyeneche generaría un mayor ingreso automovilístico desde el acceso

⁴⁹ Periódico "El Barrio", febrero 2002.



Actualmente la zona no tiene gran dinámica inmobiliaria, no hay ofertas importantes de bienes y no constituye gran atractivo para el desarrollo de inversiones de envergadura, fundamentalmente por las características expuestas y por el tipo de zonificación que posee, R2BI, cuyo FOT es bajo.

Para alcanzar la solución habitacional, paisajística y de circulación en la zona, el Estado pretende liberar los inmuebles ocupados y venderlos a inversores inmobiliarios por medio de subasta privada a cargo del Banco Ciudad. Estos agentes llegan a lograr sustanciales beneficios económicos con sus inversiones, comúnmente son llamados *promotores o desarrolladores inmobiliarios*⁵¹. Desde los años '90 han tenido un papel importante en la producción diferencial de la ciudad. Emprendimientos inmobiliarios como los edificios en torre, tienen un gran impacto en el paisaje urbano. Por lo general se trata de modernas edificaciones, cercanas a vías rápidas de circulación; definen nuevas pautas de confort a través de los diferentes servicios e infraestructura que ellas poseen (piletas climatizadas, *solarium*, gimnasios, entre otros).

En el caso de la traza, la intervención de estos agentes está promovida desde el mismo Estado, al establecer el tipo de obras que se deben realizar, y adecuar la zonificación urbana a tales fines. De esta manera se les concede a esos agentes el derecho de construir por encima del coeficiente existente. Al principio se modificó la zonificación pasando de un RUA a un R2BI y, actualmente, los proyectos apuntan a plantear una codificación especial, del tipo U37⁵². Lungo y Rolnik reconocen a estos cambios tan significativos en la normativa de edificación como *Suelo Creado*, y se trata básicamente de cambios en los valores del FOT y del FOS y en los usos permitidos. (1998:17).

El Estado encuentra en los sectores privados, el principal medio para el financiamiento de obras públicas y de soluciones habitacionales. Esta situación rompe con la concepción de las intervenciones urbanas en las etapas anteriores, donde el Estado se veía a sí mismo como

⁵¹ Las actividades de estos agentes abarcan la elección de los terrenos, la elaboración del proyecto, y la definición de las estrategias de comercialización y financiación, que se completan con la ejecución de la obra. Según el tipo de emprendimiento se puede establecer una diferenciación entre promotores urbanizadores y promotores verticalizadores. Los primeros se refieren a todos aquellos que realizan la expansión de la ciudad a partir de la construcción de suelo urbano. Los promotores verticalizadores extienden la ciudad en altura, multiplican el suelo urbano en sentido vertical, para un uso más intensivo del suelo en áreas de mayor valor. (Formiga, Nidia; 2005).

⁵² La zonificación propuesta (U37) prevé el desarrollo urbanístico integral para la localización de proyectos colectivos de viviendas sociales con espacios productivos y comerciales, equipamiento educacional, cultural y deportivo de carácter social y público y un parque público lineal.



el principal promotor y financiador de obras públicas. A pesar de esta apertura, las inversiones están aún en situación crítica, no se termina de resolver la solución habitacional de todos los ocupantes ni tampoco el destino de los inmuebles, patrimonio de la ciudad, tal como trataremos en el próximo apartado.

En líneas generales, la apertura a las inversiones permite la expansión de la ciudad e intenta resolver la fractura urbana generada por la gran cantidad de expropiaciones. A pesar de ello, la intervención de agentes inmobiliarios es vista por los vecinos como una amenaza. Se considera que esta intervención no es más que un mega negocio-inmobiliario. Los vecinos suponen que los emprendimientos no podrán integrarse con eficiencia a los barrios afectados, tratándose básicamente de enclaves urbanos que favorecerían, en forma conjunta con la vía rápida a crear, condiciones para una nueva centralidad que no la desean. Estos cambios representan una nueva barrera urbanística caracterizada por modernas edificaciones y nuevos usos, con la emergencia de nuevas identidades y nuevos valores, en contraposición con los reclamos que los vecinos realizan para que se respete la identidad del lugar; de viviendas unifamiliares, tranquilo y con aspiraciones a emular al “paquete” barrio de Belgrano R, distante de pocas cuadras.

3.3.4 El Estado

En los ítems anteriores vimos que el Estado está intentando dar algunas soluciones a la problemática de la traza generada paradójicamente por él mismo al realizar sólo las expropiaciones de las propiedades privadas y luego dejar el proyecto en el olvido. Estas formas de intervención están asociadas a la denominada *Planificación Tradicional*⁵³, que tiende a considerar que los actores de la comunidad ajustan sus comportamientos según las restricciones e inducciones previstas por el mismo Estado. (Robirosa, M.; 1989:22-23)

Este tipo de planificación recibió numerosas críticas en los últimos años. En los ámbitos académicos se promovió el surgimiento de corrientes alternativas⁵⁴. Las nuevas tendencias en planificación coinciden en no ver al Estado como el protagonista único en la formulación de políticas urbanas, sino que, por el contrario, consideran que se deben tener en

⁵³ Robirosa caracteriza a este tipo de intervención como todos aquellos planes y proyectos que quedan mayoritariamente en los papeles; se suspenden sus aplicaciones; se ejecutan en forma parcial o ineficientemente, o se obtienen resultados directos o colaterales nada deseables. (Robirosa, M.; 1989:22-23).

⁵⁴ Como por ejemplo: planificación participativa; planificación integral; planificación estratégica; gestión planificada; gestión asociada; entre tantas otras corrientes.



cuenta a los diferentes actores sociales que participan en la producción y en la reproducción del espacio urbano, ya que sobre ellos impactan las intervenciones. La lógica de la relación “decisión política-planificación técnica-implementación burocrática” es ampliamente cuestionada a través de la necesidad de una mayor participación ciudadana. Kullock, Catenazzi y Pierro afirman que los encuadres desde los que se convoca a esta participación son diversos, abarcando desde reclamar una simple veeduría o control de gestión hasta considerarla el eje de cualquier proceso de planificación sin el cual quedaría invalidada la intervención. (2001:64).

A través de distintos programas y unidades especiales de acción, el Estado *intenta* establecer un canal participativo y consensuado con la comunidad, para implementar soluciones sociales y urbanísticas. Sin embargo se detectan debilidades y contradicciones en los tipos de intervenciones: se ignoran las propuestas alternativas de los vecinos y desde el bloque legislativo encargado de la propuesta de reestructuración urbana, surgen propuestas dispares. En el Despacho 2198, relativo a la Recuperación de la Traza, existe un Despacho de Mayoría con disidencias parciales y un Despacho de Minoría con disidencias. El primero realiza una propuesta de venta en subasta privada de las parcelas para el cumplimiento de los objetivos del Programa de Recuperación de la Traza. El despacho de Minoría considera que en estas parcelas se debe garantizar la construcción de viviendas sociales para todos los ocupantes de la traza, tanto los beneficiarios como los no beneficiarios según la Ley 324, que hayan optado por radicarse definitivamente en el sector. Y el resto de las propiedades deberían destinarse a proyectos colectivos vecinales de vivienda, al desarrollo de equipamiento educativo, cultural y deportivo, de carácter social y público.

Las diferencias entre las propuestas esconden varios intereses y pujas de poder. El Despacho de Minoría está representado fundamentalmente por vecinos con cierta sensibilidad de izquierda, quienes anhelan socializar estos bienes a la comunidad, teniendo en cuenta a los ocupantes y también a los vecinos. En cierta forma tienden a reclamar por el resguardo de estos bienes por parte del Estado y no librarlos al mercado, en sintonía con aquellos que abogan por la necesidad de reservas de tierras urbanas. Pretenden llevar a cabo “las acciones necesarias para un aprovechamiento racional de las estas tierras, acciones que excluyen una enajenación desordenada, acelerada y compulsiva de los inmuebles fiscales con destino a cubrir el déficit del Estado o necesidades de caja de sus empresas, sin que se tenga en cuenta aspectos esenciales de la problemática urbana y de la tierra pública en particular” (Ramos, D.;



1993: 108). Ahora bien, no sólo la mayoría de los propietarios de las zonas adyacentes se expresan contra este proyecto. De hecho, la misma también afecta intereses sectoriales dentro de la estructura burocrática.

La postura que rechaza la transferencia de tierras al IVC en este sector esconde efectivamente otro debate de orden institucional. El IVC, en tanto organismo autárquico en las áreas administrativa y financiera, además de recibir partidas presupuestarias del Gobierno de la Ciudad y del Estado Nacional, posee inmuebles que son de dominio propio, y es generador de recursos económicos, también propios, por la venta u otorgamientos de créditos. En tanto que los demás organismos intervinientes en el Programa, especialmente la Dirección General de Administración de Bienes, depende de los recursos que le asigna el Gobierno de la Ciudad. En esta discusión donde el IVC recibirá más propiedades para su Administración, las demás dependencias plantean la necesidad de generar recursos a través de la venta de esos inmuebles para la financiación total de las obras públicas. De hecho, pudimos observar que algunos organismos consideran que es un despropósito pretender la transferencia de los inmuebles al IVC, cuando se quiere resolver no sólo la situación de los ocupantes sino también la de los vecinos, y alcanzar además la reconstrucción del tejido urbano. El razonamiento alternativo consistiría en que se transfieran al IVC con las cuales puedan construir perfectamente más unidades funcionales, y paliar de esta manera la falta de viviendas en el sector. Este tipo de argumentos deja en claro las posiciones diferenciales entre los organismos enfrentados, situación que en parte bloquea la toma de decisiones para brindar una efectiva solución a los problemas de la traza.

A partir del Proyecto de Reestructuración Urbana, mediante la liberación del patrimonio inmobiliario, la definición de una nueva codificación urbana y el desarrollo de infraestructura y equipamiento, se produce un proceso de captación de plusvalías urbanas⁵⁵, tanto por parte del Estado como por los propietarios particulares. El primero al adecuar la zona y definir los perfiles de construcción obtiene un plusvalor en la venta de su patrimonio. El precio será considerablemente mayor al actual. Asimismo, los propietarios cercanos a la traza se verán beneficiados con el aumento del valor de sus propiedades, como consecuencia de la cercanía a la vía rápida de circulación, a las parquizaciones y también por los modernos

⁵⁵ Las plusvalías urbanas se refieren al proceso mediante el cual el espacio urbano, por introducción de mejoras adquiere un valor económico mayor.



cambios en el paisaje. Los propietarios sufrirán así un revalúo positivo de sus bienes, otorgándoles mejor posición en el mercado inmobiliario.

En este marco, la generación de plusvalías urbanas es considerada por algunos técnicos y funcionarios como una herramienta de vital importancia en la gestión urbana, dado que a través de ellas se crean las condiciones que podrían favorecer al desarrollo de áreas degradadas o atrasadas, como la traza Ex AU3, las que sólo podrían ser logradas con las intervenciones iniciales del Estado. (Lungo y Rolnik, 1998; Furtado). En este sentido, las mejoras en la circulación, los cambios en la zonificación y la accesibilidad, fomentan la revalorización económica del sector, saldando las diferencias negativas por la obra no realizada.

Asimismo, el Estado a través de sus múltiples intervenciones intenta favorecer las condiciones que permitan el proceso de acumulación del capital y reproducción de las clases sociales a través de diversas acciones. Por un lado, el Estado intenta financiar una solución habitacional fuera de la traza a aquellos sectores de la sociedad que el mercado inmobiliario excluye por su bajo poder adquisitivo y, por otro lado, será el responsable del desarrollo de infraestructura urbana y equipamiento social, que tampoco está cubierto por el sector privado. Así el desarrollo urbano social no está librado solamente a la suerte del mercado, sino que el Estado a través de sus intervenciones y normativas induce (*¿o impone?*) una configuración espacial determinada, la que sin lugar a dudas responde a las necesidades de la clase social dominante.

En líneas generales podemos afirmar que hoy por hoy la Gestión de la Ciudad intenta reforzar los lazos con la sociedad pero a través del mercado, generando políticas de concertación con los diferentes actores involucrados. El gran desafío que se presenta es equilibrar los intereses privados, cuya racionalidad gira en torno a maximizar sus ganancias, y el interés público, cuya atención principal está en ofrecer una ciudad que garantice estándares de habitabilidad -en materia de seguridad, calidad ambiental, prestación de servicios públicos básicos-, que respete la identidad de los habitantes su lugar de residencia y fundamentalmente que se otorgue el derecho real más amplio posible para que puedan vivir en ella todos los que lo deseen.



“Cuando los urbanistas y los planificadores tratan de encontrar un plan del que surja claramente el esqueleto de una ciudad (las autopistas y los paseos por lo general son empleados con este fin), se equivocan de camino. Una ciudad no se hace con piezas y con trozos, como un edificio de osamenta metálica –o, incluso, como una colmena o como un corral. La estructura de una ciudad se resuelve mediante una mezcla de funciones, y nunca nos acercamos más a sus secretos estructurales cuando nos ocupamos de las condiciones que engendran su diversidad”.
Jane Jacobs, 1961 – “En defensa de la gran ciudad”.

A MODO DE CONCLUSIÓN

A lo largo de la investigación hemos ofrecido diferentes miradas sobre los proyectos de arterias de circulación en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, enriquecidas por diferentes discursos, académicos, políticos o gubernamentales, incluso los del sentido común. A través de ellos intentamos aproximarnos a nuestro objeto de estudio de manera integral, cada uno aportó herramientas y marcos conceptuales para una comprensión más amplia y, en el mejor de los casos, para su reinterpretación y desmitificación.

La planificación urbana, en tanto herramienta de gestión de la ciudad, es una forma de intervención estatal, tiende a acompañar el desarrollo de las urbes a través de proyectos, acciones y marcos regulatorios. Esta intervención, lejos del azar, responde a diversas lógicas e intereses, no necesariamente declarados, y muchos menos homogéneos ni constantes. Por el contrario, se presenta como reflejo de las contradicciones de la sociedad capitalista. Contradicciones manifestadas en la composición polarizada de clases y en la dependencia que el sistema tiene sobre obras y/o infraestructura urbana que el Estado desarrolle para garantizar el proceso de acumulación y reproducción del mismo sistema. Estas pueden abarcar desde equipamientos comunitarios, espacios públicos hasta la creación de nuevas arterias de circulación.

Las intervenciones en la ciudad implican decisiones del Estado, es decir: la clase políticamente dominante lleva a cabo determinadas acciones o proyectos debiendo arbitrar soluciones, o sea, privilegiando a unos sobre otros. Estas elecciones – en la medida que se rijan más o menos por la lógica del mercado- permiten el incremento del proceso de diferenciación socio-territorial, manifestado a través de los distintos usos y valores del suelo,



en el estado y distribución de la infraestructura urbana y en la definición de centralidades, entre otros ejemplos.

La complejidad de las políticas urbanas se manifiesta, por otro lado, en la heterogeneidad de los participantes. Diversos individuos y organizaciones gubernamentales y no gubernamentales intervienen en distintas fases del proceso, por variadas razones y con intereses, valores, actitudes, prioridades y grados de compromiso diversos. Se suelen generar conflictos entre ellos y divergencias en la ejecución de las políticas, provocando la sustitución de los fines u objetivos públicos por metas y preferencias particulares. De esta manera las clases subordinadas pueden o no tener influencia en las decisiones de intervención según el grado de presión que ejerzan y el espacio político que encuentran dentro del sistema para hacer valer otras lógicas que no sean las mercantiles.

Tal como hemos expuesto, los proyectos y obras realizados sobre arterias de circulación tendieron a responder a heterogéneos *ideales de ciudad* (embellecerla, alcanzar la salubridad urbana, la integración regional, promover el automóvil particular, mejorar el acceso y la circulación en el área central). Pero en la gestión de la ciudad no sólo existen las intervenciones de las clases sociales influyentes en las decisiones políticas que tratan de alcanzar la ciudad soñada de una tecnocracia más o menos independiente. Existen también otras intervenciones que se suelen superponer, y están vinculadas a cuestiones coyunturales. El espectro de estas intervenciones es en realidad tan amplio puede abarcar desde la necesidad de promover ciertas ventajas locacionales, hasta el desarrollo de actividades económicas, pasando por la necesidad política de dar respuesta a las presiones que ocasione un evento impensado (cf. control de ascensores, balcones, normas de seguridad de espectáculos, etc. como producto de hechos trágicos que reclamaran una respuesta política inmediata). Esas situaciones pueden implicar cambios en la agenda pública; redirección de partidas presupuestarias y modificaciones en la estructura funcional y organizativa del aparato burocrático. La realización de las obras sobre arterias de circulación dependen, además de una fuerte decisión política, y de la existencia de un superávit fiscal o recursos externos, para llevarlas a cabo. Se agrega a esto el hecho de que dicha intervención cuando se realiza en un espacio ya apropiado por una multitud de agentes intervinientes – y más aún si son de dominio privado, tal como sucede en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires – debe enfrentarse a recursos jurídicos como la expropiación inversa que van generando a lo largo de



un tiempo prolongado parcelas temporariamente sustraídas del mercado que se constituyen en territorio de disputa entre los distintos sectores sociales que tratan, a su vez, con mayor o menor capacidad de imprimir su propio estilo a las obras proyectadas. Así, pueden pasar muchos años para la concreción efectiva de las obras, o incluso pueden quedar en el olvido.

Los avances y los retrocesos de las políticas de acción urbana, a lo largo de los años, dejan al descubierto que los objetivos planteados y las prioridades en materia de políticas urbanas no se mantienen a través del tiempo sino que, por el contrario, varían según los diferentes contextos y aparatos de poder que se dieron en nuestro país. La planificación de la Autopista 3 es un claro ejemplo de la influencia de esos avatares sobre el espacio urbano. Al principio ese proyecto tuvo gran importancia en la agenda pública, en el contexto de obras que intentaban posicionar a la ciudad de Buenos Aires a la altura de las grandes ciudades del mundo. Se concretó sólo la primera etapa de la obra, consistente en la expropiación de inmuebles, con sus múltiples consecuencias. La intervención tuvo una visión sesgada sobre la ciudad: no consideró la factibilidad de concreción de la autopista y tampoco tuvo en cuenta la fractura urbana que ocasionaría y mucho menos a la población afectada.

Actualmente, para dar una solución efectiva a la fragmentación urbana y a los problemas habitacionales y de circulación, se intenta una intervención participativa, con el fin explícito de subsanar los errores de los períodos anteriores y reforzar los vínculos democráticos con la comunidad. Los vecinos aportan propuestas alternativas, pero aún no se tradujeron en modificaciones del proyecto oficial y se hereda un nuevo megaproyecto tendiente al incremento de la fragmentación del barrio, tanto en términos paisajísticos como en las apreciaciones subjetivas de los vecinos con respecto a su entorno. La planificación participativa, queda así disminuida a la implementación de arriba hacia abajo cuando, en realidad y para ser coherentes con lo explicitado se debería plantear un trabajo conjunto.

Cuando desde la planificación urbana se plantean proyectos que afectan a sectores sociales heterogéneos, las reacciones son dispares y los grados de adhesión difieren, producto de las distintas posiciones que ocupan los involucrados en la dimensión socioeconómica. Los ocupantes han sido centro de políticas públicas, con la intención de otorgarles una vivienda propia o pretendiendo a veces mantenerlos y a veces expulsarlos del sector. En realidad pareciera que el proceso de erradicación no fuese vivido de manera traumática por los



ocupantes ni menos aún, por supuesto, por los vecinos. Los primeros por lo general ven en las alternativas habitacionales ubicadas en el lugar que fuese la única forma de alcanzar su casa propia. Los segundos, en su añoranza por homogeneizar el paisaje urbano y social del barrio, ven con buenos ojos la reubicación de los ocupantes fuera del sector. Los diferentes grados de movilización entre vecinos y ocupantes están intrínsecamente vinculados con las situaciones dispares frente a la propiedad privada. Los ocupantes realizan una presión de hecho al intrusar los inmuebles o pagar un canon mínimo al gobierno, como consecuencia de no tener acceso a una vivienda propia o al mercado común de renta. Los vecinos ejercen presión activa sobre los procesos de reestructuración urbana que se pretenden llevar a cabo, en clara defensa del impacto que podrían ocasionar a sus propiedades y las modificaciones del entorno. Esta situación es muy común entre clases sociales opuestas, quienes consideran que las intervenciones del Estado pueden afectarlos negativamente reaccionan y se movilizan en forma espontánea u organizada.

Tal como hemos visto, en la ciudad existen 148 proyectos sobre arterias de circulación. Si bien no hay en la mayoría de ellos un grado de concentración de ocupantes tal como sucedió en las expropiaciones realizadas para la AU3, también en los casos restantes se dieron propiedades en alquiler a sectores de bajos recursos, o algunos inmuebles expropiados están directamente intrusados con el consecuente deterioro o contraste del paisaje inmediato. Los circuitos administrativos que dan cuenta de las expropiaciones y las ocupaciones del patrimonio inmobiliario de la Ciudad presentan a su vez debilidades organizativas que influyen en los procesos descritos. Existen casos en los que la Administración de Bienes no tiene conocimiento de la incorporación de inmuebles al patrimonio de la Ciudad por falta de notificación de las sentencias dictadas. En el último relevamiento jurídico y ocupacional⁵⁶ del patrimonio inmobiliario se detectaron inmuebles que no estaban registrados y que lógicamente, estaban intrusados. La falta de notificación de algunas dependencias de gobierno en cuanto a la desocupación de inmuebles que se les asignaron para su uso, genera otro problema en la administración de estos bienes, susceptibles de intrusión. De la mayoría de las entrevistas realizadas surgió la necesidad fundamental de mejorar la administración de los inmuebles, siendo la ocupación inmediata de los bienes expropiados por reparticiones de la Ciudad o eventualmente la demolición de los mismos, como alternativas preferidas.

⁵⁶ Proyecto promovido por la Subsecretaría de Escribanía General del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, "Proyecto de Modernización y Desarrollo de la Gestión de Bienes Inmuebles del GCABA", durante los años 2001-2004.



La frágil situación de los ciudadanos sin vivienda, en condiciones de pobreza, en algunos casos desocupados o con trabajos inestables, requiere sin embargo atención especial. La planificación urbana ya sea de tinte tradicional o participativa no es suficiente, es necesario implicar políticas socioeconómicas estructurales de mayor envergadura, que escapen por lo general a las acciones locales.

Las obras realizadas sobre arterias de circulación implican gran costo socio-económico, máxime teniendo en cuenta el grado de urbanización de Buenos Aires. Se podría pensar que el Estado debe generar mecanismos más eficientes para la recuperación de las plusvalías urbanas, ya sea por medio de la actualización de impuestos de rentas como otros impuestos sobre aquellos que se ven favorecidos por las externalidades generadas, ya sea, como en el caso estudiado, tratando de construirse en productor de suelo dentro del mercado y destinar de ese modo el excedente a la producción de vivienda social. De todos modos la capacidad de poder local para resolver la cuestión de fondo no podría ir mucho más allá.

Los proyectos sobre arterias de circulación definen una complejidad del espacio urbano, que se traduce en cambios en su morfología y en el incremento del flujo de vehículos, lo que puede llegar a provocar que la ciudad deba sostener un caudal de tránsito que, muchas veces, supere su potencialidad. Las variadas consecuencias -tanto en este aspecto, como en el social- que generan las aperturas y ensanches de arterias de circulación imponen la necesaria reflexión acerca de la conveniencia de mantener vigentes estos proyectos. Tal vez sea más conducente poner mayor énfasis en el estudio para optimizar la circulación en las arterias existentes (cambios en normativa, jerarquización, limitaciones de usos, mantenimiento, entre algunos otros), y para mejorar y alentar el uso del transporte público.



BIBLIOGRAFÍA

- Alessandri, C. (1994): "A (re) Producao do espaço urbano", EDUSP, Sao Paulo.
- Asoc. Barrio Parque Saavedra et al (2001): Carta de observación del Proyecto de Ley del Plan Urbano Ambiental, Mimeo, Buenos Aires, 7 diciembre de 2001.
- Asoc. Vecinos Estación L. M. Drago (2003b): "Barrio Drago: La Ley 324 en el marco de una solución integral al problema urbano-ambiental de la traza ex AU3", Mimeo, Buenos Aires.
- Asoc. Vecinos Estación L. M. Drago et al (2003a): "Hay otras opiniones sobre la Ex AU3", Mimeo, Buenos Aires.
- Badía, Gustavo C., (2005), "Aproximaciones a la Región Metropolitana de Buenos Aires como sistema político", en Aportes a la cuestión de gobierno en la Región Metropolitana de Buenos Aires, Ediciones Al Margen, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Blanco, Jorge (2000): "Ciudad de Buenos Aires: Dinámica Inmobiliaria y Desigualdad en la Ciudad", en el Segundo Encuentro Internacional Humboldt, Mar del Plata.
- Blanco, Jorge (2004) "De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires", Segundo Congreso Nacional de Sociología y VI Jornadas de Sociología de la UBA - Buenos Aires, 20 al 23 de octubre de 2004
- Bombarolo, Félix (2003): "La Cuestión habitacional en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Problemas y Alternativas de Solución", documento marco elaborado en el diseño del Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Carrasco Aquino, Roque Juan (2005): "La Ciudad, sus Espacios, sus Políticas", en Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona, Vol. IX, núm. 194, 1 de agosto de 2005.
- Castells, Manuel (1981): "Crisis Urbana y cambio Social", Ed. Siglo XXI, México.
- Castells, Manuel et al (1987): "Urbanización y democracia en América Latina", en Borja, Jordi (Coord. Gral.) "Manual de gestión Municipal Democrática", Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- Catenazzi, A. et al (2003): "La cuestión urbana en los noventa en la RMBA", en Catenazzi y Lombardo org.: "La cuestión urbana en los noventa en la Región



- Metropolitana de Buenos Aires”, Universidad General Sarmiento, Campus Universitario, Buenos Aires.
- Chueca Goitía (1978): “Breve historia del urbanismo”, Alianza Editorial - 5º Edición, Madrid.
 - Ciccolella, Pablo (2004): “Grandes inversiones y dinámicas metropolitanas: Buenos Aires ¿Ciudad global o Ciudad dual del siglo XXI?”, en revista electrónica Mundo Urbano, Nº 26, Junio/Agosto 2004, Buenos Aires.
 - Clichevsky Nora (2003): “Cambios en el espacio metropolitano” en Catenazzi y Lombardo org.: “La Cuestión Urbana en los noventa en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Universidad General Sarmiento, Campus Universitario, Buenos Aires.
 - Clichevsky, Nora (1985) “Políticas urbanas, transporte y condiciones de vida en Buenos Aires R.M.”, en Seminario Taller sobre Transporte y Servicios Urbanos en América Latina, Ciudad, Quito, pp 233-250.
 - Consejo Consultivo Honorario CGP12 (2001): “Síntesis y evaluación de lo actuado durante el ejercicio 2001”, Mimeo, Buenos Aires.
 - Domínguez Roca, J. Luis (2005): “Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires” en VII Coloquio Internacional de Geocrítica, Instituto de Geografía - Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Mayo 2005.
 - Elías, J. (1997): “El proceso de las casas tomadas en la Ciudad de Buenos Aires”, en <http://www.trabajo-social.org.ar/>
 - Entrikin, J. Nicholas (19??): “Lugar, Región y Modernidad”, Traducción interna de la cátedra de Introducción a la Geografía, 1996. Sin Referencias.
 - Evans, J. y Schiller, S. (2002): “Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos urbanos. El caso del boulevard Ex Au3, Buenos Aires”, Revista Asades, Vol. 6, Nº 1, 2002, Buenos Aires.
 - FADU (2002): “Estudio técnico de Evaluación del Impacto Ambiental del Proyecto Urbanístico en la traza de la Ex AU3”, Tomo I-II, Facultad de Arquitectura y Diseño de la UBA.
 - Formiga, Nidia (2005): “Nuevos Productos y Agentes en el Mercado Inmobiliario”, VII Coloquio Internacional de Geocrítica, Instituto de Geografía-Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Mayo 2005, Scripta Nova-Revista electrónica de Geografía y ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm. 194 (02), 1 de agosto de 2005.



- Formigia, N. (2005): “Nuevos productos y agentes en el mercado inmobiliario”, Scripta Nova - Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona, Vol. IX, núm. 194, 1 de agosto de 2005.
- Garnier, Jean Pierre (1976): “Planificación Urbana y Neocapitalismo”, en Revista Electrónica Geocritica, Año I. Número: 6, Barcelona, Noviembre de 1976.
- Gazzoli, Ruben (2004) “El Plan Urbano Ambiental de Buenos Aires. Origen y situación actual” en revista digital el Café de las ciudades, año 3- número 21 - julio 2004
- Gazzoli, Ruben (2004) “El Plan Urbano Ambiental de Buenos Aires. Origen y situación actual” en revista digital El Café de las ciudades, año 3- número 21 - julio 2004
- GCBA (2001): “Código de Planeamiento Urbano”, GCABA, Buenos Aires.
- Gutman, Margarita y Jorge Enrique Hardoy (1992): “Buenos Aires, Historia urbana del Área Metropolitana”, MAPFRE, Madrid.
- Hardoy, Jorge E.; Satterthwaite, David (1987): “La Ciudad Legal y la Ciudad ilegal”, GEL, Buenos Aires.
- Kullock, David et al (2001): “Nuevas Corrientes de Pensamiento en Planificación Urbana”, FADU, Buenos Aires.
- Leirnur, Jorge F; Alita Fernando (2004): “Diccionario de Arquitectura en la Argentina”, AGEA, Buenos Aires.
- Llanes, Ricardo M. (1955): “La Avenida de Mayo”, Ed. Guillermo KRAFT, Buenos Aires.
- Lobato Correa, Roberto (1989): “O espacio urbano”, Editora Atica, San Paulo.
- Lombardo, Juan D. (2003): “Transformaciones socioeconómicas, procesos de globalización, ciudad y procesos de reproducción social en la RMBA” en Catenazzi y Lombardo org.: “La cuestión urbana en los noventa en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Universidad General Sarmiento, Campus Universitario, Buenos Aires.
- Maroni, Juan J. (1969): “Breve Historia Física de la Buenos Aires”, Cuadernos de Buenos Aires, N° XXIV – MCBA, Buenos Aires.
- MC [¿?] (2003): “La ciudad clandestina. Ocupaciones y *oKupas*, abusivismo, privatización forzada”, en Revista digital El café de las ciudades, año 2- número 8- junio de 2003.
- MCBA (1960): “Evolución urbana de la ciudad de Buenos Aires. Breve síntesis histórica hasta 1910”, Cuadernos de Buenos Aires N° XII, Buenos Aires.



- Milbert, Isabelle (1989): “La Planificación Urbana: Instrumentación y límites” en FADU “Planificación y Gestión urbana en Países en Vías de Desarrollo”, Buenos Aires.
- Nicolini, A. (2001): “Geometría y nomenclatura en la imagen del espacio urbano: La Calle”, en Alburqueque, L. et al comp. “Sobre Imaginarios Urbanos”, CC Editores, Buenos Aires.
- Pérez, Pedro (1994): “Buenos Aires Metropolitana. Política y Gestión de la ciudad”, Centro Editor de América Latina y CEUR, Buenos Aires.
- Pérez, Pedro (1995): “Actores sociales y gestión de la Ciudad”, en Revista Ciudades, N° 28, Octubre – Diciembre 1995, RNIU, México.
- PUA (2001): “Programa de Actuación. Transporte y Tránsito”, GCABA, Buenos Aires.
- PUA (2002): “Plano Urbano Ambiental. Documento Final”, GCABA, Buenos Aires.
- Ramos, Daniel O. (1993) “Vivienda: un nuevo enfoque”, Ediciones La Galera, Buenos Aires.
- Randle, Patricio H. (1965): “Introducción al Planeamiento. Su relación con el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires”, OIKOS, Buenos Aires.
- Robirosa, Mario (1989): “Planificación”, en FADU “Planificación y Gestión urbana en Países en Vías de Desarrollo”, Buenos Aires.
- Rótolo, Miguel. (2004): “Alternativas de Gestión Urbanística: Una mirada reflexiva hacia los últimos diez años”, en: Revista de Urbanismo, N°9, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, enero de 2004, I.S.S.N. 0717-5051.
- Sabsay, Daniel A. Et al (2002): “Región Metropolitana de Buenos Aires. Aporte Jurídico – Institucional para su Construcción”, FARN, Buenos Aires.
- Salingaros, Nikos A. (2005): “Principles of Urban Structure, Design Science Planning”, Traducción: Nuria F. Hernández Amador, Teoría de la Red Urbana.
- Sánchez Uzabal, Alfonso (2003): “Cartoneros y casas tomadas en el área metropolitana de Buenos Aires”, Madrid, febrero de 2003. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n22/aaauza.html>
- Sánchez; Joan (1991): “Espacio, sociedad y Economía”, Editorial Siglo XXI, Madrid.
- Santos Milton (1988): “Por una Geografía Nueva”, Edit. Hucitec/Edsup, Sao Paulo.
- Sarrailh, Eduardo J. (1974): “Consideraciones sobre el estado de la planificación en el país”, en Revista SUMMA, N° 74-75, Buenos Aires, Abril 1974.

Falta citar Rodríguez C y M.



- Sessano, Pablo (2004): “Una Propuesta alternativa para revalorizar las tierras públicas de la traza de la Ex Au3. Haciendo un aporte estratégico a la consolidación de una ciudad y un barrio más integrado y más rico cultural y ambientalmente”, Mimeo, Buenos Aires.
- Suárez, Olivia. (1986): “Planes y Códigos para Buenos Aires 1925-1986”, FADU – UBA, Buenos Aires.
- Szajnber, Daniela Et al (2004): “Estrategias de acceso a tierra y vivienda de movimientos sociales con acción territorial en la ciudad de Buenos Aires”, en Actas 1º Jornadas Interdisciplinarias Theomai sobre Sociedad y Desarrollo, Centro de Estudios e Investigaciones, Universidad Nacional de Quilmes, 24 de Noviembre de 2004.
- Torres, Horacio A. (1991): “El Mapa social de Buenos Aires (1940-1990)”, FADU-UBA, Buenos Aires.
- Unidad de Investigación para el Urbanismo y la Regionalización (1982): “El Urbanismo en la Argentina. Inventario de los estudios de planeamiento urbano y territorial”, OIKOS, Buenos Aires.
- Unidad Ejecutora Ex AU3 (2000): “Síntesis del diagnóstico de la situación física, social y económica de la traza. Metodología de trabajo y propuesta financiera”, Mimeo, Buenos Aires, Mayo 2000.
- Unidad Ejecutora Ex AU3 (2005): “Programa de Recuperación de la Traza”, Mimeo, Buenos Aires.
- USIG (2006): “Distribución de la oferta de precio de oferta de terrenos en venta en la Ciudad de Buenos Aires”, en <http://usig.gcba.gov.ar/Publicaciones>.
- Yujnovsky, Oscar (1984): “Sectores Populares y política estatal de vivienda. Argentina 1976-1981”, en Walton et al “Ciudades y sistemas urbanos”, CLACSO, Buenos Aires.

INDICE DE FIGURAS / TABLAS / GRAFICOS

Figuras

Fig. 1 - Proyecto original de las diagonales en la Ciudad de Buenos Aires (1885).....	11
Fig. 2 - Ensanche de Avenida Corrientes.....	13
Fig. 3 – Plan Director de 1968.	16
Fig. 4 – Esquema Director Año 2000.....	17
Fig. 5 - Red de Autopistas ideado en la Última Dictadura Militar.....	19



Fig. 6 – Fotog. aérea de la ciudad de 1940 sin grandes obras de arterias de circulación.....	23
Fig. 7 – Fotog. aérea actual de la Ciudad se aprecia parte de la obras de arterias de circulación llevadas a cabo.	23
Fig. 8 – Anillo Vial de la Ciudad: obras existentes y proyectadas.....	28
Fig. 9 – Descripción de la Autopista Ribereña.....	29
Fig. 10 – Ejemplo de apertura de Pasaje Particular y apertutra de calle lindera a las vías del ferrocarril Sarmiento	35
Fig. 11 – Ejemplo de ensanche: calle Dr. Rómulo S. Naón.....	35
Fig. 12 – Alternancia de retiros de las propiedades sobre la calle Perú.....	40
Fig. 13 – Retiros de las propiedades sobre la Avenida Paseo Colón.	40
Fig. 14 - Distribución de las líneas particularizadas en la Ciudad.	45
Fig. 15 - Distribución del valor del suelo en U\$S del m ² por Barrios.	49
Fig. 16 - Edificaciones nuevas con retiro hacia una futura línea municipal y locales comerciales a piso bajo en la Avenida Juan Bautista Alberdi.....	51
Fig. 17 -Proyecto AU3 y los barrios afectados por su traza.....	52
Fig. 18 - Distribución de inmuebles dominio de la Ciudad en la Traza de la Ex AU3 y Estado de ocupación.....	56
Fig. 19 -Cantidad de familias y personas por sector que ocupan inmuebles dominio de la Ciudad en la Traza Ex AU3.	57
Fig. 20 - Imagen del sector seis, comprendido entre la Av. Gral Paz y Congreso.....	58
Fig. 21 - Planes habitacionales en ejecución a diciembre de 2005.	69
Fig. 22 – Proyecto plaza 1 en el sector 5.....	71
Fig. 23 - Otros proyecto de plazas en el sector 5.	71
Fig. 24 - Proyecto de túnel subterráneo.....	71
Fig. 25 - Cruce de Avenidas principales visto desde arriba. Isletas de Circulación	72
Fig. 26 – Equipamientos Comunitarios.....	72
Fig. 27 - Proyecto General de Reestructuración y Rezonificación en la Traza AU3.....	74
Fig. 28 - Distribución de asentamientos e intrusiones en el sector cinco de la traza Ex AU3.	77
Fig. 29 - Fotos de intrusiones y asentamientos, en el sector cinco de la traza Ex AU3.....	78

Gráficos

Gráfico 1 - Porcentaje de superficies de afectaciones de parcelas.....	48
Gráfico 2 - Antigüedad de la ocupación.....	65



Gráfico 3 - Costo de obras de infraestructura y equip. comunitario en la traza Ex AU3..... 75

Tablas

Tabla 1 - Arterias con afectación por obras de aperturas o ensanches de calles..... 47

Tabla 2 - Valor del m² por barrios en dólares. 50

Tabla 3 - Normas que afectaron a la traza desde su proyección hasta la actualidad..... 54

Tabla 4 - Bienes inmuebles de la Ciudad expropiados y los diferentes usos a lo largo de toda la traza. 55

Tabla 5 - Tamaño promedio y cantidad de hogares según tamaño por manzana de acuerdo con el Censo 1998..... 63

Tabla 6 - Clasificación de los ocupantes..... 64

Tabla 7 - Antigüedad de la ocupación..... 65

Tabla 8 - Comparación del Proyecto Oficial y el Alternativo propuesto por el Consejo Consultivo. 85

SESIONES DE LA LEGISLATURA

- Acta de la 1º sesión especial – 9 de marzo de 1998, Versión Taquigráfica – Acta N° 9.
- Acta de la 7º sesión extraordinaria – 29 de diciembre de 1998, Versión Taquigráfica – Acta N° 70.
- Acta de la primera extraordinaria - 28 de Diciembre de 1999, Versión Taquigráfica – Acta N° 47.
- Acta de la 6º sesión ordinaria – 5 de abril 2001, Versión Taquigráfica – Acta N° 11.
- Acta de la 10º sesión ordinaria – 6 de junio de 2002, Versión Taquigráfica – Acta N° 17.
- Acta de la 25º sesión ordinaria – 18 de julio de 2002, Versión Taquigráfica – Acta N° 25.
- Acta de la 33º sesión extraordinaria – 12 de diciembre de 2002, Versión Taquigráfica – Acta N° 55.
- Acta de la 32º sesión ordinaria – 3 de noviembre de 2005, Versión Taquigráfica – Acta N° 69.
- Acta de la 36º sesión ordinaria - 6 de diciembre de 2005, Versión Taquigráfica – Acta N° 55.



DIARIOS / SITIOS WEBS

Diarios

- Clarín, Buenos Aires:
07/07/2004, “Pasaron 27 años y el problema de una autopista sigue sin solución”.
07/07/2004, “Punto de vista: pésimo negocio”.
29/05/2005, “Avenida 9 de Julio: Historias de un ícono porteño”.
23/06/2005, “Vecinos y especialistas debaten sobre el perfil de Buenos Aires”.
01/08/2005, “En 10 barrios piden menos torres y que protejan el espacio público”.
27/10/2005, “Aceleran la recuperación de la Ex AU3 para hacer parques y casas”.
- Noticias Urbanas, Buenos Aires:
22/10/2001, “Autopista 3: una herida que no cicatrizó en 20 años”.
05/10/2005, “Ibarra recorrió las obras de la Avenida 27 de Febrero”.
26/01/2006, “Piden que no se haga la traza de la autopista en la Reserva Ecológica”.
- Pagina 12, Buenos Aires:
26/11/2000 (a), “Ocupas de verdad”.
26/11/2000 (b), “No es fácil llegar y no es fácil irse”.

Periódicos

- El Barrio, Buenos Aires:
Febrero de 2002, “La autopista sin fin”.

Sitios Webs

- www.buenosaires.gov.ar
- www.scriptanova.com
- www.puertomadero.com
- www.geocritica.com.ar
- [www.la-floresta.com.ar/ mapas](http://www.la-floresta.com.ar/)

ENTREVISTAS

- Arq. Cristina Fernández Marty



Actual responsable de la Supervisión Plan Urbano Ambiental de la Dirección General de Planeamiento Interpretativo, Subsecretaría de Planeamiento de la Secretaría de Infraestructura y Planeamiento de la Ciudad de Buenos Aires.

- Arq. Dora Mabel Zeballos

Especialista en tasación de bienes inmuebles, actualmente coordinadora del Proyecto BID Desarrollo y puesta en disposición de instrumentos de gestión para los activos de la Ciudad de Buenos Aires, y coordinadora del Área Valoración en el Proyecto BID Modernización de la Gestión de los Bienes Inmuebles del GCABA; formó parte del equipo técnico del Tribunal de Tasación de la Nación y es Coordinadora de Taller de la Carrera de Posgrado de Especialización en Tasación de Inmuebles y Valoración de Proyectos (FADU-UBA).

- Agrim. Alberto Noce

Actual responsable del área de Cartografía de la Dirección General de Fiscalización de Obras y Catastro (DGFOC) del Gobierno de la Ciudad.

- Arq. Alicia Gercovich

Especialista en Producción y Tecnología del Hábitat, actual coordinadora del área de Patrimonio Físico de la Dirección General de Administración de Bienes dependiente de la Subsecretaría de Escribanía General del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- Dra. María Carlota Escudero

Especialista en temáticas dominiales y registrales. Actual Directora de la Dirección Jurídica Registral de la Subsecretaría de Escribanía General del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- Arq. Norma Elena Taber

Responsable del área Técnica de la Unidad Ejecutora del Programa de Recuperación de la Traza Ex AU3 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

- Lic. Natalia Gualdoni

Coordinadora del Área Social de la Unidad Ejecutora del Programa de Recuperación de la Traza Ex AU3 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.



- Arq. Dora Young

Desde el año 2000 es presidenta de la Asociación Amigos de la Estación Coghlan, impulsora de asambleas vecinales en la estación, se exponen y debaten temas de interés de los vecinos. Ella formó parte del Honorable Consejo Consultivo realizado en el CGP12 sobre los proyectos a realizarse sobre la Traza Ex AU3 durante el año 2001.

- Arq. Gustavo González

Especialista en tasación de bienes inmuebles y desarrollos inmobiliarios. También especialista en aplicación de nuevas tecnologías y gobierno digital, actualmente desarrolla estas funciones en J. L. Ramos *Brockers* inmobiliarios S.A.

Gerente técnico de Sociedad de tasaciones S.A. Hizo cursos de especialización en España de esta misma temática. Docente de Taller de la Carrera de Posgrado de Especialización en Tasación de Inmuebles y Valoración de Proyectos (FADU-UBA).

- Ocupantes de la traza Ex AU3

En las tareas de campo realizadas en la Ex AU3 se hicieron diferentes entrevistas a ocupantes de la traza, quienes respondieron en forma anónima.

- Arq. Eduardo Elguezabal

El arq. Eduardo Elguezabal ha sido Miembro del Tribunal de Tasaciones de la Nación desde 1991, ocupando en diversos períodos la Vicepresidencia de la Sala I y la Vicepresidencia II del Tribunal. Es además Asesor en Valuaciones Hipotecarias y dirige la carrera de Especialización en Tasación de Inmuebles y Valoración de Proyectos, en la Facultad de Arquitectura de la UBA.